

I - CADRE GENERAL DE L'ENQUETE PUBLIQUE

I. 1 – L'OBJET ET LA DECISION D'ENQUETE PUBLIQUE

Monsieur le maire de la commune de BORMES LES MIMOSAS par arrêté en date du 14 septembre 2016 a prescrit l'enquête publique, au titre de la Loi sur l'Eau et du Code des Transports, concernant la

Demande d'Autorisation pour la RECONCEPTION ET RECONSTRUCTION DE LA DIGUE DU LARGE DU PORT DE BORMES LES MIMOSAS

I. 2 - DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Par décision N° E16000068/83 en date du 2 septembre 2016 Mr le Président du Tribunal Administratif de Toulon a désigné Mr Christian GUICHARD, ingénieur Divisionnaire des TPE, comme commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique et monsieur Jean Pierre FAURE comme suppléant.

I. 3 - DUREE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique prescrite par arrêté municipal du 14 septembre 2016, sur une durée de 34 jours, s'est déroulée du mercredi 5 octobre 2016 au lundi 7 novembre 2016

I. 4 – LOCALISATION et PERMANENCES

En exécution de l'article 4 de l'arrête municipal, l'enquête publique s'est tenue à la Mairie de BORMES les Mimosas au secrétariat de la Direction Générale des Services, un bureau ayant été mise à la disposition du public et du commissaire enquêteur.

Les jours et heures de permanence du commissaire enquêteur ont été les suivants:

- le mercredi 5 octobre 2016 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 12 octobre 2016, de 14h00 à 17h00
- le mercredi 19 octobre 2016 de 9h00 à 12h00
- le vendredi 26 octobre 2016 de 9h00 à 12h00
- le lundi 7 novembre 2016, de 14h00 à 17h00

I. 5 - PUBLICITE

L'arrêté de Monsieur le Maire de BORMES les Mimosas en date du 14 septembre 2016 à fait l'objet,

- de parution dans la presse locale:

Var Matin , les 17septembre et 7 octobre
La Marseillaise les 17septembre et 7 octobre

- d'un affichage à l'entrée de la mairie, et à l'entrée de la capitainerie du port
- d'un affichage dans les différents quartiers de la commune, Bazar, Poste, Pin, Favière, Verrerie, Ginget, Cabasson, Fontaine, Fontêtes.
- Ainsi que sur les panneaux électroniques, le site web et la page Facebook de la commune.

I. 6 -DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Préalablement à l'enquête, le commissaire enquêteur a procédé à un examen du dossier présenté à l'enquête et participé à la réunion de présentation par le maître d'ouvrage (YCBM) et le directeur général des services de la mairie, le 12 septembre 2016. Cette réunion a été suivie d'une visite des lieux.

Une réunion téléphonique a été tenue avec la Direction Générale des Services de la mairie le 26 septembre pour aborder l'aspect formel de l'enquête publique. Le 5 octobre, une réunion avec les bureaux d'études techniques et environnementaux, Corinthe et Safège, lui a permis de se familiariser avec certains points techniques.

Enfin, avant ou après les permanences il s'est rendu trois fois sur place, et dans les environs du port, afin de vérifier certains points divers.

A l'issue de l'enquête, afin de répondre à certaines interrogations, le commissaire enquêteur a rencontré le 14 novembre, le chef du service de la Délégation à la Mer et au Littoral à la DDTM du Var

II. - ANALYSE DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

II. 1 – CHAMP REGLEMENTAIRE DE L'ENQUÊTE

- Le projet de reconception et reconstruction de la Digue du Large du Port de Bormes-les-Mimosas, compte tenu de son importance (R214-1, titre IV : plus de 1,9 M€) nécessite une enquête publique préalable à son autorisation par l'Autorité Environnementale (Préfet du Var), au titre de la Loi sur l'Eau **Code de l'environnement** L123-1, L123-2, R123-1
- Le projet reconception et reconstruction de la Digue du Port est soumis à instruction au titre du **Code des Transports** art, R5314-1 à 6, ainsi qu'à l'enquête au titre du Code de l'environnement art, R5314-4 alinéa7
- Le projet est aussi l'occasion de régulariser l'occupation du domaine public maritime de la partie immergée de la digue non prise en compte lors de la première délimitation ainsi que la légère extension due aux présents travaux en y ajoutant, à la demande de l'Etat, une surlargeur de sécurité de 10m. Cela nécessite une procédure de changement d'affectation et de transfert de gestion du domaine public maritime au titre du **Code de la Propriété des Personne Publiques** L2123-3 et suivants, L2124-1, R2123-9 à 14

La présente enquête est conjointe au Code de l'environnement, et au Code des Transports en vue des autorisations préfectorales nécessaires. Nécessitant aussi une autorisation préfectorale, le transfert de gestion a été inclus dans le dossier.

II.2 - COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête publique concernant les travaux sur la digue du Large du port de BORMES LES MIMOSAS comporte les documents suivants:

Le dossier administratif comprenant les pièces suivantes :

- La décision du TA du 2 septembre 2016 désignant le commissaire enquêteur
- L'arrêté n° 2016/616 de Monsieur le maire de BORMES les Mimosas en date du 17 septembre 2016 portant ouverture de l'enquête publique,
- L'avis d'enquête, les certificats d'affichage et d'insertions légales.

Les consultations des services et leurs réponses

Le dossier technique comprenant les pièces suivantes:

- Le dossier « Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques » pour la reconception et reconstruction de la DIGUE du LARGE du port de BORMES les Mimosas
 - Résumé non technique,
 - Etude d'impact
 - Notice d'incidences Natura 2000
 - Complément Sdage
 - Complément à l'étude d'impact (suite à l'avis de l'AE)
- Le dossier « Demande de changement d'affectation du DPM et de transfert de gestion »
 - Le Projet de convention de transfert de gestion

Le registre d'enquête

II.3 - ANALYSE DU DOSSIER

II.3. 1- Historique et situation actuelle

La commune de BORMES les Mimosas, station balnéaire, est compétente pour la gestion du port de plaisance situé dans le quartier de la Favière. L'exploitation de celui-ci est portée par un contrat de concession avec le Yacht Club International de Bormes les Mimosas (YCIBM) qui arrivera à échéance en 2024.

La concession porte sur une superficie de 15 ha dont 7 ha de plan d'eau qui abrite 998 places (602 amodiées et 396 publiques).

Du fait de son orientation, la digue de protection longue de 770 m, bien que réalisée en importants blocs de roche (6 à 12T) est très sensible aux impacts de la houle d'Est.

Ces dernières années le port a subi trois tempêtes majeures qui ont causé de lourds dégâts sur la digue elle-même, les bateaux, les véhicules en stationnement sur les parkings, ainsi que sur les immeubles situés en arrière de celle-ci.

L'exploitation du port a été profondément perturbée et la sécurité du public, des utilisateurs ainsi que du personnel, fortement menacée.

Les réparations entreprises, ainsi que le rehaussement partiel restent insuffisants devant l'accroissement de la fréquence et de l'amplitude de ces événements.

Le concessionnaire envisage des mesures propres à assurer la sécurité jusqu'à des événements de fréquence cinquantennale.

II.3. 2 - Présentation du dossier

II.3. 2. 1 – Le projet

Des études de redimensionnement et de conception ont été entreprises depuis 2003, conduisant à des essais sur des modèles réduits (Canal à houle).

Le projet retenu vise à créer un mur de renvoi de houle associé à un bassin de déversement en creux sur la tête de digue et par conséquence de rallonger l'épaisseur de la digue de 10m environ.

L'inventaire de l'impact environnemental a parallèlement conduit à repérer les enjeux de la modification de ces ouvrages sur le milieu marin, conduisant à envisager d'une part, la conservation du pied de digue actuel sur la partie Nord, et d'autre part un léger élargissement sur la moitié Sud. L'impact sur le fond marin de l'élargissement de la tête de digue est largement minimisé par le raidissement de la pente coté mer, rendu possible par l'utilisation d'accropodes

Ces dimensionnements permettent de garantir une protection au déversement pour des tempêtes similaires à celles de 2001 et 2008, jusqu'à l'occurrence cinquantennale, tout en préservant les enjeux environnementaux

II.3. 2. 2 – La réalisation des travaux

Elle se déroulera en basse saison (octobre à mai) en plusieurs phases soigneusement programmées :

Mise en place des protections contre la diffusion de la turbidité (barrières anti-MES)

Déconstruction partielle de la digue existante sur les 600m concernés et mise en réserve des blocs,

Renforcement du mur arrière, et surélévation pour réaliser le muret de renvoi de houle.

Repositionnement des blocs, du bassin de déversement, de son filtre d'évacuation, de fondation des accropodes et de pied de digue.

Mise en place des accropodes puis des ecopodes pour la protection extérieure de l'ouvrage.

Les phases de déconstruction des zones noyées et de reconstruction se feront à partir d'un ponton-barge avec une grue flèche et grappin

La majeure partie du chantier sera réalisée cependant à partir de la berge avec des pelleteuses à bras allongés et des grappins

Deux chantiers se dérouleront simultanément l'un à partir du nord et l'autre à partir du sud et progresseront l'un vers l'autre.

Compte tenu des probabilités de houle, il sera constamment veillé à ce que la digue présente toujours au minimum son profil actuel au cours des travaux.

La fabrication des accropodes sera réalisée sur une aire spécialisée gérée par l'entreprise titulaire du chantier située au plus près du port afin de minimiser le transport des accropodes volumineux.

Une aire de tri et de stockage temporaire des enrochements sera aménagée dans l'enceinte portuaire (partie Nord du parking Ouest)

Le coût de l'ensemble des travaux, chantier, contrôle et mesures environnementales, s'élève à 14 M€ ht et est pris en charge par le Maître d'ouvrage, le YCBM, en contrepartie d'un avenant à conclure sur la durée de la concession.

II.3. 2. 3 – L'analyse de l'état initial du site et de son environnement

La rade de Bormes, où est situé le port de plaisance de Bormes-les-Mimosas, se trouve entre le cap Nègre et le cap Bénat avec des fonds en faible déclivité. Elle est protégée des houles du Sud par les îles de Port Cros et du Levant, celles de Nord Est et de Sud Est étant limitées. Par contre le port est très exposé aux houles d'Est qui ne rencontrent aucun obstacle sur plus de 100 km.

Le site de la rade de Bormes fait partie de plusieurs zones d'inventaires et de protections réglementaires : ZNIEFF, Sites Natura 2000 (ZNC et ZPS) et zone adjacente au Parc National de Port Cros. Le projet de réfection de la digue concerne plus particulièrement les herbiers de Posidonie, la Grande Nacre, l'algue *Cystoceira* et les fonds sableux ou rocheux à faible densité de peuplement, mais d'une grande variété.

Le port, réalisé dans les années 70, est caractérisé par la présence d'ensembles immobiliers importants dans son enceinte (quelques centaines de logements, (saisonniers pour une bonne part), dont deux immeubles proches de la digue.

Les logements urbains du quartier de la Favière, se situant à l'opposé à l'ouest, à plus de 500 m, sont peu impactés.

la zone portuaire est actuellement classée en zone naturelle NI protégée en raison de la qualité des sites et des paysages, où les ouvrages d'infrastructure doivent s'intégrer dans l'environnement.

La desserte du port et de son quartier, est assurée par des voies communales se raccordant à 600 m aux routes départementales D298 ou D198 et D559.

Le port a été construit en 1979 sur le domaine public maritime, il a fait à l'époque l'objet d'une autorisation et d'un transfert de gestion dont les limites ont été définies, coté mer, à la ligne d'eau des ouvrages. Or il convient d'y inclure la partie immergée ainsi qu'une bande de sécurité de 10m.

II.3. 2. 4 – l'analyse des incidences sur l'environnement et les mesures protectrices

Compte tenu de la nature du projet qui vise à reconcevoir techniquement la digue en la déconstruisant partiellement et en la reconstruisant sur place à la même hauteur, les incidences finales en exploitation seront

minimes. Seule une augmentation d'occupation de 1425m² de fonds sableux sera réalisée dans la partie Sud aux enjeux les plus faibles.

Par contre la partie émergée de la digue sera plus importante de 7100m² correspondant à la création du bassin de dissipation de houle, mais du fait du raidissement de la pente par les accropodes, l'impact de la partie immergée reste quasiment le même. Le maintien de la cote actuelle de la digue, permet de conserver l'impact visuel actuel.

Le projet a été conçu de façon à préserver la totalité des herbiers de Posidonie ainsi que les Habitats marins (largement améliorés par les anfractuosités des accropodes). Le chantier sera l'occasion d'assurer un suivi des peuplements benthiques et d'instaurer une interdiction des prélèvements (chasse et pêche) dans le secteur de la digue.

C'est surtout pendant les phases de chantier que les incidences sur l'environnement résident, c'est pourquoi :

- Le chantier sur le port se déroulera en basse saison afin de minimiser l'incidence sur les usages portuaires et le paysage. En particulier seules les habitations du port situées au bord de la digue seront concernées par l'impact du chantier, qualité de l'air, bruit, circulation.
- Les mesures habituelles d'un chantier de travaux publics seront prises. L'augmentation, attendue par les riverains, du niveau de protection devrait d'autre part rendre cet impact plus supportable.
- La phase de déconstruction et reconstruction, en particulier au dessous du niveau de l'eau, est de nature, par la turbidité créée, à impacter le milieu marin, (poissons herbiers, nacres, etc.). Le chantier restera confiné dans une barrière filtrante, membrane anti-MES, les ancrages éventuels de barge seront assurés sur la berge et le fond avec des dispositifs écologiques adaptés. D'une façon générale, dès que cela sera possible, les travaux de dérouleront à partir de la digue actuelle.
- Dans les zones de travaux proches d'Herbiers, ou d'Habitats de Grandes Nacres, lesquels seront évités et protégés par la barrière, un balisage de ces éléments sera assuré et des mesures de suivi permettront d'éviter tout risque en modifiant ou arrêtant les travaux.
- La phase de chantier liée à la préfabrication des accropodes, ainsi qu'à leur transport, est de nature à impacter l'environnement humain et terrestre de façon plus large. Cette phase ne concerne pas le milieu marin.

Le dossier de travaux n'ayant pas encore été adjugé, il n'est pas possible de préjuger des emplacements de préfabrication, ni des itinéraires des transports. Cependant, en première analyse, il est envisagé une implantation dans un rayon maximal de 10km. Elle devrait principalement rester dans le territoire communal et utiliser, en accord avec les gestionnaires de voirie et la mairie, des itinéraires et horaires adaptés. Les entreprises consultées seront tenues, dans leur Cahier des Charges, de respecter sous le contrôle du maître d'ouvrage, les déclarations administratives

règlementaires ainsi que les règles environnementales s'appliquant aux Chantiers de Travaux Publics.

Le cout des mesures environnementales s'élève à environ 6% du montant total du projet

II.3. 2. 5 – Le changement d'affectation du domaine public maritime et le transfert de gestion.

Le projet conduit à élargir la digue de 7100 m² sur la mer, et à raidir son talus, ce qui permet de limiter l'augmentation de l'emprise au sol de la digue à seulement 1425m².

Par contre il est à noter qu'une régularisation de 18535m² est demandée par l'Etat au titre de la partie immergée non prise en compte lors de la première délimitation de la digue actuelle.

Le dossier de projet prévoit de fixer la nouvelle limite d'affectation du domaine public maritime au nouveau pied de digue, majoré d'une marge de sécurité de 10m en dehors des zones d'herbiers, portant l'extension à 24.209m², telle que représentée et cotée GPS aux deux plans 1/1000è de la DDTM joints au dossier d'enquête.

III - OBSERVATIONS EMISES PAR LE PUBLIC

III. 1 - OBSERVATIONS PORTÉES AU REGISTRE D'ENQUÊTE

Type : A= amodiatraire
 P= propriétaire immobilier sur le port

Nous avons relevé 16 observations apposées sur le registre :

Ordre	Type	Date	Nom	Adresse	Avis
1		05/10/16	Mr HINDERYCKX Thomas -	Président de l'Association « Cercle des Amis du Village » (CAVBM)	Consultation et requêtes
2		21/10/16	Mrs AUBERT Gilles et Benoît		Fav
3					
4	P	21/10/16	Mr MONTEIL Claude		Fav
5		21/10/16	Mr BUONOMO Marc		Fav
6		21/10/16	Mme VOLLAND Annie		Fav
7		21/10/16	Mme FAUCON Nicole		Fav
8	P	21/10/16	Mr NGUYEN Thibao	Commerçant	Fav
9		21/10/16	Mr GIORDANO	Artisan de Bormes	Fav
10	A	21/10/16	Mrs SAUNIER		Fav

11			Alain, REA Bernard		
12	A	21/10/16	Mr JUFFARD Jean Claude		Fav
13	P	21/10/16	Mr BARTSCH Alain	Commerçant	Fav
14	A	26/10/16	Association AUVCB		Fav
15	P	26/10/16	Mme Mr MENAGE Annie et Didier		Fav
16	A	07/11/16	Mr MONTAGNE Gilles	Résidence secondaire Bormes	Fav

III.3 - OBSERVATIONS ECRITES

Nous avons reçu 24 courriers ou courriels datés, remis en mairie:

Ordre	Type	Date	Nom	Adresse	Avis
12	A+P	27/10/16	MARTIN Christian	75018 Paris	Fav
13	A	27/10/16	ROUSSE Mme	69008 Lyon	Fav
14	A	02/11/16	PREVOST-MILETTO I	17640 Vaux sur Mer	Fav
15	A	27/10/16	SANGOUARD Michel	01700 Miribel	Fav
16		31/10/16	BURGOS Joseph	Le Trident	Sans obs.
17	A	28/10/16	CORONA Julien	74000 Annecy	Fav
18	A	28/10/16	ROUZE Laurent	59152 Tressin	Fav
19	P	01/11/16	HAECK Michel &Mme	La Formigue	Fav
20		02/11/16	LAFONTAINE Association ADEBL	83980 Le Lavandou	Défavorable
21		04/11/16	CHARDON JeanPierre	38500 Coublevie	Fav
Courriels					
1		13/10/16	HINDERYCKX Association CAVBM	Le village	Requête
2		02/11/16	idem		Requête
3		02/11/16	idem		Hors objet

III. 3 - OBSERVATIONS ORALES

Nous avons reçu au cours des permanences les 32 personnes suivantes:

Ordre	Date	Nom	Adresse	Avis
-------	------	-----	---------	------

1	05/10/16	Mr HINDERYCKX Thomas - Président de l'Association « Cercle des Amis du Village » (CAVBM)	rue du Logis - Bormes	Réservé
2	12/10/16	Mr HINDERYCKX Thomas (CAVBM)	Le Village	Défavorable
3	21/10/16	Mrs AUBERT Gilles et Benôit	Pointe de Gouron	Fav
4				
5		Mr MONTEIL Claude	Port-L'Esquillette	Fav
6		Mr BUONOMO Marc	Hyères	Fav
7		Mme VOLLAND Annie	Port-Le Formigue	Fav
8		Mme FAUCON Nicole	Port-Le Fornigue	Fav
9		Mr NGUYEN Thibao	Port-L'Esquillette	Fav
10		Mr GIORDANO	Plan de Bormes	Fav
11		Mr CHEYROUX Nicolas	Bateau- Le Port	Fav
12		Mrs SAUNIER Alain, REA Bernard		Fav
13				
14		Mr JUFFARD Jean-Claude	La Favière / Dijon	Fav
15		Mme Mr MORREL Amanda, et Nicolas	Le Rayol/Londres	Fav
16		Mr BARTSCH Alain	Ch des Berles	Fav
17		Mr RAPELLI Jean-Claude	La Favière	Fav
18		Mme Mr DEBOUCHE Mirena, André	Le Pin	Fav
19		Mr MALOD Jacques	Pte du Gouron	Fav
20		Mme Mr GODEAU Maryse, Daniel	La Favière-Bénat	Fav
21		26/10/16	Mr PINDER John	Le Lavandou / Norwitch
22	Mme&Mr ANGOULVANT J- Claude et Anne Association AUVCB		La Vieille - Bormes	Fav
23	Mme Mr MENAGE Annie et Didier		Port- ?	Fav
24	Mr DELUCAS Fernand président ASVM		Port-L'Esquillette	Fav
25	Mr MACRI Alfred		Port-Le Formigue	Fav
26	Mr JALAIS Florent		Artisan sur le port	
27	Mr GIBSON Jason		Artisan sur le port	
28	Mrs GIORDANO Patrice et Stéphane		Artisans Les Pins	
29				
30	MR HINDERYCKX Thomas		Assoc.CAVBM	Consultation & requêtes
31	07/11/16		Mr CHARVET André	Port-L'Esquillette
32		Mr MONTAGNE Gilles	Bormes / Troyes	Fav

IV - ENTRETIENS SOLLICITÉS PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les 28 septembre et 5 octobre 2016 **Avec les représentants du Maître d'ouvrage, de la Mairie et les Ingénieurs des Bureaux d'études**
Présentation est faite par le maître d'ouvrage au Commissaire enquêteur des problèmes de la Digue du Large en cas de tempête ou de coup de vent important, et présentation des risques courus ces dernières années par les usagers de l'ensemble portuaire et le personnel d'exploitation, ainsi que des dégâts causés aux installations et aux matériels.

Les Ingénieurs exposent les diverses études menées depuis plusieurs années, avec en particulier les simulations en « modèle réduit » ayant permis le choix de la solution optimale pour le niveau de protection défini par le maître d'ouvrage. Ils font part des mesures prises pour minimiser l'impact de la reconception et de la reconstruction sur les milieux marins naturels, herbiers, habitats, faune, ainsi que sur l'environnement terrestre et humain.

Le 14 novembre 2016 **Avec le Service environnement marin de la DDTM**

Représentant l'Autorité Administrative chargée de délivrer les autorisations relatives au code de l'environnement, ce service nous informe que depuis ces dernières années la responsabilité de ce type d'enquête est décentralisée dans les communes. C'est pourquoi Mr le maire de Bormes est chargé de l'organisation de celles-ci.

Le dossier du projet proposé par le Yacht Club International, relevant d'une autorisation préfectorale, a été instruit par ce service.

La DDTM précise que la procédure d'enquête relève bien de la loi sur l'eau et du code des transports seulement, que la digue du Large est exclusivement une digue du domaine portuaire qui ne relève pas du décret du 15 mai 2015, dont l'objet est :

- la prévention des inondations, en particulier par submersion marine,
- ainsi que la définition d'une maîtrise d'ouvrage publique pour cette mission.

La DDTM souligne l'importance de la préparation et du suivi environnemental du chantier, lesquels doivent relever d'un prestataire spécialisé missionné par le maître d'ouvrage. Le respect de ces dispositions est de la prérogative du Service de l'Etat chargé de la police des eaux et du littoral

V - ANALYSE DES AVIS ET OBSERVATIONS DU PUBLIC

Il a pu être constaté l'intérêt d'un certain public pour cette enquête.

La quasi-totalité des intervenants sont des résidents, associations de propriétaires, propriétaires, amodiataires, artisans et utilisateurs des installations du port.

Compte tenu du nombre d'observations favorables, nous relaterons leurs interventions globalement, suivi de l'avis du commissaire enquêteur.

Deux associations pour l'environnement ont par contre manifesté, l'une sous différentes formes et à plusieurs reprises, des observations critiques ou des requêtes au commissaire enquêteur et au tribunal administratif.

Après être exposées, ces observations seront regroupées et les avis du commissaire enquêteur développés spécifiquement

Observations du Public

Lors des permanences des 12 et 27 octobre et 7 novembre, ainsi que sur le registre et par les lettres reçues de la part de particuliers, nous avons enregistré une quasi-totalité d'avis favorables

Ces personnes ont témoigné en qualité de résidents des copropriétés de l'enceinte portuaires, d'amodiataires, d'utilisateurs du port ou de propriétaires riverains du port.

Elles attendent toutes avec impatience les travaux de renforcement de la digue et une amélioration des conditions de sécurité après les nombreux dégâts et risques subis ces dernières années. Elles sont parfaitement informées du projet. Les copropriétés immobilières ont entrepris de leur côté un programme important et onéreux de réparation des façades exposées aux agressions marines qui s'étalera dans le temps. Le chantier de leur première tranche est en cours, et bien que les nuisances sonores du décapage hydraulique soient importantes, il est totalement accepté par les résidents qu'ils soient permanents ou non. Ils déclarent tous à fortiori accepter les nuisances plus faibles du chantier de déconstruction / reconstruction de digue.

► (commentaire) Les personnes directement concernées par le port et ses installations, traumatisées par les phénomènes météoriques désastreux de plus en plus fréquents, sont très favorables et mettent beaucoup d'espérance dans le nouveau niveau de protection.

Les nuisances du chantier leur apparaissent comme négligeables devant le bénéfice attendu.

On peut regretter le manque de sensibilisation d'une majorité sur l'aspect qualité environnementale du dossier, ainsi que sur l'impact du transport des accropodes à travers le hameau de la Favière.

J'observe qu'à part deux associations environnementales, pratiquement aucun citoyen non directement concerné ne s'est manifesté.

Observations des Associations

Courrier N° 20 - Association de Défense de l'Environnement de Bormes et du Lavandou, (ADEBL)

Après une synthèse précise du dossier d'enquête, l'Association fait part de son expérience des enquêtes publiques, qu'elle qualifie de « mascarades » et formule les observations suivantes :

- Risque d'apports massifs de sédiments avec impact sur les herbiers
- Estime que la modification des courants et l'érosion/sédimentation n'ont pas été traitées.
- Puis un long plaidoyer sur la pertinence de la construction de ce port et des constructions littorales en général.

Ces éléments la conduisent à émettre un avis défavorable au projet.

Elle précise qu'en tout état de cause, la sécurité des personnes en période de risque impose une sévère restriction d'accès au site, avec alerte et gardiennage.

Entretien du 05/10/16 – Mr HINDERYCKX Thomas - Président du « Cercle des Amis du Village de Bormes-les-Mimosas» (CAVBM) rue du Logis - Bormes

Venu pour prendre connaissance du dossier, il est satisfait de constater que « l'extension » du port n'est due qu'à une régularisation administrative et au renforcement de l'épaisseur de la digue, et ne correspond pas à un agrandissement portuaire

- Il s'inquiète de l'ensablement de la plage de la Favière.
- Il prend acte du financement de ces travaux par le YCIBM et s'interroge sur les garanties financières du maître d'ouvrage.

Il lui est signalé la commune de Bormes a fait effectuer un audit indépendant par précaution.

Entretien du 12/10/16 - Mr HINDERYCKX Thomas

- Venu avec le décret 2015-626 du 12 mai 2015, relatif aux ouvrages de prévention des inondations, il demande pourquoi il n'y est pas fait référence dans le dossier ainsi que les mesures de surveillance.
- Il demande à consulter l'étude d'impact du projet sur les transports sédimentaires dans la rade de Bormes..

Entretien du 26/10/16 - Mr HINDERYCKX Thomas

- Demande si le projet a été « approuvé par Natura 2000 ». Nous lui faisons part de l'avis de l'AE qui évoque la compatibilité du projet avec ce classement. Il regrette que les réponses à cet avis n'aient pas été incluses dans l'étude d'impact. Il demande que l'avis de l'AE soit mis sur internet.
- Il évoque l'incompatibilité de l'usage envisagé des parkings Nord comme entrepôt bétonné de stockage, voire de préfabrication, avec le PLU qui les classent en zone NI.
- Il prend connaissance de l'étude ACRI de juin 2010 dont découlent les constatations évoquées dans l'état des lieux de l'étude d'impact (4.2.3.G et 5.1.2.)

Courriels des 13/10 et 02/11/16 - - Mr HINDERYCKX Thomas

Trois courriels du Cercle des Amis du Village de Bormes (Mr Hinderyckx) envoyés les 13/10, et 02/11/2016 ont été transmis au CE par l'intermédiaire de la Mairie.

- Le premier reprenant la teneur de nos entretiens précédents relatifs à la perturbation des courants et des transports sédimentaires du fait de la construction de la Digue du Large.

Les deux autres :

- Proposant que le contrôle de turbidité soit assuré et géré par un organisme et des personnes spécialisées indépendantes du Maître d'ouvrage, et suggérant un protocole très précis.
- Demandant de considérer l'ouvrage comme un ouvrage « hydraulique de classe C » au regard de la réglementation sur la prévention des risques naturels.
- Reprenant l'argumentaire du premier courriel, pour demander une étude sur l'impact de la construction du port.
- Enfin, contestant la délibération du Conseil municipal autorisant le maire à engager des pourparlers pour la modification du contrat de concession

avec le YCIBM et l'abus de droit concernant le financement et la prolongation de celle-ci.

Les divers avis se recoupant, nous proposons de commenter globalement chaque point qui nous paraît important, les deux premiers se situant hors de l'objet de la présente enquête :

- 1) « La pertinence de la construction initiale du port et de sa digue, et son influence sur les courants et la sédimentologie ».

► (commentaire) *Les remarques sur l'impact de la « Construction du Port et de sa Digue » dans son état actuel sont **hors objet**. Cette opération a été en son temps débattue et a obtenu les autorisations nécessaires, ainsi que la réalisation ultérieure des deux épis de part et d'autre de la digue.*

- 2) « La contestation sur le contrat de concession entre la Commune de Bormes et le Yacht Club International »

► (commentaire) *La modification de la concession, est **hors objet** vis-à-vis de la présente enquête. Ceci relève de la délégation de service public (concession) de la commune qui suivra le transfert de gestion du domaine public maritime de la part de l'Etat*

- 3) « L'influence des travaux actuels sur la courantologie, la sédimentation des plages et l'érosion ».

► (commentaire) *L'étude d'impact concerne le projet mis à l'enquête. Elle précise en s'appuyant sur les études techniques de définition (Oceanide1993 et Acri-in 2010) que les courants côtiers faibles et la sédimentation actuelle ne sont pas impactés par le projet. Une synthèse détaillée explicative (cf. Annexe 1) a été fournie au commissaire enquêteur et les dossiers mis à disposition du public.*

- 4) « La réglementation issue du décret « Dignes » du 12 mai 2015, introduite dans le Code de l'environnement n'est pas visée ni commentée dans le dossier d'enquête »

► (commentaire) *Concernant l'application de ce texte très récent le commissaire enquêteur se reporte aux conclusions de l'avis de Me AFONSO (cf Annexes 2 et 4-1) confirmées par ailleurs au cours de son entretien avec la DDTM (cf. IV –b) Il convient donc d'observer que la digue est un **ouvrage portuaire** et non un ouvrage public contre l'inondation, ni un ouvrage hydraulique, au sens des articles R562-13 et 18*

- 5) « La conformité de l'usage du parking avec le PLU »

► (commentaire) *L'utilisation du parking n'est pas celle prévue au PLU, cependant cette utilisation sera provisoire, et les lieux seront remis dans l'état naturel conforme à l'objectif du PLU, ainsi que s'y est engagé le Maître d'ouvrage en accord avec la commune. Si les opérations de stockage et de tri sont admissibles, de préférence sans revêtement des sols, la préfabrication sur ce site avec la nécessaire*

stabilisation des sols, n'est manifestement pas souhaitable. Le Maître d'ouvrage en a convenu (annexe 4-4.1)

6) Les contrôles environnementaux et leur indépendance

► (commentaire) **Il a été relevé que l'impact environnemental le plus fort se situe en phase de chantier.**

C'est pourquoi l'étude d'impact prévoit des contrôles et des mesures correctives tout au long de celui-ci.

Il a bien été écrit et rappelé (cf. Annexe 4-3) que ces derniers seront initiés et suivis par des organismes et personnes qualifiés, indépendants des entreprises, mais sous la responsabilité du maître d'ouvrage et non d'une tierce personne. Le respect de ces protocoles sera contrôlé par l'Etat, police de l'eau et du littoral.

VI- ANALYSE DES AVIS ET OBSERVATIONS DES COLLECTIVITÉS ET AUTORITÉS

VI.1 - L'avis de l'Autorité Environnementale

Après l'identification des enjeux de ce projet qui concernent

La biodiversité marine, les espèces protégées, la sécurité des personnes et des biens, la maîtrise des nuisances du chantier et de son approvisionnement, la qualité des eaux de baignade et les perceptions paysagères,

L'Autorité Environnementale émet les recommandations suivantes :

- Les conclusions tirées de l'évaluation des incidences doivent être reportées dans l'étude d'impact
- L'articulation du projet avec le schéma départemental des carrières doit être examiné.
- Faire figurer les emplacements potentiels de l'aire de préfabrication, et des itinéraires de transport, avec une analyse des impacts environnementaux et des mesures de réduction ou de compensation.
- Rechercher les mesures de réduction et d'accompagnement concernant la disparition des habitats « bancs de sable à faible couverture »
- De reporter les conclusions de l'évaluation des incidences dans le corps de l'étude d'impact.
- Recommande une attention particulière sur la phase de chantier en mer, en particulier sur la partie Nord avec une information et sensibilisation particulière du personnel de chantier, et sur terre la maîtrise totale des rejets des engins sur les aires, ainsi que des déchets en fonction de leurs filières de collecte et traitement.
- Le suivi environnemental devra faire l'objet de protocoles adaptés et de fréquences et délais différenciés en particulier porté à 10 ans pour les espèces protégées.

N'étant pas en mesure d'intégrer les éléments de sa réponse dans le dossier, le Maître d'ouvrage a édité une annexe à l'étude d'impact qui comporte les dispositions suivantes :

(Recommandations 2, 3,4.) Les sites ou les processus : choix et gestion des aires de préfabrication, de stockage, des itinéraires et modalités de transport, mise en place de circuit de traitement des déchets, sont intimement liés au déroulement du chantier donc sous la responsabilité des entreprises adjudicataires. Le maître d'ouvrage s'engage à imposer les dispositions spécifiques adaptées dès la consultation et en faire un critère d'analyse des offres.

► (commentaire) Il peut être en effet opportun de laisser la concurrence s'exercer sur le choix des sites et méthodes de travail. Les principaux principes de management technique et environnemental du chantier étant définis à l'appel d'offre, le choix d'entreprises les respectant intégrera cette préoccupation. La Ville de Bormes, concernée au premier chef, sera un partenaire vigilant.

(Recommandation 5) L'impact de la suppression de la faible surface de bancs de sable soustraite est compensé par l'augmentation de la valeur écologique de la digue, plantation de Cystoseira dans les accropodes, et la réalisation d'une nurserie pour Dilodus dans le port.

(Recommandation 9) Pour des raisons de sécurité du public, la réalisation d'un cheminement touristique ou même d'un deuxième belvédère perturbant l'efficacité de déflecteur et de la fosse à houle, n'ont pas été retenus par le maître d'ouvrage.

► (commentaire) Le soin apporté par l'YCIBM à la qualité de traitement de la structure extérieure de la digue (Ecopodes) est reconnu comme exemplaire.

Celui du mur de soutènement de digue, coté portuaire, sera recouvert d'un revêtement soigné dont l'uniformité due à la longueur et la hauteur pourrait valablement être brisée par quelques artifices architecturaux adaptés.

Il est par contre frustrant de ne pouvoir découvrir la digue, ainsi que la mer et l'ensemble portuaire, surtout à partir d'un point central (au dessus du bloc sanitaire par exemple), à défaut d'un cheminement délicat à installer pour des raisons évidentes de sécurité

(Recommandation 12) Le programme de suivi proposé par le YCIBM au chapitre 2 de l'étude d'impact sera mis en œuvre pendant 10ans suivant un protocole plus intensif les 5 premières années

Il fait l'objet d'une description qui est précisée dans l'annexe

► (commentaire) Les propositions de compensations et de suivi sur une période de 10 ans faites par le Maître d'Ouvrage, seront de nature à répondre aux préoccupations environnementales.

L'interdiction de pêche de toute nature aux environs de la digue est un complément favorable.

Le soin apporté par l'YCIBM à la qualité de traitement de la structure extérieure de la digue (Ecopodes) est reconnu comme exemplaire.

Celui du mur de soutènement de digue, coté portuaire, sera recouvert d'un revêtement soigné dont l'uniformité due à la longueur et la hauteur pourrait valablement être brisée par quelques artifices architecturaux adaptés.

VI.2 – Autres Services

Le dossier d'extension portuaire ainsi que l'étude d'impact, le descriptif et plan des travaux ont été soumis pour avis à :

Le maire d'Hyères

Le Maire de La Londe

Le Maire du Lavandou

Le Président de la Communauté d'Agglomération TPM

Le Directeur du Parc National de Port Cros

Le Président du Conseil départemental du Var

Le Préfet Maritime

Le Directeur du SHOM Président de la Grande Commission Nautique

La Chambre de Commerce et d'Industrie dans le cadre du Comité portuaire

Seuls trois services ont répondu :

Le Directeur du Parc National de Port Cros

Qui émet un avis favorable, assorti de recommandations sur,

- la préservation de la grande nacre, son périmètre d'étude et les compensations,*
- les mesures d'évitement et de compensation des habitats de bancs de sable à faible couverture,*
- la réalisation de mesures de contrôle après des périodes de fort vent ou forte houle,*

► (commentaire) Ces préoccupations rejoignent celles de l'Autorité Environnementale

Le Président du Conseil départemental du Var

Qui n'émet pas d'observations particulière, mais prend note du projet de restauration écologique avec implantation de Cytoseires.

Le Directeur du SHOM président de la Grande Commission Nautique

Qui confirme que la réunion de la Grande Commission n'est pas nécessaire et invite à une vigilance particulière en phase de travaux en termes d'information et de prévention

► (commentaire) Le Maître d'ouvrage prend acte, dans la réponse à la Synthèse (cf. Annexe 4-5), du suivi des préconisations de la Grande Commission.

VII- SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE

Il convient de bien situer cette enquête publique, qui a pour objet au titre du Code de l'Environnement, la délivrance par monsieur le Préfet du Var de **l'autorisation pour la Reconception et Reconstruction de la Digue du Large du Port de Bormes-les-Mimosas**, et au titre du Code des Transports, l'instruction des travaux par l'Autorité Portuaire.

Parallèlement à cette autorisation, monsieur le Préfet sera amené à effectuer un transfert de gestion à la commune de Bormes, d'un complément de domaine public maritime au titre d'une régularisation de délimitation, et d'une petite partie impactée par ces travaux.

Quant au choix des objectifs, des méthodes et des coûts, ils relèvent du Maître d'Ouvrage, et sont essentiellement dictés par un souci de sécurité des biens et des personnes en tant qu'usagers du port

L'enquête publique s'est déroulée sans problème particulier. Elle n'a pas beaucoup mobilisé la population de Bormes-les-Mimosas, à l'exception des personnes directement intéressées par le port. Les interventions proviennent essentiellement des Associations, lesquelles reviennent plus ou moins sur la légitimité de la construction du port, ce qui est hors objet de l'enquête. Les avis des services publics instructeurs, et principalement celui de l'Autorité Environnementale ont été intégrés au dossier d'enquête. Ils apportent des précisions essentiellement sur la partie impact des travaux.

Afin de bien cerner le contexte de ce chantier, ainsi que les attentes du public et des usagers, le commissaire enquêteur, en complément de l'étude détaillée des pièces du dossier a éprouvé le besoin de rencontrer les services qui sont concernés par le port: (Services techniques et administratifs de Bormes les Mimosas, Le Président, le Directeur du port et le Capitaine.)

La synthèse des observations du public a été envoyée le 18 novembre pour observation au Maître d'ouvrage ainsi qu'au Maire de Bormes, lesquels ont fait une réponse conjointe en date du 22 novembre, ces documents sont joints en Annexes 3 et 4.

Sur les objectifs, les travaux et les coûts

L'objectif du projet, ainsi que la teneur des interventions du public, principalement des usagers, repose sur la mise en sécurité de la partie du port directement abritée par la digue vis-à-vis des épisodes de houle dépassant la fréquence décennale

Ces houles se produisent de plus en plus souvent en créant d'importants dégâts matériels et mettant parfois en péril le personnel portuaire chargé de prévenir leurs effets, ou le public ne respectant pas les consignes de sécurité.

Le choix retenu par le maître d'ouvrage, le Yacht Club International, après de nombreuses études préliminaires, vise à reconsidérer la technique de l'ouvrage existant afin de porter la protection à la fréquence cinquantennale, en reconstruisant la majeure partie de la digue sur l'emprise de l'ancienne afin de

minimiser l'impact sur le milieu marin. L'utilisation d'accropodes et d'ecopodes permet cette technique tout en améliorant l'aspect de la partie émergée des ouvrages et la protection des fonds.

Le projet de reconstruction sur place de cette digue est entièrement financé par le Yacht Club qui en est propriétaire. La commune de Bormes, le Concédant, a fait vérifier par audit la viabilité de l'opération sur financements privés.

Le dossier technique et environnemental établi dans les règles est parfaitement clair. Certaines questions du public ont cependant nécessité la consultation en cours d'enquête de certaines études antérieures pour démontrer l'origine du principe retenu pour la courantologie et la sédimentation. Une note synthétique a été jointe au dossier d'enquête.

Sur l'impact environnemental du projet

Ainsi que développé ci dessus le projet a été étudié de façon à créer un impact quasi nul sur l'environnement.

Néanmoins c'est surtout durant la phase de travaux que le risque d'impact réside.

Le volet environnemental du projet a fait l'objet d'une étude détaillée, très technique qui paraît satisfaisante. Des ajouts ou corrections ont été apportés à la rédaction sous forme de réponse à la suite des observations finales des services de contrôle de l'Etat.

L'impact de la digue sur le paysage ainsi que sur la vue mer restera inchangé, il est même amélioré par un traitement spécifique des écopodes.

L'emprise de la reconstruction sur les fonds marins reste limitée à l'emprise actuelle à 1425m² près. Ce léger impact est compensé par la création de nurseries de Diplodus dans le port et par la végétalisation des accropodes avec des Cystoceires, lesquels constitueront par ailleurs un abri piscicole.

Pendant la phase de travaux en mer, la mise en mouvement de matières en suspension sera contenue par des filets spécialement adaptés avec mise en place d'une surveillance particulière. Le traitement de ces points est convenablement traité et détaillé dans le dossier.

Par ailleurs suite à ces travaux un suivi des milieux et de leur évolution sur le moyen terme (de cinq à dix ans) sera mis en place en par le maître d'œuvre, suivant un protocole détaillé ayant été fourni à la demande de l'administration Enfin les services de police des eaux et du littoral, dans le cadre de leur mission, veilleront au respect de ces dispositions.

Sur la réglementation du Code des Transports.

Les consultations spécifiques ont bien été réalisées

Les travaux envisagés tombant sous la procédure d'enquête publique au titre de la Loi sur L'eau, l'instruction s'est bien déroulée simultanément avec cette dernière.

Le dossier met bien en évidence que les travaux ne concernent l'extension portuaire qu'à la marge pour 1425m² et que l'essentiel est la conséquence d'une régularisation de la délimitation de l'affectation au domaine portuaire jusqu'au pied de digue augmenté d'une largeur de 10m afin de permettre les travaux et l'entretien des ouvrages

Le transfert d'affectation du domaine public maritime se fait au bénéfice de la Commune de Bormes-les-Mimosas, qui délègue la concession de ces installations au Yacht Club (YCIBM).

L'impact sur la navigation dans le port (chenalage) étant nul, la Grande Commission Nautique n'a pas eu à se réunir.

La présence des travaux, côté extérieur du port, nécessitera une zone matérialisée d'interdiction de navigation vers le large d'une centaine de mètres à mettre en place en temps utile avec la préfecture maritime, comme s'y est engagé le Maître d'œuvre.

Fait à Six Fours les Plages, le 25 novembre 2016

Le commissaire enquêteur

 C. GUICHARD

COMMUNE DE BORMES LES MIMOSAS

Yacht Club International du Port de Bormes les Mimosas

83150

Département du VAR

**Demande d'Autorisation pour la
RECONCEPTION ET RECONSTRUCTION DE LA DIGUE DU LARGE
DU PORT DE BORMES LES MIMOSAS**

**ENQUETE PUBLIQUE
au titre du code de l'environnement**

21 février 2014 au 24 mars 2014

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

**Christian GUICHARD – IDTPE e.r.
Commissaire Enquêteur**

39, domaine des Palmiers 83140 Six Fours les Plages

CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

J'ai pu constater que le port de la Favière à BORMES les Mimosas représente une part importante dans l'activité de la commune et participe à son rayonnement touristique. Exclusivement tourné sur la plaisance, il accueille un nombre raisonnable de bateaux. Il est une évidence que le niveau de sécurité actuel de la digue pour les biens et les usagers se révèle insuffisant devant l'évolution des conditions climatiques.

La gestion de ce port est exemplaire, c'est pourquoi, à juste titre, son propriétaire, le Yacht Club, souhaite un accroissement du niveau de protection vis-à-vis de cette évolution. Les possibilités actuelles de calcul et de modélisation permettent de s'orienter sur des techniques de protection beaucoup plus efficaces.

Le commissaire enquêteur se doit cependant de resituer le présent dossier dans son cadre qui est celui d'une **autorisation administrative pour l'exécution de travaux susceptibles d'affecter l'environnement**, au delà de l'évidente opportunité et utilité de ceux-ci.

En m'appuyant sur la synthèse et conclusions provisoires de l'enquête chapitre VII du Rapport d'Enquête,

J'ai constaté que les études préalables à la présente demande d'autorisation ont bien été exécutées en suivant les normes prescrites, et que les réponses fournies, en particulier, sur l'absence d'influence de la reconstruction de l'ouvrage sur la courantologie et la sédimentation actuelles, ainsi que les mesures de compensation de la légère perte de surface sur les habitats de fonds sableux, permettent de garantir une absence d'impact au terme des travaux de renforcement par rapport à la situation actuelle.

La plus forte probabilité d'impact réside dans la phase de chantier.

Celle-ci fait l'objet d'une attention particulière du Maître d'ouvrage ainsi que de l'Administration.

Les propositions de l'étude, complétées par les réponses apportées à l'Autorité Environnementale ainsi que les explications qui m'ont été fournies, me permettent d'envisager un déroulement de chantier exemplaire.

Il est en particulier observé que certaines installations ne pourront être définies qu'après appel d'offres

L'attention du Maître d'ouvrage est attirée, ainsi qu'il s'y est engagé, sur la qualité du choix des entreprises qui seront amenées à respecter les consignes de protection de l'environnement et ainsi que sur la maîtrise d'œuvre et le contrôle environnemental.

AVIS

Le commissaire enquêteur soussigné, Christian GUICHARD,

vu les articles L214-1 à L 214-6 du code de l'environnement,
vu le décret n° 2006-881 du 17 juillet 2006(Annexe2) relatif aux procédures
d'autorisation et déclaration

m'étant rendu sur le site,

ayant étudié les différentes pièces du dossier soumis à l'enquête publique,

ayant examiné les observations écrites et émises oralement,

vu la réponse du Maître d'ouvrage et de la Mairie au PV de Synthèse,

considérant que l'enquête publique s'est déroulée dans le respect de la
procédure;

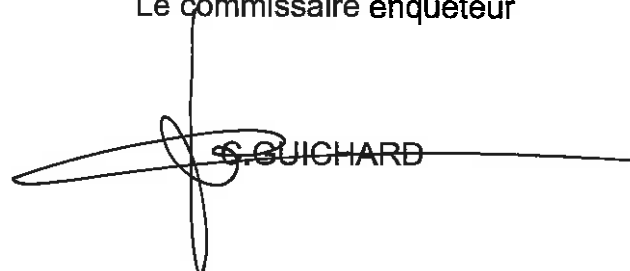
émet un

AVIS FAVORABLE

**à l'Autorisation pour la
RECONCEPTION ET RECONSTRUCTION DE LA DIGUE DU LARGE
DU PORT DE BORMES LES MIMOSAS**

Six Fours les Plages, le 25 novembre 2016

Le commissaire enquêteur

S. GUICHARD

COMMUNE DE BORMES LES MIMOSAS

Yacht Club International du Port de Bormes les Mimosas

83150

Département du VAR

**Demande d'Autorisation pour la
RECONCEPTION ET RECONSTRUCTION DE LA DIGUE DU LARGE
DU PORT DE BORMES LES MIMOSAS**

**ENQUETE PUBLIQUE
au titre du code des Transports**

21 février 2014 au 24 mars 2014

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

**Christian GUICHARD – IDTPE e.r.
Commissaire Enquêteur**

39, domaine des Palmiers 83140 Six Fours les Plages

CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

J'ai pu constater que le port de la Favière à BORMES les Mimosas représente une part importante dans l'activité de la commune et participe à son rayonnement touristique. Exclusivement tourné sur la plaisance, il accueille un nombre raisonnable de bateaux. Il est une évidence que le niveau de sécurité actuel de la digue pour les biens et les usagers se révèle insuffisant devant l'évolution des conditions climatiques.

La gestion de ce port est exemplaire, c'est pourquoi, à juste titre, son propriétaire, le Yacht Club, souhaite un accroissement du niveau de protection vis-à-vis de cette évolution. Les possibilités actuelles de calcul et de modélisation permettent de s'orienter sur des techniques de protection beaucoup plus efficaces.

Le présent avis se situe dans le cadre de l'autorisation administrative pour l'exécution des « travaux de construction, d'extension et de modernisation des infrastructures des ports » au titre du Code des Transports conformément aux articles R5314-1 à 4, après enquête conjointe avec celle de la Loi sur l'Eau,

En m'appuyant sur la synthèse et conclusions provisoires de l'enquête chapitre VII du Rapport d'Enquête,

J'ai constaté que les études préalables à la présente demande d'autorisation ont bien été exécutées en suivant les normes prescrites, et que les réponses fournies, permettent de garantir une absence d'impact environnemental au terme des travaux de renforcement par rapport à la situation actuelle.

En particulier l'extension physique du port provient d'un léger débordement du talus extérieur sud de la digue après les travaux, de l'ordre de 1425m², dont l'impact sera largement compensé par les mesures environnementales prises. La capacité intérieure du port reste par contre inchangée.

La chenabilité du port reste assurée pendant les phases du chantier, lequel se situera hors période estivale.

La plus forte probabilité d'impact sur la navigation se situe pendant le chantier. Ceci a fait l'objet de conseils formulés par Monsieur le président de la Grande Commission Nautique, qui devront être mis en œuvre par le Maître d'ouvrage, comme il s'y est engagé.

AVIS

Je soussigné, Christian GUICHARD, commissaire enquêteur

vu les articles L5314-8 et R5314-1 à 4 du Code des Transports,

m'étant rendu sur le site,

ayant étudié les différentes pièces du dossier soumis à l'enquête publique,

ayant examiné les observations écrites et émises oralement,

vu la réponse du 22 novembre 2016 du Maître d'ouvrage au PV de
Synthèse,

considérant que l'enquête publique s'est déroulée dans le respect de la
procédure;

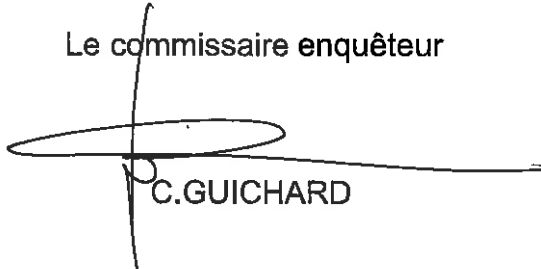
émet un

AVIS FAVORABLE

à l'Autorisation pour la
RECONCEPTION ET RECONSTRUCTION DE LA DIGUE DU LARGE
DU PORT DE BORMES LES MIMOSAS

Six Fours les Plages, le 25 novembre 2016

Le commissaire enquêteur



C. GUICHARD

COMMUNE DE BORMES LES MIMOSAS
Yacht Club International du Port de Bormes les Mimosas
83150
Département du VAR

Demande d'Autorisation pour la
RECONCEPTION ET RECONSTRUCTION DE LA DIGUE DU LARGE
DU PORT DE BORMES LES MIMOSAS

ENQUETE PUBLIQUE
au titre du code de l'environnement
et au titre du code des Transports
21 février 2014 au 24 mars 2014

ANNEXES

1. Synthèse SAFEGE des études techniques de définition (Oceanide1993 et Acri-In 2010)
2. Analyse relative au Décret « Dignes » Maître ANFOSO Avocat
3. Procès verbal de Synthèse du Commissaire Enquêteur
4. Réponse du Maître d'ouvrage au procès verbal de Synthèse.
5. Réponse de la Mairie au procès verbal de Synthèse

Christian GUICHARD – IDTPE e.r.
Commissaire Enquêteur
39, domaine des Palmiers 83140 Six Fours les Plages

Sujet : Digue Bormes : effet sur la dynamique sédimentaire

De : "Javel, Fabrice" <fabrice.javel@suez.com>

Date : 07/11/2016 12:22

Pour : ~~ch.guichard@free.fr~~, ~~ch.guichard@free.fr~~, "ch.guichard83@gmail.com" <ch.guichard83@gmail.com>

Copie à : "jp.gastaud@wanadoo.fr" <jp.gastaud@wanadoo.fr>

M. Guichard

Suite à votre dernier échange téléphonique, nous souhaitons vous apporter quelques précisions concernant l'évaluation des effets du projet sur la dynamique sédimentaire.

Cordialement

Avant la création du port, la pointe du Gouron séparait deux cellules hydro-sédimentaires bien distinctes : la plage du Lavandou au Nord et la plage de la Favière au Sud. Cette séparation a été renforcée par la création du port. Comment en témoigne l'ensablement de part et d'autre du port, et la présence de grands herbiers de posidonie, aucun phénomène significatif de dérive littorale reliant les deux cellules et passant au-devant de la digue n'est mis en évidence.

La houle arrive toujours de manière quasi frontale sur la digue du large. Les transits littoraux induits par l'obliquité de la houle sont ainsi très faibles et n'apparaissent que lorsque le trait de côte s'incline par rapport à la direction privilégiée de propagation de la houle, ou bien lorsque la houle est diffractée par la présence de pointes rocheuses, d'ouvrages, comme le port et sa digue, ou d'épis. Seuls les courants induits par la houle diffractée permettent expliquer les mouvements de sédiments.

Les mesures de courants réalisées par Océanide (1993) et les modélisations hydrodynamiques (houles et courants) réalisées par Acrin-in (2010) ont montré que les vitesses sur le fond générées par houles annuelles étaient insuffisantes pour provoquer un début d'entraînement des sédiments sur le fond devant la digue. En effet, la profondeur de fermeture (c'est-à-dire la profondeur à partir de laquelle les mouvements sédimentaires sont considérés comme nuls) est de l'ordre de 6 mètres pour une houle annuelle alors que la profondeur en pied de digue est supérieur à 8 m. Les sables présents en pied de digue ne sont pas susceptibles de participer à la dynamique évolutive des plages que ce soit celle de la Favière ou celle du Lavandou.

Le projet de reconception et reconstruction de la digue du large respecte globalement l'emprise de l'ouvrage actuel. L'extension du pied de digue sur le secteur sud reste anecdotique (surface totale de 1 425 m²). Acrin-in (2010) avait étudié l'impact hydrosédimentaire d'une berme sous-marine de 20 m de large sur le secteur de sud et concluait à l'absence d'impact hydrosédimentaire perceptible sur le trait de côte.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, le projet n'est pas susceptible de générer de modifications notables du trait de côte au niveau les plages de part et d'autre du port.

Fabrice JAVEL

chef de projet

Direction France Sud et Outre-Mer

Consulting

Tel : +33 4 42 93 65 10

LD : +33 4 42 93 65 23

Mob : +33 6 33 53 78 51



SAFEGE SAS - Aix Métropole - Bâtiment D 30, Avenue Henri Malacrida
13100 AIX EN PROVENCE - France

**A.ANFOSSO
AVOCAT
23 rue d'ANJOU
PARIS**

à

Monsieur le Président du Yacht club International de Bormes les Mimosas

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me demander de vous faire part des remarques qu'appellent de ma part les observations déposées par Monsieur Thomas Henderyckx au nom de l'association dite "cercle des amis du village de Bormes" sur le registre d'enquête publique et notamment sur l'assertion suivant laquelle le projet de digue à reconstruire entrerait dans la catégorie "ouvrages hydrauliques de classe C^m" tels que définis par le décret [2015 526](#) du 12 mai 2015.

Je ne répondrai d'ailleurs que sur ce point les considérations de Monsieur Henderyckx sur l'avenant au contrat de concession apparaissant en dehors du champ couvert par l'enquête.

Monsieur Henderyckx fait référence aux dispositions du livre V du code de l'environnement relatif à la prévention des pollutions, des risques et des nuisances et plus spécialement aux dispositions du chapitre II du Titre VI de ce livre V qui traite dans le cadre des plans de prévention des risques naturels prévisibles, des ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions (décrets d'application : articles R562-12 à R562-20)

La première sous-section de ces textes réglementaires traite des systèmes d'endiguement destinés à prévenir les zones exposées aux risques d'inondation

Monsieur Henderyckx semble considérer que l'ouvrage en cause ne rentre pas dans cette catégorie et ceci est exact

Il considère en revanche que l'ouvrage objet de l'enquête, entrerait dans les prévisions de la sous-section 2 relative aux aménagements hydrauliques qui visent la protection d'une zone exposée au risque d'inondation ou de submersion marin avec un aménagement

hydraulique réalisé par l'ensemble des ouvrages qui permettent soit de stocker provisoirement des écoulements venant d'un bassin hydrographique soit le ressuyage de venues d'eaux en provenance de la mer.

Ces ouvrages sont classés en différentes catégories A, B ou C suivant l'importance de la population protégée par le ou les ouvrages hydrauliques en cause.

La catégorie C correspondant à la zone la plus petite en population concernée

Les termes mêmes de l'article R560 18 montrent que les digues portuaires ne rentrent pas dans les prévisions de ces dispositions :

Une digue portuaire n'est pas destinée à prévenir un risque d'inondation : elle a simplement pour effet de créer artificiellement une surface à l'abri des mouvements marins

C'est un ouvrage qui ne relève pas du livre V du code de l'environnement mais du livre II relatif aux "milieux physiques" et plus particulièrement du chapitre IV de ce livre relatif aux "activités, installations et usages" : articles L 214-1 à L. 214- 11 et des décrets d'application : articles R 214-1 à R 214-28

C'est d'ailleurs au titre de ces dispositions (issues de la " loi sur l'eau") qu'est actuellement diligentée l'instruction incluant enquête publique

La composition du dossier d'instruction est au demeurant identique sauf au sujet des ouvrages hydrauliques de protection des inondations, le complément à ajouter (art. R 214-6) relatif à L'estimation de la population de la zone protégée et l'indication du niveau de la protection au sens de l'article R 214-119-1 :

"Le niveau de protection d'une zone exposée au risque d'inondation ou de submersion marine assuré par un système d'endiguement au sens de l'article R. 562-13 ou par un aménagement hydraulique au sens de l'article R. 562-18 est déterminé par la hauteur maximale que peut atteindre l'eau sans que cette zone soit inondée en raison du débordement, du contournement ou de la rupture des ouvrages

de protection quand l'inondation provient directement du cours d'eau ou de la mer. Lorsque la taille et les caractéristiques de la zone exposée le justifient, plusieurs niveaux de protection peuvent être déterminés, chacun étant associé à une partie délimitée de la zone protégée.

Le niveau de protection d'un système d'endiguement ou d'un aménagement hydraulique est apprécié au regard soit d'un débit du cours d'eau en crue considéré ou d'une cote de niveau atteinte par celui-ci, soit d'un niveau marin pour le risque de submersion marine. La probabilité d'occurrence dans l'année de la crue ou de la tempête correspondant au niveau de protection assuré est justifiée dans l'étude de dangers prévue par l'article R. 214-116."

Ces notions sont inappropriées en matière de construction d'ouvrages portuaires ou de leurs modifications.

Les observations de M. Henderyckx m'apparaissent dès lors insusceptibles de remettre en cause la nature de l'enquête publique et la composition du dossier qui en est l'objet

Espérant avoir répondu à votre interrogation, je vous prie de recevoir Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments dévoués

A.ANFOSSO

**COMMUNE DE
BORMES LES MIMOSAS**

**83150
Département du VAR**

**Demande d'Autorisation pour la
RECONCEPTION ET RECONSTRUCTION DE LA DIGUE DU
LARGE DU PORT DE BORMES LES MIMOSAS**

Art. L214-1 à L214-6, du Code de l'Environnement (Loi sur l'Eau)
Art. R5314-2 à 4 du Code des Transports (ports maritimes)
Art. R58 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

ENQUETE PUBLIQUE Conjointe

au titre du Code de l'Environnement
et du Code des Transports

5 octobre 2016 au 7 novembre 2016

**PROCES VERBAL DE SYNTHESE
des observations du public**

L'enquête publique relative à l'autorisation de la Re conception et Reconstruction de la Digue du Port de Bormes-les-Mimosas s'est terminée le 7 novembre 2016 avec une présence du public relativement normale pour un projet aussi spécifique.

Au cours de cette enquête nous avons eu 15 observations sur le registre, 21 courriers et 3 courriels, dont 4 émanant de 2 associations de défense de l'environnement, et enfin 27 visites de personnes au cours des permanences.

D'une façon générale l'ensemble des observations présentées par des personnes individuelles s'est révélé favorable au projet et manifestait leur impatience devant la réalisation des travaux

pour des raisons évidentes de sécurité. Il faut noter que la quasi-totalité des intervenants était directement concernés par ce projet

Les observations émises par les associations de défense de l'environnement : Cercle des Amis du Village de Bormes (CAVBM) et Association de Défense de l'Environnement de Bormes et du Lavandou (ADEBL), ont été plus élaborées et plus critiques.

L'une émise par le CAVBM, qui concerne le contrat de concession portuaire, est manifestement hors objet de l'enquête.

Pour les autres observations, les associations ne rejettent pas l'objectif sécuritaire du projet. Elles critiquent par contre fortement l'impact du port sur la courantologie et les transports de sédiments, ainsi que sur les milieux. L'une, (ADEBL), a même émis un avis défavorable d'emblée.

J'ai noté cette critique mais ne peux la prendre en compte, l'objet de l'enquête ne concerne pas la construction d'un port qui a été autorisé et réalisé en son temps selon la réglementation alors en vigueur. Cet aspect des interventions est hors objet de l'enquête.

Le CAVBM a fait part d'autres interrogations recevables pour lesquelles vous voudrez bien me fournir vos observations :

L'impact des travaux de reconception-reconstruction sur les courants et le transport des sédiments sableux.

Ce point a été traité dès le début de l'enquête à la demande du commissaire suite à la l'interrogation d'une association. La mise à disposition d'études de détail préalables (en particulier l'étude de sédimentologie ACRIIN du 16 juin 2010), a permis de mieux comprendre les constatations, citées dans l'étude d'impact (4.2.3.G et 5.1.2.) en venant confirmer les faibles mouvements de transports littoraux et l'absence d'impact du présent projet. Le résumé établi par le bureau d'études sera joint à la réponse à la présente synthèse.

L'introduction de la réglementation mise en place par le décret « Dignes » du 12 mai 2015

Le projet est concerné par le code de l'environnement actuel à deux titres :

- La sécurité publique
- La loi sur l'eau

Le dossier d'enquête, dans son évocation réglementaire, n'évoque que la loi sur l'eau, La sécurité publique est cependant techniquement bien traitée, c'est d'ailleurs la motivation du projet. Cependant aucune référence au Code n'apparaît à ce titre. Or le tableau de l'article R214-1 prévoit la nomenclature 3.2.6.0., « ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions : aménagements hydrauliques au sens de l'article R562-18 ou endiguements article R562-13 »

Une intervention de l'association Cercle des Amis du Village de Mr Hendryckx porte sur ce point. (Courriel du 02/11/16)

Est-on en mesure de préciser :

- Si, pour l'autorisation, la référence à la nomenclature 3.2.6.0., est nécessaire
- Si la référence 4.1.2.0 effectivement prise en compte (impact sur les milieux marins) est suffisante.

- Si la rédaction (dont je ne dispose pas) du code d'avant le décret modificatif du 12 mai 2015 permet la compatibilité, et si la date de dépôt de la demande d'autorisation est antérieure au décret, (l'art 31 du décret pourrait être appliqué).
- Si enfin la présente digue, rentre bien dans le cadre de la compétence GEMAPI, de la nomenclature de l'article 3.2.6. et des délais de 2021 ou 2023, pour l'exercice de celle-ci.

Il faut cependant noter que l'important, la sécurité, est convenablement traité, et que l'Autorité Environnementale n'a pas relevé de défaut de nomenclature.

Le contrôle du chantier

Des contrôles en cours de chantier sur la turbidité et les milieux marins ont été envisagés par le maître d'ouvrage.

L'association (CAVBM) propose qu'il soit fait appel à un agent scientifique indépendant désigné par des organismes spécifiquement désignés, sous le contrôle d'un juge !

Je souhaite que soit précisé comment l'indépendance du contrôle sera mise en place, ainsi qu'il est couramment admis pour de tels chantiers

.....Et enfin cette interrogation de la part du commissaire enquêteur lui même :

Chantier de préfabrication et transports.

Le dossier précise bien qu'au stade de l'autorisation, le site de préfabrication des accropodes ne peut être défini, qu'il fera partie de la consultation. Le maître d'ouvrage précise dans le dossier, ainsi que dans sa réponse à l'autorité environnementale, que le maître d'ouvrage est « en mesure » d'imposer des dispositions spécifiques et d'en faire un critère d'analyse des offres.

Ces dispositions spécifiques devant participer à l'analyse des offres devraient être intégrées au cahier des charges de l'appel d'offres afin que leur réponse puisse être appréciée. Et au delà de la responsabilité de l'entreprise de travaux, le maître d'ouvrage devra veiller (au même titre que la qualité des bétons par exemple) au respect de ces dispositions.

Le transport a bien fait l'objet d'une analyse critique entre la voie maritime et la voie terrestre (document transmis au commissaire enquêteur). Elle démontre que l'impact économique et environnemental (bilan carbone) est meilleur en faveur de la voie terrestre.

Il reste néanmoins une incertitude sur l'itinéraire, fonction de l'implantation du site de préfabrication cité ci-dessus, et donc de l'impact sur le trafic.

La réponse à la recommandation n° 4 de l'A.E. évoque un transport « en largeur hors gabarit de 3m ». Il semble que la largeur maximale des accropodes soit de 2,75m pour les plus gros de 6m³. Bien que peu usuelle, cette largeur reste dans le gabarit de 3m. Ce type de transport, certes de quelques unités par jour, mais régulier sur plusieurs mois, a-t-il fait déjà l'objet d'une concertation préalable avec les gestionnaires de la voirie et l'autorité de police, le maire, et ses services, sur les quelques itinéraires susceptibles d'être utilisés ?

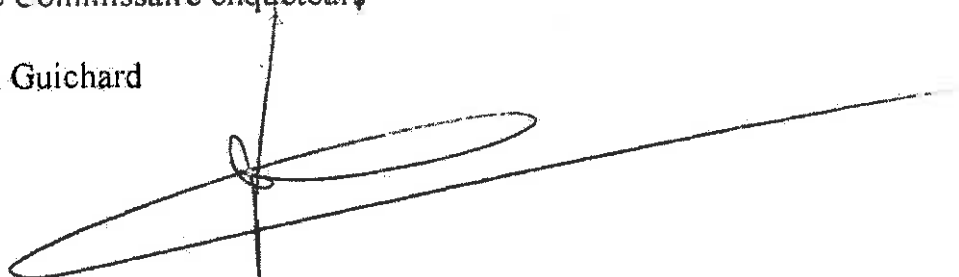
Conseils du Président de la Grande Commission Nautique.

Pour le volet concernant le Code des Transports, je souhaiterais que vous me fassiez part de vos observations sur les Conseils de cet organisme en phase de travaux, relatifs à l'information aux navigateurs ainsi que la prévention.
Si des réponses se trouvent dans le dossier, vous voudrez bien m'en donner la référence.

Le 11 novembre 2016

Le Commissaire enquêteur

C. Guichard

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line that loops at the top and extends downwards, crossing a horizontal line that forms the base of the signature.



Bureaux administratifs : Tél. 04 94 01 55 80
Télécopie : 04 94 01 55 90
Capitainerie : 04 94 01 55 81



Y.C.I.B.M.

PORT DE BORMES LES MIMOSAS
B.P. 216
83236 BORMES-LES-MIMOSAS Cédex
e-mail : capitaineriebormes@orange.fr
Site : www.portdebormes.com

Bormes, le 22 novembre 2016

M. Christian GUICHARD
Commissaire Enquêteur
39 Domaine des Palmiers
83140 SIX FOURS LES PLAGES
France

N/Réf. : JPG/CF

Objet : Travaux de la digue du port – Enquête Publique

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous vous accusons réception de vos courriers des 10 et 18 novembre 2016 et du procès-verbal de synthèse des observations du public.

Vous nous demandez de vous envoyer nos observations et nos réponses aux questions que vous avez formulées.

Nous prenons acte de la bonne tenue de l'enquête publique et des nombreuses observations positives du public pour des raisons évidentes de sécurité, comme vous le mentionnez dans votre courrier.

En effet, l'objectif du projet est bien la sécurité des personnes et des biens sur le port de Bormes les Mimosas.

Vous trouverez ci-dessous nos éléments de réponse à vos interrogations.

1. L'impact des travaux de reconception-reconstruction sur les courants et le transport des sédiments sableux.

Nous avons fait procéder en juin 2010 à une étude de sédimentologie par le bureau d'études ACRI IN, en vue de la mise en place d'une berme sous-marine (qui représentait à l'époque une hypothèse de travail pour la mise en sécurité du port).

Le bureau ACRI IN, après analyse, concluait (p. 27) que le Port de Bormes les Mimosas, construit au-delà de la pointe du Gouron, était situé entre deux cellules hydro-sédimentaires et qu'il était fort probable qu'il n'y ait aucun échange sédimentaire par transit devant la digue du Port et ce bureau d'études ajoutait « par conséquent la mise en place de la berme n'aura aucune influence sur l'une ou l'autre des cellules hydro-sédimentaires, ne perturbant en rien les phénomènes d'ensablement et

d'érosion située indépendamment dans l'une ou l'autre de ces cellules et ce sur la base de diverses constatations » (explicitées page 28 du rapport).

Le bureau d'études indiquait en définitive que, sous réserve d'une modélisation morpho-dynamique, l'installation de la berme sous-marine ne provoquerait aucune modification susceptible d'engendrer des effets néfastes sur les plages adjacentes, notamment l'anse de la Favière (rapport p. 29).

Cette hypothèse de travail ayant été abandonnée au profit du projet actuel, il s'en suit, à fortiori, que la très légère emprise physique supplémentaire réelle (et non celle résultant de la redéfinition juridique de la limite de concession en pied de digue et non au fil d'eau) n'aura qu'une incidence nulle ou négligeable sur les courants et la sédimentologie.

2. L'introduction de la réglementation mise en place par le décret du 12 mai 2015 relatif aux ouvrages hydrauliques de prévention des inondations

Nous vous transmettons à nouveau l'analyse de notre Conseil Maître André ANFOSSO que nous vous avons déjà transmise par email le 12 novembre 2016. A la lecture de ce document, il apparaît que notre dossier ne semble pas concerné par les dispositions relatives aux ouvrages hydrauliques de défense contre les inondations issues du décret du 12 mai 2015.

Cette analyse semble confirmée par les services de l'Etat, qui ont d'ailleurs déclaré notre dossier complet et régulier le 7 avril 2016.

3. Le contrôle du chantier

Le sujet a été traité dans l'étude d'impact au § 9 « Moyens de surveillance environnementale », (pages 167 à 169 : « Suivi de la turbidité », « suivi des herbiers de phanérogames et Grandes Nacres », « suivi de la colonisation des enrochements »).

Nous avons également complété l'étude d'impact lors de notre réponse du 9 août 2016 à l'avis de l'autorité environnementale (document V1.2-joint au dossier d'enquête publique) aux § 4.6 : « Analyse des mesures prévues pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement et la santé » et § 4.7 : « Analyse du dispositif de suivi ».

Toutes les préconisations prévues dans nos études seront imposées par le cahier des charges du dossier de consultation des entreprises susceptibles d'être retenues pour effectuer les travaux.

Comme il est d'usage de pratiquer en matière de chantiers où la protection de l'environnement est essentielle, nous confierons à un bureau d'études présentant toutes garanties de compétence, indépendant de l'entreprise titulaire du marché ainsi que de la maîtrise d'œuvre, une mission spécifique relative à l'ensemble des contrôles et des suivis environnementaux en cours de travaux.

Par ailleurs, il est probable que l'arrêté préfectoral d'autorisation fixera les modalités de suivi et de contrôle qui s'imposeront au pétitionnaire.

Les services de l'Etat effectuent également des contrôles aléatoires sur ce type de chantier.

Notre engagement environnemental, reconnu par l'obtention du Pavillon Bleu depuis 22 ans et la certification AFNOR « Ports Propres » CWA 16387 nous contraint, au surplus, naturellement à réaliser des suivis sur ces différents points.

4. Chantier de fabrication et transports.

4.1. Chantier de fabrication

En ce qui concerne le site de préfabrication, le site proposé dans l'étude d'impact, à savoir le parking situé à l'entrée du port de Bormes les Mimosas, ne sera plus l'hypothèse privilégiée.

Le Maître d'œuvre, qui est en cours de sélection par le Maître d'ouvrage, aura pour mission d'intégrer dans le cahier des charges destiné à l'appel d'offres aux entreprises, l'obligation tenant à ce que le site de préfabrication retenu limite au maximum l'impact sur l'environnement au sens large (bruit, pollution, population, etc.).

Les prescriptions prévues au § 4.5 du dossier complémentaire en réponse apportée à l'avis de l'Autorité environnementale seront reprises et incluses dans les clauses du Cahier des charges techniques afférent aux travaux.

Outre ces prescriptions d'ores et déjà indiquées au § 4.5, le cahier des clauses techniques prescrira également que le site de fabrication soit choisi en respect des droits des sols.

Cette exigence relative au choix du terrain sera bien évidemment un des critères d'analyse comparative des offres remises par les entreprises, en privilégiant les terrains proches du port.

4.2. Transports

Les voies utilisées pour le transport des Ecopodes / Acropodes II seront définies lorsque le lieu de préfabrication sera arrêté. Des simulations ont déjà été réalisées en parfaite concertation avec la Commune de Bormes les Mimosas et le Conseil Départemental.

Nous confirmons, comme indiqué dans le document complémentaire à l'avis de l'Autorité environnementale, qu'il n'y aura pas de transport pendant la période estivale du 15 juin au 15 septembre en accord avec la commune.

Nous dresserons, en concertation avec la Commune de Bormes les Mimosas, plusieurs constats d'huissier, établissant l'état des voies concernées par les transports de matériaux avant début du chantier et après achèvement des travaux.

Le choix définitif du site et des voies utilisées par les transports fera l'objet d'une large information du public et d'une concertation avec la commune.

5. Grande Commission Nautique

Enfin, nous suivrons scrupuleusement tant au niveau de l'information aux Navigateurs qu'au niveau de la Prévention, les Conseils reçus du Capitaine de Vaisseau Laurent Hava, Président de la Grande Commission Nautique, ci-après retranscrits :

- ② ***L'information aux navigateurs*** sous forme d'affichage de votre projet dans votre port et les ports environnants et éventuellement sous forme de courrier ciblé aux principaux clubs et associations voiles , plongée, pêche, ...). Naturellement vous devez aussi transmettre cette information sous forme d'information aux navigateurs (AVINAV – AVURNAV), la DML 83 (en

info de ce mail) pourra vous aiguillier pour la procédure. Selon la nature des travaux, vous pouvez aussi demander à la capitainerie de rappeler – selon besoin - aux usagers du port des principes de prudence ou des limitations temporaire d'usage sur fréquence VHF marine.

④ **La prévention** – à l'image des chantiers clos qui entourent tous travaux terrestres – définir, le temps des travaux, une zone maritime d'interdiction d'une centaine de mètres vers l'extérieur de l'ouvrage côté mer dans un arrêté conjoint avec la préfecture maritime (également en info de ce mail), qui englobe bien vos travaux et la matérialiser sur l'eau par des bouées croisillons jaunes. Cela vous évitera des accidents et si accident il y a, vous couvrira au pénal.

*
* *

Nous espérons avoir répondu à vos interrogations et nous nous tenons bien évidemment à votre entière disposition pour le cas où vous souhaiteriez plus de renseignements.

Dans l'attente, nous vous adressons nos sincères salutations.

Jean-Paul Meunier
Président Directeur Général



Copie : M. le Maire de Bormes les Mimosas

P.J. : Etude sédimentologique Acri'In du 16 Juin 2010

Analyse de Maître ANFOSSO sur le décret du 12 mai 2015

> (mis en annexe 1)

> (mis en annexe 2)

ANNEXE 5

VILLE DE
BORMES
LES MIMOSAS



VILLE DE
BORMES LES MIMOSAS
DIRECTION GENERALE
DES SERVICES

HÔTEL DE VILLE
1 Place Saint François
83 230 Bormes les Mimosas

tel 04 94 05 34 53
fax 04 94 05 35 04
email secretariat.dgs@ville-bormes.fr
web www.ville-bormes.fr

FA / VA / CM
Affaire suivie par Vincent AMIET

Le 22 novembre 2016

Monsieur **ARIZZI François**
Maire de Bormes les Mimosas

A

Monsieur **GUICHARD Christian**
Commissaire Enquêteur
39 Domaine des Palmiers
83140 Six Fours les Plages

Objet : Travaux de la digue du port – Enquête publique

Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans le cadre des travaux de la digue du port, projet majeur pour la commune, je me félicite de la bonne tenue de l'enquête publique qui a permis à chacun de s'exprimer librement.

En réponse à votre correspondance datée du 21 novembre 2016, un courrier a été travaillé en commun entre mes services et le Yacht Club International de Bormes les Mimosas.

Par conséquent, je souscris à l'ensemble des réponses apportées dans le courrier envoyé par le Yacht Club.

Mes services et moi-même apporteront toute notre attention au contenu de votre rapport.

Par ailleurs, nous veillerons à ce que chaque disposition de l'arrêté d'autorisation soit respectée.

En espérant avoir répondu à l'ensemble de vos Interrogations, je me tiens à votre entière disposition pour toute autre question.

Je vous prie de croire, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Maire,

François ARIZZI