

1ere Partie <u>RAPPORT D'ENQUÊTE.</u>

Autorité organisatrice : Préfecture du Var.

Pétitionnaire : Société d'Economie Mixte Locale SOGEBA

Commissaire enquêteur : M.Branellec Philippe

SOMMAIRE.

Chapitre 1 – Généralités	
1.1 : Cadre général du projet	3
1.2 : Objet de l'enquête	3
1.3 : Cadre réglementaire et juridique de l'enquête publique	4
1.4 : Présentation du projet	5
1.4.1 : Le maître d'ouvrage	5
1.4.2 : La commune de Bandol	6
1.4.3 : Localisation du projet	6
1.4.4 : Principaux travaux	7
1.4.5 : Estimation des dépenses	10
1.5 : Evaluation environnementale	11
1.5.1 : Etat initial du site et de l'environnement.	11
1.5.2 : Incidences du projet sur l'environnement.	12
1.5.3 : Mesures de réduction (MR) et d'accompagnement (MR).	12
1.5.4 : Mesures de surveillance et de suivi.	13
1.6 : Le dossier d'enquête publique :	14
Chapitre 2 : Organisation de l'enquête	15
2.1 : Désignation du commissaire enquêteur.	
2.2 : Arrêté Préfectoral portant ouverture d'enquête	
2.3 : Avis d'enquête publique	
2.4 : Visite des lieux - réunions avec le porteur du projet	
2.5 : Indication des mesures de publicité.	
2.5.1 : Par voie d'affichage.	
2.5.2 : Sur le site internet de l'état dans le Var.	
2.5.3 : Par voie de presse.	16
2.5.4 : En ligne	16
Chapitre 3 : Déroulement de l'enquête	17
3.1 : Chronologie de la procédure.	
3.2 : Registre d'enquête	
3.3 : Consultation du dossier, modalités de participation du public	
3.3.1 : Consultation du dossier d'enquête.	
3.3.2 : Modalités de participation.	18
3.4 : Permanences réalisées	18
3.5 : Clôture de l'enquête	18
Chapitre 4 : Observations du public	20
4.1. Observations de l'enquête publique préalable à la DUP :	
4.1.1 : Observations du registre d'enquête.	
4.1.2 : Observations du registre dématérialisé.	
4.1.3 : Observations courrier	
4.2 Analyse des contributions.	37

N° E 2500005 / 83

Chapitre 5 : Avis des Personnes Publiques Associées	39
Chapitre 6 : Avis MRAe et Addendum SOGEBA	40
6.1 : Avis de la MRAe	
6.2 : Addendum en réponse à l'avis de la MRAe	40
ANNEXES:	42
Annexes 1 : Pièces administratives.	43
Annexe 1.1 : Désignation du commissaire enquêteur	
Annexe 1.2 : Arrêté préfectoral	
Annexe 1.3 : Avis d'enquête publique.	
Annexes 2 : Mesures de publicité	51
Annexe 2.1 : Certificat d'affichage	
Annexe 2.2 : Publications presse locale	
Annexe 3 : PV de synthèse des observations	56
Annexe 4 : Réponse au PV de synthèse des observations	60

Chapitre 1 – Généralités.

1.1 : Cadre général du projet.

Le port de Bandol est exclusivement un port de plaisance d'une capacité d'accueil de 1600 anneaux, il peut accueillir des bateaux de 5 à 43 mètres. La SOciété de GEstion du port de BAndol (SOGEBA) est une Société d'Economie Mixte Locale (SEML) qui gère le port de Bandol via une convention de quasi-régie signée avec la commune. La nouvelle convention, adoptée pour la période 2021-2039 prévoit des travaux de réaménagement et de modernisation des infrastructures portuaires.

En raison de l'impact sur le milieu marin des travaux programmés, l'opération est soumise à autorisation environnementale au titre de l'article R 214-1 du code de l'environnement.

De plus, considérant la nature de ce projet, qui relève de l'article R 122-2 du Code de l'environnement, l'opération est soumise à examen au cas par cas. L'arrêté n° AE-F09323P0213, du 23/08/2023, portant décision d'examen au cas par cas, soumet le projet à évaluation environnementale.

L'autorisation environnementale est une procédure unique d'autorisation permettant de regrouper, pour un même projet, plusieurs procédures relevant de législations distinctes et liées à des enjeux environnementaux. Elle s'applique dès lors que les activités, installations, ouvrages ou travaux en question ne sont pas temporaires.

L'autorisation environnementale a été mise en place en application de l'ordonnance 2017-80 du 26 janvier 2017 et des décrets d'application connexes. L'article L.181-1 du code de l'environnement en fixe le cadre.

1.2 : Objet de l'enquête.

L'enquête publique, prescrite par arrêté préfectoral n°DDTM/SML/BEM/2025/4 du 28 février 2025 porte sur la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol portée par la SEML SOGEBA.

L'enquête sera conduite dans les formes prescrites par le code de l'environnement.

Le programme de travaux, décrit dans la déclaration d'intention du 28 janvier 2022, au titre de l'article L 121-18 du code de l'environnement comprend les opérations suivantes :

- La déconstruction de la panne touristique et le réaménagement de la zone.
- La déconstruction de l'ancienne panne amodiée et la construction de nouveaux ouvrages fixes et flottants selon une nouvelle configuration.
- La création de deux pontons flottants dans l'espace Prud'homie.
- La reconfiguration de l'embarcadère BENDOR.
- La mise en cohérence des tirants d'eau des zones traitées avec les objectifs du projet (dragage d'environ 13000m³).
- La déconstruction de la station d'avitaillement actuelle et des pontons d'accueil situés devant la capitainerie et la construction d'une nouvelle station à l'entrée du port.
- La restructuration et la reconfiguration du quai principal incluant notamment des ouvrages de dépollution.
- La création d'un bâtiment « pôle nautique » et parking sur l'actuel parking du quai du stade Deferrari.

A l'issue de la procédure, l'autorité compétente pour accorder l'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol à la SEML SOGEBA est le préfet du Var, par voie d'arrêté.

1.3 : Cadre réglementaire et juridique de l'enquête publique.

Loi sur l'eau:

Art 214-1 et suivants du code de l'environnement. (activités, installations et usages – Régimes d'autorisation ou de déclaration ; R 214-1 à R 214-31 ; R 214-93 : déclaration des IOTA)

- → Le projet est soumis à autorisation au titre des rubriques 4120 (travaux d'aménagement portuaire d'un montant supérieur à 1.9M€) et 4130 (dragage en milieu marin).
- → L'article L 181-1 du code de l'environnement prévoit que les installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumises à autorisation relèvent de l'autorisation environnementale.

Evaluation environnementale:

En application de l'article R 122-2 du code de l'environnement, l'opération est soumise à examen au cas par cas, déterminant la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact, pour les rubriques suivantes :

- 11.b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants
- 19. Rejet en mer dont le débit est supérieur ou égal à 30 m³/h
- 25.a) Extraction de minéraux de dragage marin ou fluvial : Dragage et / ou rejet u afférant en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est supérieur ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent.
- → L'arrêté n°AE-F09323P0213 du 23/08/2023, portant décision d'examen au cas par cas, soumet le projet à **évaluation environnementale**.

Site Natura 2000:

Art L 414-A du code de l'environnement.

- → Le projet est situé à
 - 3,5km à l'est du site FR 9301609 : Pointe Fauconnière.
 - 4,9 km au nord du site FR 9302001 : Lagune du Brusc.

Le projet étant soumis à autorisation environnementale et à évaluation environnementale, une évaluation appropriée des incidences sur les sites Natura 2000 doit être menée.

Déclaration d'intention

→ Les projets en MOP¹ dont le montant dépasse 5 M€ sont soumis à déclaration d'intention.

ICPE

Le projet est concerné par la rubrique 1435 (Station service), les démarches au titre des ICPE seront engagées par le MOA en parallèle de l'instruction de l'évaluation environnementale.

¹ Maîtrise d'ouvrage publique.

N° E 2500005 / 83

1.4 : Présentation du projet.

1.4.1 : Le maître d'ouvrage.

Dénomination : SOGEBA

Adresse : Quai du port - 83150 BANDOL

N° SIRET : 333 006 138 00015

Forme juridique : Société d'Economie Mixte Locale (SEML)

Représenté par : Mr Philippe ROCHETEAU

Dossier suivi par : Jérôme FRANCOUL - Directeur technique



La commune de Bandol a délégué la gestion et l'exploitation de son port de plaisance à la SEML SOGEBA par convention de quasi-régie du 5 octobre 2021. Cette convention a pour objet l'exploitation et l'entretien du port de plaisance de Bandol et de ses dépendances en application des dispositions des articles L 3211-1 à 5 du code de la commande publique.

La SOGEBA et la commune ont engagé une réflexion sur le réaménagement du plan d'eau dans le cadre de l'annexe 11de cette convention², afin de satisfaire les attentes nouvelles des usagers et d'améliorer le cadre de vie du site. Certains postes d'amarrage, situés sur la panne centrale, ont fait l'objet d'un contrat d'amodiation d'une durée de 45 ans, la fin de l'amodiation en décembre 2021 constitue une opportunité pour engager la refonte du port.

La SOGEBA est une société d'économie mixte, elle dispose d'actionnaires publics et privés. Son capital est majoritairement détenu par la ville de Bandol, représentée par le Maire. La majorité des membres du conseil d'administration est désignée par délibération du conseil municipal.

² Annexe 11 : Programme prévisionnel d'investissement

1.4.2 : La commune de Bandol.

La commune de Bandol est située au Sud Ouest du département du Var à environ 45 km de Marseille et 15 km de Toulon.

Bandol compte une population de 8359 habitants³ sur une superficie de 8580 hectares.

La commune est comprise dans le périmètre du ScoT Provence Méditerranée et de la communauté d'agglomérations Sud Sainte Baume.

Le tourisme représente une activité économique très importante pour la commune. Le port de plaisance, positionné au cœur du centre urbain, est le secteur identitaire de la commune, et le lieu principal de l'attractivité touristique.



Le PLU actuellement en vigueur a été approuvé en 2016, la modification simplifiée n°1a été approuvée le 7 août 2020. Dans le cadre de la révision générale du PLU, l'enquête publique s'est tenue en mars / avril 2024. L'avis favorable du commissaire enquêteur comporte une réserve portant sur la prise en compte du schéma de gestion des eaux pluviales.

Par ailleurs, la commune de Bandol est concernée par le porté à connaissance (PAC) de l'aléa submersion marine du 15 mars 2019. Ce document précise les conditions de prise en compte de l'aléa submersion marine pour la maîtrise de l'urbanisation. Les aléas à prendre en compte sont l'aléa de référence actuel et l'aléa de référence à échéance 2100 intégrant une élévation attendue du niveau marin de 60 cm.

La commune, bordée par la mer Méditerranée, est également une commune littorale au sens de la loi du 3 janvier 1986, dite « loi littoral ». Des dispositions spécifiques d'urbanisme s'y appliquent, en particulier l'inconstructibilité sur la bande de 100 mètres, en dehors des espaces urbanisés, afin de préserver les espaces naturels, les sites, les paysages et l'équilibre écologique du littoral.

1.4.3 : Localisation du projet.

Le port de Bandol est situé au sud-est de la commune, entre l'anse de Renécros, l'île de Bendor et les plages. Le port, orienté nord-est / sud-ouest est ouvert sur la baie de Bandol est protégé en partie des houles du large par l'île de Bendor et la pointe de la Cride.

Bandol est le neuvième port de plaisance Français, il dispose de 1600 anneaux, répartis sur un bassin unique de 15 ha, et peut accueillir des bateaux de 5 à 43 mètres. Il est équipé d'une station d'avitaillement et d'une aire de carénage.





Le périmètre portuaire inclut le parking du stade, la promenade sur les quais du port, l'esplanade du manège et son parking, la capitainerie et le bassin portuaire.

Tous les travaux sont dans le périmètre portuaire pré-existant.

1.4.4 : Principaux travaux.

Le port de Bandol restera en activité pendant la réalisation des travaux, la planification des travaux sera donc cadencée par le déplacement des bateaux et les places disponibles à quai.

Le programme de travaux de réaménagement et de modernisation des infrastructures portuaires impactera l'organisation du plan de mouillage ainsi que la répartition des flux de navigation. Il comprend les opérations suivantes :



• La déconstruction de la panne touristique et le réaménagement de la zone.

La panne touristique de 180 m de long dispose d'une capacité de 120 postes. La partie flottante de cette panne n'est pas adaptée à l'amarrage de petits bateaux car très exposée aux conditions météorologiques, de plus sa position contraint l'amarrage de grandes unités le long de la jetée.

Ces infrastructures sont très dégradées et nécessitent des travaux de reconstruction.

Trois pontons flottants seront mis en place temporairement dans la zone anciennement occupée par la panne touristique pour faciliter le déplacement des navires.



• <u>La déconstruction de l'ancienne panne amodiée et la construction de nouveaux ouvrages fixes et flottants selon une nouvelle configuration (Q 220).</u>

La panne centrale compte 499 anneaux, elle a été construite à la fin des années 1970 et a fait l'objet d'un contrat d'amodiation dont le terme était fin 2021. elle comprend une majorité de petites unités < 8 m alors que la demande en postes pour des unités de 10-12 m est plus important.

Elle présente d'une part d'importants risques d'effondrement, d'autre part des installations de distributions de fluides et d'énergie obsolètes et a donc vocation a être détruite puis reconstruite.

L'objet des travaux est la réalisation d'un ouvrage fixe (Q 220) au départ du quai d'honneur en remplacement de la panne centrale amodiée.

Le Q 220 l désert les pannes H à L à l'Ouest et permet d'accueillir des unités de 7 à 43 mètres ainsi que des manifestations nautiques à l'Est.

Les travaux sont réalisés par voie maritime, la solution d'un quai sur pieux a été retenue, cette méthode permet une meilleure adaptabilité du port à l'élévation du niveau marin.

Cela permet de créer un bassin dévolu aux unités de passage, proche du centre ville et office du tourisme ainsi que d'un bureau déporté de la capitainerie (à créer).

Les pontons flottants concernés par cette phase sont les suivants :

- Petite moyenne plaisance Alpha – Bravo – Hotel – India – Juliette – Kilo
- Grande plaisance Lima

L'ajout de 2 pontons en fond de bassin ouest en remplacement des quais des professionnels et quais de la Prud'homie permet de créer une capacité d'amarrage pour les bateaux de petites tailles.

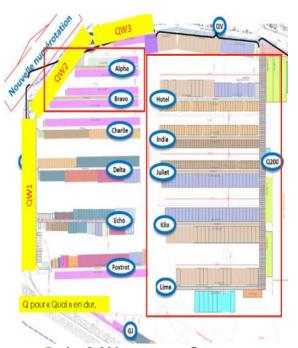


L'embarcadère, situé à l'Est de la panne amodiée, est utilisé pour l'accostage des navettes de la société Paul Ricard pour des rotations vers l'île de Bendor.

Cet appontement de 23 ml sur 4 en ossature aluminium en appui sur pieux métalliques présente des désordres.



Ancienne panne amodiée.



Projet Q 220 et pontons flottants.



N° E 2500005 / 83

Les travaux d'aménagement de l'île de Bendor, en cours de réalisation seront conduits concomitamment aux travaux de modernisation du port.

Un accès au quai RoRo de l'embarcadère sera aménagé à la côte + 1,05 m NGF.

• <u>La mise en cohérence des tirants d'eau des zones traitées avec les objectifs du projet (dragage d'environ 13000m³).</u>

Les chenaux d'accès et le fond du bassin du port doivent être dragués pour permettre l'accès d'unités plus importantes (43 ml dans le chenal principal). Le volume à draguer est estimé à 13 000 m³, soit une côte de dragage à -4,1 mNGF⁴ dans le chenal Est et -3,3 mNGF dans le chenal ouest.

Les matériaux de dragage seront déposés dans un bassin d'égouttage (moitié sud du stade Deferrari), puis après déshydratation, transportés par camion vers une plateforme de traitement (CPEM : Centre de Production d'Eco Matériaux à la Seyne).

• <u>La déconstruction de la station d'avitaillement actuelle et des pontons d'accueil situés devant la capitainerie et la construction d'une nouvelle station à l'entrée du port.</u>

La station d'avitaillement est positionnée en face de la capitainerie, les installations de stockage sont au niveau de l'aire de carénage.

Elle a fait l'objet d'une déclaration ICPE et obtenu le récépissé relatif à son exploitation le 27/2/2006.

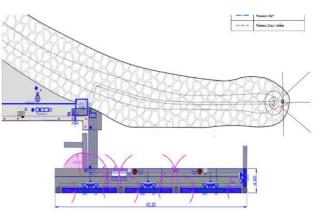
Les distributeurs sont obsolètes et ne répondent plus aux exigences environnementales.



La station d'avitaillement sera déplacés le long de la digue au nord à l'entrée du port.

Deux zones d'avitaillement par camion seront également aménagées pour les grosses unités sur le quai à l'est de la station d'avitaillement et sur le quai Q220.





⁴ Nivellement Général de France

N° E 2500005 / 83

• La restructuration et la reconfiguration du quai principal incluant notamment des ouvrages de dépollution.

L'objet des travaux est le confortement de tout le linéaire du quai allant de QW 2 (Prud'homie) à l'angle du PQH avec adaptation de l'interface port/ville. Le niveau d'arase du futur quai sera porté à une altimétrie de + 1,5 m NGF, soit une élévation d'environ + 60 cm pour tenir compte du PAC submersion marine. Cet ouvrage sera complété d'une poutre de couronnement à + 1,1 m NGF permettant l'accès aux navires.

Dans le cadre de l'amélioration de la qualité des eaux, des filets anti-pollution seront installés sur les exutoires pluviaux.

• La création d'un bâtiment « pôle nautique » sur le parking du quai du stade Deferrari.

Un pôle nautique sera crée sur l'actuelle emprise du parking du stade Deferrari.

Ce bâtiment qui appartient au périmètre portuaire regroupera les services portuaires liés à la pratique de la plaisance et des activités nautiques.

Un parking en ouvrage sera également réalisé, il restituera 65 % des places de stationnement actuelles.

La création du pôle nautique est un projet périphérique ne faisant pas l'objet de la demande d'autorisation au titre des articles L 214-1 à L214-6 du code de l'environnement.



1.4.5 : Estimation des dépenses.

Le budget total est estimé à 40 M€, répartis comme suit :

Nature des travaux	Montant estimé
Destruction de la panne touristique et construction d'une nouvelle panne flottante selon un nouveau plan	1.100.000 €
Destruction de l'ancienne panne amodiée et construction de nouveaux pontons béton et flottants selon une nouvelle configuration	25.000.000 €
Reconfiguration et redimensionnement de la station d'avitaillement	1.500.000 €
Restructuration et reconfiguration du quai principal, réalisation d'ouvrages de dépollution	3.000.000 €
Création d'un pôle nautique et reconfiguration du parking du stade	10.000.000 €
TOTAL	40.600.000 €

1.5 : Evaluation environnementale.

L'étude d'impact permet d'évaluer les conséquences du projet sur l'environnement avant la réalisation des travaux. Elle est composée de trois étapes, l'analyse de l'état actuel de l'environnement, l'analyse des effets du projet et la définition des mesures ERC (Evitement, Réduction, Compensation).

1.5.1 : Etat initial du site et de l'environnement.

Plusieurs aires d'études ont été prises en compte :

- Aire d'étude immédiate, Port + emprises de chantier (noir).
- Aire d'étude rapprochée, sous l'influence directe du projet (orange)
- Aire d'étude élargie, qui couvre l'ensemble de la zone susceptible d'être affectée (jaune).



L'aire d'étude est soumise à un climat méditerranéen, impacté par les influences maritimes, les étés sont secs et les hivers doux avec un régime de vent dominant de secteur Nord-Ouest. Le port a été construit sur des terrains remblayés, les pieux seront ancrés dans les couches compactes et le pôle nautique aura des fondations superficielles. La bathymétrie présente des pentes et des profondeurs faibles, inférieur à 10 m jusqu'à 300 m du port et entre -1 et - 6 NGF dans le port. Le projet modifiera localement la topobathymétrie. Le port de Bandol est protégé en partie des houles du large par l'île de Bendor et la pointe de la Cride. Les houles sud/sud-ouest sont les plus impactantes. Le projet n'aura pas d'incidences sur les conditions hydrodynamiques de la baie, en revanche, l'implantation de nouveaux ouvrages pourra avoir une influence sur la circulation des eaux dans le bassin portuaire.

Le port de Bandol se situe dans la masse d'eau côtière « îlot de Pierreplane – Pointe du Gaou », qui présente un étét écologique moyen et un bon état chimique. La qualité de ces eaux pourra être localement perturbé par ce projet.

Les sédiments du port sont très envasés et fortement contaminés en cuivre et mercure, et dans une moindre mesure en plomb et zinc. Ils sont assimilés à des déchets non inertes non dangereux en cas de gestion à terre et ne présentent pas de dangerosité pour l'environnement. Des mesures de confinement seront prises lors du dragage pour ne pas impacter le milieu marin à l'extérieur du port.

Les niveaux sonores, essentiellement générés par les infrastructures routières, sont importants aux abords du port. De la même façon, le bruit ambiant sous-marin causé par le trafic maritime, est notable dans la zone d'étude. Les travaux auront un impact sur le bruit aérien et sous-marin.

Les parcs naturels nationaux des Calanques et de Port Cros sont situés respectivement à 5 km à l'Ouest et 20 km à l'Est de Bandol. Par ailleurs, l'aire d'étude n'est comprise dans aucune ZNIEFF⁵ et aucun périmètre Natura 2000.

⁵ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique.

Pour ce qui concerne les habitats marins, l'enjeux principal de la zone d'étude est l'herbier de posidonies situé au large des digues, et ur lequel le projet peut avoir une incidence. Le bassin d'étude présente des enjeux faibles en terme d'espèces marines.

1.5.2 : Incidences du projet sur l'environnement.

Le projet ne modifie pas les ouvrages de protection portuaire et l'emprise du port. Le réaménagement des pontons par le même type d'ouvrages aura une incidence négligeable sur les conditions d'agitation et de courantologie dans la baie de Bandol, et n'auront pas d'incidence sur la topo-bathymétrie dans le périmètre du projet.

Le principal impact sur le paysage concerne le pôle nautique, néanmoins, le réaménagement du port et la requalification de la promenade autour de celui-ci auront un impact positif sur le paysage local.

Le PAC submersion a été pris en compte dès la conception, ainsi les quais faisant l'objet d'une rénovation seront rehaussés à la côte + 1,5 NGF en prenant en compte les infrastructures existantes en arrière quai. Pour le pôle nautique, le premier plancher aménageable sera à une côte supérieure ou égale à + 2 m NGF. Ainsi, le projet n'aura pas d'impact aggravant les risques inondations et submersion.

1.5.3 : Mesures de réduction (MR) et d'accompagnement (MR).

- MR 1 : Le choix d'un ouvrage sur pieux (Q 220) permet de limiter fortement l'artificialisation des fonds, et ne modifie pas la circulation des eaux. De plus les volumes à draguer ont été limités au strict nécessaire.
- MR 2 : Les zones sensibles seront protégées en respectant les emprises du projet afin d'éviter tout impact accidentel. Un plan de circulation et d'installation de chantier sera établi et controlé régulièrement entre autre par le coordonnateur environnement.
- MR 3 : Confinement des eaux turbides générées lors des travaux par la mise en œuvre d'un rideau anti MES ⁶ autour des zones de dragage et de rejet des eaux de ressuyage des sédiments. Un double rideau de bulles sera également mis en place dans la passe d'entrée du port, il permet également de réduire l'impact sonore.
- MR 4 : Mise en place de dispositions pour limiter les risques de pollution chronique et accidentelle.
- MR 5 : Réduction des émissions sonores sous-marines.
- MR 6 : Surveillance des cétacés et tortues marines.
- MR 7 : Adaptation du phasage des travaux. L'objectif est de limiter les perturbations de l'activité économique du site ainsi que les nuisances pour les riverains.
- MR 8 : Sécurisation et balisage du chantier.
- MR 9 : Atténuation de l'impact sonore par le respect des horaires (jours ouvrables de 8h00 à 19h00) et l'installation d'écrans acoustiques.
- MA1 : Les entreprises intervenantes seront accompagnées et conseillées par un coordonnateur environnement pour la mise en place des mesures de réduction.
- MA 2 : Installation d'habitat artificiels à destination des juvéniles.

⁶ Matière en Suspension

N° E 2500005 / 83

1.5.4 : Mesures de surveillance et de suivi.

La mise en œuvre des mesures est de la responsabilité des entreprises de travaux sous le contrôle de la MOA. Un suivi régulier des objectifs environnementaux sera effectué en phase chantier puis en phase aménagé. Des seuils d'alerte et d'arrêt des travaux seront définis et comparés aux valeurs de référence.

1.6 : Le dossier d'enquête publique :

Le dossier d'enquête publique est composé des éléments suivants :

- 1 Etude d'impact Port de Bandol
 - Dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement.
- 2 Etude d'impact Résumé non technique
- 3 Etude d'impact Dossier de plans :
 - 1 Plan de localisation V2
 - 2 Plan d'aménagement AVP V2
 - 3 Coupe type quai 220 pieux AVP V2
 - 4.1 Coupe type quai QW2 V2
 - 4.2 Coupes types quai QW3V2
 - 4.3 Coupes types quai QV AVP V2
 - 4.4 Coupes types quai QH1 AVP V2
 - 4.5 Coupe type quai QH2 AVP V2
 - 4.6 Coupe type PQH AVP V2
 - 5 Plan réseaux AVP V2
 - 6 Plan station avitaillement AVP V2
- 4 Etude d'impact Annexes Port de Bandol :
- o Délibération du conseil municipal.
- Avis MRAe
- Addendum en réponse à l'avis de la MRAe
- Annexe 1: Arrêté n°AE-F09323P0213 du 23/08/2023 Portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R 122-3-1 du code de l'environnement.
- Annexe 2 : Convention de quasi Régie
- Annexe 3 : Analyse de la qualité des eaux et des sédiments.
- Annexe 4 : Etude de courantologie
- Annexe 5 : Demande de compléments de la DDTM du 26 avril 2024 + Avis ARS
- Mention des textes régissant l'enquête publique.

Je note toutefois que le dossier fourni, en version AVP doit être modifié pour ce qui concerne la reprise des quais. Les modifications à apporter, synthétisées ci-dessous, sont développées dans le mémoire en réponse au PV de synthèse. De mon point de vue, cette option technique présentée est sans conséquence sur les objectifs et les enjeux du projet et ne modifie pas l'économie générale du projet. Cette modification peut donc être intégrée à l'issue de l'enquête publique.

Les quais font l'objet d'une reprise structurelle en raison de leur vieillissement. En stade AVP, le projet prévoyait une pente des quais de 1 % orienté vers la ville. Suite à un travail approfondi mené par la ville et la SOGEBA, la pente des quais sera orientée vers le plan d'eau ce qui permet de s'affranchir de la problématique de ruissellement et le risque de surcharge du réseau urbain.

Cette disposition sera donc pleinement intégrée à la version finale du projet.

Chapitre 2 : Organisation de l'enquête

2.1 : Désignation du commissaire enquêteur.

Par lettre du 24/01/25, Monsieur le Préfet du Var (DDTM) demande au tribunal administratif de Toulon la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol, déposée par la SEML SOGEBA, gestionnaire de ce port.

Conformément à l'article R 123-4 du code de l'environnement, j'ai été désigné par Décision n° E25000005/83 du 31/01/25 de Madame la magistrate du tribunal administratif de Toulon déléguée aux enquêtes publiques. (Annexe 1.1).

J'ai déclaré sur l'honneur au TA ne pas être intéresse à l'opération soumise à enquête au sens des dispositions de l'article L.123-5 du code de l'environnement.

2.2 : Arrêté Préfectoral portant ouverture d'enquête.

L'arrêté Préfectoral n°DDTM/SML/BEM/2025/4 du 28 février 2025 portant ouverture et organisation d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et modernisation du port de Bandol portée par la SEML SOGEBA, fait l'objet de l'annexe 1.2.

2.3 : Avis d'enquête publique.

L'avis d'enquête publique fait l'objet du document en annexe 1.3.

2.4 : Visite des lieux - réunions avec le porteur du projet.

Le mercredi 5 février, je me suis rendu à la capitainerie du port de Bandol, pour organiser l'enquête publique en visioconférence avec les services de la DDTM. A l'issue de cette réunion, la SEML SOGEBA m'a présenté le projet.

Dans un deuxième temps, j'ai réalisé le lundi 10 mars une visite du port avec M.Francoul, directeur technique de la SOGEBA, et en particulier les emplacements qui feront l'objet de travaux. J'ai constaté à cette occasion la mise en place de l'affichage de l'avis d'enquête aux points remarquables du site.

Il ressort entre autre de cette visite les éléments suivants :

- Une partie importante des quais, notamment le quai amodié, est très dégradé et nécessite des travaux de confortement.
- La station d'avitaillement est obsolète, sa disposition ne permet pas le ravitaillement d'unités importantes et ne répond pas aux normes environnementale (absence d'installation de récupération des égouttures).
- La panne touristique est de mon point de vue mal positionnée, car elle est exposée aux intempéries et loin du centre urbain, par ailleurs elle obère l'amarrage d'unités de grande taille tel que les catamarans.
- Le plan de mouillage, élaboré dans les années 70, ne correspond plus au besoin actuel des plaisanciers. Le projet de schéma de port permet de créer des bassins par catégorie (bassin dédié aux plaisanciers en escale, zone dévolue aux professionnels de la plaisance, grosses unités dans la zone la plus exposée...).

N° E 2500005 / 83

2.5 : Indication des mesures de publicité.

Un avis d'enquête publique, permettant d'informer le public de l'ouverture et des conditions de participation a été diffusé par les moyens suivants :

2.5.1 : Par voie d'affichage.

Quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, l'avis d'enquête a été affiché par le responsable du projet sur les lieux d'enquête et au voisinage des aménagements ainsi qu'en Mairie de Bandol.

J'ai constaté la présence de ces affichages à partir du 07 mars et pendant toute la durée de l'enquête. Par ailleurs, les caractéristiques et dimensions de l'affichage était conforme à l'arrêté du 9 septembre 2021. Monsieur le Maire de la commune de Bandol a justifié de ces affichages par un certificat faisant l'objet de l'annexe 2.1.

2.5.2 : Sur le site internet de l'état dans le Var.

L'avis d'enquête publique a été mis en ligne sur le site internet de l'état dans le Var à l'adresse suivante : https://www.var.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-hors-ICPE/BANDOL-travaux-de-reamenagement-et-de-modernisation-du-port

2.5.3 : Par voie de presse.

L'avis d'enquête publique a été publié le vendredi 7 mars et vendredi 28 mars 2025 dans les quotidiens La Marseillaise et Var Matin, publiés dans le département du Var. **Annexe 2.2**

Conformément à l'arrêté préfectoral n°DCL/BERG/2024/447 du 24 décembre 2024, ces deux journaux sont habilités à publier les annonces judiciaires et légales, pour l'ensemble du département du Var.

2.5.4 : En ligne.

L'avis d'enquête et l'arrêté préfectoral d'ouverture ont été publiés sur le site internet dédié au registre dématérialisé. https://www.registre-dematerialise.fr/5982,

Les mesures de publicité sont conformes à la réglementation.

Je note par ailleurs que le site internet du port de Bandol donne des informations sur le projet et l'enquête publique associée (https://www.portbandol.fr/debut-de-lenquete-publique-sur-le-projet-de-modernisation-du-port/), et vient ainsi compléter les mesures de publicité réglementaires mentionnées supra.

Chapitre 3 : Déroulement de l'enquête.

3.1 : Chronologie de la procédure.

- Par convention du 5 octobre 2021, la commune de Bandol a concédé à la SEML SOGEBA la gestion et l'exploitation du port de plaisance et de ses dépendances. Cette convention intègre un projet de réaménagement et modernisation du port comprenant les travaux listés au paragraphe 1.4.2.
- En application de l'article R122-2 du code de l'environnement, l'opération était soumise à examen au cas par cas, pour déterminer le besoin de produire ou non une étude d'impact. L'arrêté préfectoral n° AE-F09323P0213 du 23 août 2023 a soumis le projet à évaluation environnementale.
- Ainsi, la SOGEBA a déposé le 26 janvier 2024, auprès des services de l'état, un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de l'article 181-1 du code de l'environnement.
- En avril 2024, dans le cadre de l'instruction de la demande, la DDTM a transmis l'avis de l'ARS et demandé des informations complémentaires.
- Ce complément d'information fait l'objet d'une nouvelle version du dossier déposé par la SOGEBA le 25 juillet 2024.
- Ce dossier de demande d'autorisation environnementale a été transmis à la DREAL PACA par la DDTM (a/r du 7 novembre 2024). La MRAe a rendu l'avis n° 2024/APPACA75/3851 du 19/12/24.
- Conformément aux dispositions de l'article L 122-1-V du code de l'environnement, le dossier a été présenté, pour avis, à la commune de Bandol. Le projet a été adopté à la majorité par délibération du conseil municipal du 28 février 2025.

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale est programmée du 24 mars 2025 au 25 avril 2025, conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.

3.2 : Registre d'enquête.

J'ai ouvert et paraphé le registre d'enquête à feuillets cotés et non mobiles, à la capitainerie du port de Bandol le lundi 24 mars 2025, date d'ouverture de l'enquête. Le public peut y consigner ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture soit du lundi au samedi de 8h00 à 18h00.

3.3 : Consultation du dossier, modalités de participation du public.

3.3.1 : Consultation du dossier d'enquête.

Le dossier d'enquête est consultable par le public pendant toute la durée de l'enquête (lundi 24 mars au vendredi 25 avril 2025) :

1. Sur support papier au siège de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture précisés ci-dessous :

Lieu des enquêtes	Jours d'ouverture	Horaires
Capitainerie du port 6 quai du port 83150 Bandol	Du lundi au samedi	De 8h00 à 18h00

- 2. Sur la plateforme dédiée : https://www.registre-dematerialise.fr/5982, accessible également via le site internet de l'état dans le Var (https://www.registre-dematerialise.fr/5982, accessible également via le site internet de l'état dans le Var (https://www.registre-dematerialise.fr/5982, accessible également via le site internet de l'état dans le Var (https://www.var.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-hors-ICPE)
- 3. L'accès au dossier est également possible depuis un poste informatique installé en préfecture du Var aux heures d'ouverture.
- 4. La SOGEBA a complété les dispositions de consultation du dossier mentionnées supra par la mise à disposition d'un poste informatique à la capitainerie du port aux heures d'ouverture de celle-ci.

3.3.2 : Modalités de participation.

Le public peut consigner ses observations et propositions sur le projet pendant toute la durée de l'enquêtes (lundi 24 mars à 08h00 au vendredi 25 avril à 18h00) :

- Sur le registre dématérialisé et sécurisé : https://www.registre-dematerialise.fr/5982
 La société Préambule a rendu compte de l'ouverture du dossier dématérialisé le 24/03 à 08h00.
- 2. Par courriel adressé au commissaire enquêteur : <u>enquete-publique-5982@registre-dematerialise.fr</u>
 Les contributions transmises par courriel seront importées sur le registre dématérialisé dans les meilleurs délais.
- 3. Sur le registre d'enquête tenu à la disposition du public à la capitainerie du port du Bandol du lundi au samedi de 08h00 à 18h00.
- 4. Par courrier postal, adressé à l'attention du commissaire enquêteur à la capitainerie du Port, 6 quai du Port, 83150 Bandol.
- 5. Directement auprès du commissaire enquêteur lors des permanences précisées au paragraphe 3.4 cidessous.

3.4 : Permanences réalisées.

Je me suis tenu à la disposition du public à la mairie de Sanary-sur-Mer au cours des permanences cidessous, ce planning est conforme à l'article 4 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique :

_	Lundi	24 mars	de 08h00 à 12h00	Ouverture d'enquête.
_	Mardi	01 avril	de 14h00 à 18h00	_
_	Mercredi	09 avril	de 08h00 à 12h00	
_	Lundi	14 avril	de 08h00 à 12h00	
_	Mardi	22 avril	de 14h00 à 18h00	
_	Vendredi	25 avril	de 14h00 à 18h00	Clôture d'enquête.

3.5 : Clôture de l'enquête.

A l'expiration du délai d'enquête (vendredi 25 avril 2025 à 18h00), j'ai clos et signé le registre d'enquête. J'ai communiqué au pétitionnaire (SEMV SOGEBA) le PV de synthèse⁷ des observations du public lors

^{7 :} Selon l'article R 123-18 du décret 2011-2018 du 29 décembre 2011

N° E 2500005 / 83

d'une réunion conduite le vendredi 02 mai 2025 à la capitainerie du Port. (Annexe 3).

Les réponses du porteur de projet aux observations du public, transmises par courriel du 15 / 05, font l'objet de **l'annexe 4**, des éléments de réponse sont par ailleurs intégrés dans le chapitre 4 « observations du public » du présent rapport.

Chapitre 4 : Observations du public.

- Les observations du public sont classées par ordre chronologiques des inscriptions au registre d'enquête (R 1.2.3.), au registre dématérialisé (@ 1, 2, 3...) et reçues par courrier (C 1, 2, 3...).
- Les réponses du maître d'ouvrage, transmises par lettre en réponse au PV de synthèse des observations du public sont intégrées au présent chapitre.

N° d'observation	PJ: n°	Nom du requérant / Thème
Réponse du maître d'ouvrage		
Observation du commissaire enquêteur		

4.1. Observations de l'enquête publique préalable à la DUP :

4.1.1 : Observations du registre d'enquête.

R01	PJ : S.O	M. Sinmes / Panne amodiée.

J'ai un emplacement sur la panne amodiée pour un petit bateau, je demande :

- la fermeture des pannes des bateaux (la panne centrale pourrait rester ouverte au public.
- de revoir les tarifs des places amodiées en fonction des consommations d'eau et d'électricité
- de revoir les tarifs des places amodiées pour les petits bateaux.

Réponse du maître d'ouvrage.

La demande est légitime, mais entraine une problématique d'intégration du port dans son environnement. La fermeture complète des accès aux pannes et pontons n'est donc pas souhaitée par la SOGEBA et la municipalité.

Toutefois, des portillons bas avec signalétique adaptée seront mis en place pour marquer une délimitation physique entre les espaces ouverts au public et réservés aux plaisanciers. De plus le réseau de vidéoprotection sera développé (passage de 8 à 41 caméras), et remontera à la Police Municipale.

Observation du commissaire enquêteur.

De mon point de vue, la fermeture des pannes crée une singularité dans la transition entre le port et la ville, néfaste à l'intégration dans l'environnement, et de facto l'acceptation du projet. En revanche j'estime que les mesures de renforcement de la sécurité proposées par la SOGEBA répondent au besoin.

N° E 2500005 / 83

R02	PJ : S.O	M.Arrigni / Réseaux équipements
-----	----------	---------------------------------

- Prévoir des sanitaires et bacs à déchets à chaque pannes principales.
- La panne d'avitaillement est trop grande car actuellement jamais saturée, il faut donc prévoir des travaux à minima.

Réponse du maître d'ouvrage

Le futur pôle nautique sera équipé d'un bloc sanitaires complet dimensionné pour répondre au besoin des usagers.

Le tri sélectif sera déployé aux entrées principales des pannes.

Observation du commissaire enquêteur.

L'amélioration des sanitaires et du tri sélectif est indispensable pour l'obtention de la certification « port propre » et devra à ce titre faire l'objet d'une attention particulière lors de la phase de réalisation du chantier.

R03	PJ : S.O	Habitante de Bandol / Pôle nautique.
-----	----------	--------------------------------------

C'est une bonne idée de remplacer le parking par un pôle nautique, cela permettra de mettre en valeur et de profiter du front de mer.

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse paysagère et d'intégration du programme architectural dans le paysage Bandolais constitue l'un des trois critères fondamentaux de l'analyse des projets.

Observation du commissaire enquêteur.

Le parking actuel, ne permet pas de mettre en valeur le front de mer et le port de plaisance. A ce titre, l'aménagement d'un pôle nautique, qui permettra de développer les services portuaires liés au nautisme, tout en augmentant le nombre de places de stationnement, est justifié.

R04	PJ : S.O	M.Legeai / Pôle Nautique
-----	-----------------	--------------------------

Je suis favorable à la modernisation du port, mais totalement opposé au pôle nautique qui va refermer la perspective sur l'île de Bendor.

Le futur emménagement du stade sera coupé du port.

Réponse du maître d'ouvrage

Le critère portant sur la qualité architecturale, paysagère et d'insertion ville – port du projet est le critère le plus fortement valorisé dans la grille d'analyse du concours architectural pour la construction du pôle nautique.

Observation du commissaire enquêteur.

Le volume du bâtiment devra être limité autant que possible pour préserver le cône de vue sur l'île de Bendor, et s'intégrer au futur parc paysager.

Par ailleurs, j'estime que l'intégration du pôle nautique au dossier de demande d'autorisation environnementale est légitime car permet d'appréhender le projet dans son ensemble, et d'évaluer l'incidence sur l'environnement dans sa globalité.

N° E 2500005 / 83

R05 PJ : S.O M.Mme Momin / Réseaux - équipements

Peut-on prévoir des emplacements de parking « dépose minute » pour pouvoir décharger au plus prés des bateaux.

Réponse du maître d'ouvrage

Les quais de ceinture du port sont, par nature, des espaces où toute circulation automobile est interdite, en dehors de celle nécessaire aux servitudes et aux manifestations qui y sont organisées (marché, exposition, salon nautique, etc...). A ce jour, la SOGEBA accorde, de manière dérogatoire, et sur simple demande, des autorisations d'accès au quai, de 6h à 9h du matin, tous les jours sauf le mardi (jour de marché hebdomadaire se tenant sur le quai du port), pour tous les plaisanciers désireux de pouvoir accéder en véhicule à proximité des pontons pour y transporter des objets lourds ou volumineux ou pour procéder à des avitaillements.

Compte tenu de la contrainte foncière, l'intégration de dépose minute est un sujet complexe. Deux sites ont toutefois été identifiés à cet effet (capitainerie et proche office du tourisme).

En complément de ces autorisations d'accès qui seront maintenues et de ces dépose-minute, la SOGEBA prévoit de déployer des parcs de chariots spécifiquement dédiés aux plaisanciers.

Observation du commissaire enquêteur.

Les mesures palliatives mentionnées supra me paraissent suffisantes.

R06 PJ : S.O M.Magnier / Réseaux-Equipements

- 1. Actuellement, le nombre de sanitaires total et le nombre d'emplacements disposant de sanitaires sont insuffisants.
- 2. Difficulté pour apporter des objets lourds sur les bateaux, il faudrait prévoir des dépose minute.

Réponse du maître d'ouvrage

Le futur pôle nautique sera équipé d'un bloc sanitaires complet dimensionné pour répondre au besoin des usagers.

Les quais de ceinture du port sont, par nature, des espaces où toute circulation automobile est interdite, en dehors de celle nécessaire aux servitudes et aux manifestations qui y sont organisées (marché, exposition, salon nautique, etc...). A ce jour, la SOGEBA accorde, de manière dérogatoire, et sur simple demande, des autorisations d'accès au quai, de 6h à 9h du matin, tous les jours sauf le mardi (jour de marché hebdomadaire se tenant sur le quai du port), pour tous les plaisanciers désireux de pouvoir accéder en véhicule à proximité des pontons pour y transporter des objets lourds ou volumineux ou pour procéder à des avitaillements.

Compte tenu de la contrainte foncière, l'intégration de dépose minute est un sujet complexe. Deux sites ont toutefois été identifiés à cet effet (capitainerie et proche office du tourisme).

En complément de ces autorisations d'accès qui seront maintenues et de ces dépose-minute, la SOGEBA prévoit de déployer des parcs de chariots spécifiquement dédiés aux plaisanciers.

Observation du commissaire enquêteur.

Les mesures palliatives, portant sur la dépose minute, mentionnées supra me paraissent suffisantes. L'amélioration des sanitaires est indispensable pour l'obtention de la certification port propre et devra donc être imposé dans le cahier des charges du pôle nautique.

N° E 2500005 / 83

R07 PJ: S.O M.Jouassin / Réseaux-Equipements

1. Prévoir une aire de déchargement pour les plaisanciers

2. La rénovation des sanitaires et leur nombre doit être pris en compte du côté de l'office du tourisme.

Réponse du maître d'ouvrage

Voir R 06 et Annexe 4

Observation du commissaire enquêteur.

S.O

R08 PJ: S.O M.Jouassin / Réseaux-Equipements

Un emplacement sécurisé pour les vélos électriques est fortement souhaité au voisinage de l'accès des pannes.

Observation du commissaire enquêteur.

Compte tenu de la contrainte foncière, et de l'affluence sur les quais, l'implantation de parking à vélo au voisinage de l'accès aux pannes ne me paraît pas réaliste. En revanche une implantation proche de la capitainerie et/ou du pôle nautique pourrait être étudié.

R09 PJ : S.O M.Petriaux JM / Réseaux-Equipements

Il est important de maintenir tous les bateaux dans le port pendant les travaux notamment les voiliers dont le stockage à terre est plus compliqué.

Le dossier manque de précisions sur le phasage des travaux, notamment le nombre de places disponibles et les périodes pendant lesquelles l'accès à l'eau et l'électricité ne sera pas assuré. Ainsi il faut prévoir que les bateaux puissent se ravitailler ponctuellement en eau sur un emplacement dédié.

Réponse du maître d'ouvrage

La SOGEBA et la commune se sont engagés à ce qu'aucun plaisancier titulaire d'un contrat de longue durée ne soit remis en cause par la réalisation du projet.

Observation du commissaire enquêteur.

Compte tenu de la complexité administrative de ce type de projets, le T0 est difficilement prévisible. En revanche, dès l'obtention des autorisations, la SOGEBA devra communiquer son planning de réalisation.

R10 PJ: S.O M.Bettini Jean-Luc / Pôle Nautique

La construction du pôle nautique et des aménagements annexes est susceptible d'induire des incidences non négligeables sur le plan paysager et altérant de façon significative les perspectives sur le milieu marin. Il est important d'analyser de façon plus approfondie les incidences du futur équipement dans le cadre d'une étude paysagère préalablement à la réalisation des travaux.

N° E 2500005 / 83

Réponse du maître d'ouvrage

Le critère portant sur la qualité architecturale, paysagère et d'insertion ville – port du projet est le critère le plus fortement valorisé dans la grille d'analyse du concours architectural pour la construction du pôle nautique.

Observation du commissaire enquêteur.

Le volume du bâtiment devra être limité autant que possible pour préserver le cône de vue sur l'île de Bendor, et s'intégrer au futur parc paysager.

4.1.2 : Observations du registre dématérialisé.

@ 01	PJ : S.O	M.Hallez / Réseaux et équipements.

Favorable au projet.

- Je souhaite la sécurisation des pannes (accès par code, badge...) et télésurveillance.
- Il faut prévoir des alimentations électriques pour anticiper la transition de la demande vers des bateaux électriques/hybrides. Quels moyens de comptage de la consommation électriques sont-ils prévus ?
- De plus, un tri sélectif doit être mis en place en entrée des pannes principales.

Réponse du maître d'ouvrage

- La demande de sécurisation est légitime, mais entraine une problématique d'intégration du port dans son environnement. La fermeture complète des accès aux pannes et pontons n'est donc pas souhaitée par la SOGEBA et la municipalité.
 - Toutefois, des portillons bas avec signalétique adaptée seront mis en place pour marquer une délimitation physique entre les espaces ouverts au public et réservés aux plaisanciers. De plus le réseau de vidéoprotection sera développé (passage de 8 à 41 caméras), et remontera à la Police Municipale.
- Le tri sélectif sera déployé aux entrées principales des pannes.

Observation du commissaire enquêteur.

- De mon point de vue, la fermeture des pannes crée une singularité dans la transition entre le port et la ville, néfaste à l'intégration dans l'environnement, et de facto l'acceptation du projet. En revanche j'estime que les mesures de renforcement de la sécurité proposées par la SOGEBA répondent au besoin.
- Conformément au 4.2.1.6 de l'étude d'impact :

Les secteurs suivants seront équipés en électricité :

- quai QW2
- pannes Alpha et Bravo au départ du quai QW2
- quais QW3 QV QH PQH QK
- quai Q220
- pannes Hôtel India Juliet Kilo Lima à partir du quai Q220
- embarcadère Bendor (pour la partie Ouest du port et à partir du petit parking sur les allées Alfred

Vivien pour la partie Est du port)

La répartition des bornes sera adaptée à la taille des bateaux : 1 borne pour 4 bateaux jusqu'à 11 m, 1 bornepour 2 bateaux entre 11 et 20 m, 1 borne par bateau au-delà.

N° E 2500005 / 83

(a) 02 PJ: S.O M.Brisson Frédéric / Equipemen

Je souhaite l'installation d'une zone de déchargement / stationnement limitée dans le temps à proximité des pannes principales pour faciliter l'avitaillement des bateaux. Un système de chariot de transport pourrait également être mis en place.

Réponse du maître d'ouvrage

Les quais de ceinture du port sont, par nature, des espaces où toute circulation automobile est interdite, en dehors de celle nécessaire aux servitudes et aux manifestations qui y sont organisées (marché, exposition, salon nautique, etc...). A ce jour, la SOGEBA accorde, de manière dérogatoire, et sur simple demande, des autorisations d'accès au quai, de 6h à 9h du matin, tous les jours sauf le mardi (jour de marché hebdomadaire se tenant sur le quai du port), pour tous les plaisanciers désireux de pouvoir accéder en véhicule à proximité des pontons pour y transporter des objets lourds ou volumineux ou pour procéder à des avitaillements.

Compte tenu de la contrainte foncière, l'intégration de dépose minute est un sujet complexe. Deux sites ont toutefois été identifiés à cet effet (capitainerie et proche office du tourisme).

En complément de ces autorisations d'accès qui seront maintenues et de ces dépose-minute, la SOGEBA prévoit de déployer des parcs de chariots spécifiquement dédiés aux plaisanciers.

Observation du commissaire enquêteur.

Les mesures palliatives, portant sur la dépose minute, mentionnées supra me paraissent suffisantes.

@ 03 PJ: S.O M.Chassonnery Christian / Projet global

Il est impensable de lancer des travaux d'envergure alors que l'état demande de faire des économies.

Les Bandolais sont excédés par les travaux (quai Ch De Gaulle, Bendor).

Le projet envisagé ne concerne que quelques privilégiés.

Il ne faut pas supprimer le parking au sud/est du stade car il est utile pour la plage de Renécros, en revanche il est souhaitable de refaire les rues de Bandol.

Je suis opposé à ce projet inutile.

Observation du commissaire enquêteur.

Compte tenu de l'état dégradé des aménagements, les travaux me semblent au contraire indispensables. Par ailleurs Bandol est un port de plaisance, qui se doit d'entretenir ses infrastructures afin de conserver son attractivité.

Pour ce qui concerne, le parking sud/est, sa suppression ne fait pas partie du projet de modernisation du port objet de la présente demande d'autorisation environnementale.

@ 04 PJ : S.O M.Chassonnery Christian / Pôle nautique

Les traits de côte à 50 et 100 ans n'ont pas été définis, il ne faut donc pas construire le pôle nautique et le parking en silo dans cette zone inondable.

Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant du risque submersion, celui-ci a bien été pris en compte à sa juste mesure. Le site sur lequel est prévu d'être construit le pôle nautique est classé, comme tout le périmètre portuaire, en zone soumise à un aléa faible avec une hauteur d'eau inférieure à 0,5 m, selon les prescriptions préfectorales du porter à

N° E 2500005 / 83

connaissance de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois. Conformément aux prescriptions de ce porter à connaissance, le premier plancher aménageable du bâtiment, mais également le premier niveau du parc de stationnement, seront rehaussés à une cote égale ou supérieure à 2,00 m NGF limitant ainsi considérablement le risque par rapport à la situation actuelle d'un site déjà largement fréquenté par le public à une cote de seulement 1,50 m NGF.

Observation du commissaire enquêteur.

Cette contribution est un complément de la contribution @ 03.

Le PAC submersion marine du Var du 15 décembre 2019 en application de l'article L 132-2 du code de l'urbanisme a été pris en compte dans le cahier des charges du pôle nautique.

@ 05 PJ: S.O M.Girod Stephane / Projet global

Il manque d'emplacement en AOT pour l'exploitation commerciale de catamarans (société Azur Caribbean implantée à Marseille).

Observation du commissaire enquêteur.

S.O

@ 06 PJ: S.O Anonyme / Pôle nautique.

Merci de laisser des parkings accessibles pour les Bandolais et vacanciers qui font vivre Bandol.

Réponse du maître d'ouvrage

Le pôle nautique restituera en grande partie la capacité actuelle en stationnement du site et des alentours proches sous la forme d'un parking en ouvrage. La capacité du parking à 260 places minimum restituera intégralement la capacité de l'actuel parking du stade (135 places) mais également une grande partie de la capacité du parking en terre battue situé hors du périmètre portuaire.

Observation du commissaire enquêteur.

Seule la création du pôle nautique a un impact potentiel sur le nombre de places de stationnement. Celui-ci doit en effet être implanté à l'endroit de l'actuel parking du stade Deferrari, néanmoins le projet intégrera un parking en ouvrage d'une capacité de 260 places alors que le parking actuel dispose de 135 places.

Je note toutefois que dans le cadre de la révision du PLU, la municipalité envisage également de transformer en espace vert le parking en terre battue, de 271 places, sur le rivage. Ce projet est toutefois indépendant de la modernisation du port objet du présent rapport. Au bilan le nouveau parking du pôle nautique restituera 65 % des parking du stade et du parking en terre.

(a) 07 PJ: S.O Anonyme / Projet Global

Je suis absolument indigné de lire que ces 40 millions doivent être pris aux plaisanciers , c'est une honte . Il faut juste changer les pannes anciennes et les remplacer par des neuves comme cela a été fait ailleurs dans le port .

Changer de place le stade ? Cela a été fait il y a 40 ans et donc le remettre où il était est une gabegie .

Tout ce qui est proposé doit être annulé juste parce que c'est du bon sens .

N° E 2500005 / 83

Réponse du maître d'ouvrage

Conformément au code des transports (art R.5314-34 : "Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements").

Observation du commissaire enquêteur.

- Le financement du projet par la vente de garantie d'usage me paraît être le seul moyen de moderniser le port sans augmenter les contributions annuelles.
- Le déplacement du stade ne fait pas partie du projet de modernisation du port.

@ 08 PJ : S.O Anonyme / Réseaux-Equipements

La suppression du parking est une hérésie. Cela va créer des embouteillages. Les usagers du port utilisent également ce parking.

L'installation de poubelles de tri sélectifs devant les pannes est une excellente idée.

Il faudrait installer des rideaux de bulles pour que les déchets du port ne partent pas en mer.

Je suis favorable à la création d'une dépose minute pour les plaisanciers.

Réponse du maître d'ouvrage

Le pôle nautique restituera en grande partie la capacité actuelle en stationnement du site et des alentours proches sous la forme d'un parking en ouvrage. La capacité du parking à 260 places minimum restituera intégralement la capacité de l'actuel parking du stade (135 places) mais également une grande partie de la capacité du parking en terre battue situé hors du périmètre portuaire.

Observation du commissaire enquêteur.

S.O

(a) 09 PJ: Anonyme / Projet Global

L'état des installations d'amarrage est mauvais (pendilles, taquets...), leurs réparation devrait être la priorité. C'est une hérésie de commencer par d'autres postes moins essentiels. Le ponton touristique devrait être réparé, sachant que certaines garanties d'usage ont été attribuées. Les usagers des pannes délabrées serontils indemnisés ?

La suppression de places augmentera la liste d'attente au profit du nautisme de luxe.

Réponse du maître d'ouvrage

Les petites embarcations, emblématiques du port et de la plaisance méditerranéenne, y conserveront une place significative et privilégiée. Pour autant, les travaux d'envergure envisagés permettent de faire une place plus importante aux unités de dimensions intermédiaires, très recherchées par les plaisanciers

Observation du commissaire enquêteur.

Pour ce qui concerne le phasage, il devra être défini en fonction des avantages et inconvénients technico économique.

N° E 2500005 / 83

@ 10 PJ: Anonyme / Q 220

Ce projet, au budget pharamineux n'est souhaitable ni par les plaisanciers, ni par les professionnels. Seules les pannes amodiées vieillissantes auraient du être refaites, ainsi qu'un dragage du port.

Les représentants des plaisanciers et des professionnels du conseil portuaire n'ont pas été élus mais nommés par la SOGEBA.

Certains professionnels sont parqués en panne « B » dont l'accès est compliqué pour les clients, alors que d'autres sont sur le ponton d'honneur pour le même tarif.

Le calendrier des travaux, la disponibilité des contrats saisonniers et les garanties d'usage ne sont pas claires.

Réponse du maître d'ouvrage.

Les représentants des plaisanciers siégeant au conseil portuaire sont les représentants des navigateurs qui ont été, conformément aux dispositions des articles R.5314-17 et suivants du code des transports, élus par le comité local des usagers permanents du port (CLUPP). La dernière élection s'est déroulée au printemps 2022.

A l'issue du scrutin, trois représentants titulaires et trois suppléants ont été élus. Ni la SOGEBA, ni la commune de Bandol ne sont donc intervenues dans leur "désignation".

Les représentants de professionnels ont, eux, été désignés par le Maire de Bandol et représentent l'ensemble des activités économiques présentes dans le port (concessionnaires, loueurs, organisateurs d'excursion, maintenance navale,etc....). Ces professionnels ont, eux-mêmes, constitué une communauté dans laquelle ils échangent largement et librement sur tous les sujets touchant à la vie du port et au projet de réaménagement, afin que les représentants puissent faire remonter efficacement les informations au niveau des instances portuaires.

Observation du commissaire enquêteur.

J'estime que l'intégration de tous les travaux au dossier de demande d'autorisation environnementale est légitime car permet d'appréhender le projet dans son ensemble, et d'évaluer les incidences sur l'environnement dans sa globalité. Le projet ne peut donc pas se limiter à la réfection des pannes et au dragage, d'autant plus que l'application du PAC submersion marine est imposé par le représentant de l'état.

@ 11 PJ: M.Janin Frédéric / Station avitaillement

- 1. L'espace entre « O » et « P » est le plus étroit alors qu'il est prévu d'y accueillir des gros bateaux des 2 cotés, ce qui empêche de sortir dès qu'il y a du vent.
 - Je souhaite que les places 11X4 soient à l'Est de « O » et et que Ouest de « P » soit réservé aux 7 à 8m.
 - Les piliers sont coté Est des pontons flottants. Sur « P » il faudrait que les piliers soient côté Ouest, ce qui ferait gagner 1 m entre les 2 pannes sans gêner l'accès à la zone de carénage.
- 2. La zone d'avitaillement est repositionnées Nord/Sud, il sera difficile d'en ressortir en cas de mistral. La position actuelle Est/Ouest permet un accès plus facile.

Observation du commissaire enquêteur.

S.O

N° E 2500005 / 83

@ 12	PJ:	Association des pêcheurs et plaisanciers de Bandol
		Projet Global

L'association représente une centaine d'adhérents soit 200 membres avec les conjoints, souvent propriétaires de petites unités (4 à 7 m).

- L'association rapporte la diminution importante du nombre d'anneaux pour les petites unités (4 à 7 mètres).
- Actuellement 70% des postes soit 800 anneaux sont dévolus aux unités comprises entre 4 et 7,99 mètres
- La répartition par taille en phase aménagée (résumé non technique Page 24) est en contradiction avec le plan de mouillage (plan d'aménagement AVP V2). Ce chapitre est donc illisible.
- La catégorie < 8 mètres perd 470 places au profit de la grande plaisance. Les locations, pointus, pêcheurs pro, les GU sont intégrés dans le 290 places < 8 mètres, le nombre attribué aux locations annuelles est donc très limité.
- Les catégories < 6 mètres, 6 mètres et 7 mètres ont été fusionnées, il est donc probable que la liste d'attente des unités < 8 mètres sur laquelle 203 personnes étaient inscrites en 2024 reste figée.
- 400 places ont été récupérées pour la grande plaisance dont la liste d'attente sera de facto résorbée.

Réponse du maître d'ouvrage

Voir Observation 4 : Disparition des petits emplacements dans la réponse au PV de synthèse objet de l'annexe 4.

Observation du commissaire enquêteur.

Le nouveau plan de mouillage me paraît répondre à la demande des usagers, sans toutefois exclure les petites unités.

@ 13 PJ: M.Rochas Olivier / Pôle nautique	
--	--

Il n'est pas cohérent de créer un pôle nautique alors que les parkings de Bandol sont déjà saturés.

La construction ne prend pas en compte le 6eme rapport du GIEC sur l'augmentation du niveau de la mer > 1 mètre, d'autant plus que le futur emplacement est déjà constitué de remblai. Il serait plus judicieux de renforcer les digues de Bandol, en particulier celle de Renecros.

Quel est l'intérêt pour les habitants de construire un pôle nautique, utilisé seulement 2 mois par an, alors qu'il va générer des nuisances sonores et visuelles pour les riverains ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le pôle nautique restituera en grande partie la capacité actuelle en stationnement du site et des alentours proches sous la forme d'un parking en ouvrage. La capacité du parking à 260 places minimum restituera intégralement la capacité de l'actuel parking du stade (135 places) mais également une grande partie de la capacité du parking en terre battue situé hors du périmètre portuaire.

S'agissant du risque submersion, celui-ci a bien été pris en compte à sa juste mesure. Le site sur lequel est prévu d'être construit le pôle nautique est classé, comme tout le périmètre portuaire, en zone soumise à un aléa faible avec une hauteur d'eau inférieure à 0,5 m, selon les prescriptions préfectorales du porter à connaissance de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois. Conformément aux prescriptions de ce porter à connaissance, le premier plancher aménageable du bâtiment, mais également le premier niveau du parc de stationnement, seront rehaussés à une cote égale ou supérieure à 2,00 m NGF limitant ainsi considérablement le risque par rapport à la situation actuelle d'un site déjà largement fréquenté par le public à une cote de seulement 1,50 m NGF.

N° E 2500005 / 83

Les professionnels du port ont une activité qui, bien que très fortement saisonnière, se développe tout au long de l'année. Le salon nautique de Bandol se tient d'ailleurs en général en octobre, soit bien loin de la saison estivale, marquant ainsi le dynamisme de l'activité professionnelle du port au-delà des seuls mois de juillet et d'août!

Observation du commissaire enquêteur.

S.O

(a) 14 PJ: Anonyme / Projet Global.

Dans le cadre du réaménagement global du port, il est souhaitable de repenser l'ensemble des parkings. Les trois parkings (stade, central, casino) devraient être végétalisés et exploités avec des structures commerciales et sportives.

Les parkings pourraient être sous-terrains, et cofinancés par une gestion privée et l'usage des structures commerciales utilisant l'espace public.

Réponse du maître d'ouvrage

Le pôle nautique restituera en grande partie la capacité actuelle en stationnement du site et des alentours proches sous la forme d'un parking en ouvrage. La capacité du parking à 260 places minimum restituera intégralement la capacité de l'actuel parking du stade (135 places) mais également une grande partie de la capacité du parking en terre battue situé hors du périmètre portuaire.

Observation du commissaire enquêteur.

Seule la création du pôle nautique a un impact potentiel sur le nombre de places de stationnement. Celui-ci doit en effet être implanté à l'endroit de l'actuel parking du stade Deferrari, néanmoins le projet intégrera un parking en ouvrage d'une capacité de 260 places alors que le parking actuel dispose de 135 places.

Je note toutefois que dans le cadre de la révision du PLU, la municipalité envisage également de transformer en espace vert le parking en terre battue, de 271 places, sur le rivage. Ce projet est toutefois indépendant de la modernisation du port objet du présent rapport. Au bilan le nouveau parking du pôle nautique restituera 65 % des parking du stade et du parking en terre.

(a) 15 PJ: M.Dammaretz B / Q 220 – Pôle nautique

Nous sommes favorables à la rénovation du port car la structure de la panne en GU est fortement dégradée. Les bornes électriques et les points d'accès à l'eau ne fonctionnent pas.

- Nous souhaitons que les pannes soient fermées au public, en raison des vols et incivilités.
 Nous sommes inquiets sur la possibilité de vivre et dormir à bord si la panne centrale est aménagée en panne/promenade sans limiter l'accès aux zones d'amarrage.
- Financement du pôle nautique. Le pôle nautique sera exploité par des commerçants, ainsi est-ce que les détendeurs d'une « garantie d'usage » doivent financer ce bâtiment ?

Réponse du maître d'ouvrage

• La demande de sécurisation est légitime, mais entraine une problématique d'intégration du port dans son environnement. La fermeture complète des accès aux pannes et pontons n'est donc pas souhaitée par la SOGEBA et la municipalité.

Toutefois, des portillons bas avec signalétique adaptée seront mis en place pour marquer une délimitation physique entre les espaces ouverts au public et réservés aux plaisanciers. De plus le réseau de vidéoprotection sera développé (passage de 8 à 41 caméras), et remontera à la Police Municipale.

N° E 2500005 / 83

• Conformément au code des transports (art R.5314-34 : "Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements").

Observation du commissaire enquêteur.

De mon point de vue, la fermeture des pannes crée une singularité dans la transition entre le port et la ville, néfaste à l'intégration dans l'environnement, et de facto l'acceptation du projet. En revanche j'estime que les mesures de renforcement de la sécurité proposées par la SOGEBA répondent au besoin.

@ 16	PJ : Oui	Anonyme / Pôle nautique
-------------	----------	-------------------------

Le projet qui doit supporter la construction du pôle nautique n'est pas clair : PLU de la commune ou réaménagement du port ?

La répartition des responsabilités entre le port ou la communauté d'agglomération pour la construction du pôle nautique reste à définir.

Le pôle nautique aura un impact pour les Bandolais car il impose la construction d'un parking par la Mairie. Les finances de la SOGEBA et de la commune devraient être véritablement dissociées.

La commune ne doit pas supporter un investissement découlant du projet de réhabilitation du port.

Le pôle nautique représente ¼ du coût total de l'opération, ce projet est ambitieux sans justification de la solution retenue.

Le pôle nautique devrait être retiré du projet de réaménagement du port.

Réponse du maître d'ouvrage

Voir observation n° 5 : Pôle nautique de la réponse au PV de synthèse, objet de l'annexe 4

Observation du commissaire enquêteur.

J'estime que l'intégration du pôle nautique au dossier de demande d'autorisation environnementale est légitime car permet d'appréhender le projet dans son ensemble, et d'évaluer les incidences sur l'environnement dans sa globalité. A ce titre le pôle nautique ne doit pas être retiré du projet de réaménagement du port.

(a) 17	PJ:	Anonyme / Réseaux-Equipements
		J 1 1

Aucune précision n'est apportée sur l'avenir de la cale de mise à l'eau, ce secteur sera complètement réaménagé en parc paysager, mais est-il prévu de reconstruire une nouvelle cale de mise à l'eau ?

Observation du commissaire enquêteur.

La zone derrière le stade sur laquelle la cale de mise à l'eau est implantée ne fait pas partie du périmètre de cette étude.

Néanmoins il est effectivement souhaitable de conserver cette fonction, la cale de mise à l'eau située près du club nautique pourrait ainsi être réaménagée.

N° E 2500005 / 83

@ 18 PJ:1 Anonyme / Dragage - Réseaux-Equipements

La vétusté des équipements portuaires est incontestable, en 2020 la chambre régionale des comptes a signalé le besoin d'entretien et de renouvellement des équipements.

1. Dragage du port.

Les prélèvements réalisés en 2022 montrent que les sédiments sont contaminés par des métaux lourds. L'expertise conclut que les sédiments sont considérés comme non inertes et non dangereux pour l'environnement.

→ Comment des métaux lourds non inertes peuvent-ils être considérés comme non toxiques pour l'environnement ?

La description des travaux, l'évacuation des déchets produits, la cohérence avec le PRPGD⁸ ne sont pas précisés .

→ Sans ces précisions, comment peut-on lancer un projet d'une telle envergure sur le plan environnemental et financier ?

La MRAe recommande d'évaluer les incidences du rejet des eaux de ressuyage des sédiments dans le port et, le cas échéant, de proposer des mesures d'évitement ou de réduction.

- → Le pré-traitement si il est nécessaire a t-il été chiffré ?
- → Quel est son impact sur l'équilibre financier du projet ?

La décantation des sédiments nécessite l'utilisation du stade.

→ Le déplacement du stade et le planning des travaux sont-ils une réponse au problème de réaménagement du port ?

Le chantier va générer des GES⁹ mais seule une évaluation partielle peut-être réalisée.

→ Le projet devrait prendre en compte plus précisément la pollution atmosphérique, impactant directement les administrés et le changement climatique.

L'ARS a émis un avis favorable, sous réserve de l'interdiction de la baignade, sur la plage du centre ville pendant toute la période de travaux.

Il semble que seul le dragage est problématique et sera réalisé en dehors des périodes estivales.

→ Cette réserve doit-elle évoluer sachant qu'il n'existe aucun document de la DDTM ou de l'ARS autorisant la baignade pendant les travaux.

2. Réseau pluvial

Le pluvial de la commune se déverse actuellement dans le port via des exutoires non équipés d'ouvrages de traitement et de dépollution.

La compétence EP a été transférée à la communauté d'agglomération.

→ La CASSB¹⁰a t-elle participé financièrement et techniquement au nouveau projet de gestion de l' EP.

La validation du PLU de Bandol a été différé en raison de la gestion des EP. Le SDEP¹¹ élaboré par la CASSB est en cours d'instruction.

- → Comment les Bandolais peuvent-ils participer à l'enquête publique sachant que la gestion des eaux pluviales est problématique et que le SDEP n'est pas disponible ?
- → Comment la SOGEBA peut-elle chiffrer la construction d'ouvrages hydrauliques avec une étude terminée que récemment ?

Au bilan:

Le port nécessite d'être remis en conformité compte tenu de la vétusté des équipements et des

⁸ Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets.

⁹ Gaz à Effet de Serre.

¹⁰ Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.

¹¹ Schéma Directeur des Eaux Pluviales

N° E 2500005 / 83

infrastructures, néanmoins le projet ne remplit pas toutes les conditions requises, en particulier :

- Les sédiments non inertes sont stockés sur le stade avec des conséquences potentielles sur l'environnement et la santé publique.
- La pollution atmosphérique n'est pas évaluée.
- La réserve de l'ARS, concernant l'interdiction de baignade pendant toute la durée des travaux.
- Les ouvrages de dépollution alors que le SDEP n'est pas pris en compte.
- Les fonds disponibles de la SOGEBA ne représentent que le ¼ de l'estimation du coût de l'opération.
- Le déplacement du stade qui contribue au dragage est supporté par les contribuables Bandolais. Aucun projet aussi important ne saurait être engagé sans évaluation environnementale plus approfondie et l'évaluation de l'impact sur la qualité de vie et la santé des Bandolais.

Réponse du maître d'ouvrage

- 1. Dragage : Voir observation n° 7 dans la réponse au PV de synthèse objet de l'annexe 4.
- 2. Réseau pluvial. Voir Observation n° 6 dans la réponse au PV de synthèse objet de l'annexe 4.

Observation du commissaire enquêteur.

Dans le cadre du dragage du plan d'eau, la société GALATEA a été mandatée pour réaliser des prélèvements. Les analyses ont été réalisées par le laboratoire CARSO, agrée par le ministère de la transition écologique et accrédité COFRAC pour les analyses de sédiments marins. L'ensemble des résultats sont présentés en annexe de l'étude d'impact. Aucun élément ne permet de mettre en doute ces analyses.

@ 19	PJ:3	Anonyme / Dragage – Projet global
------	------	-----------------------------------

Le dossier d'enquête publique laissent plusieurs zones d'ombre au plan environnemental et sanitaire.

1. <u>Dragage:</u>

Le dragage de 13 000 m³, soit 50 cm en moyenne, sera fait à minima et ne permettra pas de régler sur le long terme la problématique d'accès de grandes unités. Il semble avoir été dimensionné en fonction de son acceptation sociale et de la disponibilité foncière pour la phase de ressuyage.

2. <u>Impact sanitaire</u>:

L'évaluation de la pollution atmosphérique devrait être centrale au moins pour ne pas s'exposer à des indemnités au titre de la réparation du préjudice. La MRAE recommande ainsi de fournir l'évaluation des rejets de GES.

L'incertitude sur la baignade est majeur car impacte la santé publique et l'attractivité touristique.

3. <u>Coût financier:</u>

Le coût du projet est de 40 M€ pour 11M€ de GU vendues en 2023.

Conformément à la convention de quasi régie, la vente de GU suppose 2 conditions :

- l'appartenance au domaine public de l'état (alors que le port de Bando ; est le domaine public de la commune)
- l'attribution de GU doit être fondé sur des ouvrages portuaires nouveaux (dans le cas de Bandol, il s'agit uniquement de travaux)
- A la date de commercialisation des GU, les ouvrages devaient présenter une utilité pour le plaisancier qui les a acquises, et non une utilité de manière très générale.
- Le plaisancier, qui est un consommateur comme un autre a souscrit un contrat dans lequel les informations étaient peu précises et très asymétriques de la SOGEBA.
- Le délai de disponibilité des postes d'amarrage rénovés sont absents, contrairement aux exigences du code de la consommation.

Réponse du maître d'ouvrage

- 1. <u>dragage</u>: Voir observation n° 7 dans la réponse au PV de synthèse objet de l'annexe 4.
- 2. <u>impact sanitaire</u>: N'ayant pas la visibilité sur le type de travaux et leur calendrier exact, la fermeture devra être effective pendant le dragage, et à l'appréciation du Maire pendant les autres phases du chantier en particulier du 1er au 30 juin et du 1er au 30 septembre (les travaux étant à l'arrêt en juillet et en août) en raison du grand nombre de baigneurs.
- 3. <u>financement</u>: Conformément au code des transports (art R.5314-34 : "Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements").

Observation du commissaire enquêteur.

Contribution(s) w@ 19 web provenant de la même adresse IP:n° 16, et 18. Attention une contribution provenant d'une même adresse IP n'est pas nécessairement rédigée par la même personne.

@ 20 PJ: Anonyme / Projet global

Pourquoi supprimer 100 petites embarcations pour les remplacer par 5 yachts de 43 mètres qui sont interdits de mouiller le long de nos côtes.

Le port de Bandol n'est pas un port d'accueil de grande plaisance, il ne dispose pas des services dédiés et du tirant d'eau nécessaire.

Bandol est un port à tradition de voile et de petite plaisance.

En conséquence la SOGEBA devrait revoir sa copie.

Réponse du maître d'ouvrage

Voir observation n° 4 dans la réponse au PV de synthèse objet de l'annexe 4.

Observation du commissaire enquêteur.

Le nouveau plan de mouillage me paraît répondre à la demande des usagers, sans toutefois exclure les petites unités.

@ 21 PJ:1 Association Bandol Littoral / Projet Global

Ce projet, en grande partie nécessaire à la mise en conformité et la pérennisation du port souffre d'une ambition mal évaluée. Le dossier, difficile techniquement, présente des améliorations souhaitables mais n'apporte pas les garanties suffisantes d'une absence ou d'une maîtrise des incidences économiques, sociales ou environnementales, et semble avoir été revu au rabais, en maintenant une ambition de son périmètre plus que de sa qualité.

Seule la réalisation de la phase 1 nous paraît légitime dans l'intégration de ce projet. Au regard de ses prétentions de 9^{eme} port de plaisance de France, cette évaluation environnementale pour le port de Bandol est très décevante et ne répond pas aux attentes que l'on est en droit d'exiger aujourd'hui d'un port en terme d'initiatives innovantes et de démarche environnementale.

N° E 2500005 / 83

Nous regrettons le glissement socio-économique du plan de mouillage qui supprime des postes de petites unités au profit d'une moyenne plaisance plus rentable.

L'évaluation du risque submersion est sous évalué par l'étude alors que l'augmentation de la fréquentation par la création de nouvelles activités économiques représente une aggravation du risque.

Considérant l'importance d'intérêt général de la partie portant sur le pluvial urbain, nous souhaiterions qu'elle soit désolidarisée du projet portuaire et présentée aux Bandolais lors d'une enquête publique distincte.

Réponse du maître d'ouvrage

Le port de Bandol, neuvième port de plaisance de France, se modernise en rééquilibrant son plan de mouillage. Les petites embarcations, emblématiques du port et de la plaisance méditerranéenne, y conserveront une place significative et privilégiée. Pour autant, les travaux d'envergure envisagés permettent de faire une place plus importante aux unités de dimensions intermédiaires, très recherchées par les plaisanciers. Le port de plaisance de Bandol, trois fois plus gros que la moyenne des ports varois (57 ports dans le Var pour un total de 30228 anneaux selon les données disponibles sur le site du Ministère, soit 530 postes en moyenne par port), parvient, grâce à l'ingéniosité de son nouvel aménagement, à concilier l'ensemble des pratiques et des usages au profit des plaisanciers actuels et futurs.

S'agissant du risque submersion, celui-ci a bien été pris en compte à sa juste mesure. Le site sur lequel est prévu d'être construit le pôle nautique est classé, comme tout le périmètre portuaire, en zone soumise à un aléa faible avec une hauteur d'eau inférieure à 0,5 m, selon les prescriptions préfectorales du porter à connaissance de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois. Conformément aux prescriptions de ce porter à connaissance, le premier plancher aménageable du bâtiment, mais également le premier niveau du parc de stationnement, seront rehaussés à une cote égale ou supérieure à 2,00 m NGF limitant ainsi considérablement le risque par rapport à la situation actuelle d'un site déjà largement fréquenté par le public à une cote de seulement 1,50 m NGF.

Enfin, s'agissant de la répartition des compétences entre les différents acteurs, le dossier de demande d'autorisation environnementale présente le sujet du traitement des exutoires pluviaux sous son angle technique. L'Etat demande en effet un dossier global, le fait que le projet puisse concerner plusieurs maîtrises d'ouvrages étant indifférent.

Il n'est pas question dans le dossier de répartition financière des coûts et des charges. Celle-ci est évidemment prise en compte et de nombreux contacts ont déjà eu lieu entre la SOGEBA, la commune de Bandol et la Communauté d' Agglomération Sud Sainte Baume.

Observation du commissaire enquêteur.

J'estime que l'intégration de l'ensemble des phases dans un dossier de demande d'autorisation environnementale est légitime car permet d'appréhender le projet dans son ensemble, et d'évaluer les incidences sur l'environnement dans sa globalité, de plus l'application du PAC submersion marine est imposé par le représentant de l'état.

De plus le nouveau plan de mouillage me paraît répondre à la demande des usagers, sans toutefois exclure les petites unités.

@ 22 PJ: Anonyme / Pôle nautique

La construction du pôle nautique doit être réalisé sous réserve de :

- Inclure Bendor dans le financement
- Créer un nouveau parking
- Créer une nouvelle plage pour les chiens
- Prévoir de nouveaux emplacements pour les associations.

Rapport d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol portée par la SEML SOGEBA.

N° E 2500005 / 83

Je suis contre les travaux du port, car les travaux depuis 2029 ont été trop importants et ont impacté les commerçants.

Réponse du maître d'ouvrage

Conformément au code des transports (art R.5314-34 : "Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements").

Le pôle nautique intègre un parking en ouvrage.

Observation du commissaire enquêteur.

La plage des chiens et le bâtiment des associations ne sont pas intégrés dans le périmètre de l'étude. Les travaux sont indispensables compte tenu de l'état dégradé des aménagements et de l'application du PAC submersion marine.

4.1.3 : Observations courrier

Aucune observation n'a été reçue par courrier postal pendant la durée de l'enquête publique.

4.2 Analyse des contributions.

Dix contributions ont été déposées sur le registre d'enquête, disponible à la capitainerie du port pendant toute la durée de l'enquête publique, elles ont été complétées par vingt-deux contributions du registre dématérialisé.

			T	Thèn	ne						
N° contribution	Q 220	Reprise des Quais	Avitaillement	Pôle Nautique	Dragage	Réseaux et équipements	Projet global	Observations.			
								Contributions du registre d'enquête.			
R 01	X					X		Fermeture pontons. Tarifs panne amodiée en fct conso élec.			
R 02	X		X			X		Prévoir sanitaires et bac à déchets. Panne avitaillement trop grande.			
R 03				X				Favorable car mise en valeur du front de mer.			
R 04				X				Favorable au projet mais contre le pôle nautique.			
R 05						X		Prévoir des dépose minute			
R 06						X		Rajouter des sanitaires			
R 07						X		Aires de déchargement – Sanitaires – Parking vélo.			
R 08						X		Prévoir des emplacements pour les vélos électriques.			
R 09							X	l faut conserver tous les bateaux même en phase travaux.			
R 10				X				Il faut approfondir l'étude d'incidence paysager du pôle nautique.			
								Contributions dématérialisées.			
@ 01						X		Favorable au projet. Sécurisation pannes. Equipement élec et déchets.			
@ 02						X		Zone de stationnement/déchargement pour avitaillement des bateaux.			
@ 03							X	Opposé au projet			
@ 04				X				Opposé au pôle nautique et parking en zone inondable			
@ 05							X	Manque d'AOT pour exploitation commerciale de catamarans.			
@ 06				X				Conservation des places de parking.			
@ 07							X	Opposé au projet, notamment déplacement du stade.			
@ 08				X		X		Opposé suppression parking. Favorable au tri sélectif et dépose minute.			
@ 09							X	Les priorités doivent être ré-étudiées.			
@ 10	X							Projet non souhaitable sauf Q 220 et Dragage.			
@ 11			X					La zone d'avitaillement doit être conservée en orientation Est/Ouest			

			T	hèr	ne			
N° contribution	O 220	Reprise des Quais	Avitaillement	Pôle Nautique	Dragage	Réseaux et équipements	Projet global	Observations.
@ 12							X	Diminution des emplacements < 8 mètres.
@ 13				X				Opposé au pôle nautique.
@ 14				X				Le projet devrait créer des parkings et des espaces végétalisés.
@ 15	X			X				Favorable au projet – Souhaite la fermeture des pannes.
@ 16				X				Défavorable au pôle nautique.
@ 17						X		Avenir de la cale de mise à l'eau
@ 18					X	X		Etude environnementale sous dimensionnée et SDEP non disponible.
@ 19					X			Le dragage fait à minima ne répond pas au besoin des grandes unités. Les évaluations de GES et les interdictions de baignade doivent être développés.
@ 20							X	Opposé à l'augmentation de la taille des bateaux.
@ 21				X	X	X		Projet nécessaire pour mise en conformité et pérennisation du port. L'augmentation de l'enjeux induit par le pôle nautique n'est pas pris en compte dans l'évaluation du risque. De plus il ne doit pas être financé par les GU. L'artificialisation du plan d'eau n'a pas été compensée. Les travaux liés au pluvial doivent être dissociés de la modernisation du port.
@ 22				X				Pour le pôle nautique sous conditions et contre les travaux du port.

Il ressort de l'analyse des contributions écrites, et des observations orales des personnes reçues au cours des permanences les éléments suivants :

- La grande majorité des personnes ayant participé à l'enquête est utilisatrice du port de plaisance.
- Les requérants sont principalement préoccupés par la conservation de leurs places au port pendant et à l'issue des travaux. Certains se sont toutefois exprimés en faveur du développement des sanitaires dévolus aux plaisanciers et des infrastructures de tri sélectif.
- En revanche, l'impact du projet sur l'environnement a fait l'objet de peu d'observations

Je retiens toutefois un % élevé de contributions concernant le pôle nautique dont le financement par les garanties d'usage et l'impact visuel sont contestés.

Enfin de nombreuses observations portent sur la disparition du parking en terre à l'ouest de la commune, alors que le stationnement est déjà compliqué, notamment en période estivale. Ce réaménagement du stade et de ce parking est toutefois hors projet de modernisation du port.

Chapitre 5 : Avis des Personnes Publiques Associées.

Avis du conseil municipal de la commune de Bandol :

Par délibération du conseil municipal du 28 février 2025, l'assemblée a adopté à la majorité (20 pour – 5 contre) la proposition suivante :

- 1. d'émettre un avis favorable sur l'étude d'impact et la demande d'autorisation environnementale en vue du projet de modernisation et de réaménagement du port de plaisance de Bandol.
- 2. d'autoriser le Maire à signer tout document afférant à ce dossier.

Avis de la DDTM du Var:

Par courrier BEM-PG-2024-05 du 26 avril 2024, le service mer et littoral – bureau environnement marin, a formulé une demande de compléments dans le cadre de l'étude du dossier de demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol.

Cette demande de complément concerne :

- 1. La prise en compte de l'aléa submersion marine.
- 2. L'absence d'informations relatives aux pontons provisoire (suite déconstruction ponton touristique) Les pontons flottants dont la tête des pieux doit être positionnée à + 2,4 m NGF. La réalisation des pontons Alpha et Bravo
 - La reansation des pontons Aipha et Bravo
 - La description des ducs d'albe associés au ponton Lima
- 3. L'évolution de l'aire de carénage.
- 4. La baignade sur la plage du centre ville.

Ce courrier fait l'objet de l'annexe 5 de l'étude d'impact.

Avis de l'ARS PACA:

Par courrier du 25 mars 2024, l'ARS a émis un avis favorable au projet de modernisation du port de Bandol sous réserve de l'interdiction de la baignade, sur la plage du centre ville, pendant toute la duré des travaux.

Cet avis a été complété par mail du 5 mai 2025, inclus dans le mémoire en réponse au PV de synthèse :

"Les travaux de modernisation du port de plaisance de Bandol, dont vous êtes gestionnaire vont engendrer des mouvements significatifs sur le plan d'eau. Aussi, je vous invite à vous coordonner avec Monsieur le Maire de Bandol qui est le responsable de l'eau de baignade, en ce qui concerne la nécessité de fermeture de la plage du centre-ville.

N'ayant pas la visibilité sur le type de travaux et leur calendrier exact, la fermeture devra être effective pendant le dragage, et à l'appréciation du Maire pendant les autres phases du chantier en particulier du 1er au 30 juin et du 1er au 30 septembre (les travaux étant à l'arrêt en juillet et en août) en raison du grand nombre de baigneurs."

N° E 2500005 / 83

Chapitre 6: Avis MRAe et Addendum SOGEBA.

6.1 : Avis de la MRAe.

Conformément aux dispositions des articles L 122-1 et R 122-7 du code de l'environnement, la DREAL PACA a été saisie par le Préfet du Var, pour un avis de la MRAe sur le projet de réaménagement et de modernisation du port de Bandol. Le dossier, transmis le 7 novembre 2024 comporte une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et un dossier de demande d'autorisation environnementale.

La réponse de la MRAe fait l'objet de l'avis n° 2024APPACA75/3851du 19 décembre 2024. Il en ressort les principaux éléments suivants :

- Le projet de modernisation du port et le projet de révision du PLU, qui comporte une OAP « front de mer », paraissent en partie liés. La MRAe recommande de mettre d'avantage en cohérence les deux projets.
- Le lien entre le projet et le document stratégique de façade Méditerranée pourrait être précisé, pour ce qui concerne l'artificialisation des fonds marins.
- Les incidences du projet sur la biodiversité marine sont correctement appréhendés, mais une mesure de l'efficacité des moyens de limitation des émissions sonores sous-marines pourrait être proposé.
- Pour ce qui concerne la qualité des eaux, la filière de valorisation des matériaux de dragage doit être présentée plus clairement. De plus eu égard à la contamination des sédiments, l'incidence du rejet des eaux de ressuyage doit être évalué.
- Le plan paysager n'est pas suffisamment développé et doit u-intégrer les éléments de l'étude d'urbanisme de la ville et approfondir l'analyse de l'insertion architectural et paysagère du pôle nautique.
- Les effets cumulés avec le projet de l'île de Bendor, notamment d'émission de gaz à effet de serre de pollution et de nuisances sonores doivent être évalués et éventuellement faire l'objet de mesures d'atténuation.

6.2 : Addendum en réponse à l'avis de la MRAe

- <u>Mise en cohérence du projet avec l'OAP 6 du PLU</u>: Le projet de réaménagement du port s'inscrit dans une réflexion urbaine et environnementale sur le front de mer (du casino à la corniche Bonaparte). CE projet est cohérent avec l'OAP6 de la révision du PLU.
- Actualisation avec les documents cadres : Plusieurs diagnostics ont été réalisés pour caractériser précisément la nature et le volume des sédiments à draguer. La quantité à draguer a été limité au strict nécessaire, et fera l'objet d'un prétraitement dans un bassin d'égouttage. Les aménagements portuaires entraînent une artificialisation des fonds estimé à 982 m2, soit 0,7 % de la surface du bassin portuaire. De plus tous les aménagements sont inclus dans le périmètre portuaire existant. Par ailleurs la surface draguée de 30 000m² est composée de vases portuaires à enjeux négligeable. Des mesures de compensation seront néanmoins mises en œuvre : nettoyage des macro-déchets, installation de filets de rétention au niveau des exutoires pluviaux, installation d'habitats artificiels pour les juvéniles et suivi écologique dans le port.
- <u>Justification des choix</u>: La panne touristique sera supprimée car vieillissante, dimensionnée pour les petites unités bien qu'exposée aux vents dominants, obère l'accueil d'unités le long de la jetée et l'accès au chenal ouest. La reconfiguration de la panne amodiée permet la création à l'ouest d'un bassin de passage proche de l'office du tourisme, l'élargissement du chenal à l'Est. Par ailleurs, le

Rapport d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol portée par la SEML SOGEBA.

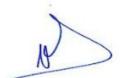
N° E 2500005 / 83

redan à l'ouest de l'embarcadère Bendor permet l'amarrage de grandes unités. La prise en compte du PAC¹² submersion impose la rehausse à + 1,5 NGF de l'altimétrie des quais, l'accès aux embarcations et la gestion des eaux pluviales est également traité.

Le déplacement de la station d'avitaillement permet de sécuriser son accès et de moderniser l'installation de distribution qui ne répond plus aux normes environnementales. Enfin la création d'un pôle nautique assure le regroupement des services liés à la plaisance et sports nautiques.

• <u>Prise en compte de l'environnement par le projet :</u> En phase d'installation de chantier, une procédure présentant le dimensionnement et les modalités du dispositif de rideaux de bulles, destiné à atténuer la propagation des émissions sonores, sera fourni par le MOE et validé par SOGEBA et les services de l'état. Un contrôle visuel et des mesures par hydrophone seront réalisés en phase exploitation.

BRANELLEC Philippe Commissaire enquêteur / Var Le 23 Mai 2025.



¹² Porté à connaissance submersion marine du 13 décembre 2019.

ANNEXES:

Annexes 1 : Pièces administratives.

Annexe 1.1 : Désignation du commissaire enquêteur.

Annexe 1.2 : Arrêté préfectoral.

Annexe 1.3 : Avis d'enquête publique.

Annexes 2 : Mesures de publicité.

Annexe 2.1 : Certificat d'affichage de l'avis d'enquête publique. Annexe 2.3 : Parution de l'avis d'enquête dans la presse locale.

Annexe 3 : PV de synthèse des observations du public.

Annexe 4 : Lettre en réponse au PV de synthèse des observations du public.

Annexes 1 : Pièces administratives.

Annexe 1.1 : Désignation du commissaire enquêteur.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULON

31/01/2025

Nº E25000005 /83

LA MAGISTRATE EN CHARGE DES ENQUETES PUBLIQUES

E- Décision désignation commission ou commissaire du 31/01/2025

Vu la lettre enregistrée le 24/01/2025, par laquelle le préfet du Var demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

La demande d'autorisation environnementale pour le projet de réaménagement et de modernisation du port de Bandol;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la décision par laquelle le président du tribunal a désigné Mme Hermine LE GARS en qualité de magistrate déléguée aux enquêtes publiques ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur établies au titre de l'année 2025 ;

DECIDE

- ARTICLE 1 : Monsieur Philippe BRANELLEC est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.
- ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.
- ARTICLE 3: La présente décision sera notifiée au préfet du Var à la SEML SOGEBA, maitre d'ouvrage et à Monsieur Philippe BRANELLEC, commissaire enquêteur.

Fait à TOULON, le 31/01/2025

La magistrate déléguée,

Hermine LE GARS

Annexe 1.2 : Arrêté préfectoral.



Direction départementale des territoires et de la mer du Var

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n° DDTM/SML/BEM/2025/4 du 28 février 2025 portant ouverture et organisation d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol portée par la SEML Sogeba;

Le préfet du Var,

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 181-1 et suivants, R. 122-3, R. 181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale, L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques;

Vu le décret du Président de la République du 13 juillet 2023 portant nomination de M. Philippe MAHÉ en qualité de préfet du Var ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2023/63/MCI du 21 août 2023 portant délégation de signature à Monsieur Laurent BOULET, directeur départemental des territoires et de la mer du Var ;

Vu l'arrêté préfectoral n° DDTM/MPCA/2023-03 du 26 septembre 2023 donnant subdélégation de signature à des agents de la direction départementale des territoires et de la mer du Var ;

Vu l'arrêté du Préfet de région PACA du 23 août 2023 soumettant le projet à étude d'impact ;

Considérant la demande d'autorisation environnementale portant sur les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol, déposée par la SEML SOGEBA le 26 janvier 2024 ;

Considérant l'avis de l'autorité environnementale formulé le 19 décembre 2024 sur le dossier de demande d'autorisation ;

Considérant la décision de madame la présidente du tribunal administratif de Toulon du 31 janvier 2025 désignant Monsieur Philippe BRANELLEC pour assurer la mission de commissaire enquêteur;

Considérant la concertation du 5 février 2025 avec le commissaire enquêteur, telle que prévue par le premier alinéa de l'article R. 123-9 du code de l'environnement;

Considérant la délibération du Conseil Municipal de la commune de Bandol du 28 février 2025 donnant un avis favorable au projet ;

Considérant qu'il y a lieu de soumettre à enquête publique la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol portée par la SEML Sogeba;

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer ;

ARRÊTE:

Article 1er : Objet de l'enquête

Il sera procédé à une enquête publique, dans les formes prescrites par le Code de l'environnement, portant sur la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol portée par la SEML Sogeba.

Le programme de travaux de réaménagement et de modernisation des infrastructures portuaires, décrit dans une déclaration d'intention au titre de l'article L121-18 du Code de l'environnement, publiée le 28 janvier 2022, comprend les opérations suivantes :

- La déconstruction de la panne touristique et le réaménagement de la zone ;
- La déconstruction de l'ancienne panne amodiée et la construction de nouveaux ouvrages fixes et flottants selon une nouvelle configuration;
- La création de deux pontons flottants dans l'espace Prud'homie;
- La reconfiguration de l'embarcadère BENDOR;
- La mise en cohérence des tirants d'eau des zones traitées avec les objectifs du projet (dragage d'environ 13000 m³);
- La déconstruction de la station d'avitaillement actuelle et des pontons d'accueil situés devant la Capitainerie et la construction d'une nouvelle station à l'entrée du port;
- La restructuration et la reconfiguration du quai principal incluant notamment des ouvrages de dépollution;
- La création d'un bâtiment "pôle nautique" et parking sur l'actuel parking du quai du stade Deferrari ;

Article 2 : Publicité de l'enquête

Un avis d'enquête informera le public de l'ouverture et des conditions de déroulement de l'enquête publique.

- Il sera publié par les soins du préfet du Var, en caractères apparents et aux frais de la SEML Sogeba, demanderesse et bénéficiaire de l'autorisation environnementale, quinze jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux locaux diffusés dans tout le département. Ces journaux seront versés au dossier d'enquête. La publication dans les journaux sera répétée dans les huit premiers jours de l'enquête.
- L'avis d'enquête publique sera, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, affiché, sauf impossibilité matérielle justifiée, par les soins du responsable du projet sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visible de la voie publique, ainsi qu'en mairie de Bandol. Les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête sont fixées par arrêté du 9

septembre 2021 (NOR: TRED2124162A). Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat établi par le maire et versé au dossier d'enquête.

L'avis d'enquête publique sera également mis en ligne sur le site internet de l'État dans le Var à l'adresse suivante : https://www.var.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Enquetespubliques-hors-ICPE

Article 3: Dates et lieux de l'enquête

L'enquête se tiendra à la Capitainerie du port, 6 quai du port 83150 Bandol, du lundi 24 mars 2025 à 8h00 au vendredi 25 avril 2025 à 18h00, soit 33 jours consécutifs.

Le dossier et le registre d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête au siège de l'enquête (Capitainerie du port de Bandol). Toute personne pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :

Capitainerie du Port

6 quai du port, 83150 Bandol du lundi au samedi, de 8h à 18h

Le dossier sera en outre consultable pendant la durée de l'enquête sur la plateforme dédiée : https://www.registre-dematerialise.fr/5982, accessible également via le site internet de l'État dans le Var mentionné à l'article 2.

L'accès gratuit au dossier est également possible depuis un poste informatique installé en préfecture du Var aux heures d'ouverture habituelles de celle-ci.

Le public pourra consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête tenu à sa disposition à la Capitainerie du Port de Bandol. Ce registre, établi sur feuillets non mobiles, sera ouvert, coté et paraphé par le commissaire enquêteur.

Le public pourra également transmettre ses contributions et propositions à partir du lundi 24 mars 2025, à 8h jusqu'au vendredi 25 avril 2025, à 18h (heure de clôture de l'enquête) :

- par courrier postal au siège de l'enquête : Capitainerie du port, 6 quai du port, 83150 Bandol
- · par voie dématérialisée :
 - directement sur le registre dématérialisé sécurisé, à l'adresse URL suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/5982
 - par courriel adressé au commissaire enquêteur, à l'adresse mail dédiée à cette enquête publique: enquete-publique-5982@registre-dematerialise.fr. Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé: https://www.registre-dematerialise.fr/5982

Les courriers seront transmis au commissaire enquêteur qui les visera, les numérotera et les annexera au registre d'enquête pour être tenus à la disposition du public.

Article 4 : Désignation et permanences du commissaire enquêteur

Par décision susvisée, la présidente du tribunal administratif de Toulon a désigné Monsieur Philippe BRANELLEC, en qualité de commissaire enquêteur.

Il se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations écrites ou orales aux jours et heures ci-dessous mentionnés :

Permanences	Capitainerie Port de Bandol
lundi 24 mars 2025	8h - 12h
mardi 1er avril 2025	14h - 18h
mercredi 9 avril 2025	8h - 12h
Lundi 14 avril 2025	8h - 12h
mardi 22 avril 2025	14h - 18h
vendredi 25 avril 2025	14h - 18h

Article 5 : Rôle du commissaire enquêteur

Pendant la durée de l'enquête, le commissaire enquêteur pourra :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public,
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants,
- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile,
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur pourra, après information du préfet, prolonger l'enquête d'une durée maximale de quinze jours.

Sa décision devra être notifiée au préfet au plus tard huit jours avant la fin de l'enquête. Elle sera portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, par affichage réalisé dans les conditions de lieux prévues à l'article 2 du présent arrêté et le cas échéant par tout moyen approprié.

Article 6 : Clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête, le registre sera mis à la disposition du commissaire enquêteur, clos et signé par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontrera, dans un délai de huit jours le responsable du projet et lui communiquera les observations

écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours, pour produire ses observations.

Le commissaire enquêteur établira un rapport qui relate le déroulement de l'enquête, et comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête publique, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites pendant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public. Il consignera dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Article 7 : Rapport et conclusions motivées du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur transmettra le rapport, les conclusions motivées, le registre d'enquête et le dossier de l'enquête correspondant au Préfet (Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var, Service Mer et Littoral, Bureau de l'Environnement Marin, Boulevard du 1126 Régiment d'Infanterie - CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX), dans un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Article 8: Diffusion du rapport et des conclusions

Le préfet adressera, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions à la SEML Sogeba. Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête :

à la Capitainerie du port de Bandol

à la préfecture du Var (Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var, Service Mer et Littoral, Bureau Environnement Marin).

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront mis en ligne sur le site internet de l'État dans le Var à l'adresse mentionnée à l'article 2 du présent arrêté.

Article 9 : Autorité compétente et nature de la décision adoptée au terme de l'enquête

l'issue de la procédure, l'autorité compétente pour accorder l'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol à la SEML Sogeba est le préfet du Var, par voie d'arrêté.

Article 10 : Exécution du présent arrêté

Le Secrétaire Général de la préfecture du Var,

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer,

La SEML Sogeba,

La Commissaire enquêteur,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Var.

> Fait le 2 8 FEV. 2025 Pour le préfet,

Pour le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer et par délégation,

le Chef du Service Mer et Littoral

5/5

Annexe 1.3 : Avis d'enquête publique.



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté du 28 février 2025, le préfet du Var a prescrit et organisé une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol portée par la SEML Sogeba;

Le programme de travaux de réaménagement et de modernisation des infrastructures portuaires, décrit dans une déclaration d'intention au titre de l'article L121-18 du code de l'environnement, publiée le 28 janvier 2022, comprend les opérations suivantes :

- → La déconstruction de la panne touristique et le réaménagement de la zone
- → La déconstruction de l'ancienne panne amodiée et la construction de nouveaux ouvrages fixes et flottants selon une nouvelle configuration
- → La création de deux pontons flottants dans l'espace Prud'homie
- → La reconfiguration de l'embarcadère BENDOR
- → La mise en cohérence des tirants d'eau des zones traitées avec les objectifs du projet (dragage d'environ 13000 m3)
- → La déconstruction de la station d'avitaillement actuelle et des pontons d'accueil situés devant la Capitainerie et la construction d'une nouvelle station à l'entrée du port
- → La restructuration et la reconfiguration du quai principal incluant notamment des ouvrages de dépollution
- → La création d'un bâtiment "pôle nautique" et parking sur l'actuel parking du quai du stade Deferrari

L'enquête se tiendra à la Capitainerie du port, 6 Quai du Port, 83150 Bandol, siège de l'enquête, du lundi 24 mars 2025, à 8h au vendredi 25 avril 2025 à 18h, soit 33 jours consécutifs. Le public pourra consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête ouvert et tenu à sa disposition à la Capitainerie du port de Bandol, du lundi au samedi de 8h à 18h.

Les contributions pourront également être adressées au commissaire enquêteur jusqu'au vendredi 25 avril 2025 à 18h, heure de clôture de l'enquête :

- par courrier postal au siège de l'enquête: Capitainerie du port, 6 quai du port, 83150 Bandol
- par voie dématérialisée :
 - directement sur le registre dématérialisé sécurisé, à l'adresse URL suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/5982
 - par courriel, à l'adresse mail dédiée à cette enquête publique: enquetepublique-5982@registre-dematerialise.fr. Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé : https://www.registre-dematerialise.fr/5982

Monsieur Philippe BRANELLEC, désigné en qualité de commissaire enquêteur, recevra le public à la Capitainerie du port les jours suivants:

Permanences	Capitainerie du port de Bandol
lundi 24 mars 2025	8h - 12h
mardi 1 avril 2025	14h - 18h
mercredi 9 avril 2025	8h - 12h
lundi 14 avril 2025	8h - 12h
mardi 22 avril 2025	14h - 18h
Vendredi 25 avril 2025	14h - 18h

Les informations sur le projet pourront être demandées auprès du porteur de projet : La SEML Sogeba, 6 Quai du Port, 83150 Bandol. Le responsable de projet est Monsieur Jérôme FRANCOUL, Directeur technique de la SEML SOGEBA – courriel : jfrancoul@portbandol.fr.

Pendant toute la durée de l'enquête, chacun pourra prendre connaissance de l'avis d'enquête et de l'ensemble du dossier mis en ligne sur le site internet de l'État dans le Var à l'adresse suivante: https://www.var.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-hors-ICPE

Pour rappel, les observations reçues par courriel seront consultables sur le registre dématérialisé à l'adresse URL: https://www.registre-dematerialise.fr/5982. Cette consultation pourra également se réaliser depuis un poste informatique dédié et installé en préfecture du Var aux heures d'ouverture de celle-ci.

À l'issue de l'enquête, une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera tenue à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la Capitainerie du port de Bandol, à la Préfecture du Var (Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var, Service Mer et Littoral, Bureau Environnement Marin) et sur le site internet de l'État dans le Var.

À l'issue de la procédure, l'autorité compétente pour accorder l'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol est le préfet du Var, par voie d'arrêté.

Annexes 2 : Mesures de publicité.

Annexe 2.1: Certificat d'affichage.



Annexe 2.2: Publications presse locale.

<u>1ere Parution Vendredi 7 mars 2025 – La Marseillaise.</u>

vendredi 7 mars 2025 / La Marseillaise 13

ACTUALITÉ LOCALE

Olivier Faure en visite à La Seyne-sur-Mer

ans le cadre de la démarche d'écoute populaire nationale du Parti socialiste, démarrée fin Janvier, Olivier Faure, le premier serétaire du partide la ross était à la Bourse du travail de La Seyne-sur-Mer, ce jeudi. Le sixième des sept rendez-vous du genre, qui se revendique avant tout comme un espace de discussion davantage qu'un meeting politique.

POLITIQUE

Le premier secrétaire du Parti socialiste Olivier Faure était à la Bourse du travail jeudi dans le cadre de la démarche d'écoute nationale du parti, « Notre France, parlons-en! ».

"«En regardant les infos, on sedit qu' aujourd'hui, on n'a que de la demarche du travail jeudi dans le cadre de la démarche d'écoute nationale du voulez porter. Vos revendications dépassent le cadre du PS, et manifestent le fossé qui se creuse entre les citopens et les politiques. L'objectif est de promence à se perdre », displore sour voulez porter Vos revendications dépossent le codre du PS,
et manifestent le fossé qui se
creuse entre les citoyens et les poditiques. L'objectif est de proditiques L'objectif est de proditique l'objectif est per
doivent l'objectif est de proditique l'objectif est per
doivent l'objectif est de proditique l'objectif est per
doivent l'objectif est per
de l'objectif est pur l'objectif est per
de l'objectif est per
de l'objectif est per
de l'objectif est pur l'obj

Les quelque 150 presents ont exprimé des points de vue di-vers et variés. « Je suis arrivée en France à 5 ans, dans un con-texte de vivre-ensemble qui com-mence à se perdre », déplore Rokhaya. « Les salaires sont trop bas. On survit. Je suis maman de

Les Seynois ont fait part de leurs inquiétudes et revendication au secrétaire du Parti socialiste Olivier Faure. HISTO PARTI SOCIALISTE

sère sociale dans les quartiers populaires » et de « la délin-quance en col blanc », ont éga-lement animé les débats. Mais iement anime ies debats. Mais une revendication met tout le monde d'accord: « On a besoin d'être écoutés. » Avec un cri du cœur exprimé par une grande partie des intervenants: l'amour du pays, et la volonté de changer

les choses malgré un désespoir latent. « Cela doit aussi venir de latent. « Cela doit aussi venir de vous, on en assez de vos désac-cords », lance Patrick aux so-cialistes. Ces derniers termi-neront cette première tournée le 13 mars à Fameck, en Moselle, avant un premier temps de res-titution à Toulouse le 22 mars. Adam Berhammonda.

ANNONCES LÉGALES



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

rment des cuarages des resignations au qual principal inclusion resolution de partir qual resolution de la creation d'un batterior, resolution de partir qual resolution de la comparcio de la comparcio (a, sègic del l'erupide, du lundi 2 d'unara 2005, à 8 ha vendredi mil 2025 à 18h, soit 33 jours consècutis. Le public pourra par ses observations et propositions sur le registre d'erupide lu sernedi de 8h à 18; sur l'articular de la comparcia de la comparcia sur le comparcia de la comparcia de la comparcia four jusqu'au vendredi 25 avril 2025 à 18h, heure de clôture registe.

ar courrier postal au siège de l'enquête : Capitainerie du port, 6 quai port, 831,50 Bandoi

Monaieur Philippe BRANELLEC, désigné en qualité de commi enquêteur, recevra le public à la Capitainerie du port les jours suiv

Permanences	Capitainerie du port de Bandol
lundi 24 mars 2025	8h - 12h
mardi 1 avril 2025	14h - 18h
mercredi 9 avril 2025	8h - 12h
lundi 14 avril 2025	8h - 12h
mardi 22 avril 2025	14h - 18h
Vendredi 25 avril 2025	14h - 18h

Les informations sur le projet pourroit être demandées auprès-porteur de projet : La SPML Sogieta, e Quis du Port, 83150 Bano Le responsable de projet ent Morrain Jedme FRAVOLUI, Droste De la companyable de la projet ent Morrain Jedme FRAVOLUI, Droste Pendart toute la durée de l'enquête, c'hacur pourra preno comisiaseno de l'ense d'enquête de de l'ensemble du dossier mis ligne sur le ste internet de l'Est d'ans le Var à l'adresse subvante: Il sur le ste internet de l'Est d'ans le Var à l'adresse subvante: Il sur le ste internet de l'Est d'ans le Var à l'adresse subvante: Il sur le ste internet de l'Est d'ans le Var à l'adresse subvante: Il sur le ste internet de l'Est d'ans le Var à l'adresse subvante: Il sur le sur le ste l'est d'année de l'est d'année subvante l'est l'est d



au RCS de TOULON.

annonces-legales.lamarseillaise.fr

Vie des sociétés

AVIS DE CONSTITUTION

Par ASSP en date du 20/02/2025 il a été constitué une SCI dénommée: CHAFER AND SON SIÈGE SOCIAL : 176 Traverse De La Font Vielle 83860 NANS-LES

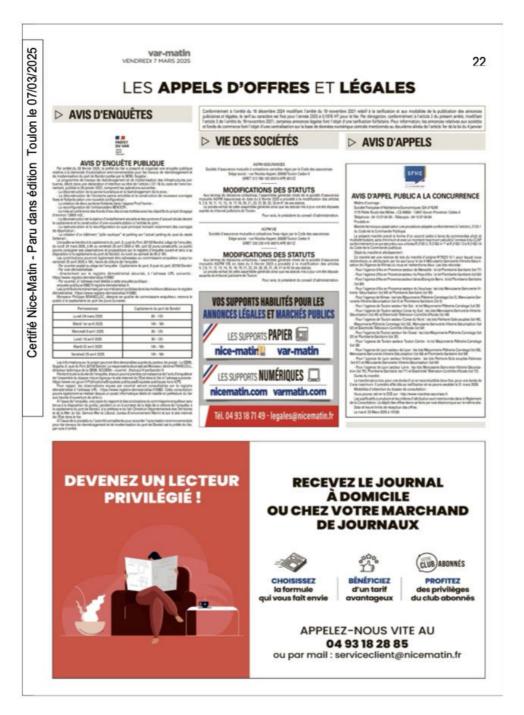
directment ou indirectment à l'ospit di-desista deller, pours GREANCE : Minor CHAFER Faiterne, Riméte, Maddeire de 176 Tieuerse De La Fort Visile 3580 NANS, LES-PINS; IM Ludoux, Cliente, Jean demeurer Ras D, Timot Augustier, Ludoux, Cliente, Jean demeurer Ras D, Timot Grean Ludoux, Cliente, Jean demeurer Ras D, Timot Grean Faiter, Jean C, Ludoux, Les Colleges C, Ludoux, Les Periodos Participation C, Ludoux, Les Colleges C, Ludoux, Ludo

extragrafinaire. **DURÉE**: 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de DRACHIRAMAN

AVIS DE CONSTITUTION

SANUCK, I a de corditate une société présentaire il les caractéristiques submittels : submittels : submittels : submittels : submittels : submittels : l'accident : promisée : submittels : s

1ere Parution Vendredi 07 mars 2025 – Var Matin



2^{eme} parution Vendredi 28 mars 2025 – Var Matin



2^{eme} parution Vendredi 28 mars 2025 – La Marseillaise

vendredi 28 mars 2025 / La Marseillaise 15

ACTUALITÉ LOCALE



PRÉFET DU VAR

DIRECTION DÉPARTEMENTALE des territoires et de la mer du Var

EXTRAIT D'AVIS



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

INSTALLATION CLASSÉE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

al du 17 mars 2025 une enquête publique est ouverte du 14 avril 2025 au 19 mai 2025 a la riemande d'autorisation environnementale

neissance, pendant toute la durée de l'enquête, sur le site a préfecture du Var : ergouvit inubrique : Publications / Enquêtes publiques / bitiques (Obliques)

- 18 LING 14 avri 2020	cae	BUOU B	12000
le mercredi 23 avril 2025	de	14h00	à 17h00
			12H00
			a 17h00
- le lundi 19 mai 2025	de	14h00	à 17h00



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par artéc du 28 févies 2025, le prétet du Vira present et organisé une enguête publique petites à la demande du abunsation envirormentate pour les travaux de résentéragement et de modernisation du port de Banck) porties per la SSM. Sogole, agrander et de modernisation du port de Banck) porties per la SSM. Sogole, agrander et de modernisation du port de Banck) porties per la SSM. Sogole, agrander et de modernisation du fine de l'article 121-13 du code de l'envirormenter, publiée le 28 janvier 2022, comprend et des modernisations et la constituction per la constituction de l'envirormenter, publiée le 28 janvier 2022, comprend et des potenties subvantes:

La constituction de nouveaux ouvrages fisse et flottaris selon une nouveale configuration - La rediscion de la station de la

t également être adressées au commi fredi 25 avril 2025 à 18h, heure de cl er postal au siège de l'enquête : Capitainerie du port, 6 quai 150 Bandol

rsieur Philippe BRANELLEC, désigné en qualité de com-juêteur, recevra le public à la Capitainerie du port les jours s

Permanences	Capitainerie du port de Bandol
lundi 24 mars 2025.	8h - 12h
mardi 1 avril 2025	14h - 18h
mercredi 9 avril 2025	8h - 12h
lundi 14 avril 2025	8h + 12h
mardi 22 avril 2025	14h - 18h
Vendredi 25 avril 2025	14h - 18h





Les travaux ont débuté en février à Signes, pour raccorder Riboux à la fibre d'ici début 2026, more

Riboux bientôt raccordé à la fibre

Riboux, dernière commune du Var sans accès à la fibre, sera raccordé au réseau public d'ici début 2026.

A près la 4G en 2020, c'est la fibre qui arrive à Riboux, village de 62 habitants situé en lisière des Bouches-du-Rhône, qui ne dispose pas de l'ADSL. Un enjeu de taille pour la commune. « Toutes les démarches de taille pour la commune. « Toutes les démarches administratives passent désormais par internet. Le télétravail est de plus en plus développé, notamment ict car les lieux de travail sont éloipnés, et les frais im-portants, d'où la demande de connexion internet », analyse Jean-Yves Dolis, premier adjoint au maire. D'autant plus que Riboux était la dernière des 183 communes du éépartement à ne pas bénéficier d'un raccordement fibre : « On dessert désormais 119 com-runns du l'ex aubliés des opienteurs, les du premier.

raccordement fibre : « On dessert désormais 119 com-munes du Ver oubliées des opérateurs lors du premier déploiement dans 35 communes, car pas rentables », se félicite Caroline Agnelli, directrice générale de Var THD, délégation de service public lancée en 2018, fi-liale d'Orange Concession. « 99% des logements du département sont désormais éligibles à la fibre. « Cette délégation de service public permet qui plus est de diviser par vingt les dépenses publiques, qui ne cons-tituent plus que 20 millions d'euros sur les 400 dé-pensés pour ce réseau de 15 000 kilomètres.

tituent plus que 20 millons d'euros sur les 400 depensés pour ce réseau de 15 000 kilométres.

La fibre dans les foyers début 2026

Le déploiement de la fibre est par ailleurs un enjeup rimordial pour le département. « Ca fait une dizaine d'années qu' on travaille sur ce projet », avance
Laetitia Quilici, vice-présidente du Département
déléguée au numérique. « C'est un enjeu actuel, nécessaire, avec le télétravail, les enjeux numériques...
Mais aussi un enjeu d'équité territoriale. On arrive
sur la fin de l'ADSL, le cuivre ve être démantelé au
plus tard d'ict 2030. » Cela a également permis de
crèer »plus de 200 emplois, en lien avec nos allocataires du RSA, que l'on souhaite pérenne, », compléte
l'élue.

Le raccordement aurait pu se faire via les Bouchesdu-Rhône, à l'image du raccordement téléphonique,
qui longe la seule route d'accès au village, qui part du
département voisin, mais comme pour l'ADSL, « il y
a eu un problème de distance. C'était plus simple de
passer par Signes », détaille Caroline Agnelli.
Symboliquement, il était aussi important pour la
commune de rester dans le giron varois : « On est très
heureux que la communauté d'agglomèration et le
Département aient œuvé pour qu' on ait accès à ce service que l'État veut démocratiser. On a la sensation
que cette communauté nous a pas soublés », abonde
Jean. Yves Dolisi.

Les travaux ont débuté au mois de février et s'éterdravril à septembre à cause, entre autres, des risques

dront jusqu'à la fin d'année, avec toutefois une pause d'avril à septembre à cause, entre autres, des risques incendie estivaux, et quelques accords de riverains qui restent à obtenir. Les habitants pourront ensuite profiter de ce nouveau réseau début 2026. Adam Benhammouda

Annexe 3 : PV de synthèse des observations.

M.BRANELLEC Philippe Commissaire enquêteur / Var Le Castellet le 2 mai 2025.

M. le Président de la SOGEBA 6 Quai du port. 83150 Bandol.

ORIET

: Enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol - Procès-verbal de synthèse des observations du public.

RÉFÉRENCES: 1- Décret 2011-2028 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique modifiant Article R 123-18 du code de l'environnement.

2- Arrêté préfectoral nº DDTM/SML/BEM/2025/4 du 28 février 2025.

P.J. : Une annexe.

Monsieur le Président,

Par décision n° E 25000005 / 83 du 31 Janvier 2025, Madame la présidente du tribunal administratif de Toulon m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur pour procéder à l'enquête publique ayant pour objet la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réaménagement et de modernisation du port de Bandol.

A l'issue des permanences de cette enquête publique et conformément au décret de première référence, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance la synthèse des préoccupations ou suggestions exprimées par le public ayant participé à l'enquête.

J'appelle votre attention sur le fait que vous disposez de quinze jours pour me faire parvenir vos observations sous forme d'un mémoire en réponse.

Conformément à l'arrêté préfectoral portant organisation de l'enquête publique, je transmettrai mon rapport et mes conclusions motivées à Monsieur le Préfet du Var (DDTM/SML/BEM) dans un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Enquête publique E 25000005/83 : Demande d'autorisation environnementale pour les travaux de modernisation du port de Bandol.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE POUR LES TRAVAUX D'AMENAGEMENT ET DE MODERNISATION DU PORT DE BANDOL.

PROCES VERBAL DE SYNTHESE.

Cette enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux d'aménagement et de modernisation du port de Bandol, portée par la SEML¹ SOGEBA s'est déroulée du lundi 24 mars 08h00 au vendredi 25 avril 2025 à 18h00 conformément à l'arrêté préfectoral n°DDTM/SML/BEM du 28 février 2025 prescrivant ouverture et organisation de l'enquête.

J'ai assuré six permanences à la capitainerie du port de Bandol, dans de très bonnes conditions pour recevoir le public. Le dossier et le registre d'enquête étaient disponibles pendant toute la durée de l'enquête aux jours et heures d'ouverture de la capitainerie. De plus, une plateforme dédiée a été mise en œuvre pour permettre au public de consulter le dossier et d'apporter des contributions.

Le nombre de personne ayant proposé des observations est relativement faible eu égard au nombre de postes d'amarrage (1600) et de l'importance des travaux projetés à proximité du centre ville. En effet, seulement trente deux requérants ont déposé une observation, dont vingt deux sur le registre dématérialisé.

De plus, une vingtaine de plaisanciers, disposant d'un emplacement au port, s'est également présentée lors des permanences sans laisser d'observation. Leurs objectif était de se faire présenter le projet, et de s'assurer de la conservation de leur emplacement pendant et à l'issue des travaux.

Par ailleurs, 2797 visiteurs ont consulté le dossier d'enquête sur le site web dont 26 % ont téléchargé un document. Le plan d'aménagement portuaire étant le document le plus téléchargé.

Ce nombre important de personnes ayant consulté le dossier d'enquête témoigne d'une part de l'efficience des mesures de publicité, d'autre part de l'intérêt que porte la population au projet de modernisation du port.

1- Synthèse des observation du public.

La population qui s'est exprimée au cours de cette enquête publique est globalement favorable aux travaux de réaménagement et de modernisation du plan d'eau et des pannes, notamment en raison de la vétusté des infrastructures et du besoin de mise aux normes des équipements (station d'avitaillement, réseaux électrique et hydrique).

Certains usagers souhaitent toutefois un renforcement de la sécurisation par la fermeture des pannes ou la multiplication de la télésurveillance, mais aussi l'augmentation du nombre de sanitaires et de poubelles de tri sélectif, enfin la création de dépose minute permettant l'avitaillement des bateaux serait accueilli favorablement.

Toutefois quelques plaisanciers sont préoccupés par la disparition des petits emplacements au profit d'unités de taille intermédiaire plus rentables. Cette modification du plan de mouillage est vu comme une volonté de mutation socio-économique qui ferait perdre le caractère de petite plaisance du port de Bandol.

Enquête publique E 25000005/83 : Demande d'autorisation environnementale pour les travaux de modernisation du port de Bandol.

¹ Société d'Economie Mixte Locale.

En revanche les travaux de reprise des quais, de création du pôle nautique et de dragage n'ont, en général, pas provoqué l'adhésion des requérants.

Pour ce qui concerne le pôle nautique, son financement par la vente de garanties d'usage a été critiqué, d'autant plus qu'il représente ¼ du coût total du projet pour une utilisation annuelle limités à la période estivale. De plus sa construction va nécessiter la suppression de places de stationnement déjà déficitaires sur la commune, et la hauteur de l'ouvrage va créer des nuisances visuelles avec la perte de la vue sur l'île de Bendor. Enfin, l'accroissement du risque de submersion marine induit par l'augmentation de l'urbanisation et de facto de l'enjeu semble avoir été sous évalué.

L'aménagement d'exutoires pluviaux a également fait l'objet de contestations, concernant notamment la répartition des responsabilités et donc le financement entre la SOGEBA, la ville et la communauté d'agglomération. La gestion des eaux pluviales étant normalement transférée à la CASSB², le financement de cette tranche de travaux par la vente de Garanties d'Usage a, en effet, été remis en cause.

Le report du vote du PLU de la commune, en raison d'une réserve portant sur la diffusion du schéma directeur de gestion des eaux pluviales, a également participé à l'incompréhension du public. Les plaisanciers sont, en effet, préoccupés par la prise en charge du pluvial par le projet de modernisation du port, alors que les documents traitant de ce sujet d'intérêt général ne sont pas disponibles.

S'agissant de l'opération de dragage, la méthode mécanique employée a été critiquée car générant d'avantage de MES³ par rapport à une solution hydraulique. Par ailleurs, sur le long terme, les volumes extraits ne semblent pas répondre au besoin de dépollution et de tirant d'eau des grosses unités. La problématique des nuisances olfactives générés lors de la phase de décantation des sédiments sur le stade a également été évoquée.

2 – Synthèse des questions et avis des PPA.

Par courrier du 25 mars 2024, l'ARS PACA a émis un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de modernisation du port de Bandol, sous réserve de l'interdiction de la baignade, sur la plage du centre-ville, pendant toute la période de travaux.

Cette demande a été reprise par courrier du 26/4/24 de la DDTM : « Il sera indispensable que la baignade soit interdite pendant la période de travaux ».

Ainsi, conformément à l'étude d'impact \$ 7.2.1 : qualité des eaux, «Afin de limiter le risque de contamination des eaux de baignade, les plus proches (plage centrale), les opérations de dragage seront interdites du 1^{er} juin au 30 septembre. »

→ Cette mesure de limitation du risque de contamination ne semble pas répondre formellement à la réserve de l'ARS et doit être précisée.

Enquête publique E 25000005/83 : Demande d'autorisation environnementale pour les travaux de modernisation du port de Bandol

² Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.

³ Matière en suspension.

3 - Questions du commissaire enquêteur.

3.1: Reprise des quais.

Dans le cadre des travaux de reprise des quais, le niveau d'arase sera porté à 1,5 m NGF pour répondre au PAC⁴ « submersion marine du Var ». Le dossier de plan présente cette rehausse avec une pente de 1% vers la ville, induisant une difficulté technique pour la gestion de l'interface quai / ville, et en particulier la prise en compte de l'évacuation des eaux pluviales supplémentaires générées par ruissellement.

Toutefois, j'ai noté lors de la visite de site et de la présentation du projet, que la pente de 1% serait finalement dirigée vers la mer.

En conséquence, je souhaite d'une part que vous me confirmiez quelles seront les dispositions constructives retenues dans le dossier PRO, et d'autre part que vous puissiez si besoin corriger les dossier avant la décision portant sur la demande d'autorisation environnementale.

3.2 : Aménagement portuaire et OAP front de mer,

L'OAP n°6 « Secteur front de mer » du projet de PLU de la commune de Bandol prévoit la création d'un pôle nautique à la place du parking du stade, pour développer les activités de loisirs et touristiques sur le port. Le projet de modernisation du port, objet du présent dossier de demande d'autorisation environnementale intègre également la création d'un bâtiment pôle nautique et parking sur l'actuel parking du stade Deferrari.

→ Ainsi, il est nécessaire de préciser quel opération (modernisation du port, ou OAP 6) doit supporter ce projet de pôle nautique et si nécessaire corriger les documents associés.

M.le Président de la SOGEBA. le 02/05/2025.

M. Branellec Philippe Commissaire enquêteur le 02/05/2025.

4 Porté A Connaissance

Enquête publique E 25000005/83 : Dermande d'autorisation environnementale pour les travaux de modernisation du port de Bandol.

Annexe 4 : Réponse au PV de synthèse des observations.



SEML SOGEBA 6 quai du port 83 150 BANDOL Capital : 712500€

(+33)4 94 29 42 64 accueil@portbandol.fr http://portbandol.fr RCS Toulon 333006138

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE POUR LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT ET DE MODERNISATION DU PORT DE BANDOL.

MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DU 02/05/2025

Auteurs du document :

- Philippe Rocheteau, président directeur général
- Jérôme Francoul, directeur technique
- · Jean-Vincent Ladislas, maître de port principal
- · Jacques Marchand, maître de port
- Xavier Gautier, directeur administratif et financier

Table des matières

éponses aux observations du public	3
Observation n° 1 : Renforcement de la sécurisation par la fermeture des pannes ou la multiplication de la télésurveillance	3
Sécurisation des pontons	3
Vidéoprotection	3
Observation n° 2 : Augmentation du nombre de sanitaires et de poubelles de tri sélectif	4
Sanitaires	4
Tri sélectif	5
Observation n° 3 : Création de dépose minute permettant l'avitaillement des bateaux	5
Observation n° 4 : Disparition des petits emplacements au profits d'unités de taille interme - Mutation socio-économique du port	édiaire 5
Situation chiffrée avant travaux	5
Situation chiffrée après travaux	7
Petite plaisance et taille des postes	8
Particularités de la petite plaisance	9
La très petite plaisance en chute libre en PACA	10
Plaisance locale	11
Remarques sur la concertation	12
Conclusion	12
Observation n° 5 : Pôle nautique	13
Observation n° 6 : Exutoires pluviaux	14
Observation n° 7 : Dragage	16
Méthode de dragage retenue	16
Dimensionnement et objectifs	17
Bassins d'égouttage	17
Gestion des eaux de bâchée et prévention des pollutions	18
Suivi environnemental et mesures de précaution	18
Conclusion	19
éponses aux avis des PPA	19
Avis n° 1 : ARS PACA	19
éponses aux questions du commissaire enquêteur	21
Question n° 1 : Reprise des quais	21
Illustration des aménagements projetés	22
Question n° 2 : Aménagement portuaire et QAP front de mer	24

Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse du 02/05/2025

Réponses aux observations du public

Observation n° 1 : Renforcement de la sécurisation par la fermeture des pannes ou la multiplication de la télésurveillance

Sécurisation des pontons

La demande de renforcement de la sécurisation des accès aux pannes et pontons du port est un sujet connu qui a déjà fait l'objet de discussions en conseil portuaire. Cette demande s'était également exprimée au travers d'une enquête de satisfaction conduite en 2023 par la SOGEBA auprès des usagers du port titulaires de contrats de longue durée.

Si la demande paraît légitime, elle pose de nombreuses questions sur l'aménagement et plus généralement sur l'intégration du port dans son environnement. En effet, le port de plaisance de Bandol est ancré dans le cœur de la ville et dispose d'interfaces fortes avec celle-ci (commerces, restaurants, animations, etc...).

Dans ce contexte, une fermeture complète des accès aux pannes et pontons n'est souhaitée ni par la commune ni par la SOGEBA, en ce qu'elle modifierait considérablement le rapport de la communauté des usagers du port, et plus généralement des Bandolais, au port de plaisance.

Par ailleurs, les dispositifs de sécurisation des pontons installés dans certains ports sont particulièrement massifs et imposants, et s'intègrent mal dans un environnement de centre ville.

Toutefois, pour répondre à la demande de limiter le libre accès des promeneurs, des portillons bas seront mis en place à l'entrée de chaque ponton flottant du périmètre projet. Ces portillons, non équipés de système de contrôle d'accès, permettront tout de même de marquer une délimitation physique entre les espaces "ouverts au public" et ceux "réservés aux plaisanciers". Une signalétique adaptée sera apposée sur chacun de ces portillons rappelant l'interdiction d'accès aux usagers non plaisanciers. Si ces dispositifs ne rendent pas hermétique physiquement le ponton (mais quel dispositif le permet réellement pour une personne mal intentionnée ?), il a été constaté dans les ports en ayant installé que cela permettait de réduire considérablement la fréquentation non autorisée.

Les accès du Q200 vers les pontons flottants y étant rattachés se feront via des passerelles portuaires qui, par nature, génèrent moins de circulation piétonne que ce que l'on peut constater sur les anciennes pannes en béton. Ces passerelles empêchent aussi la circulation des deux-roues.

Ces dispositifs seront également élargis à tous les autres pontons flottants du port.

Vidéoprotection

Le projet de modernisation du port prévoit bien une mise à niveau du réseau de vidéoprotection. Pour atteindre cet objectif, les travaux envisagés prévoient l'installation d'une fibre optique couvrant

l'ensemble du périmètre portuaire. Actuellement équipé de 8 caméras, le réseau de vidéoprotection passera ainsi à 41 caméras.

Ce réseau, dont la surveillance remonte directement à la Police Municipale de la Ville de Bandol, permettra de surveiller les accès de chaque ponton.



Plan d'implantation du réseau de vidéoprotection - Projet

Observation n° 2 : Augmentation du nombre de sanitaires et de poubelles de tri sélectif

Sanitaires

Le port est actuellement équipé de 3 blocs sanitaires répartis sur le périmètre portuaire avec un bloc au niveau de la capitainerie, un bloc au niveau de l'office du tourisme et un dernier bloc à l'extrémité du quai du stade, au niveau de la grande jetée.

Le futur pôle nautique inclura un certain nombre d'équipements et services à destination des plaisanciers et des usagers du port. En particulier, il inclura un bloc sanitaire complet (toilettes, douches), dimensionné pour répondre au mieux aux besoins des usagers du port et surtout, qui ne sera plus positionné à l'extrémité du quai du stade mais plus proche des nouvelles pannes Alpha et Bravo.

Son accès sera, dès lors, plus central et plus facile pour tous les plaisanciers de la partie ouest du port. Cela déchargera aussi le bloc situé à l'Office du Tourisme qui sera, pour l'essentiel, consacré aux usagers des pannes rattachées au Q200.

Tri sélectif

La SOGEBA prévoit évidemment de déployer des points de collecte de déchets aux entrées principales des pannes. Il en sera disposé également le long des quais de ceinture du port. Ces dispositifs viendront compléter ceux déjà présents, dont notamment ceux créés au niveau du Point Propre du port.

La construction en cours par le SITTOMAT d'une nouvelle usine de traitement à La Farlède (ouverture prévue en 2026), harmonisant le tri sélectif avec les consignes nationales, facilitera également sa mise en œuvre sur le port.

Observation n° 3 : Création de dépose minute permettant l'avitaillement des bateaux

Les quais de ceinture du port sont, par nature, des espaces où toute circulation automobile est interdite, en dehors de celle nécessaire aux servitudes et aux manifestations qui y sont organisées (marché, exposition, salon nautique, etc...).

A ce jour, la SOGEBA accorde, de manière dérogatoire, et sur simple demande, des autorisations d'accès au quai, de 6h à 9h du matin, tous les jours sauf le mardi (jour de marché hebdomadaire se tenant sur le quai du port), pour tous les plaisanciers désireux de pouvoir accéder en véhicule à proximité des pontons pour y transporter des objets lourds ou volumineux ou pour procéder à des avitaillements.

Compte tenu de la superficie du port, de l'éloignement important de certains pontons des points les plus proches accessibles en voiture, et d'une contrainte foncière très importante en cœur de ville, la création de dépose-minute est un sujet complexe.

Toutefois, deux sites ont été identifiés à cet effet : l'un du côté de la capitainerie, qui dispose de quelques places véhicules pouvant servir à cet effet, avec toutefois la contrainte pour le plaisancier d'amarrer son bateau de ce côté. L'autre site se situe proche de l'office de tourisme, mais est bien plus complexe, notamment pour gérer les stationnements non autorisés qui ne manqueraient pas d'arriver vu l'emplacement très prisé.

En complément de ces autorisations d'accès qui seront maintenues et de ces dépose-minute, la SOGEBA prévoit de déployer des parcs de chariots spécifiquement dédiés aux plaisanciers, qui seront mis à leur disposition en divers points du port et qui leur permettront de transporter des charges de leurs véhicules, stationnés sur les parcs de stationnement situés en périphérie du port, ou depuis les quais, jusqu'à leurs bateaux.

Observation n° 4 : Disparition des petits emplacements au profits d'unités de taille intermédiaire - Mutation socio-économique du port

Situation chiffrée avant travaux

Jusqu'à la fin des contrats d'amodiation (31 décembre 2021), 124 des 311 postes de 4-6 m du port (tableau 5 - répartition du nombre d'anneaux par taille - page 47 de l'étude d'impact) étaient situés sur les pontons à l'extrémité du port amodié. Ces postes étaient des postes de 6 x 2,25 m pouvant accueillir des bateaux d'une largeur maximale de 2,15 m.



Comme cela est indiqué dans l'étude d'impact (page 12), 60 de ces postes, ceux situés côté sud, étaient rendus quasiment inexploitables, car trop exposés à la houle d'entrée de port, et surtout trop étroits pour accueillir les bateaux disponibles alors sur le marché, y compris d'occasion, dans ce type de longueur.

60 autres postes étaient situés sur la panne touristique flottante, eux aussi rendus inexploitables en dehors de la période estivale puisque trop exposés aux aléas météorologiques. A noter que ces postes n'étaient d'ailleurs pas, pour cette raison, des postes en contrats annuels mais en contrats mensuels ou journaliers.

Ainsi, 120 postes d'amarrage sur les 311 postes recensés dans l'état initial du port étaient inoccupés une bonne partie de l'année du fait d'une implantation historiquement inappropriée dans le plan de mouillage. Ils n'étaient que très peu affectés à des contrats de longue durée puisque la jouissance ne pouvait pas en être garantie toute l'année aux éventuels bénéficiaires. 64 autres postes ne permettaient d'accueillir que très peu de bateaux du fait de leur étroitesse.

Une des motivations principales qui a guidé à l'élaboration du projet de réaménagement et de modernisation du port de Bandol a précisément été de remédier à cette organisation inappropriée et incohérente du plan de mouillage.

Matériellement, le nouveau plan de mouillage prévoit la construction de 2 pannes flottantes spécifiques (Alpha et Bravo) dans une des zones les plus abritées (pas de houle, peu de vent) du port pour y positionner les postes d'amarrage de 6 et 7 mètres.

Ainsi, la SOGEBA montre au contraire une volonté de maintenir une capacité d'accueil des unités de petites dimensions, en leur destinant un espace plus approprié que celui qui ne l'était auparavant. Ces nouvelles pannes seront, par ailleurs, plus facilement accessibles puisqu'elles sont en accès direct depuis les quais de ceinture et à proximité des parcs de stationnement et de la future voie douce, là où ces postes d'amarrage étaient quasiment tous situés dans des zones extrêmement éloignées et nécessitaient de longs cheminements à pied pour des plaisanciers dont la moyenne d'âge ne fait que croître.

Corrigé des 120 places "inexploitables", mais répertoriées dans la catégorie 4-6 m, la répartition du plan de mouillage existant à fin 2021 est le suivant :

	Répartition plan de mouillage 2021 (retraité des postes non-exploitables)							
4-6	191	13,3%						
6-8	455	31,6%						
8-10	418	29.0%						
10-12	211	14,7%						
12-16	131	9,1%						
16-20	21	1,5%						
20-31	8	0,6%						
31-44	5	0,3%						
Total	1440	100,0%						

Situation chiffrée après travaux

Le plan de mouillage à l'issue de la réalisation du projet sera le suivant :

Repartition	plan de mouillage pro	ojet
4-6	145	10,7
6-8	396	29,2
8-10	356	26,3
10-12	176	13,0
12-16	231	17,0
16-20	36	2.7
20-31	9	0,7
31-44	6	0,4
Total	1355	100.0

On note clairement que :

- le nombre et la proportion de postes de 4-6 m est légèrement affecté à l'issue du projet. En revanche, en termes qualitatifs, l'ensemble des postes qui seront à la disposition des usagers dans ces catégories là, après la réalisation du projet, seront tous situés dans des zones abritées du port
- le nombre de "très grands postes" demeure sensiblement au même niveau. La catégorie qui gagne le plus de postes dans cette tranche concerne les postes au-delà de 16 m jusqu'à 20 m. Les postes au-delà de 17 m correspondent à 3,8% des postes d'amarrage, étant entendu qu'une partie de ces postes, répertoriés sur le plan de mouillage, n'ont pas vocation à accueillir d'unités en longue durée (postes d'avitaillement, postes le long du Q200). Il n'est donc pas question de transformer le port de Bandol en port destiné à la grande plaisance au détriment des petites unités
- Le rééquilibrage se fait en faveur des catégories 12-16 m et 16-20 m correspondant à l'évolution de la demande du marché.

D'une manière plus générale, comme la SOGEBA et la Commune de Bandol s'y sont toujours engagées, depuis la genèse du projet, tant auprès des différents acteurs du port (associations de plaisanciers, etc...) que des autorités (DDTM, etc...), aucun plaisancier titulaire d'un contrat de longue durée n'a vu, ni ne verra son contrat remis en cause par la réalisation du projet de modernisation du port.

Petite plaisance et taille des postes

Le caractère de petite plaisance du port de Bandol n'est nullement remis en question par le projet de modernisation conduit par la SOGEBA.

L'intégration des nouveaux très grands postes d'amarrage n'est pas de nature à remettre en cause le caractère de petite plaisance du port. Le port de Bandol a toujours accueilli des unités de grande plaisance (entre 24 et 45 m). La surface qui leur est consacrée sur le quai d'honneur, devant l'office du tourisme, représente 975 m² et passera à 1161 m² dans le futur plan de mouillage, soit une superficie marginale à l'échelle du port. D'autant que l'évolution de cette surface est à mettre au crédit de l'optimisation de l'utilisation du plan d'eau et non de la suppression de postes dans d'autres catégories.

Les postes de grandes dimensions figurant en longside sur le quai Q200 ne sont pas destinés à être occupés par des contrats de longue durée mais servent à figurer ce que l'ingéniosité du nouvel aménagement de cette zone permet d'accueillir, notamment en escale. Cette zone crée, le long de ce nouveau quai à construire, une ressource supplémentaire au port de Bandol pour accueillir aussi bien de grosses unités en passage mais surtout, des manifestations nautiques (catamarans, bateaux à couple lors de régate, accueil de manifestation de petits bateaux types pointus lors de rassemblements, salon nautique, etc...). Celui positionné sur la station d'avitaillement ne fait que matérialiser son dimensionnement mais n'accueillera évidemment pas d'unité en longue durée.

La diminution du nombre de postes d'amarrage est donc, pour l'essentiel, due à l'élargissement des postes d'amarrage et à leur uniformisation sur l'ensemble du bassin, qui, mécaniquement, réduit le nombre de postes possiblement exploitable dans le bassin.

La SOGEBA n'a clairement pas pour projet d'exclure du port les unités de petite dimension. Il convient d'ailleurs de faire très attention à ne pas confondre la dimension des postes d'amarrage et la dimension des bateaux. Les nouveaux postes d'amarrage calibrés en "7,00 x 2,65m" peuvent, par exemple, accueillir des bateaux à partir de 5,20 m de longueur, comme cela figure sur le formulaire d'inscription sur la liste d'attente du port. Les postes de "8,00 x 3,00 m" peuvent, eux, accueillir des bateaux à partir de 6,25 m de longueur.

Type de	Dimensions du	Dimensions du na	Port public	Garantie		
poste	poste	Minimales	Maximales	Port public	d'usage	
Manocoque	7,00 x 2,65	5,20 x 2,30	7,00 x 2,55	D		
Monocoque	8,00 x 3,00	6,25 × 2,48	8,00 x 2,85	D	0	
Monocoque	9,00 x 3,25	7,35 x 2,50	9,00 x 3,05	D		
Monocoque	10,00 x 3,65	6,30 x 2,85	10,00 x 3,35			
Monocoque	11,00 x 4,00	9,50 x 3,00	11,00 x 3,70			
Monocoque	12,00 x 4,30	11,10 × 3,51	12,00 x 3,92	D		
Monocoque	13,00 x 4,50	11,00 x 3,65	13,00 x 4,20	п	0	
Monocoque	14,00 x 4,60	13,00 x 3,70	14,00 x 4,20	п		
Manocoque	15,00 x 5,00	13,00 x 3,90	15,00 x 4,55			
Manacoque	16,00 x 5,20	14,60 x 4,15	16,00 x 4,80	п		
Monocoque	17,00 x 5,40	15,50 x 4,40	17,00 x 4,99	D		
Monocoque	18,00 x 5,80	16,50 x 4,60	18,00 x 5,25	0		
Monocoque	19,00 x 5,90	17,50 x 4,85	19,00 x 5,45	D		
Manocoque	20,00 x 6,00	16,00 x 4,45	20,00 x 5,60	П		
Monocoque	Plus de 20 m	Longueur HT	Largeur HT	0		
Multicoque	12,00 x 7,20	11,00 x 5,00	12,00 x 6,75	D		
Multicoque	13,00 x 5,00	10,50 x 3,99	13,00 x 4,50	D	0	
Multicoque	15,00 x 8,50	13,50 x 7,00	15,00 x 8,05	D		
	Hors catégorie	Longueur HT	Largeur HT	п		

Formulaire d'inscription sur les listes d'attente du port - 2025

Une comparaison des seules dimensions des postes d'amarrage ne permet donc pas de tirer les conclusions hâtives qui sont faites par la plupart des contributeurs. Et ce d'autant plus qu'il existe une dissonance forte entre les dimensions administratives des bateaux et leurs dimensions hors-tout réelles qui sont celles qui intéressent les gestionnaires de port puisque ce sont les seules dimensions qui permettent de donner une réalité à l'espace vraiment nécessaire pour accueillir un bateau. Les dimensions administratives sous-estiment fréquemment et assez largement les dimensions réelles des bateaux.

Particularités de la petite plaisance

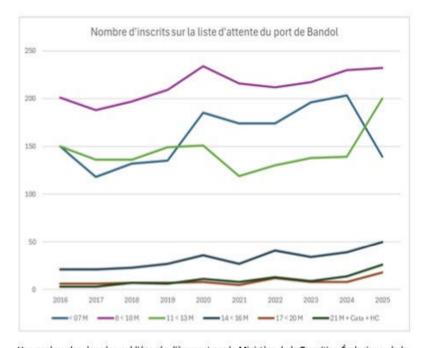
Ceci est d'ailleurs l'occasion de pointer une réalité de la "très petite" plaisance, à laquelle les gestionnaires de port, et les autorités portuaires plus généralement, doivent faire face. Le port de Bandol, est comme beaucoup d'autres, confronté à la problématique des bateaux dits "ventouses", qui sont des bateaux dont les propriétaires ont cessé toute activité, tout entretien et se contentent de "geler" une autorisation d'occupation du domaine portuaire.

Sur la dernière campagne de contrôle portant sur cette problématique (2024), la SOGEBA a identifié en particulier 52 bateaux entrant dans cette catégorie. 54% des bateaux identifiés étaient des bateaux de moins de 7 m parmi lesquels 12 bateaux ont finalement été retirés par leurs propriétaires, dont une grande majorité en déconstruction vu leur état manifeste d'abandon.

Par ailleurs, la SOGEBA observe, depuis 2018, une application stricte de la règle de non transmission des autorisations d'occupation du domaine public portuaire, notamment lors du décès du titulaire. Cette pratique provoque un phénomène de restitution, soit volontaire de la part de plaisanciers considérant qu'ils ne sont plus en mesure d'assumer une pratique de la plaisance (âge, santé, etc..), soit au moment de leur décès. Sur 155 autorisations d'occupation du domaine public portuaire non renouvelées entre 2018 et 2025, principalement pour les motifs cités précédemment, près de la moitié ont concerné des bateaux de moins de 7 m et même plus de 30% pour ce qui concerne les seuls bateaux de moins de 6 mètres.

La très petite plaisance en chute libre en PACA

L'observation de l'évolution des inscrits sur la liste d'attente du port de Bandol indique clairement que les catégories 8<10 M et 11<13 M connaissent une dynamique forte. La catégorie de 8<10 M est la catégorie historiquement la plus demandée, avec près de 35 % de demandes de plus que la catégorie de <7 M, en moyenne sur les 10 dernières années.



Une analyse des données publiées régulièrement par le Ministère de la Transition Écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche (https://mer.gouv.fr/) permet d'observer une évolution assez similaire dans la mutation de la flotte de bateaux de plaisance dans la région PACA.

Si la flotte globale est encore majoritairement et principalement composée de petites unités à moteur, on note un infléchissement dans les immatriculations de nouvelles unités en PACA au cours des 10 dernières années.

Evolution du nombre d'unités immatriculées par an en PACA entre 2014 et 2024

Voitiers	<7m	8<10m	10 à12m	12 à 15m	15 à 18m	18 à24m	>=24m	Total
31/08/2015	85	72	96	98	17	4	0	529
31/08/2016	123	62	99	66	22	- 4	0	581
31/08/2017	108	75	105	93	21	4	0	590
31/08/2018	63	60	87	130	30	8	0	501
31/08/2019	88	75	111	114	21	2	0	574
31/08/2020	62	52	95	136	17	8	- 0	484
31/08/2021	93	56	104	90	18	2	0	512
31/08/2022	72	52	102	95	27	2	0	474
31/08/2023	138	78	100	139	30	5	0	706
31/08/2024	90	71	100	105	25	5	0	557
Evolution 2015/2024	5,9%	-1,4%	4,2%	7,1%	47,1%	25,0%	#DIV/0!	5,3%
Moteurs	<7m	8<10m	10 à12m	12 à 15m	15 à 18m	18 à24m	>=24m	Total
31/08/2015	1788	348	94	57.	29	10	0	4 462
31/08/2016	1.892	313	84	68	20	-14	0	4 596
31/08/2017	1938	412	114	75	31	14	0	4934
31/08/2018	1808	397	92	109	26	13	0	4650
31/08/2019	1907	429	124	122	36	- 11	2	4 96
31/08/2020	1544	349	92	82	10	14	1	3985
31/08/2021	1887	401	117	99	21	- 8	0	4821
31/08/2022	1 606	411	98	74	26	11	.0.	424
31/08/2023	1.045	443	113	86	11	10	0	4 396
31/08/2024	1303	348	105	85	16	12	0	3 52
Evolution 2015/2024	-27,1%	0,0%	11,7%	49,1%	-44,8%	20,0%	#DIV/01	-21,1
Total	<7m	8<10m	10 à12m	12 à 15 m	15 à 18m	18 h24m	>+24m	Tota
31/08/2015	1.873	420	190	155	46	14	0	4.99
31/08/2016	2015	375	183	134	42	18	0	5 15
31/08/2017	2.046	487	220	168	52	18	. 0	5 5 2
31/08/2018	1.871	457	179	239	56	21	0	5 151
31/08/2019	1995	504	235	236	57	13	2	8.541
31/08/2020	1606	401	187	218	27	22	1	4.460
31/08/2021	1980	457	221	189	39	10	0	5.33
31/08/2022	1678	463	200	189	53	13	0	475
31/08/2023	1783	521	213	225	41	15	0	5 100
31/08/2024	1393	419	205	190	41	17	.0	4077

Source: https://www.mer.gouv.fn/le-secteur-de-la-plaisance-et-des-loisirs-nautiques

Entre 2014 et 2024, le recul des immatriculations de nouvelles unités dans les catégories <7m est conséquent avec un quart de nouvelles immatriculations en moins. A contrario, le dynamisme des catégories intermédiaires est très net et illustre le changement dans les attentes des plaisanciers. Une évolution que l'on retrouve parfaitement dans la composition de la liste d'attente à Bandol.

Logiquement, la demande en postes d'amarrage, la nécessité pour le gestionnaire de port d'adapter les infrastructures à ces mutations et de penser le plan d'eau à un horizon 30 ans, impactent le projet conduit par la SOGEBA.

Plaisance locale

33,8% des bateaux, toutes dimensions confondues, appartiennent à des plaisanciers résidents bandolais ou se déclarant comme tels. Cette proportion grimpe à près de 40% pour les bateaux de moins de 7 mètres. En 2020, les résidents bandolais ne représentaient que 28,4% des plaisanciers de longue durée. Cette population représente encore 26,5% de titulaires de contrat pour les bateaux compris entre 9 et 16 m. La population locale est donc significativement représentée parmi les usagers du port, et ce dans toutes les catégories et pas seulement les plus petites.

La SOGEBA et la commune de Bandol ont réaffirmé récemment leur attachement au patrimoine maritime local, au travers de deux nouvelles conventions de soutien, conclues avec l'association Pointus-Légendes et Traditions (30 bateaux), d'une part, et la Prud'homie des pêcheurs de Bandol (35 bateaux), d'autre part. Ces conventions ancrent dans la durée, et de manière forte, l'engagement du port pour la conservation du patrimoine maritime. Un contingent de postes d'amarrage est "sacralisé" pour chacune des deux catégories. Des dispositions tarifaires avantageuses sont prises pour tenir compte des spécificités et des contraintes inhérentes aux bateaux patrimoniaux.

Remarques sur la concertation

S'agissant de l'argument de la mauvaise prise en considération des habitants de la commune et plus généralement des acteurs et usagers du port, l'assertion selon laquelle les représentants des plaisanciers et des professionnels siégeant au conseil portuaire auraient été désignés par la SOGEBA est fausse.

Les représentants des plaisanciers siégeant au conseil portuaire sont les représentants des navigateurs qui ont été, conformément aux dispositions des articles R.5314-17 et suivants du code des transports, élus par le comité local des usagers permanents du port (CLUPP). La dernière élection s'est déroulée au printemps 2022.

A l'issue du scrutin, trois représentants titulaires et trois suppléants ont été élus. Ni la SOGEBA, ni la commune de Bandol ne sont donc intervenues dans leur "désignation". Ces représentants sont tous membres de diverses associations de plaisanciers actives sur le port de Bandol, dont l'association qui a produit la contribution n° @12.

Les représentants de professionnels ont, eux, été désignés par le Maire de Bandol et représentent l'ensemble des activités économiques présentes dans le port (concessionnaires, loueurs, organisateurs d'excursion, maintenance navale, etc....). Ces professionnels ont, eux-mêmes, constitué une communauté dans laquelle ils échangent largement et librement sur tous les sujets touchant à la vie du port et au projet de réaménagement, afin que les représentants puissent faire remonter efficacement les informations au niveau des instances portuaires.

Le projet de modernisation du port a largement, et à de nombreuses reprises, été abordé et présenté en détail lors des conseils portuaires. La problématique du recalibrage nécessaire des dimensions de postes d'amarrage y a été naturellement abordée ainsi que celle du rééquilibrage plus global du plan de mouillage du port. La concertation et la pédagogie a donc largement été menée et toutes les inquiétudes ont été, à la fois entendues et traitées par la SOGEBA.

Conclusion

Le port de Bandol, neuvième port de plaisance de France, se modernise en rééquilibrant son plan de mouillage. Les petites embarcations, emblématiques du port et de la plaisance méditerranéenne, y conserveront une place significative et privilégiée. Pour autant, les travaux d'envergure envisagés permettent de faire une place plus importante aux unités de dimensions intermédiaires, très recherchées par les plaisanciers. Le port de plaisance de Bandol, trois fois plus gros que la moyenne des ports varois (57 ports dans le Var pour un total de 30228 anneaux selon les données disponibles sur le site du Ministère, soit 530 postes en moyenne par port), parvient, grâce à l'ingéniosité de son nouvel aménagement, à concilier l'ensemble des pratiques et des usages au profit des plaisanciers actuels et futurs.

Observation n° 5 : Pôle nautique

La construction du pôle nautique est une partie du projet de modernisation du port de Bandol qui rencontre un fort soutien chez les professionnels œuvrant dans le périmètre du port. En effet, si les activités ciblées existent déjà, le bâtiment du pôle nautique regroupera, au sein d'un même lieu sur le port, les services portuaires liés à la pratique de la plaisance et des sports et activités nautiques.

Il vise à conforter la dynamique économique des entreprises du territoire en apportant à ces usagers une expérience qualitative dans leurs pratiques du nautisme et de la plaisance sur le port de Bandol. L'équipement agencera différentes typologies de surfaces commerciales et de services pour répondre aux attentes des acteurs de la plaisance (vendeurs et loueurs de bateaux) et plus généralement du nautisme (formation Permis Bateaux, salle de réunion, club de plongée) déjà présents sur le port de Bandol ou dans son arrière immédiat. Avec les postes d'amarrage attenants (panne B), cet ouvrage permettra d'avoir une offre de services intégrée à destination des usagers du port.

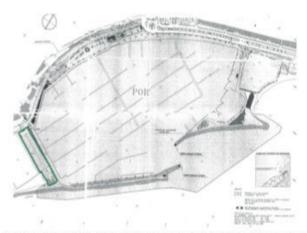
Le bâtiment permettra également d'améliorer l'offre en service (douches et sanitaires) pour les plaisanciers. Celui existant dans cette partie du port s'avère inadapté dans son accessibilité et son confort d'usage. Ces dysfonctionnements seront évidemment corrigés et l'implantation de ces services sera recentrée au plus près des plaisanciers. Il accueillera également des locaux d'exploitation du port.

Enfin, l'équipement restituera en grande partie la capacité actuelle en stationnement du site et des alentours proches sous la forme d'un parking en ouvrage. La capacité du parking à 260 places minimum restituera intégralement la capacité de l'actuel parking du stade (135 places) mais également une grande partie de la capacité du parking en terre battue situé hors du périmètre portuaire.

Il est d'ailleurs erroné de considérer qu'un tel endroit ne fonctionnerait que de manière épisodique, uniquement pendant la période estivale. Le parc de stationnement sera évidemment utilisé de manière régulière, tout au long de l'année, par les professionnels y exerçant leur activité, leurs clients, mais également, de manière plus générale par tous les usagers du port, quels qu'ils soient, plaisanciers, clients à la journée, promeneurs, etc... De manière plus générale, les professionnels du port ont une activité qui, bien que très fortement saisonnière, se développe tout au long de l'année. Le salon nautique de Bandol se tient d'ailleurs en général en octobre, soit bien loin de la saison estivale, marquant ainsi le dynamisme de l'activité professionnelle du port au-delà des seuls mois de iuillet et d'août!

Ce pôle nautique constitue une nouvelle infrastructure dont bénéficieront l'ensemble des usagers du port. Il entre, d'ailleurs, parfaitement dans le cadre de ce que prévoit le code des transports (art R.5314-34 : "Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements").

Son implantation géographique est prévue sur une parcelle du domaine public communal (et non du domaine public maritime) que l'état a transféré à la commune de Bandol en 2009. Il s'agit donc bien du domaine public portuaire et cela rappelle que ce parc de stationnement est historiquement associé à l'économie portuaire.



Annexe à l'arrêté préfectoral du 12/08/2009 approuvant le transfert de propriété du port de Bandol à la Commune de Bandol

S'agissant des questionnements légitimes sur son intégration paysagère, le concepteur sera chargé d'intégrer l'équipement dans son environnement portuaire et dans son contexte local dont toute la partie sud (emprise du stade de football) subira à moyen terme une évolution significative avec son ouverture au public dans le cadre d'un espace récréatif et sportif en bord de mer. Ainsi, le futur Pôle Nautique ne doit pas être appréhendé comme un équipement isolé dans un cadre figé mais plutôt comme une entité renforçant l'image dynamique du territoire portuaire, urbain et balnéaire bandolais.

A l'appui du travail mené dans le cadre de la programmation technique et architecturale du projet de Pôle Nautique, la SOGEBA s'est engagée dans la mise en œuvre d'un concours architectural pour retenir le futur maître d'œuvre du projet. Les équipes d'architectes, de paysagistes et d'ingénieurs viendront exprimer leur vision du futur Pôle Nautique. La réponse paysagère et d'intégration du programme architectural dans le paysage bandolais constitue un des trois critères fondamentaux de l'analyse des projets. Le choix qui sera fait le sera donc en toute intelligence par rapport au contexte paysager du territoire. Le critère portant sur la qualité architecturale, paysagère et d'insertion ville – port du projet est d'ailleurs le critère le plus fortement valorisé dans la grille d'évaluation des différents candidats appelés à concourir.

Enfin s'agissant du risque submersion, celui-ci a bien été pris en compte à sa juste mesure. Le site sur lequel est prévu d'être construit le pôle nautique est classé, comme tout le périmètre portuaire, en zone soumise à un aléa faible avec une hauteur d'eau inférieure à 0,5 m, selon les prescriptions préfectorales du porter à connaissance de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois. Conformément aux prescriptions de ce porter à connaissance, le premier plancher aménageable du bâtiment, mais également le premier niveau du parc de stationnement, seront rehaussés à une cote égale ou supérieure à 2,00 m NGF limitant ainsi considérablement le risque par rapport à la situation actuelle d'un site déjà largement fréquenté par le public à une cote de seulement 1,50 m NGF.

Observation n° 6: Exutoires pluviaux

Dans le cadre du projet de réaménagement du port de Bandol, un premier scénario prévoyait la réalisation d'une pente de 1 % orientée vers la ville, permettant de collecter les eaux pluviales pour

les acheminer vers des cuves de décantation enterrées, avant leur rejet en mer. Cette solution impliquait la mise en œuvre de plusieurs ouvrages lourds (cuves intégrées aux quais), entraînant une complexité technique importante et un coût de réalisation élevé.

En complément de ces contraintes, les retours d'expérience d'un port voisin, ayant mis en œuvre un dispositif similaire, ont mis en évidence une inefficacité structurelle du système. En effet, le niveau de la mer est très proche du niveau de rejet des cuves, ce qui fait que celles-ci sont quasiment en permanence remplies d'eau de mer. Cette situation empêche la décantation efficace des macro déchets: les objets flottants, au lieu d'être piégés, restent en suspension dans les cuves, ce qui compromet leur évacuation et rend le dispositif peu fonctionnel, en plus d'être difficilement optimisable.

Ces retours ont contribué à reconsidérer l'ensemble du dispositif. Parallèlement, une étude altimétrique a été réalisée par l'urbaniste-paysagiste chargé du projet global du front de mer et du port. Cette étude a validé un scénario de surélévation des quais à +1,50 m NGF, conformément aux prescriptions du Plan d'Actions de Prévention des Submersions Marines (PAC), avec une pente de 1% orientée vers le plan d'eau portuaire.

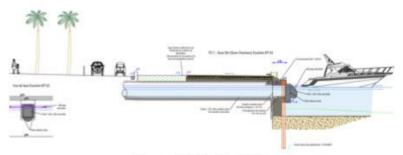
Ce scénario permet une gestion gravitaire naturelle des eaux pluviales, sans créer de zones de rétention sur les quais, et sans dépendre d'ouvrages enterrés complexes. Afin d'assurer une gestion efficace, durable et respectueuse du milieu marin, les aménagements suivants seront mis en œuvre :

- Installation de filets de rétention de macrodéchets sur les principaux exutoires, pour intercepter les déchets solides et flottants avant leur arrivée dans le bassin portuaire. Ces filets seront régulièrement entretenus.
- Pose de clapets anti-retour sur ces exutoires, afin de prévenir toute remontée d'eau de mer vers les réseaux d'eaux pluviales urbains lors d'épisodes de submersion ou de forte marée.
 Cela permet de protéger efficacement les zones basses de la ville.
- L'aménagement de caniveaux perpendiculaires aux quais, notamment sur le quai "rouge", permet d'évacuer efficacement les eaux pluviales malgré le fort dénivelé entre la ville et le quai. Les études de ruissellement menées par la maîtrise d'œuvre ont montré que ces caniveaux sont essentiels pour éviter les accumulations d'eau et les débordements. Ils dirigent les eaux vers les exutoires équipés de filets et de clapets anti-retour, assurant une gestion simple, fiable et conforme aux exigences environnementales.

Cette nouvelle configuration, issue à la fois d'une analyse technique approfondie et d'un retour d'expérience de terrain, garantit une gestion hydraulique plus fiable, conforme aux exigences réglementaires, tout en s'intégrant dans une stratégie globale de réaménagement durable du front de mer.



Exemple de filets mis en place aux exutoires



Coupe type d'installation filet anti déchet

Enfin, s'agissant de la répartition des compétences entre les différents acteurs, le dossier de demande d'autorisation environnementale présente le sujet du traitement des exutoires pluviaux sous son angle technique. L'Etat demande en effet un dossier global, le fait que le projet puisse concerner plusieurs maîtrises d'ouvrages étant indifférent.

Il n'est pas question dans le dossier de répartition financière des coûts et des charges. Celle-ci est évidemment prise en compte et de nombreux contacts ont déjà eu lieu entre la SOGEBA, la commune de Bandol et la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.

Observation n° 7: Dragage

Méthode de dragage retenue

Le dragage sera réalisé par pelle mécanique montée sur ponton, avec positionnement DGPS pour une intervention ciblée et précise. Ce choix a été retenu après analyse des contraintes techniques, environnementales et logistiques spécifiques au port de Bandol.

Bien qu'une solution hydraulique génère généralement moins de matières en suspension (MES), elle implique un traitement immédiat de volumes beaucoup plus importants de matériaux liquides, ce qui aurait nécessité des infrastructures de décantation ou de traitement indisponibles localement et des coûts bien supérieurs. La solution mécanique, associée à une stratégie de gestion des MES renforcée (barrage anti-MES autour de l'atelier flottant, contrôle en continu), a donc été préférée, car plus adaptée au contexte portuaire restreint et au calendrier du chantier.

Dimensionnement et objectifs

Le volume de dragage a été défini à partir d'une analyse bathymétrique complète croisée avec les caractéristiques des différentes unités accueillies dans le port, y compris les navires de plus grand gabarit. Cette étude a permis d'identifier précisément les zones à faible profondeur et d'ajuster les profondeurs cibles afin de garantir un tirant d'eau suffisant sur l'ensemble des postes d'amarrage, pour tous les usages du port : plaisance, navettes et unités en escale.

Le dragage vise ainsi à rétablir des conditions nautiques sécurisées et conformes aux besoins actuels et futurs du port. Il s'agit bien d'une opération d'adaptation des tirants d'eau sur le périmètre du projet aux unités qui doivent pouvoir y être accueillies, et non d'un dragage d'entretien. Ce dimensionnement a, évidemment, été optimisé pour combiner efficacité, sécurité de navigation et faisabilité logistique.

Bassins d'égouttage

Les sédiments extraits seront transférés par chalands au quai du stade, puis acheminés vers deux bassins d'égouttage installés temporairement sur la moitié sud du stade Deferrari, dans une zone déjà artificialisée. Ces bassins, d'une capacité totale de 750 m³, seront équipés d'une géomembrane PEHD soudée, garantissant une parfaite étanchéité, et leur implantation a été pensée pour limiter l'impact visuel et sonore (phases courtes, clôtures, protections).

Concernant les nuisances olfactives évoquées, les retours d'expérience d'opérations similaires montrent qu'elles restent limitées dans le temps et circonscrites à la phase initiale d'égouttage. De plus, des mesures de retournement et d'andainage régulier des sédiments seront mises en œuvre pour accélérer leur déshydratation et limiter les dégagements d'odeurs. En cas de conditions météorologiques défavorables, des solutions ponctuelles de bâchage pourront être mises en œuvre.



Schéma de principe de la déshydratation en bassin d'égouttage

Gestion des eaux de bâchée et prévention des pollutions

Les eaux issues de l'égouttage seront dirigées vers un bassin tampon, filtrées par bottes de paille, puis analysées avant tout rejet éventuel. Ces mesures garantissent un haut niveau de sécurité environnementale. Aucun rejet ne sera effectué sans conformité aux seuils de qualité définis, en particulier concernant les MES et les polluants chimiques.

Suivi environnemental et mesures de précaution

Une série de mesures strictes de suivi et de prévention sera mise en œuvre tout au long des travaux :

- Suivi de la turbidité trois fois par jour, sur trois points de mesure et à trois profondeurs;
- Suivi écologique des herbiers de posidonie : état initial, suivi intermédiaire saisonnier, évaluation finale post-chantier, puis suivi à trois ans ;
- Suivi des nurseries artificielles (type Biohut) à trois moments clés (juin, septembre, novembre);
- Suivi bactériologique quotidien;
- Plan d'Assurance Environnementale établi par l'entreprise de travaux, avec procédures internes et engagements clairs;
- · Registre de chantier journalier avec photos pour assurer une traçabilité complète



Schéma de principe synthétisant les mesures de suivi du milieu marin

Conclusion

Le choix de la méthode mécanique, la mise en place de bassins temporaires de décantation, ainsi que le dispositif renforcé de surveillance environnementale traduisent une volonté affirmée de concilier efficacité technique, maîtrise des nuisances, et respect des exigences réglementaires et écologiques. Les ajustements apportés depuis le dépôt initial du dossier témoignent d'une démarche d'adaptation continue du projet à ses enjeux réels, en concertation avec les parties prenantes.

Réponses aux avis des PPA

Avis nº 1: ARS PACA

Par courrier du 25 mars 2024, l'ARS PACA a émis un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale pour les travaux de modernisation du port de Bandol, sous réserve d'une interdiction de la baignade, sur la plage du centre-ville, pendant toute la période de travaux ainsi libellé:

OBJET: BANDOL- Projet de réaménagement et de modernisation du port de plaisance de Bandol - Autorisation environnementale (n°GUN: A 605)

ViRéf: Votre transmission du 15 mars 2024

Dans le cadre du projet de traviaux mentionnés en objet, vous avez bien voulu demander mon avis sur la demande déposée par SEML SOGEBA – gestionnaire du port de Bandol.

Les travaux sont prévus sur une période longue de 2024 à 2027, et conformément à l'arrêté municipal, às seront arrêtés en juillet et en août, mais un grand nombre de baigneurs sont présents du 1^{er} juin au 30 septembre sur la plage du centre-ville, contigüe au port.

Un dispositif anti-MES sera placé devant l'atelier de dragage et un double rideau de bulle sera positionné à l'entrée du port pendant les opérations, néanmoins, des mouvernents important de matériaux allant être générés, il sera indispensable que la baignade soit interdite, pendant la période de travaux.

Sous réserve de l'interdiction de la baignade, sur la plage du centre-ville, pendant toute la période de travatux, Jémets un avis favorable à ce dossier.

Pour le directeur général de l'agence régionale de entire PACA par délégation.

> L'ingénieur du Génte Sanitaire C. DE DONATO

Il existait toutefois une difficulté d'interprétation quant à la mesure d'interdiction de la baignade sur la plage du centre ville pendant les travaux. En effet, étant entendu que l'ARS PACA visait précisément les matières en suspensions (MES) et la présence du double rideau à bulle positionné en entrée de port pour contenir les mouvements de matériaux pouvant être générés par l'atelier de dragage, la SOGEBA avait indiqué que les opérations de dragage seraient interdites du 1er juin au 30 septembre pour limiter le risque de contamination des eaux de baignade.

L'ARS PACA a été sollicitée par mail le 5 mai 2025 dans le but de lui faire préciser si la mesure d'interdiction de baignade qu'elle évoquait dans son avis concernait bien uniquement les opérations de dragage ou l'ensemble des opérations de travaux du projet.



En réponse à cette demande de précision, l'ARS PACA a transmis par mail, le 5 mai 2025, la réponse ci-dessous confirmant que "la fermeture devra être effective pendant le dragage, et à l'appréciation du Maire pendant les autres phases du chantier en particulier du 1er au 30 juin et du 1er au 30 septembre", levant ainsi toute équivoque.

"Les travaux de modernisation du port de plaisance de Bandol, dont vous êtes gestionnaire vont engendrer des mouvements significatifs sur le plan d'eau. Aussi, je vous invite à vous coordonner avec Monsieur le Maire de Bandol qui est le responsable de l'eau de baignade, en ce qui concerne la nécessité de fermeture de la plage du centre-ville.

N'ayant pas la visibilité sur le type de travaux et leur calendrier exact, la fermeture devra être effective pendant le dragage, et à l'appréciation du Maire pendant les autres phases du chantier en particulier du 1^{er} au 30 juin et du 1^{er} au 30 septembre (les travaux étant à l'arrêt en juillet et en août) en raison du grand nombre de baigneurs."

Réponses aux questions du commissaire enquêteur

Question nº 1: Reprise des quais

Les quais font l'objet d'une reprise structurelle, rendue nécessaire par leur vieillissement. Lors du dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE), le projet était en phase Avant-Projet (AVP). À ce stade, une première hypothèse prévoyait une pente des quais de 1% orientée vers la ville. Cette option, bien que techniquement envisageable, soulevait des interrogations légitimes sur la gestion des eaux pluviales, notamment en ce qui concerne le ruissellement et le risque de surcharge du réseau urbain.

Depuis, un travail approfondi a été mené par un urbaniste-paysagiste missionné conjointement par la Ville de Bandol et la SOGEBA. Cette expertise a permis de reprendre finement l'étude altimétrique de l'ensemble du périmètre portuaire et de ses abords immédiats. Il en ressort que la pente des quais peut être orientée vers le plan d'eau (vers la mer), avec une inclinaison de 1%, sans compromettre ni l'accessibilité, ni les fonctionnalités du site, ni les interfaces avec l'espace urbain.

Cette solution a été retenue dans le dossier PRO élaboré par notre maîtrise d'œuvre, qui a confirmé la faisabilité de cette orientation grâce à une gestion gravitaire des eaux pluviales vers le port. Elle permet d'éviter la création de zones de stagnation et limite tout risque de surcharge pour le réseau d'assainissement pluvial de la ville.

Cette disposition sera donc pleinement intégrée à la version finale du projet, en amont de la décision portant sur la demande d'autorisation environnementale.

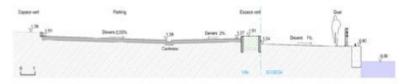
Illustration des aménagements projetés



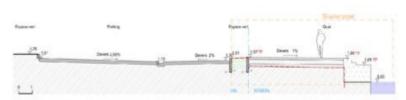
En illustration des aménagements projetés, plusieurs coupes de l'existant et du projet actuel, avec leur équivalent visuel sont proposées ci-après. Elles correspondent aux principales séquences d'aménagement envisagées sur les quais du port.

Sur ces coupes projet, il est indiqué la nouvelle configuration altimétrique dans le respect des conditions d'accès existantes, des flux piétons, ainsi que des usages du quai, notamment dans les zones les plus sensibles du projet, telles que le quai Rouge.

Illustration du projet d'aménagement sur le Quai QW3

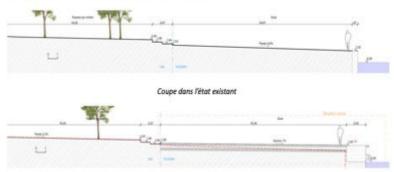


Coupe dans l'état existant



Coupe dans l'état projeté

Illustration du projet d'aménagement sur le Quai QH1



Coupe dans l'état projeté

Illustration du projet d'aménagement sur le Quai Rouge



Etat existant, section courante

23 sur 26

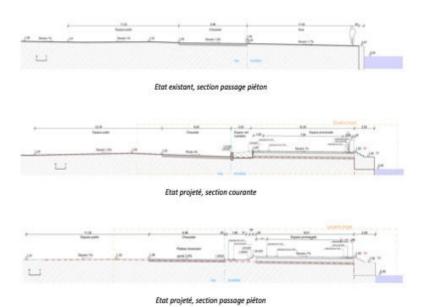
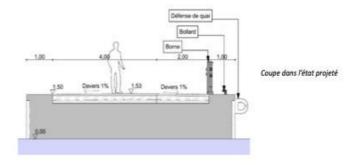


Illustration du projet d'aménagement sur le Quai Q200



Question n° 2 : Aménagement portuaire et OAP front de mer

Le projet de réaménagement et de modernisation du port de Bandol s'inscrit dans une réflexion urbaine et environnementale plus large à l'échelle du front de mer, du Casino de jeux à la Corniche Bonaparte, portée par la commune et la SOGEBA.

Au sein du plan local d'urbanisme, les OAP expriment de manière qualitative les ambitions et la stratégie d'une collectivité territoriale en termes d'aménagement. Elles visent à définir des intentions et orientations d'aménagement de la commune sur un périmètre donné. Leur objectif est de fournir un cadre cohérent au développement urbain. Ces outils opérationnels n'ont pas vocation à interdire

ou à réglementer les projets individuels, mais ces derniers doivent rester compatibles avec l'esprit de l'OAP.

En l'espèce, le projet de révision du PLU prévoit dans l'OAP n*6 du secteur du front de mer les intentions et orientations d'aménagement de deux espaces supports d'enjeux climatiques, urbains, portuaires et paysagers : l'esplanade du Casino et du parking central à l'Est et l'esplanade Deferrari à l'Ouest.



C'est dans ce contexte que la commune de Bandol a confié, à la SOGEBA, par une convention de quasi-régie, la concession d'exploitation et de gestion du port de plaisance, incluant la réalisation d'un programme pluriannuel d'investissement visant à réaménager et à moderniser le port de plaisance de Bandol.

Ainsi l'article 1 - Périmètre physique et objet de la concession de la convention de quasi-régie du 5 octobre 2021 prévoit expressément :

"La présente convention de quasi-régie a pour objet de concéder, au Concessionnaire, qui l'accepte et s'engage à ses frais, risques et périls, la concession pour l'exploitation et l'entretien du port de plaisance de Bandol et de ses dépendances en application des dispositions des articles L. 3211-1 à -5 du Code de la commande publique.

Le Concessionnaire dispose du droit exclusif d'assurer la gestion du service au sein du périmètre défini, à l'exception des décisions qui restent de la seule compétence de la Collectivité.

Le Concessionnaire assure l'exploitation des installations portugires, et notamment :

- la gestion administrative, financière et commerciale du port ;
- l'accueil et l'information des usagers du port ;
- la gestion des immeubles et terre-pleins ;
- la fourniture des services portuaires;
- la facturation et le recouvrement des services portuaires ;
- l'animation et les actions commerciales valorisant les équipements portuaires ;
- la surveillance des équipements portuaires ;
- l'entretien, la réparation, la construction et le renouvellement des équipements ;
- les travaux d'extension et d'amélioration du port, selon le programme d'investissement prévu en Annexe 11 du contrat."

Ledit annexe 11 prévoit précisément la "création d'un pôle nautique et la reconfiguration du parking du stade".

Dans l'OAP n*6, le pôle nautique étant spécifiquement lié à l'économie du port et destiné à ces usagers, la commune de Bandol en a concédé et délégué, dans le cadre de la convention de quasi-régie du 5 octobre 2021, la construction à la SOGEBA.

Le fait que la SOGEBA porte le projet spécifique du pôle nautique n'est donc pas contradictoire avec l'existence de l'OAP n° 6.

D'autant que le choix d'une convention de quasi-régie permet à la commune de Bandol de conserver un contrôle fort sur cette opération. En effet, ce cadre juridique permet à la commune d'exercer un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.

Dès lors le pôle nautique s'inscrit bien dans les principes arrêtés par l'OAP n° 6. Il en respecte les principes et orientations d'aménagement. La commune en a spécifiquement concédé et délégué la construction à son concessionnaire dans un cadre juridique et financier précis, qui lui permet, toutefois, de conserver un droit de contrôle fort sur l'opération.