

**TRAVAUX DE REHABILITATION
DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES
DU PORT DU LAZARET
commune de LA SEYNE SUR MER**

Rapport d'enquête publique
s'étant déroulée

DU 19 Décembre 2016 AU 19 Janvier 2017

Reçu le
- 8 MARS 2017

Porteur de projet

Syndicat mixte Ports Toulon Provence /
Toulon Provence Méditerranée

Commissaire Enquêteur

Marie-Line DEMURTAS BEDIN

ML Bedin
le 20/02/17 1/29

SOMMAIRE

THEMES	PAGES
PRESENTATION COMMISSAIRE ENQUETEUR/PORTEUR DE PROJET	3
LOCALISATION	3
OBJET DE L'ENQUETE	4
CADRE JURIDIQUE	5
PUBLICITE	5
DEROULEMENT DE L'ENQUETE	6
LISTE DES PIECES DU DOSSIERS	7
SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	8
ANALYSE DES PROPOSITIONS ET CONTRE PROPOSITIONS	10
OBSERVATIONS DU PORTEUR DE PROJET	17
ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PORTEUR DE PROJET	24

LISTE DES PIECES

- Pièce 1 : publicité du 25 novembre 2016 VAR MATIN et LA MARSEILLAISE
- Pièce 2 : publicité du 19 décembre 2016 VAR MATIN et LA MARSEILLAISE
- Pièce 3 : certificat d'affichage Mairie de LA SEYNE SUR MER
- Pièce 4 : certificat d'affichage Marie de Toulon
- Pièce 5 : certificat d'affichage Capitainerie
- Pièce 6 : demande précision sur le plan financier
- Pièce 7 : réponse du porteur de projet

1/ OBJET DE L'ENQUETE

Le projet est localisé sur la commune de La Seyne-sur-Mer, dans la baie du Lazaret.

Les travaux proposés dans le cadre de l'enquête publique concernent trois axes principaux

- a) le secteur de la plaisance
- b) le village des pêcheurs
- c) le dragage du chenal des aquaculteurs
- a) Concernant le **SECTEUR DE LA PLAISANCE**

Il est prévu de remplacer les pontons individuels de plaisance dangereux par des appontements collectifs. Aujourd'hui, près de 75 % des pontons sont dangereux, à reprendre ou détruits.

L'opération comprend la fourniture et mise en place de pontons :

- flottants dans les secteurs A, C et F, exposés à la houle de la rade,
- mixtes dans le secteur B, avec des pontons en encorbellement en périphérie, le long des berges et flottants en partie centrale,
- en encorbellement le long des berges des bassins portuaires dans le secteur D,
- mixtes dans le secteur E, partiellement exposé à la houle de la rade.

Pour des raisons de sécurité, certains appontements ont dû être réalisés en urgence : des appontements du secteur A, une partie des appontements du secteur C et une partie des appontements du secteur B.

- b) Concernant le **VILLAGE DES PECHEURS**

L'objectif est de réhabiliter les infrastructures portuaires du village de pêcheurs. Les opérations envisagées concernent la réhabilitation des quais, des berges, des revêtements de terre-pleins et des pontons.

Pour renforcer les berges, il est envisagé de mettre en place :

- des rideaux de palplanches pour le chenal des aquaculteurs,
- des perrés en enrochement pour les berges extérieures du village des pêcheurs.

Les anciens pontons seront remplacés par des pontons flottants.

- c) Concernant le **DRAGAGE DU CHENAL DES AQUACULTEURS**

La bathymétrie mesurée en janvier 2015 est de -1m à l'entrée du chenal et de -0,55m au milieu du chenal et de -0,50 m au fond du chenal.

Le dragage du chenal des aquaculteurs aura pour objectif d'obtenir une côte marine de - 2 m.

La superficie à traiter est d'environ 800 m² de chenal et 200m² à l'entrée du chenal.

Le volume de dragage est de 2000 m³.

2/ CADRE JURIDIQUE

Il s'agit d'une enquête relative à la loi sur l'eau.

Code de l'environnement articles R 123-1 à R123-27 et R 214-8

3/ PUBLICITE

Les mesures de publicité ont été mises en œuvre conformément à l'arrêté 2016/27

Publication PRESSE

- un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ainsi que les conditions de son déroulement a été publié 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans les journaux : la MARSEILLAISE et VAR MATIN (pièce 1 et 2°
- 1^{ère} Parution : 25 Novembre 2016
- 2^{ème} parution : le 19 Décembre 2016

Publication internet

Les Informations Relatives A L'enquête Etaient Visibles Sur Le Site [Www.Portstoulonprovence.Org](http://www.Portstoulonprovence.Org)
Publication par voie d'affichage

Affichage

L'arrêté a été affiché

- en mairie de LA SEYNE SUR MER (pièce 3)
- en mairle de TOULON (pièce 4)
- av. Jean Baptiste Mattei : en deux endroits différents visibles de la voie publique
- à la capitainerie (pièce 5)

Les caractéristiques des affiches étaient conformes à l'arrêté du 24 avril 2012.

Ces affichages ont fait l'objet de certificat fournis en pièces 3 -4 et 5.

4/ DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Pour la mise en place de l'enquête, j'ai rencontré successivement

- Mme BERANGER de la DDTM
- M. LAMBERT –Responsable du projet auprès du SYNDICAT MIXTE PORT TOULON PROVENCE
- Mme RIGAUD –Attachée administrative auprès du SYNDICAT MIXTE PORT TOULON PROVENCE
- M. DESTIN – Chef du Port

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, j'ai fait 2 visites du port accompagnée de M. LAMBERT et de Mme RIGAUD.

J'ai reçu toutes informations relatives aux travaux en cours et j'ai pu constater de visu

- la vétusté et la dangerosité de nombreux appontements
- le mauvais état de certaines berges dans le village des pêcheurs
- l'état d'envasement du chenal des aquaculteurs

Avant et pendant l'ouverture de l'enquête, j'ai vérifié que la publicité était conforme et les affiches étaient en place et conformes à l'arrêté du 24 avril 2012.

L'enquête s'est déroulée pendant la même période sur deux sites différents, à savoir :

- dans les locaux du syndicat mixte PORT TOULON PROVENCE
- dans la capitainerie du port du LAZARET

En date du 19 Décembre à 8h30, j'ai signé, à la capitainerie du port, l'ensemble des pièces des deux dossiers de façon à ce que le public puisse le consulter à partir de 9h sur les deux sites différents. Ces dossiers sont restés à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête.

L'ensemble du dossier a été vérifié par mes soins à chaque permanence.

Les permanences se sont déroulées, conformément au tableau ci-dessous, dans le calme et chaque personne a pu être entendue aussi longuement qu'elle le souhaitait et exprimer librement son avis sur le projet d'enquête en cours.

Permanences	Lieux	Horaires
Lundi 19 décembre 2016	Bureau du port du Lazaret	9h-12h
Mardi 27 décembre 2016	Siège du syndicat mixte Ports Toulon Provence	14h-17h
Mercredi 4 janvier 2017	Bureau du port du Lazaret	9h-12h
Jeudi 12 janvier 2017	Siège du syndicat mixte Ports Toulon Provence	14h-17h
Jeudi 19 janvier 2017	Bureau du port du Lazaret	14h-17h

Toutes les personnes qui se sont présentées les jours de permanence ont été invitées à donner leur avis par écrit sur l'enquête publique en cours.

Je note que la plupart des dires ont été portés sur le registre en dehors des jours de permanence. Je note également que deux dires sont arrivés sur la boîte mail mise à disposition pendant la durée de l'enquête, dont l'un avait également été remis au port du LAZARET.

Je constate que le public ne s'est jamais déplacé dans les locaux du Syndicat mixte ports Toulon Provence. L'ensemble des visites et des remarques du public a donc eu lieu dans les locaux du port du Lazaret ou par mail.

Pendant la durée de l'enquête, M. Lambert –Responsable du Projet-, M. DESTIN –Chef du Port- et Mme RIGAUD –en charge de la partie administrative- ont répondu à chacune de mes demandes dans des délais très brefs.

A 17 h le 19 janvier 2017 –date de la clôture de la permanence et de l'enquête publique - j'ai signé et clos le registre qui était à disposition à la capitainerie du port du LAZARET. A 17h40, Mme Rigaud m'a rejointe avec le dossier qui était à disposition au siège du Syndicat mixte de Ports Toulon Provence. J'ai signé et clos ce deuxième dossier qui est donc resté à disposition du public jusqu'à 17 h également, comme le prévoyait l'arrêté.

J'ai rencontré M. Lambert en date du 25 janvier afin de lui remettre le procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales du public. Je lui ai indiqué qu'il disposait de quinze jours pour me répondre.

J'ai adressé le même jour ce même procès-verbal par courrier simple à la préfecture.

J'ai reçu réponse du porteur de projet une première fois par mail le 9 février 2017 et une deuxième fois par courrier signé du Président de TOULON PROVENCE MEDITERRANEE le 16 Février 2017.

5/ LISTE DES PIECES DES DOSSIERS

Les deux dossiers que j'ai signés étaient strictement identiques et composés comme suit :

- délibération n° PTP/16/03/DEV/57 portant sur les travaux de réhabilitation des infrastructures portuaires –Site portuaire du LAZARET, commune de LA SEYNE SUR MER
- Décision du 19/10/2016 du TA de TOULON portant désignation des commissaires enquêteurs
- avis tacite de l'autorité environnementale
- arrêté préfectoral n° 2016/27 DU 16/11/2016 portant ouverture de l'enquête publique
- avis d'enquête publique
- mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause
- dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 du Code de l'Environnement : Etude d'impact et son résumé non technique
- Résumé non technique
- plans
- registre d'enquête publique de 30 pages + 1 page vierge + couverture

Concernant le résumé non technique et l'étude d'impact :

Un dire soulève une faiblesse juridique du résumé non technique et de l'étude d'impact.

Je relève pour ma part que ces documents ont été validés par les services qui ont instruit le dossier et notamment au niveau environnemental. Je considère donc qu'ils respectent le cadre réglementaire.

6/ SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Remarques d'ordre général

- Nombre de personnes à s'être déplacé pour manifester un avis sur le registre d'enquête publique : 58 (cinquante-huit)
- Nombre de personnes ayant manifesté un avis par courriel : 2 (deux), dont un l'avait remis également au port du Lazaret.
- Je relève que les mails proviennent de l'adresse mail « snacci@tpmed.org », alors qu'ils devraient provenir de l'adresse figurant sur l'arrêté à savoir : « contact@portstoulonprovence.org ». Interrogé sur ce point le porteur de projet indique que l'adresse électronique mentionnée dans la publicité de l'enquête était bien opérationnelle pendant toute la durée de l'enquête et que pour des raisons techniques, les messages envoyés à cette adresse sont tous transférés automatiquement sur l'adresse « snacci@tpmed.org ».
- Le 20 Janvier, le porteur de projet m'a adressé la délibération du Conseil Municipal de LA SEYNE.
- Ne recevant rien de la mairie de Toulon, je l'ai contactée : cette dernière m'a indiqué ne pas avoir d'avis à me communiquer.

Remarques sur les dires obtenus

- 50 dires sont favorables au projet et portent des remarques du type : Bon projet, très bon projet, favorable, avis favorable, entièrement d'accord, très favorable, super, avis très favorable, projet intéressant, très bonne initiative, excellent projet, beau projet, bien, approuve le projet, satisfaction devant ce réaménagement, d'accord sur le principe, projet à réaliser rapidement...
- 1 dire valide partiellement les travaux de mlse en sécurité et réhabilitation des infrastructures portuaires, points de dragages sur certains hauts fonds, poursuite du creusement du chenal des aquaculteurs mais, émet un avis favorable avec réserve.
- 1 dire -signé par deux personnes- donne un avis favorable avec réserve, à défaut des réserves l'avis est défavorable (portant donc les numéros 55 et 56)
- 1 avis mitigé
- 4 dires n'émettent pas d'avis
- 1 dire est défavorable

Tous les dires sont résumés dans le tableau ci-dessous et sont numérotés 1 à 59.

Les observations du public portent sur 5 thèmes principaux :

1. partie environnementale
2. utilisation des infrastructures
3. partie financière
4. partie juridique
5. demandes diverses

Je reprends ci-dessous les principales demandes dans chaque thème.

A/ SUR LA PARTIE ENVIRONNEMENTALE (PROPOSITIONS/INQUIETUDES)

- Surveiller les dragages qui pourraient contenir des éléments antiques. (Dire 37), des éléments pollués (Dire 55 et 56)
- Quelle est la fonction du bassin de décantation ? (D 47). Son impact sur la future circulation de l'eau (D 47 + 51)
- Destination des produits de dragage ? (D 47). Lieu où se fera la déshydratation des sédiments ? (D 47) .la dessiccation à ciel ouvert est-elle adaptée ? quid des odeurs et poussières ? (D 40 + D 57. Evacuation des déchets/Nombre de rotations-Contradiction au sein de l'étude entre les page 21 et 41 (D 40 + D 52+D 55 et 56)
- Destination du monticule de terre remplacé par le bassin de décantation ? (D 47 + D 40)
- Quelle est l'origine des 2 exutoires (celui du chenal des pêcheurs et celui du goulet à l'Est) ? Quelle est la nature de l'eau ? Comment est traitée l'eau ? (D 47)
- Absence de concertation après réunion publique de juillet 2015 (D40 + 52)
- Création de 600 anneaux autorisée par la Marine Nationale. (D 40 + D52)/incidence terrestre du cumul des projets /Augmentation de la capacité du port : impact sur les questions de trafic automobile, maritime, pollution, création de parking. (D 40 + 52)
- Accueil de bateaux quillards dans le bassin central = risque de pollution (D 40)
- Utilisation de « palplanches » sur les quais fixes (D 39)
- Imprécision concernant le barrage anti-pollution. Inquiétude pour aquaculture, mytiliculture et conchyliculture (D 40 + D 55 et 56 +D59)
- Nécessité de la poursuite du chenal non retenu dans le projet. (D 40 + D 55 et 56)
- L'aménagement portuaire de la Petite Mer doit être réalisé en totale concertation avec les partenaires compétents (D 40)
- AVAP/ sauvegarde des paysages et protection du patrimoine / respect des mesures de sécurité environnementale (D 40 + D 46 + D52+ D58)
- Prise en compte /remise en cause de la sauvegarde de l'aquaculture. (D 40 + 52+59)
- Courantologie : (D 47.+D 51 +D55 et 56).
- Vagues générées par les vedettes du réseau MISTRAL (D51)
- aucune référence au pavillon bleu (D52)
- Erreur dans les indications de profondeur de baie (D52)

B/ SUR L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES

- L'écartement entre 2 rangée de bateaux doit être d'au moins 50 % de plus que la longueur maxi des bateaux en vis-à-vis à cause des amarres reliées aux chaînes mères (D 26 + D51 + D44)
- Des catway pourraient résoudre les problèmes de chaine d'amarrage (D 43)
- Proposition concernant la distance entre les pannes : préciser les différentes catégories de bateaux pour faciliter au maximum les manœuvres (vents dominants (D47)
- Changer l'orientation des pontons : Nord Sud au lieu de Est-Ouest pour faciliter l'accostage des bateaux. (D 54)
- Chenal d'accès semble insuffisant en largeur vue l'augmentation du nombre de bateaux (D 54)
- Les pontons flottants sont une erreur (D 43)
- le projet ne fait pas apparaître l'implantation des locaux de la SNPM (D51)

C/ SUR LA PARTIE FINANCIERE

- approuve la rentabilisation du port (D46)
- Inquiétude quant au coût pour les usagers ?
- les travaux ne doivent pas générer des augmentations tarifaires similaires à celle déjà subies. (D51)
- Questions soulevées oralement par de nombreux participants à l'enquête publique :
« qui va payer ? »
« quelle est la partie qui va rester à notre charge ? »

D/ SUR LA PARTIE JURIDIQUE

- légèreté de l'étude d'impact (D52)
- faiblesse du résumé non technique (D52)
- Opacité sur les vraies intentions de PTP, l'objet de l'actuelle enquête publique est en réalité une première tranche des aménagements portuaires, cette technique dite de saucissonnage est systématiquement condamnée par les juges (D52)
- le dossier n'informe pas correctement le public (D52)

E/ DEMANDES DIVERSES

- y aura-t-il un point d'eau sur le site ?
- Souhaite la réalisation d'un ponton d'avitaillement (D 1)

7/ ANALYSE DES PROPOSITIONS ET CONTRE-PROPOSITIONS

Les propositions sont résumées dans le tableau ci-dessous.

En résumé, je distingue trois types de propositions :

1. Celles portant sur des points techniques.
2. Celles portant sur des améliorations souhaitées ou sur des réalisations prévues dans la concertation de 2015
3. Celles dont les coûts très élevés seraient de nature à empêcher les travaux

Dans le cas n° 1 le responsable de projet a formulé des réponses précises qui me semblent adaptées et/ou indiqué prendre en compte les propositions au moment de la réalisation des travaux.

Dans le cas n°2 les demandes sont en dehors de l'enquête publique actuelle et même si ces demandes me semblent pour certaines intéressantes, elles n'entrent pas dans le périmètre de l'enquête publique en cours. Je n'en tiens donc pas compte.

Dans le cas n°3, les solutions proposées augmenteraient considérablement le coût des travaux et donc en empêcheraient la réalisation. Or, maintenir le site en l'état actuel pourrait à terme se révéler dangereux. En effet, selon mes constatations, les travaux d'infrastructure sont nécessaires.

Dire N°	NOM	Synthèse de l'observation	Proposition / Interrogation
1	illisible	Très beau projet	Souhaite la réalisation d'un ponton d'avitaillement
2	illisible	Favorable au projet	
3	M. CHAVANNE	Entièrement d'accord	
4	M. CHEVRE	Bon projet	
5	Anonyme	Favorable au projet	
6	Anonyme	Favorable au projet	
7	Anonyme	Bon projet Difficulté d'accostage par vent d'est et d'ouest Prise des navires par le travers	
8	J. LATAPIE	Très bien. Constante amélioration	
9	M. STACHINO	Favorable. Projet réfléchi, bien adapté.	
10	A.SERY	Projet très intéressant. Bien adapté	
11	M. AYME GUY	Projet très intéressant. Favorable	
12	T. et R. VAZQUEZ	Très favorable. Ne perd pas le côté typique du port	
13	M. NIAZI	Très favorable au projet. Projet nécessaire	
14	Anonyme	Favorable. Va dans le sens du développement	
15	Anonyme	Super	
16	Anonyme	Très bon projet	
17	Illisible	Très bon projet. Progression	
18	Anonyme	Bon projet. Meilleure allure et plus de sécurité	
19	D. GIMENO	Très bon projet. favorable	
20	MARTIN Christine	Très bon projet	
21	ASPS POSEIDON (asso. pêche sportive)	Avis très favorable	
22	CHAUBERT. L.	Avis favorable	
23	PIGIZO Fanny	Avis favorable	
24	MOTARD C.	Avis très favorable	
25	MAINGRE C.	Avis favorable	Y aura-t-il un point d'eau sur le site ?
26	COSTERG JL		L'écartement entre 2 rangée de bateaux doit être d'au moins 50 % de plus que la longueur maxi des bateaux en vis-à-vis à cause des amarres reliées aux chaînes mères
27	GALLET Y.	Avis favorable	
28	CHOGNARD. G	Avis favorable	
29	BONFIGLIOLI M.	Très bonne initiative. Intérêt pour le développement de la ville	
30	ALARIO A.	Avis favorable	
31	COLIN P.	Excellent projet. Avis favorable	

32	CAMPOS P.	Avis très favorable	
33	Illisible	Beau projet	
34	SAMOU JS.	Avis très favorable	
35	DESHARLY P.	Avis très très favorable	
36	LOMBARD L.	Avis très favorable	
37	QUIVIGER Marc Président des « cahiers seynoïis de la mémoire »	Site maritime sur l'emplacement de l'antique voie maritime.	Surveiller les dragages qui pourraient contenir des éléments antiques
38	GRISOLET E.	Avis très favorable. Permet le développement de la pêche et de la moyenne plaisance.	
39	ROUX JL.	Avis favorable aux projets	Si techniquement possible, mettre des « palplanches » sur les quais fixes pour allongement de la durée de vie, car les pontons flottants nécessitent un changement et un entretien périodique.
40	CYRULNIK F. Conseillère municipale déléguée au Patrimoine	Ces points suivants sont parfaitement compris par la Ville. Mise en sécurité et réhabilitation des infrastructures portuaires Points de dragages sur certains hauts fonds Poursuite du creusement du chenal des aquaculteurs Mais la Ville rappelle que la concertation publique de juillet 2015 n'a été suivie d'aucune concertation pour donner son avis, alors que la Ville avait soulevé dans ce cadre de nombreuses problématiques. Relève diverses problématiques concernant le projet actuel ou sa rédaction: . Risque de pollution grave pour toute la baie si accueil de bateaux quillards dans le bassin central. . la page 17 de l'étude d'impact considère comme positive l'augmentation de la capacité du port alors qu'aucune solution n'est apportée aux questions de trafic automobile, maritime, à la pollution, création de parking . la dessication à ciel ouvert est-elle adaptée ? quid des odeurs et poussières ? . contradiction au sein de l'étude entre les page 21 et 41 quant à l'évacuation des déchets. . que va devenir la butte actuelle de résidus BTP . imprécision concernant le barrage anti- pollution	La Ville signale que pour résoudre l'accueil de plaisanciers supplémentaires, 600 anneaux ont été autorisés par la Marine Nationale. Concernant le dragage du chenal : Propose la mise en place de palplanches qui seraient habillées de bois pour suivre la recommandation AVAP

		<p>.estime nécessaire la poursuite du chenal et regrette qu'elle ne soit pas retenue dans le projet.</p> <p>.rappelle les objectifs de l'AVAP et indique qu'ils ne sont pas pris en compte, remettant ainsi en compte la sauvegarde de l'aquaculture.</p> <p>Avis favorable à la reprise d'un aménagement s'il est tenu compte de son point de vue.</p>	<p>Exige que l'aménagement portuaire de la Petite Mer soit réalisé en totale concertation avec les partenaires compétents</p>
41	PATELLIS A.	Avis favorable	
42	GAULTIER P.	Avis favorable	
43	HELLUIN G.	<p>Densité forte sur le secteur B. Risque de problèmes avec les chaînes d'amarrage. Les pontons flottants sont une erreur. Bien pour les encorbellements</p> <p>Avis mitigé.</p>	<p>Des catway pourraient résoudre les problèmes de chaîne.</p>
44	TROIN JL	Bien, mais garder suffisamment de places entre les bateaux.	
45	CHABAUD T.	Très favorable	
46	<p>DEY P. Présidente du CIL des SABLETTES</p>	<p>Approuve le projet : rentabilisation du port et sécurisation des pontons.</p> <p>Actuellement aucune pollution dans le chenal. Aussi le dragage du chenal dans le respect des règles de l'environnement et la disparition de la butte constituent un embellissement.</p> <p>Le CIL veillera au respect des mesures de sécurité environnementales.</p>	
47	<p>QUIVIGER LEROY G.</p> <p>Dire déposé le 18 janvier 2017 à la permanence du port du Lazaret et adressé par mail le même jour à 11h06</p>	<p>Diverses demandes (ci-contre) se posent mais satisfaction devant ce réaménagement.</p> <p>Nostalgie de la perte de la physionomie d'un petit port</p>	<p>Quelle est la fonction du bassin de décantation ?</p> <p>Son impact sur la future circulation de l'eau dans la mesure où il est prévu de recréer une courantologie autour de la petite mer et au fond de la baie ?</p> <p>Destination des produits de dragage ?</p> <p>Destination du monticule de terre remplacé par le bassin de décantation ?</p> <p>Lieu où se fera la déshydratation des sédiments ?</p> <p>Quelle est l'origine des 2 exutoires (celui du chenal des pêcheurs et celui du goulet à l'Est) ? Quelle est la nature de l'eau ? Comment est traitée l'eau ?</p> <p>Proposition concernant la distance entre les panes : préciser les différentes catégories de bateaux</p>

			pour faciliter au maximum les manœuvres (vents dominants)
48	ATALI	Avis très favorable	
49	BUTI R.	Avis très très favorable. profite à un plus grand nombre	
50	Anonyme	Avis favorable, espère que le projet se réalisera	
51	LEGRAS Y. Président de SNPM	<p>D'accord sur le principe de la mise en sécurité des plaisanciers. Mais attire l'attention sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Le faible espacement entre pontons provoquera des contraintes en terme de taille des bateaux, manœuvres d'accostage, circulation entre pontons accidentogène compte-tenu de la longueur de l'amarre reliée à la chaîne fille . prise en compte de la courantologie n'apparaît pas dans les plans. Point capital pour le désenvasement naturel de la petite mer . implantation des locaux de la SNPM : le projet ne fait pas apparaître cette implantation. . Vagues générées par les vedettes du réseau MISTRAL. . les travaux ne doivent pas générer des augmentations tarifaires similaires à celle déjà subies. <p>La priorité de la SNPM étant la sécurisation des accès aux bateaux et la facilité de manœuvrer dans le port pour tous les plaisanciers.</p>	<p>Pour la cohérence du projet : Intégrer la mise en place d'un système pour faciliter ce phénomène naturel.</p> <p>Le projet doit intégrer ces perturbations et mettre en place les dispositifs adaptés pour protéger les bateaux et les installations (cales de mise à l'eau par exemple)</p> <p>Propose de continuer à travailler sur ce projet</p>
52	MARRO E.	<p>Choqué par la légèreté de l'étude d'impact. En effet, celle-ci devrait traiter</p> <ul style="list-style-type: none"> . des aires de mouillage ME et MO . de leur capacité d'accueil . de l'incidence des travaux induits par l'aménagement de cette capacité portuaire. <p>Donc l'étude d'impact omet d'étudier une partie du projet présenté, ou alors, elle ne respecte pas la disposition du 12° article R 122-4 CE</p> <p>Concernant la concertation publique de juillet 2015 :</p> <p>PTP n'a pas donné suite à cette concertation, il semble donc légitime de considérer que le projet suit son cours. Ceci implique que l'objet de l'actuelle enquête publique est en réalité une première tranche des aménagements portuaires. Il s'agirait donc d'une technique de saucissonnage systématiquement condamnée par les juges.</p>	

	<p>En tout état de cause l'étude d'impact est insuffisante pour plusieurs autres raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> . le résumé non technique (p.1) ne mentionne pas la cale de mise à l'eau gérée par la SNPM à l'intérieur de son AOT. . p.8 résumé non technique et p. 51'étude d'impact : indication de profondeur de baie entre - 3 m et - 10m CM environ : c'est faux et contraire à ce qui figure sur la carte du SHOM p.52. . p. 36 résumé non technique : on voit l'implantation d'un bassin de décantation de sédiments. Ses impacts nombreux sont sous-évalués : (nuisance pour le site touristique, nuisances olfactives, impact sur l'économie touristique, culturelle, aquacole. . aucune indication sur la zone de stockage des refus, ni de la méthode de lavage et d'essorage des matériaux. . p. 106 Etude d'impact : nuisances olfactives sous estimées en regard des activités humaines du secteur . p. 42 résumé non technique : nombre de rotations par 200.000 € H.T. : cette présentation des faits est imprécise et ne rend pas compte de la réalité . aucune référence au pavillon bleu . aucune analyse de l'augmentation des places à quai des places sur remorques, des embarcations en mouillage forain, du nombre et de la nature des exploitations aquacoles, des activités humaines à proximité, du devenir. .aucune analyse sur l'augmentation du trafic maritime et son impact (clapot de sillage sur les installations aquacoles et activité sportive). .aucune analyse sur la circulation terrestre induite .aucune mention de la création du port de 600 places validé par la Marine Nationale et de l'incidence terrestre des deux projets cumulés. .aucune analyse de l'impact sur le stationnement .L'augmentation de 45 % du nombre de places à flots (hors des zones ME et MO) n'autorise plus le titre de projet de réhabilitation, mais plutôt celui de projet d'extension portuaire. .non prise en compte de l'AVAP. Méconnaissance de l'état initial du site. Méconnaissance de l'objet du résumé non technique. <p>En résumé ce dossier présente une grande fragilité juridique, une opacité sur les vraies</p>	<p>Souhaite la reprise en main du dossier par TPM avec prise en compte des remarques formulées lors de la concertation publique. Souhaite la mise en conformité avec AVAP</p> <p>Et la présentation de documents mieux étudiés, plus complets et plus sûrs juridiquement.</p>
--	---	---

		intentions de PTP et n''informe pas correctement le public. il ne prend pas en considération l'environnement urbain, humain.	
53	MATTEUCCI	Favorable	
54	TURCO M.	Projet à réaliser rapidement vu le nombre de pontons en mauvais état et interdit d'accès	Changer l'orientation des pontons : Nord Sud au lieu de Est-Ouest pour faciliter l'accostage des bateaux. Chenal d'accès semble insuffisant en largeur vue l'augmentation du nombre de bateaux.
55 ET 56	DURAND R. DEMORY G. Confédération Environnement Méditerranée	Le dire rappelle . l'origine illégale du comblement du site avec des matériaux hétéroclites et des déchets pollués. . La forte teneur microbienne et en polluants chimiques . l'arrêt de la courantologie en fond de baie et l'impact sur la mytiliculture . la construction illégale du chenal actuel sur des terres polluées. . les difficultés de la mytiliculture et aquaculture . l'absence de mesure des polluants pendant les travaux, absence d'intérêt des mesures de turbidité . l'incohérence entre les pages 21 et 41 concernant le traitement des déchets. Enfin, le dire donne un avis favorable si les points 5.1-5.2 et 5.3 sont respectés. A défaut l'avis est défavorable.	Concernant le désenvasement : Barrage en palplanches, vidange de l'eau après traitement, traitement des sédiments à sec : but : éviter la fraction colloïdale des polluants qui passera à travers le système envisagé dans le projet actuel. Concernant la courantologie : Recréer une circulation de l'eau en fond de baie Ouvrir plusieurs chenaux dans la partie comblée Ouvrir le chenal de mytiliculture jusqu'à son débouché dans la partie Est Mise en place d'un périmètre de protection conchylicole conformément à la réglementation
57	BENDOUZIA M.	Favorable au projet pour la mise en sécurité et une meilleure gestion des espaces. Valorisation sur site bénéfique. Emet des réserves sur . Le stockage des sédiments et l'impact sur l'environnement classé AVAP . le coût pour les usagers ?	
58	AVRIL P.	Le port actuel n'est pas esthétique. Le projet ne doit pas aggraver cette situation. Le projet doit tenir compte de la sauvegarde des paysages et de la protection du patrimoine. Et plus particulièrement la vue sur la baie et sur la corniche de Tamaris (route de la Seyne à Saint-Mandrier).	
59	BALMITGERE B.	Inquiétude quant à la survie des aquaculteurs et conchyliculteurs car nécessité . d'une bonne qualité des eaux, . d'infrastructures adéquates y compris pendant les travaux	

		<p>Regrette</p> <ul style="list-style-type: none"> . l'absence d'infrastructures communes (hall collectif ou salle commune) . la qualification de « village des pêcheurs » pour des travaux qui visent la réhabilitation de berges pontons et quais. <p>RAS pour le reste du projet</p>	

9/ OBSERVATIONS DU RESPONSABLE DE PROJET

Dans le délai qui lui était imparti pour répondre, le porteur de projet a donné son avis sur chacune des propositions faites dans les dire.

Ces réponses sont reproduites dans le tableau ci-dessous in extenso, à l'exception des réponses faites aux dire 40 et 52. Les dire et les réponses étant très longues, j'ai reproduit in extenso après le tableau, le résumé des dire et la réponse du porteur de projet.

DIRE N°	NOM	Proposition / Interrogation	Observation du Responsable de projet
1	illisible	Souhaite la réalisation d'un ponton d'avitaillement	Les travaux de mise en sécurité envisagés ne prévoient pas de création de ponton d'avitaillement. Cette demande pourra être examinée dans le cadre du projet d'aménagement du site portuaire, consécutif à la concertation menée en 2015 et 2016.
25	MAINGRE C.	Y aura-t-il un point d'eau sur le site ?	Les travaux de mise en sécurité envisagés ne prévoient pas de création de point d'eau. Deux points d'eau ont été créés lors de la construction du Point Propre du port en 2016.
26	COSTERG JL	L'écartement entre 2 rangées de bateaux doit être d'au moins 50 % de plus que la longueur maxi des bateaux en vis-à-vis à cause des amarres reliées aux chaînes mères	L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
37	QUIVIGER Marc Président des « cahiers seynois de la mémoire »	Surveiller les dragages qui pourraient contenir des éléments antiques	La DRAC, contactée le 27 janvier 2017, a déclaré qu'il n'y avait pas de site archéologique référencé dans le quartier des Sablottes à ce jour.
39	ROUX JL.	Si techniquement possible, mettre des « palplanches » sur les quais fixes pour allongement de la durée de	Le projet ne prévoit ce dispositif que pour le chenal des aquaculteurs. Les pontons flottants ont une durée de vie plus courte mais sont plus modulables

		vie, car les pontons flottants nécessitent un changement et un entretien périodique.	
43	HELLUIN G.	Des catway pourraient résoudre les problèmes de chaîne.	L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. Les pontons flottants ont un impact moindre que les palplanches sur le milieu. En outre, ils sont plus mobiles en cas de nécessité de les déplacer. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
44	TROIN JL		L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
46	DEY P. Présidente du CIL des SABLETTES		Il y a de la pollution dans le chenal. Le dragage respectera les règles environnementales qui seront prescrites par l'arrêté préfectoral d'autorisation des travaux.
47	QUIVIGER LEROY G. Dire déposé le 18 janvier 2017 à la permanence du port du Lazaret et adressé par mail le même jour à 11h06	Quelle est la fonction du bassin de décantation ? Son impact sur la future circulation de l'eau dans la mesure où il est prévu de recréer une courantologie autour de la petite mer et au fond de la baie ? Destination des produits de dragage ? Destination du monticule de terre remplacé par le bassin de décantation ? Lieu où se fera la déshydratation des sédiments ? Quelle est l'origine des 2 exutoires (celui du chenal des pêcheurs et celui du goulet à l'Est) ? Quelle est la nature de l'eau ? Comment est traitée l'eau ? Proposition concernant la distance entre les panes : préciser les différentes catégories de bateaux pour faciliter au maximum les manœuvres (vents dominants)	Le bassin de décantation est un ouvrage provisoire qui permet d'assurer la déshydratation des sédiments extraits du chenal lors du dragage. Il ne joue aucun rôle dans la courantologie autour de la petite mer car, pendant les travaux de dragage, le chenal sera isolé de la baie par le rideau anti MES. Les produits de dragage seront soit traités en centre de valorisation, soit entreposés en ISDND. Le monticule de terre doit être évacué au courant du 1 ^{er} trimestre 2017 vers le chantier en cours sur le site portuaire de Bois Sacré. Il n'existera donc plus lors des travaux de dragage. L'exutoire du bassin de décantation est figuré en tant que principe. L'autre exutoire est celui des eaux pluviales. Elles ne font l'objet d'aucun traitement particulier avant rejet dans le milieu. Concernant la distance entre les panes, l'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
51	LEGRAS Y. Président de SNPM		L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sur l'espacement entre pontons sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.

		<p>Pour la cohérence du projet : Intégrer la mise en place d'un système pour faciliter ce phénomène naturel.</p> <p>Le projet doit intégrer ces perturbations et mettre en place les dispositifs adaptés pour protéger les bateaux et les installations (cales de mise à l'eau par exemple)</p> <p>Propose de continuer à travailler sur ce projet</p>	<p>La courantologie n'est pas l'objet de l'enquête publique.</p> <p>Les locaux de la SNPM sont figurés sur tous les plans, même s'ils ne sont pas mentionnés. Les travaux ne portent pas sur ces locaux.</p> <p>Les vagues provoquées par les vedettes du réseau Mistral impactent principalement le secteur A, dont les travaux, objet de l'enquête, sont déjà réalisés. Le choix de pontons flottants sur ce secteur en avait tenu compte.</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'augmentation de tarifs liés aux travaux en ce qui concerne les pontons plaisance.</p>
53	MATTEUCCI		RAS
54	TURCO M.	<p>Changer l'orientation des pontons : nord sud au lieu de est-ouest pour faciliter l'accostage des bateaux. Chenal d'accès semble insuffisant en largeur vue l'augmentation du nombre de bateaux.</p>	<p>L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.</p>
55 ET 56	DURAND R. DEMORY G. Confédération Environnement Méditerranée	<p>Concernant le désenvasement : Barrage en palplanches, vidange de l'eau après traitement, traitement des sédiments à sec : but : éviter la fraction colloïdale des polluants qui passera à travers le système envisagé dans le projet actuel.</p> <p>Concernant la courantologie : Recréer une circulation de l'eau en fond de baie Ouvrir plusieurs chenaux dans la partie comblée Ouvrir le chenal de mytiliculture jusqu'à son débouché dans la partie Est Mise en place d'un périmètre de protection conchylicole</p>	<p>La solution technique proposée serait beaucoup plus coûteuse et l'impact des travaux sur le milieu serait plus important. La maille du filet anti MES sera adaptée aux polluants identifiés.</p> <p>L'amélioration de la circulation de l'eau en fond de baie par la création de chenaux dans la partie comblée et l'ouverture du chenal de mytiliculture vers l'Est ne fait pas partie des travaux soumis à cette enquête publique.</p> <p>La mise en place d'un périmètre de protection conchylicole n'est pas de la compétence de l'Autorité portuaire mais de la DDTM, qui instruit l'enquête publique.</p> <p>L'absence de mesure des polluants pendant les travaux n'a pas fait l'objet de remarques par les services instructeurs.</p> <p>La page 21 explique que la dessiccation sur place permet de transporter des quantités moins importantes de matière, dès lors que l'eau s'en est</p>

		conformément à la réglementation	échappée par écoulement vers le chenal, et donc moins coûteuse. La page 41 confirme le choix de cette technique et précise les caractéristiques du bassin de décantation.
57	BENDOUMIA M.		Le stockage des sédiments est limité à leur temps de ressuyage. Le projet ne prévoit pas d'impact sur les usagers en termes de coût.
58	AVRIL P.		En supprimant des ouvrages vétustes, le projet améliorera l'esthétique du port. Le projet n'a pas d'impact sur la vue sur la baie et la corniche de Tamaris.
59	BALMITGERE B.		Le projet a un impact positif sur la qualité des eaux par l'extraction des macro déchets, positif sur les infrastructures mises à la disposition des aquaculteurs. Le projet ne prévoit de locaux communs pour les aquaculteurs.

Dire 40 /résumé

Les points suivants sont parfaitement compris par la Ville.

- Mise en sécurité et réhabilitation des Infrastructures portuaires
- Points de dragages sur certains hauts fonds
- Poursuite du creusement du chenal des aquaculteurs

Mais la Ville rappelle

- que la concertation publique de juillet 2015 n'a été suivie d'aucune concertation pour donner son avis, alors que la Ville avait soulevé dans ce cadre de nombreuses problématiques.
- Relève diverses problématiques concernant le projet actuel ou sa rédaction:
 - . Risque de pollution grave pour toute la baie si accueil de bateaux quillards dans le bassin central.
 - . la page 17 de l'étude d'impact considère comme positive l'augmentation de la capacité du port alors qu'aucune solution n'est apportée aux questions de trafic automobile, maritime, à la pollution, création de parking

La Ville

- . signale que pour résoudre l'accueil de plaisanciers supplémentaires, 600 anneaux ont été autorisés par la Marine Nationale.
 - . signale la dessication à ciel ouvert est-elle adaptée ? quid des odeurs et poussières ?
 - . signale la contradiction au sein de l'étude entre les page 21 et 41 quant à l'évacuation des déchets.
 - . se demande ce que va devenir la butte actuelle de résidus BTP
 - . signale une imprécision concernant le barrage anti-pollution
 - . estime nécessaire la poursuite du chenal et regrette qu'elle ne soit pas retenue dans le projet.
 - . rappelle les objectifs de l'AVAP et indique qu'ils ne sont pas pris en compte, remettant ainsi en compte la sauvegarde de l'aquaculture.
- La Ville émet un avis favorable à la reprise d'un aménagement s'il est tenu compte de son point de vue.

Réponse du porteur de projet

La concertation lancée en 2015 a fait l'objet d'une réunion publique le 22 juillet 2015, un comité de suivi a été mis en place à la suite de cette réunion et s'est réuni le 24/2/2016, le 28/4/2016 et le 7/7/2016. Le bilan de la concertation a été dressé par le Comité syndical de Ports Toulon Provence le 22/7/2016, et publié conformément aux textes. Les dispositions du projet soumis à enquête publique avaient été intégrées dans les scénarios présentés dans la concertation

Il n'est pas envisagé d'accueillir de bateaux quillards dans le bassin central car sa profondeur est insuffisante.

L'étude d'impact n'identifie un impact sur la circulation qu'en phase travaux et n'identifie pas d'impacts sur le trafic maritime, la pollution ou le stationnement.

La dessiccation à ciel ouvert est la technique la plus simple. Le site est très ouvert, permettant la dissipation des odeurs éventuelles. Les sédiments extraits étant très humides, il ne devrait pas y avoir de poussières.

La page 21 explique que la dessiccation sur place permet de transporter des quantités moins importantes de matière, dès lors que l'eau s'en est échappée par écoulement vers le chenal, et donc moins coûteuse. La page 41 confirme le choix de cette technique et précise les caractéristiques du bassin de décantation.

Le monticule de terre doit être évacué au courant du 1^{er} trimestre 2017 vers le chantier en cours sur le site portuaire de Bois Sacré. Il n'existera donc plus lors des travaux de dragage.

Le barrage et ses utilisations sont définis en page 108 de l'étude d'impact. Il est destiné, notamment, à préserver la qualité des eaux vis-à-vis des particules pouvant être mises en suspension pendant les travaux. Les aquaculteurs ont donc été pris en compte.

La poursuite du chenal ne fait pas partie des travaux soumis à l'enquête actuelle qui ne porte que sur les infrastructures existantes. Elle nécessite des études d'agitation qui vont être engagées prochainement.

Le projet a pris en compte l'AVAP, qui n'était pas encore approuvée lors de l'envoi de la demande d'autorisation à la Préfecture. L'habillage des palplanches par du bois n'est pas envisagé : il n'est pas obligatoire dans l'AVAP :

P 173 du règlement :

« Les quais du port de la coopérative aquacole doivent faire l'objet d'un projet d'ensemble afin d'harmoniser les expressions. Exceptionnellement sur ce site, les palplanches métalliques avec quai et poutre de rive béton sont autorisées. Un habillage bois peut être réalisé. » (règlement AVAP p.173). de plus, le projet permettra d'améliorer les conditions de travail des aquaculteurs, la sauvegarde l'aquaculture a donc été prise en compte.

Comme le montre la concertation menée en 2015 et 2016 sur l'aménagement du site portuaire, l'Autorité portuaire pratique la concertation avec les usagers et les partenaires compétents

Dire n° 52 / RESUME

M. MARRO est choqué par la légèreté de l'étude d'impact. En effet, celle-ci devrait traiter des aires de mouillage ME et MO

- . de leur capacité d'accueil
 - . de l'incidence des travaux induits par l'aménagement de cette capacité portuaire.
- Donc l'étude d'impact omet d'étudier une partie du projet présenté, ou alors, elle ne respecte pas la disposition du 12° article R 122-4 CE
- Concernant la concertation publique de juillet 2015 :
- PTP n'a pas donné suite à cette concertation, il semble donc légitime de considérer que le projet suit son cours. Ceci implique que l'objet de l'actuelle enquête publique est en réalité une première tranche des aménagements portuaires. Il s'agirait donc d'une technique de saucissonnage systématiquement condamnée par les juges.
- En tout état de cause l'étude d'impact est insuffisante pour plusieurs autres raisons :
- . le résumé non technique (p.1) ne mentionne pas la cale de mise à l'eau gérée par la SNPM à l'intérieur de son AOT.
 - . p.8 résumé non technique et p. 51'étude d'impact : indication de profondeur de baie entre - 3 m et - 10m CM environ : c'est faux et contraire à ce qui figure sur la carte du SHOM p.52.
 - . p. 36 résumé non technique : on voit l'implantation d'un bassin de décantation de sédiments. Ses impacts nombreux sont sous-évalués : (nuisance pour le site touristique, nuisances olfactives, impact sur l'économie touristique, culturelle, aquacole.
 - . aucune indication sur la zone de stockage des refus, ni de la méthode de lavage et d'essorage des matériaux.
 - . p. 106 Etude d'impact : nuisances olfactives sous estimées en regard des activités humaines du secteur
 - . p. 42 résumé non technique : nombre de rotations par 200.000 € H.T. : cette présentation des faits est imprécise et ne rend pas compte de la réalité
 - . aucune référence au pavillon bleu
 - .aucune analyse de l'augmentation des places à quai des places sur remorques, des embarcations en mouillage forain, du nombre et de la nature des exploitations aquacoles, des activités humaines à proximité, du devenir.
 - .aucune analyse sur l'augmentation du trafic maritime et son impact (clapot de sillage sur les installations aquacoles et activité sportive).
 - .aucune analyse sur la circulation terrestre induite
 - .aucune mention de la création du port de 600 places validé par la Marine Nationale et de l'incidence terrestre des deux projets cumulés.
 - .aucune analyse de l'impact sur le stationnement
 - .L'augmentation de 45 % du nombre de places à flots (hors des zones ME et MO) n'autorise plus le titre de projet de réhabilitation, mais plutôt celui de projet d'extension portuaire.
 - .non prise en compte de l'AVAP.
- Méconnaissance de l'état initial du site.
- Méconnaissance de l'objet du résumé non technique.

En résumé, ce dossier présente une grande fragilité juridique, une opacité sur les vraies intentions de PTP et n'informe pas correctement le public. Il ne prend pas en considération l'environnement urbain, humain.

M. MARRO souhaite la reprise en main du dossier par TPM avec prise en compte des remarques formulées lors de la concertation publique.
Il souhaite la mise en conformité avec l'AVAP et la présentation de documents mieux étudiés, plus complets et plus sûrs juridiquement. Il

Réponse du porteur de projet

L'étude d'impact n'a pas fait l'objet de remarques en ce sens par les services instructeurs

Les zones de mouillages ME et MO existent et apparaissent comme telles sur les plans. Elles ne font pas l'objet de l'enquête.

La concertation lancée en 2015 a fait l'objet d'une réunion publique le 22 juillet 2015, un comité de suivi a été mis en place à la suite de cette réunion et s'est réuni le 24/2/2016, le 28/4/2016 et le 7/7/2016. Le bilan de la concertation a été dressé par le Comité syndical de Ports Toulon Provence le 22/7/2016.

Les dispositions du projet soumis à enquête publique avaient été intégrées dans les scénarios présentés dans la concertation.

La cale de mise à l'eau gérée par la SNPM à l'intérieur de son AOT n'est pas concernée par les travaux. Elle n'est à la disposition que des adhérents de la SNPM.

Les profondeurs mentionnées sont celles de la partie centrale de la baie. Sur les rives, elles sont effectivement moins importantes.

L'impact sur le site touristique, l'économie touristique, culturelle, aquacole n'a pas été identifié lors du cadrage préalable de l'étude d'impact avec la DREAL. Il peut toutefois être rattaché à l'impact sur l'environnement humain, qui a été qualifié de moyen en phase de travaux et positif en phase d'exploitation (p115 et suivantes de l'EI).

La déshydratation des sédiments extraits du chenal lors du dragage se fait dans le bassin de décantation. Le stockage des sédiments est limité à leur temps de ressuyage.

L'impact olfactif du bassin de décantation a été identifié comme moyen du fait d'un espace très ouvert (p 106 de l'EI). Il convient aussi de préciser que la durée des travaux est de l'ordre de 15 à 20 jours. Cet impact sera donc limité dans le temps.

Le pavillon bleu a été décerné en 2016 à la ville de la Seyne-sur-Mer pour ses plages. Dans le Var, les seuls ports en pavillon bleu sont ceux de la Coudoulière et des Embiez à Six Fours-les-Plages et Saint-Pierre à Hyères-les-Palmiers.

Il n'y a pas d'augmentation de places remorques, ni du nombre et de la nature des exploitations aquacoles, ni des embarcations en mouillage forain. Il est prévu l'augmentation des places à quai dans les secteurs B, C, D, E et F (+ 254 places). Ces nouvelles places permettront d'optimiser le plan d'eau, d'augmenter les recettes du port pour financer les travaux de réhabilitation et d'offrir des places provisoires aux usagers pendant les travaux.

L'étude d'impact n'identifie un impact sur la circulation qu'en phase travaux et n'identifie pas d'impacts sur le trafic maritime, la pollution ou le stationnement.

Le projet d'un port de 600 anneaux a été abandonné par la ville, qui a dénoncé la convention de DSP. L'Autorité portuaire a rapporté le transfert de gestion qui permettait à la ville de le réaliser sur le domaine portuaire. L'étude d'impact n'inclut donc pas de cumul avec ce projet.

Il ne s'agit pas d'un projet d'extension portuaire. L'augmentation du nombre de postes de plaisance qui est proposée dans le cadre de ce dossier vise à permettre d'offrir des emplacements de substitution aux usagers

pendant les travaux, à optimiser le plan d'eau déjà en exploitation et à développer de nouvelles recettes qui permettront de contribuer au financement des travaux.

Le projet a pris en compte l'AVAP, qui n'était pas encore approuvée lors de l'envoi de la demande d'autorisation à la Préfecture.

L'étude d'impact n'a pas fait l'objet de remarques en ce sens par les services instructeurs.

10/ ANALYSE DES OBSERVATIONS DU RESPONSABLE DE PROJET

1. Sur la partie environnementale

Le Responsable de projet a apporté des réponses à toutes les questions posées. Les réponses sont détaillées.

- Surveiller les dragages qui pourraient contenir des éléments antiques. (D 37), des éléments pollués (D55 ET 56)
La DRAC, contactée le 27 janvier 2017, a déclaré qu'il n'y avait pas de site archéologique référencé dans le quartier des Sablettes à ce jour.
- Quelle est la fonction du bassin de décantation ? (D 47). Son impact sur la future circulation de l'eau (D 47 + 51)
Le bassin de décantation est destiné à essorer les sédiments extraits lors des opérations de dragage. Cet ouvrage provisoire n'a pas d'incidence sur la circulation de l'eau dans la baie car pendant les opérations de dragage, le chenal est isolé de la baie par un rideau anti MES (matières en suspension).
- Destination des produits de dragage ? (D 47). Lieu où se fera la déshydratation des sédiments ? (D 47). la dessiccation à ciel ouvert est-elle adaptée ?
quid des odeurs et poussières ? (D 40 + D 57. Evacuation des déchets/Nombre de rotations-
Contradiction au sein de l'étude entre les page 21 et 41 (D 40 + D 52+D 55 et 56)
Les produits de dragage seront soit traités en centre de valorisation, soit entreposés en ISDND. La déshydratation se déroulera dans le bassin de décantation. La dessiccation à ciel ouvert est la technique la plus simple. Le site est très ouvert, permettant la dissipation des odeurs éventuelles. Les sédiments extraits étant très humides, il ne devrait pas y avoir de poussières. La page 21 explique que la dessiccation sur place permet de transporter des quantités moins importantes de matière, dès lors que l'eau s'en est échappée par écoulement vers le chenal, et donc moins coûteuse. La page 41 confirme le choix de cette technique et précise les caractéristiques du bassin de décantation.
- Destination du monticule de terre remplacé par le bassin de décantation ? (D 47 + D 40)
Le monticule de terre doit être évacué au courant du 1^{er} trimestre 2017 vers le chantier en cours sur le site portuaire de Bois Sacré. Il n'existera donc plus lors des travaux de dragage.
- Quelle est l'origine des 2 exutoires (celui du chenal des pêcheurs et celui du goulet à l'Est) ? Quelle est la nature de l'eau ? Comment est traitée l'eau ? (D 47)

L'un des exutoires est celui du bassin de décantation, figuré en tant que principe. Les eaux sont celles de ressuyage des sédiments pendant les opérations de dragage. L'autre exutoire est celui des eaux pluviales en provenance du bassin versant urbain situé au Sud du périmètre portuaire. Les eaux pluviales ne font l'objet d'aucun traitement avant rejet dans le milieu.

- Absence de concertation après réunion publique de juillet 2015 (D40 + 52)
La concertation lancée en 2015 a fait l'objet d'une réunion publique le 22 juillet 2015. Un comité de suivi a été mis en place à la suite de cette réunion et s'est réuni le 24/2/2016, le 28/4/2016 et le 7/7/2016. Le bilan de la concertation a été dressé par le Comité syndical de Ports Toulon Provence le 22/7/2016 et publié, conformément aux textes réglementaires.
- Création de 600 anneaux autorisée par la Marine Nationale. (D 40 + D52)/Incidence terrestre du cumul des projets /Augmentation de la capacité du port : impact sur les questions de trafic automobile, maritime, pollution, création de parking. (D 40 + 52)
Le projet d'un port de 600 anneaux a été abandonné par la ville, qui a dénoncé la convention de DSP. L'Autorité portuaire a rapporté le transfert de gestion qui permettait à la ville de le réaliser sur le domaine portuaire. L'étude d'impact n'inclut donc pas de cumul avec ce projet. L'étude d'impact identifie un impact sur la circulation qu'en phase travaux.
- Accueil de bateaux quillards dans le bassin central = risque de pollution (D 40)
Il n'est pas envisagé d'accueillir de bateaux quillards dans le bassin central car sa profondeur est insuffisante.
- Utilisation de « palplanches » sur les quais fixes (D 39)
Le projet ne prévoit de palplanches que pour le chenal des aquaculteurs. Les pontons flottants ont une durée de vie plus courte mais sont plus modulables.
- Imprécision concernant le barrage anti-pollution. Inquiétude pour aquaculture, mytiliculture et conchyliculture (D 40 + D 55 et 56 +D59)
Le barrage et ses utilisations sont définis en page 108 de l'étude d'impact. Il est destiné, notamment, à préserver la qualité des eaux vis-à-vis des particules pouvant être mises en suspension pendant les travaux. Les aquaculteurs ont donc été pris en compte.
- Nécessité de la poursuite du chenal non retenu dans le projet. (D 40 + D 55 et 56)
La poursuite du chenal ne fait pas partie des travaux soumis à l'enquête actuelle qui ne porte que sur les infrastructures existantes. Elle nécessite des études d'agitation qui vont être engagées prochainement.
- L'aménagement portuaire de la Petite Mer doit être réalisé en totale concertation avec les partenaires compétents (D 40)
Comme le montre la concertation menée en 2015 et 2016 sur l'aménagement du site portuaire, l'Autorité portuaire pratique la concertation avec les usagers et les partenaires compétents.
- AVAP/ sauvegarde des paysages et protection du patrimoine / respect des mesures de sécurité environnementale (D 40 + D 46 + D52+ D58)
Le projet a pris en compte l'AVAP, qui n'était pas encore approuvée lors de l'envoi de la demande d'autorisation à la Préfecture.

- Prise en compte /remise en cause de la sauvegarde de l'aquaculture. (D 40 + 52+59)
Le projet a pris en compte l'aquaculture puisqu'il permet d'offrir de meilleures conditions de travail aux professionnels.
- Courantologie : (D 47.+D 51 +D55 et 56).
La courantologie n'est pas modifiée par les travaux.
- Vagues générées par les vedettes du réseau MISTRAL (D51)
Les vagues provoquées par les vedettes du réseau Mistral impactent principalement le secteur A, dont les travaux, objet de l'enquête, sont déjà réalisés. Le choix de pontons flottants sur ce secteur en avait tenu compte.
- aucune référence au pavillon bleu (D52)
Le pavillon bleu a été décerné en 2016 à la ville de la Seyne-sur-Mer pour ses plages. Dans le Var, les seuls ports en pavillon bleu sont ceux de la Coudoulière et des Embiez à Six Fours-les-Plages et Saint-Pierre à Hyères-les-Palmiers.
- Erreur dans les indications de profondeur de baie (D52)
Les profondeurs mentionnées sont celles de la partie centrale de la baie. Sur les rives, elles sont effectivement moins importantes.

2/ SUR L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES

Le Responsable de projet a apporté des réponses à toutes les questions posées. Les réponses renvoient pour 5 sujets sur 7 à la mise en œuvre du projet.

Je suis étonnée que ces questions n'aient pas pu être tranchées dans le cadre de l'avant-projet car l'impact des décisions qui seront prises dans le futur sera non négligeable pour le confort des utilisateurs, la facilitation des manœuvres et donc la sécurité. C'est d'autant plus surprenant que l'objectif de l'enquête publique est essentiellement tourné vers la réhabilitation et la sécurisation des infrastructures.

- L'écartement entre 2 rangée de bateaux doit être d'au moins 50 % de plus que la longueur maxi des bateaux en vis-à-vis à cause des amarres reliées aux chaînes mères (D 26 + D51 + D44)
L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
- Des catway pourraient résoudre les problèmes de chaîne d'amarrage (D 43)
L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
- Proposition concernant la distance entre les pannes : préciser les différentes catégories de bateaux pour faciliter au maximum les manœuvres (vents dominants (D47)
L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
- Changer l'orientation des pontons : Nord Sud au lieu de Est-Ouest pour faciliter l'accostage des bateaux. (D 54)

L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.

- Chenal d'accès semble insuffisant en largeur vue l'augmentation du nombre de bateaux (D 54)
L'étude d'impact est faite sur la base d'un avant-projet. La remarque sera prise en compte lors de la mise en œuvre du projet.
- Les pontons flottants sont une erreur (D 43)
Les pontons flottants ont un impact moindre que les palplanches sur le milieu. En outre, ils sont plus mobiles en cas de nécessité de les déplacer.
- le projet ne fait pas apparaître l'implantation des locaux de la SNPM (D51)
Les locaux de la SNPM figurent sur tous les plans. Comme ils ne sont pas concernés par les travaux, ils n'y sont pas mentionnés.

3/ SUR LA PARTIE FINANCIERE

J'ai adressé au porteur de projet un mail (pièce 6) en date du 16 janvier 2017 pour obtenir des précisions quant au financement du projet. La réponse qui m'est parvenue le 20 janvier 2017 par mail (pièce 7) fait état

- d'un financement des travaux par tranches de 200.000 € : cette indication figurait déjà dans le dossier administratif
- de négociations en cours avec la région PACA et les EPCI du Var :
- de places supplémentaires générant de nouveaux revenus qui pourront être attribués à la réalisation des travaux

J'en déduis qu'à ce jour le financement n'est pas finalisé et que l'inquiétude qui ressort des dires et des remarques faites de vive voix et mentionnés ci-dessous est légitime.

La réponse faite par le porteur de projet dans le cadre du PV de synthèse et reporté ci-dessous est toutefois un peu plus précise :

Dires concernant la partie financière

- approuve la rentabilisation du port (D46)
- Inquiétude quant au coût pour les usagers ?
- les travaux ne doivent pas générer des augmentations tarifaires similaires à celle déjà subies. (D51)
- Questions soulevées oralement par de nombreux participants à l'enquête publique :
« qui va payer ? »
« quelle est la partie qui va rester à notre charge ? »

Réponse du porteur de projet

Les travaux seront financés par le budget annexe du site portuaire. La priorité a été donnée depuis plusieurs années à ces travaux. Ils ont été et seront réalisés en fonction des possibilités accordées par le budget. Des négociations sont en cours avec les services de la Région Provence Alpes Côte d'Azur pour inscrire ces travaux dans le Contrat régional d'équilibre territorial (CRET), sous réserve d'acceptation par le Conseil régional. Le dispositif d'accompagnement des projets d'investissement

conduits par les communes et EPCI. du Département du Var, pourra aussi être sollicité, sous réserve d'acceptation par le Conseil départemental. Les nouvelles places prévues par le projet soumis à enquête publique, notamment dans le secteur B, pourront aussi contribuer financer leur réalisation.

4/ SUR LA PARTIE JURIDIQUE

Le Responsable de projet a apporté des réponses détaillées à toutes les questions posées.

Je note pour ma part que les organismes qui ont instruit le dossier l'ont validé. Je n'ai donc aucune raison de considérer que le dossier ne serait pas conforme ou peu sûr juridiquement. Ci-dessous les remarques

- légèreté de l'étude d'impact (D52)
L'étude d'impact n'a pas fait l'objet de remarques en ce sens par les services instructeurs.
- faiblesse du résumé non technique (D52)
Le résumé non technique de l'étude d'impact n'a pas fait l'objet de remarques en ce sens par les services instructeurs.
- Opacité sur les vraies intentions de PTP, l'objet de l'actuelle enquête publique est en réalité une première tranche des aménagements portuaires, cette technique dite de saucissonnage est systématiquement condamnée par les juges (D52)
L'Autorité portuaire n'entend pas découper les différentes actions qu'elle peut mener sur le site pour en minimiser les impacts. Le projet présenté à l'enquête porte sur la seule réhabilitation des infrastructures portuaires. L'augmentation du nombre de postes de plaisance qui est proposée dans le cadre de ce dossier vise à permettre d'offrir des emplacements de substitution aux usagers pendant les travaux, à optimiser le plan d'eau déjà en exploitation et à développer de nouvelles recettes qui permettront de contribuer au financement des travaux.
- le dossier n'informe pas correctement le public (D52)
Le dossier présenté n'a pas fait l'objet de remarques en ce sens par les services instructeurs.

5/ DEMANDES DIVERSES

Le Responsable de projet a apporté des réponses détaillées à toutes les questions posées.

- y aura-t-il un point d'eau sur le site ?
Les travaux de mise en sécurité envisagés ne prévoient pas de création de point d'eau. Deux points d'eau ont été créés lors de la construction du Point Propre du port en 2016.
- Souhaite la réalisation d'un ponton d'avitaillement (D 1)
Les travaux de mise en sécurité envisagés ne prévoient pas de création de ponton d'avitaillement. Cette demande pourra être examinée dans le cadre du projet d'aménagement du site portuaire, consécutif à la concertation menée en 2015 et 2016.

CONCLUSIONS MOTIVEES

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux textes en vigueur.
Les dossiers d'enquête administratifs étaient complets.
Les études d'impact et résumé non technique étaient suffisamment précis et documentés pour être acceptés par les organismes instructeurs. Je les considère donc comme conformes.
Il a été répondu à l'ensemble de mes questions pendant l'enquête publique.

Par ailleurs, j'ai pu constater de visu que

- de nombreux pontons étaient vétustes et dangereux
- Les berges, quais et pontons du village des pêcheurs étaient pour certains en mauvais état
- Plusieurs appontements avaient d'ores et déjà été réalisés
- La profondeur du chenal des aquaculteurs était très faible

J'ai par ailleurs pu constater

1. que la très grande majorité des personnes qui s'est exprimée est favorable au projet, tout en étant inquiète de la répercussion que ce dernier pourrait avoir sur les prix pratiqués actuellement ou de l'impact au niveau des impôts locaux.
2. Les arguments présentés à l'encontre de la réalisation du projet soulèvent des questionnements légitimes et intéressants mais qui ne concernent pas directement l'enquête publique actuelle. Les dires opposés à la réalisation concernent davantage la concertation publique de juillet 2015 que l'enquête publique.
Par exemple, l'augmentation du nombre de places dans la baie découle selon moi clairement de l'optimisation des infrastructures alors que certains y voient une volonté de découper en tranches des travaux présentés lors de la concertation publique. Même s'il est indéniable qu'un site rénové et sécurisé représente une avancée dans le sens d'un futur projet d'aménagement et de développement, il n'en est pas moins incontestable que le site tel qu'il se présente actuellement nécessite des travaux d'infrastructure.
3. Les arguments soulevés sur le plan environnemental, sont soit en dehors du périmètre de l'enquête publique soit ne sont pas de la compétence du porteur de projet ou encore ne proposent pas de solution plus satisfaisante que celle proposée dans le projet.

Seul l'argument financier me semble devoir être retenu, car sur ce point, le public n'a pas reçu de réponse claire. Les réponses qui m'ont été présentés par le porteur de projet ne permettent pas d'exclure un risque d'augmentation d'impôts ou de taxes diverses pour les utilisateurs du port ou - plus largement- pour les contribuables.

Les négociations concernant la partie financière sont toujours en cours selon le porteur de projet, ce qui ne permet pas une information transparente à destination des utilisateurs et des contribuables. Les personnes que j'ai rencontrées pendant les permanences ont indiqué oralement, que leur avis dépendait aussi du coût laissé à leur charge. Ne recevant aucune réponse précise de ma part sur ce plan, ces personnes ont donné leur avis sur tout le reste du projet, mais leur inquiétude quant à une augmentation des tarifs ou des impôts était réelle.

En raison de ce qui précède, et du fait qu'à ce jour, la seule alternative à la réalisation du projet consisterait en un statu quo, également en raison du fait que les infrastructures actuelles me semblent trop accidentogènes pour être maintenues en l'état plus longtemps, j'émet un avis favorable au projet sous réserve qu'il n'ait pas d'impact financier pour les utilisateurs ou les contribuables.

Fait à Le Castellet, le 20 Février 2017
Mme Marie-Line DEMURTAS BEDIN



29/29

