



**SOCIÉTÉ CIVILE DE
L'ANSE DU PRADET**

Modernisation du port de l'Anse du Pradet

Mission de maîtrise d'œuvre

**ADDENDUM AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE :
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES DDTML**

Affaire : CORSCAP-47-2015

Référence du document : REG-AUT-00-00

Janvier 2020

Edition du document

	Nom	Date
Rédigé par	Jean-Michel PANNACCI	22/07/2020
Vérifié par	Stéphan LENORMAND	27/07/2020
Validé par	Le gérant de la SCAP	28/07/2020

Versions et modifications

Version	Date	Description	Modifications
0	29/11/2018	Autorisation environnementale unique	Version initiale
1	04/06/2020	Renseignement complémentaire pour DRASM	Version modifiée
	28/07/2020	Demande complémentaires DDML Réf. GROSSO BEM/2020-067 (30/06/2020)	Version modifiée

Identification du Maître d'Ouvrage :

SOCIETE CIVILE DE L'ANSE DU PRADET (SCAP)

Domaine du Cap Bénat
83230 BORMES-LES-MIMOSAS

Identification du Bureau d'Etudes :

CORINTHE INGENIERIE



890 chemin du Peyrat
ZA du Grand Pont
83310 Grimaud
Tél : 04 94 97 05 25

1 PÉTITIONNAIRE

SOCIÉTÉ CIVILE DE L'ANSE DU PRADET (SCAP)

Domaine du Cap Bénat
83 230 BORMES-LES-MIMOSAS
SIRET : 32321046800019

Représentée par Monsieur Patrice CLEMENT, Gérant

Mail : patriceclement@me.com
Téléphone : 06 09 67 07 02

2 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES

Dans le cadre de l'instruction relatif au projet de modernisation du port de l'Anse du Pradet à Bormes-les-Mimosas réceptionné le 21 janvier 2020 au guichet unique de la police de l'eau sous le numéro 83-2020-00005 une nouvelle demande complémentaire a été adressé au pétitionnaire par courrier référencé GROSSO BEM/2020-067 DU8 30/06/2020.

Les demandes portent sur :

Référence	Observations	Actions attendues
Page 19 et page 27	Butée de pieds : Le dossier fait mention de la mise en place de « géobags » qui auront un rôle de butée de pieds de plage. Le détail de la mise en place des « géobags » ainsi que de leur caractérisation technique n'est pas précisé.	Compléter le dossier
Évaluation des incidences Natura 2000	Le projet doit présenter les raisons impératives d'intérêt public majeur liées à la santé ou à la sécurité publique, au titre de l'article L.414-4-VIII du code de l'environnement.	Développer les justifications du projet. À défaut, et si les justifications tiennent à d'autres raisons d'intérêt public, l'avis de la Commission européenne sera requis.

Le présent dossier apporte les réponses attendues :

3 NOS COMPLÉMENTS

3.1 BUTÉE DE PIED

Ci-dessous le phasage et les méthodes prévues pour la réalisation de la butée de pied.

3.1.1 Géotextiles

Les géotextiles seront des produits certifiés dans le cadre de la certification ASQUAL des géotextiles et seront conformes à la norme pour les ouvrages de lutte contre l'érosion EN 13253 2016.

3.1.2 Les Geobags

Le géotextile sera de type GT 1000 M ou similaire et aura, à minima, les caractéristiques suivantes :

Ils seront pré-confectionnés en usine et ils auront un diamètre théorique mentionné par le plan ci-dessous.

La continuité des geobags sera assurée par recouvrement d'environ 0,5 m, l'élément rempli reposant toujours sur l'élément à remplir, ou par utilisation de finition de type « flat end ».

Le geobags aura une double peau non tissée à haut pouvoir de coupure.

Le geobags sera fabriqué avec un géotextile de renforcement et de filtration, de type tissé polypropylène, disposant une DdP (déclaration de Performance).

Les geobags seront livrés sur site remplis et à la bonne dimension.

L'usine devra être certifiée ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001 et devra pouvoir justifier de 5 chantiers au minimum de références dans les 5 dernières années.

- Ils seront de type de polymère polypropylène - Durabilité à 100 ans justifiée par DdP. Résistance à la rupture selon ISO 10 319 :
 - En sens production ≥ 200 kN/m,
 - En sens travers ≥ 200 kN/m ;
- Allongement à la rupture selon ISO 10 319 :
 - En sens production ≤ 15 %,
 - En sens travers ≤ 12 % ;
- Résistance au poinçonnement selon ISO 12236 ≥ 18 kN ;
- Perforation dynamique selon EN ISO 13433 ≤ 10 mm ;
- Résistance aux UV selon ENV 12224 – UTS après 1400 MJ/m² d'exposition ≥ 100 kN/m ;
- Résistance à la rupture des coutures selon ISO 10321 ≥ 160 kN/m ;
- Perméabilité normale au plan ISO 11058 sous h 50 mm ≥ 1000 l/m²/min ;
- Ouverture de filtration selon ISO 12956 200 $\leq \leq 424$ microns.

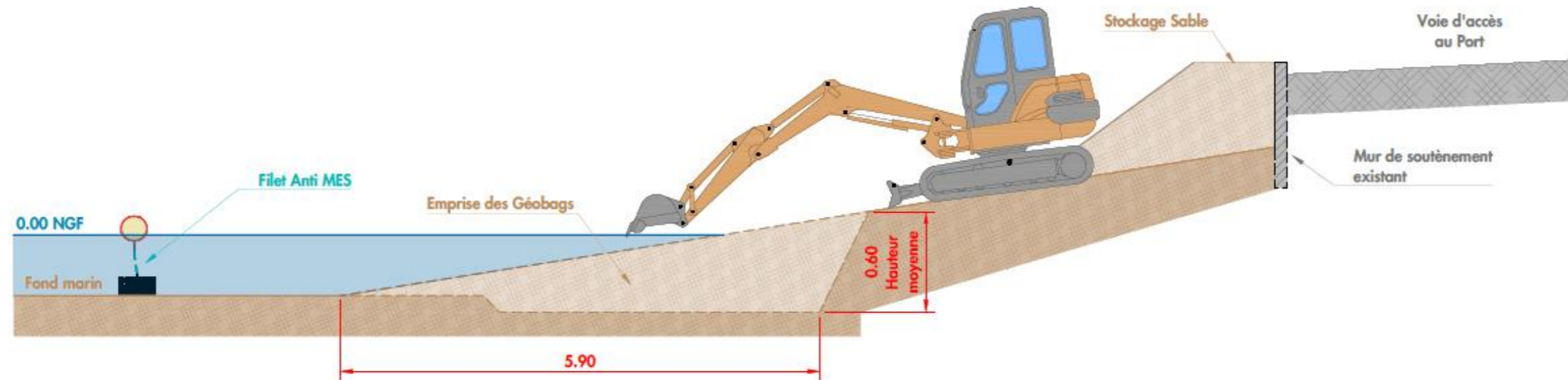
3.1.3 Origine du matériau sableux de remplissage

Les Géobags seront livrés sur site déjà remplis de matériaux sableux exempt d'élément argileux ou végétaux et respectant les prescriptions du fabricant.

Le matériau utilisé, proviendra d'une carrière agréée et sera conforme au fascicule 25 du C.C.T.G., il répondra également aux spécifications du fabricant.

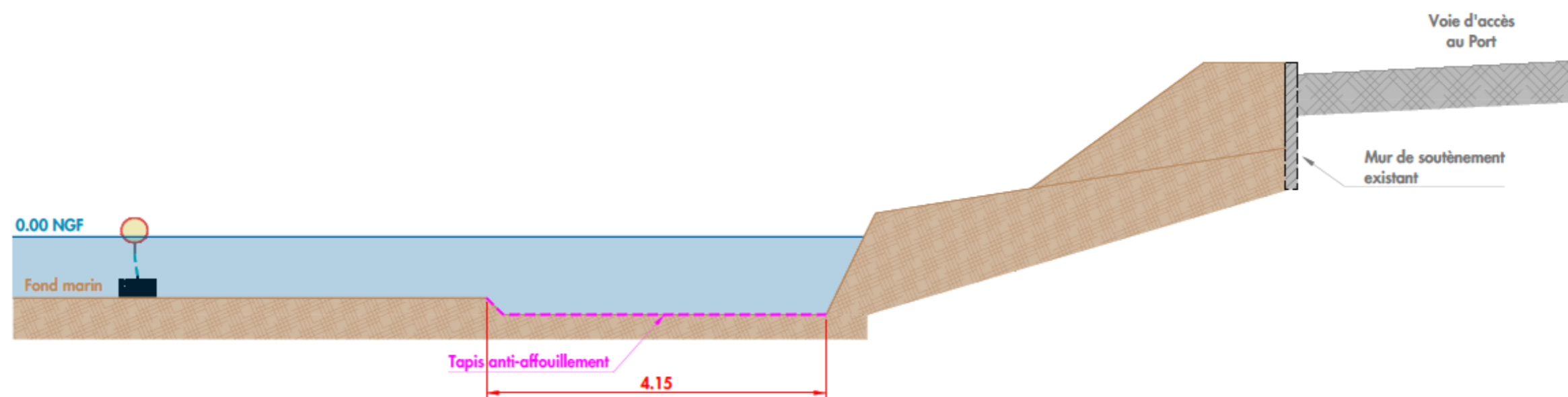
PHASE 1

- Pose d'un filet anti-M.E.S
- Dépose du sable dans l'emprise des Géobags
- Stockage temporaire de sable en arrière de la plage existante



PHASE 2

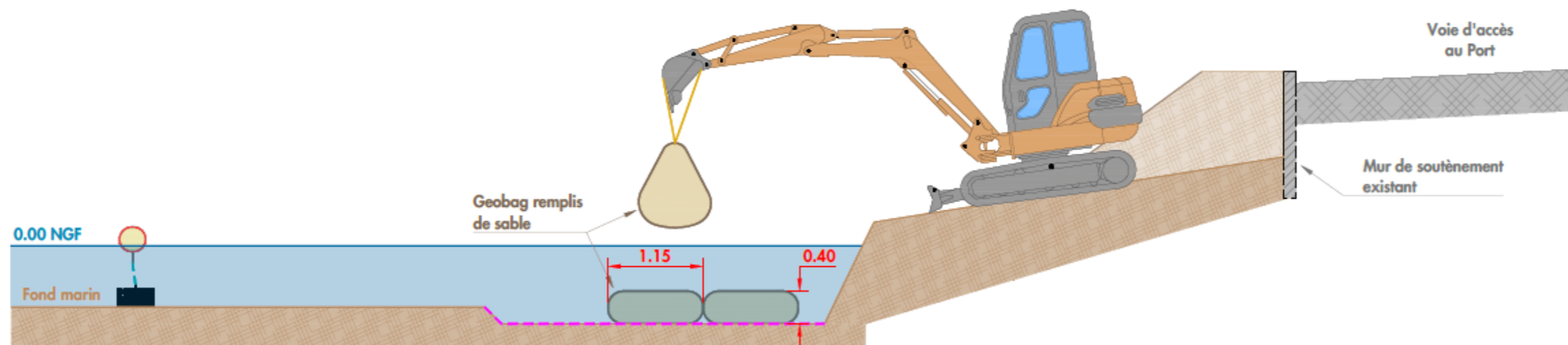
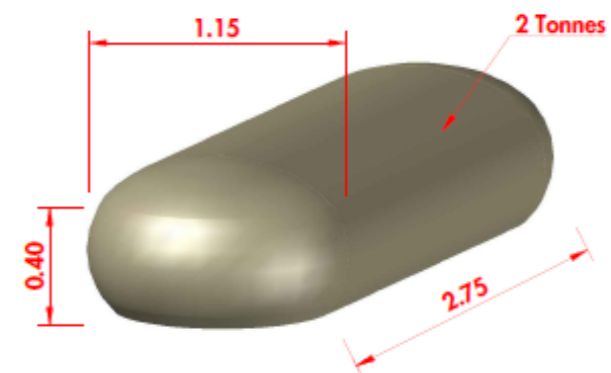
- Mise en place du Tapis Anti-affouillement



PHASE 3

- Pose des Géobags

DÉTAIL D'UN GÉOBAG



PHASE 4

- Remise en état de la plage
- Dépose du filet anti-M.E.S

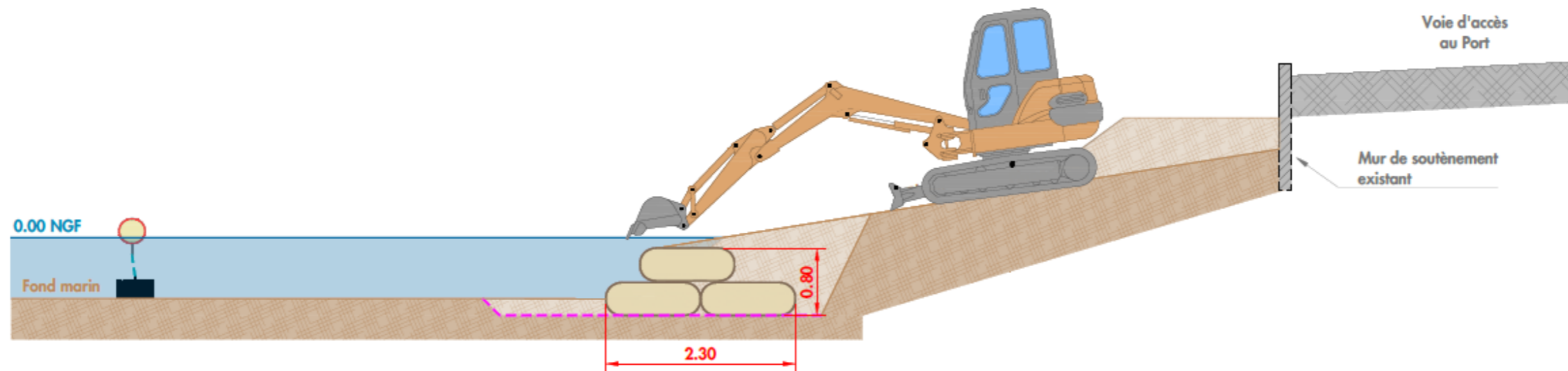


Figure 1 Phasage pose géobags

3.2 .ÉVALUATION NATURA 2000

3.2.1 Justification du projet

3.2.1.1 Étude de la faisabilité des travaux sur les projets envisagés dans le cadre environnemental

La genèse du projet est issue d'un diagnostic des éléments existants, des conditions de houles, des conditions faunes et flores et des objectifs attendus.

Lors de cette phase un plan général diagnostiquait l'ensemble des ouvrages et équipements et précisait le zonage des différents désordres. Ce plan a servi de références pour la compilation du diagnostic global des ouvrages existants et du contexte environnemental.

Par suite de ces différentes inspections terrestre et maritime, un travail d'analyse a été effectué pour, d'une part synthétiser les désordres mais également en comprendre les raisons.

En particulier pour les points suivants :

- Cartographie et repérages des dégradations sur un plan détaillé,
- Repère des dégradations et de leurs conséquences,
- Vérification des pentes de talus et ou d'affouillements et de désordres mettant en cause la pérennité de l'ouvrage.

S'en est suivie la vérification structurelle des ouvrages existants au regard des efforts les impactant.

Lors de ce diagnostic, la société CORINTHE Ingénierie a observé la présence d'herbiers de posidonies dans l'enceinte du port. De cette observation, celle-ci a jugé nécessaire de réaliser un diagnostic exhaustif de biocénose dans le port et ses abords.

Des relevés bathymétriques et de biocénose ont été réalisés en mai 2017.

Par la suite une mise à jour des études de propagation des houles du large et d'agitation du port pour intégrer ces derniers relevés bathymétrique en tenant compte des conditions de houles les plus récentes.

À l'issue, le projet a été définitivement arrêté.

Enfin le projet prenait en compte la présence d'herbiers (et autres espèces protégées) devant et dans le port du Pradet.

3.2.1.2 Agitation du plan d'eau dans le port du Pradet

Il a été constaté, notamment lors de tempêtes hivernales et l'été lors de clapots soulevés par des vents de Nord-Nord-Est que le plan d'eau du port n'était pas pacifié et n'offrait pas la protection, que, par définition, doit offrir un port.

En effet, 50 % des places de port sont non protégées dès une houle d'occurrence annuelle présentant des risques pour les personnes et les biens, même sur une saison d'ouverture du 15 avril à fin octobre.

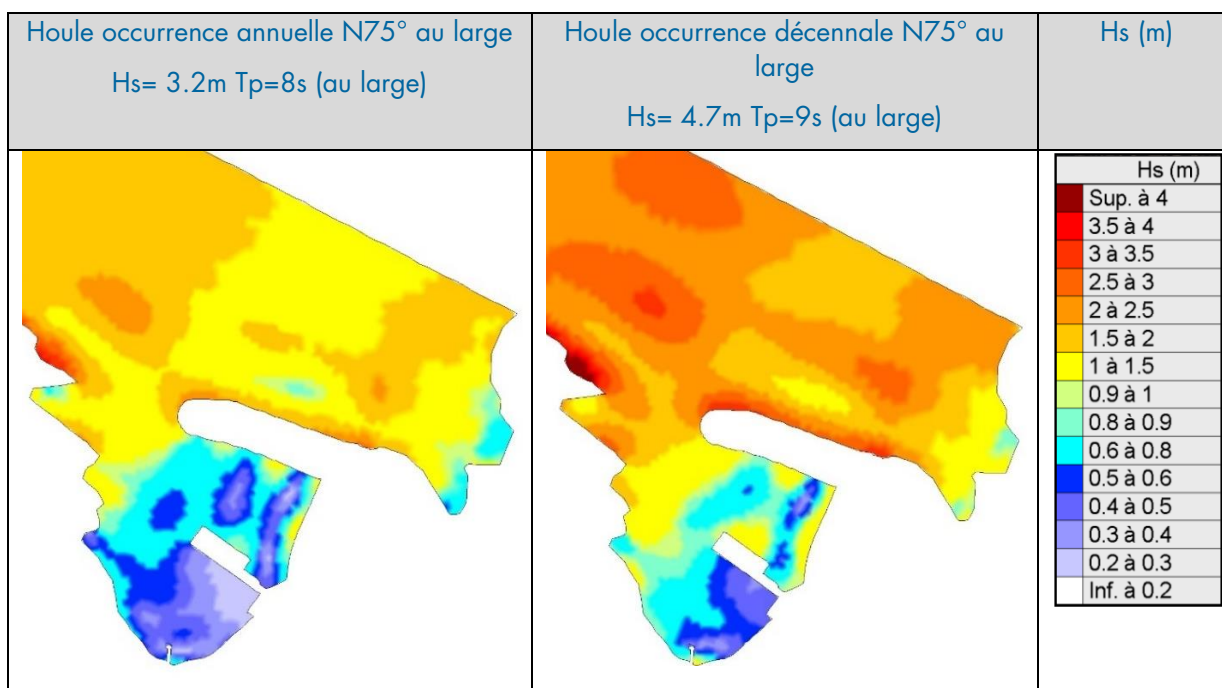


Figure 2 Agitation Houles occurrences annuelle et décennale port existant

Ainsi le projet a vocation, conformément aux obligations contractuelles du pétitionnaire, de proposer et réaliser des solutions d'aménagement pour pacifier le plan d'eau et assurer la sécurité des personnes et des biens.

Sur la base de ses éléments, la société CORINTHE-Ingénierie, dans le cadre de sa mission de Maître d'œuvre, a réalisé des plans d'aménagement du plan d'eau pour répondre aux objectifs fixés par les critères usuels.

Pour ce faire, la société CORINTHE-Ingénierie a mis en place un modèle de propagation de la houle du large (SWAN) et un modèle permettant de simuler par couplage avec le modèle de propagation l'agitation locale dans le port (Artemis).

Au vu des différentes études de propagation, seul le fond du port à l'arrière du môle central offre une protection que l'on pourrait qualifier d'acceptable. Le reste du port restant particulièrement agité et dépassant les critères d'agitation retenus quelle que soit l'occurrence de la houle.

Les hauteurs significatives résiduelles relativement importantes obtenues sur certaines zones sont essentiellement dues à la présence du môle qui renvoie la houle sur le quai situé à l'arrière de la digue de protection et inversement.

L'entrée du port est elle aussi particulièrement agitée. La houle du large arrive ici avec un angle quasi perpendiculaire à l'orientation de la passe d'entrée du port et pénètre aisément dans le port.

On notera que les simulations ne prennent pas en compte les franchissements qui sont observés lors que chaque coup de mer au-dessus de la digue de protection, rendant certainement le plan d'eau un peu plus agité.

Le port dans sa configuration actuelle, n'offre pas de bons critères de confort et le critère de sécurité étant aussi dépassés notamment dans les zones qui accueillent des unités et sur les zones proches de la passe d'entrée.

3.2.1.3 Pacification du plan d'eau

Pour améliorer l'agitation dans le port et assurer la protection des personnes et des biens pendant la période d'exploitation, plusieurs propositions d'aménagement ont été étudiées.

La priorité étant pour ces configurations de stopper au maximum de la houle au niveau de la passe d'entrée du port.

Par ailleurs, il paraît également essentiel pour diminuer les phénomènes de réflexion observés dans l'enceinte du port, d'accompagner la sécurisation de la passe d'entrée par le retrait du môle central.

Ainsi trois configurations ont ainsi été simulées :

- La première étant celle qui permet de pacifier au maximum le plan d'eau mais dont l'impact sur l'herbier présent dans le port est le plus important.
- Les deux autres configurations simulées visant davantage à réduire l'impact sur l'environnement mais pour lesquelles, la pacification du plan d'eau est moins significative.

Ces trois configurations sont présentées ci-dessous.

3.2.1.3.1 Configuration d'aménagement n° 1

Il s'agit de la configuration proposée juste à l'issue de la phase diagnostic avant la réalisation du relevé bathymétrique et biocénose.

Les travaux consistent :

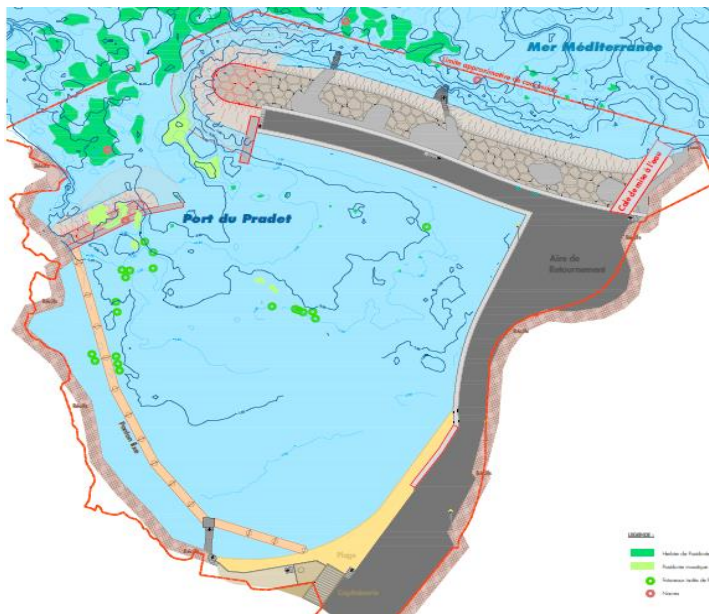


Figure 3 Solution 1

- Allongement de la digue de protection d'environ 6,5 ml,,
- La réalisation d'une contre digue vers l'entrée du port d'environ 21 ml
- La réalisation d'un retour de protection le long de la digue de protection d'environ 8,5 ml,
- La dépose totale du môle central,
- La reprise du fond de port tout en maintenant le linéaire de plage existant,
- La largeur de la passe d'entrée ainsi créée est de 11,5 ml.

Pour cette configuration l'impact sur l'environnement marin est le suivant :

- Impact direct (ouvrage positionné sur l'herbier) : 1 nacre et 23m² herbiers,
- Impact indirect (ouvrage non positionné sur l'herbier mais à moins de 5 mètres de celui-ci) : 1 nacre + 107m² herbiers + 1 faisceau d'herbier.

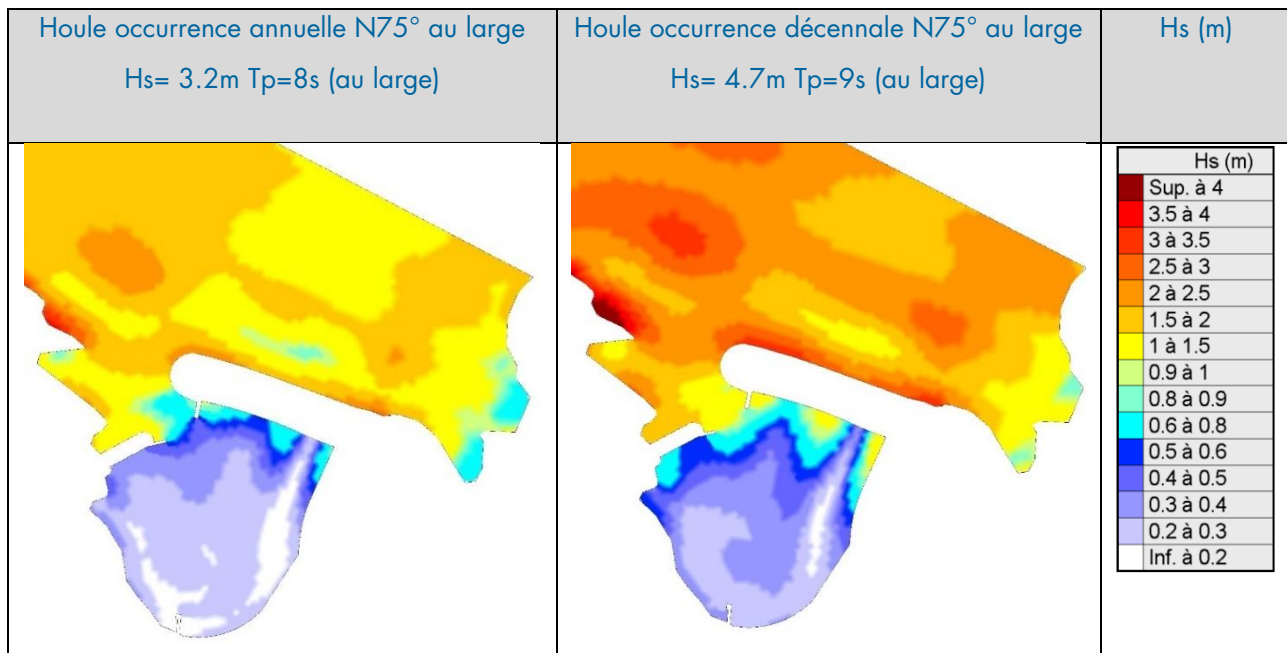
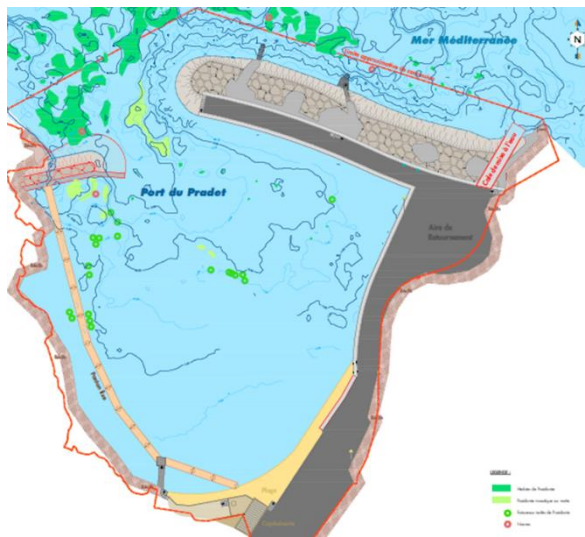


Figure 4 Agitation Houles occurrences annuelle et décennale solution 1

3.2.1.3.2 Configuration d'aménagement n° 2

Dans cette configuration, le positionnement et le nombre d'ouvrage de protection complémentaire est réduit afin de réduire au maximum l'impact sur les espèces marines relevées dans le port.

Les travaux consistent :



- La réalisation d'une contre-digue vers l'entrée du port d'environ 22 ml. Celle-ci est positionnée pour créer l'impact minimum sur l'herbier,
- La dépose totale du môle central,
- La reprise du fond de port tout en maintenant le linéaire de plage existant,
- La largeur de la passe d'entrée ainsi créée est d'environ 14 ml.

Pour cette configuration l'impact sur l'environnement marin est le suivant :

- Impact direct (ouvrage positionné sur l'herbier) : 4 m²,
- Impact indirect (ouvrage non positionné sur l'herbier mais à moins de 5 mètres de celui-ci) : 57 m² et 2 nacres.

Nota : Cette configuration bien qu'apportant de meilleures conditions d'agitation dans le port que la configuration actuelle ne permet pas d'atteindre les critères de confort et de sécurité dans près de la moitié de la surface du plan d'eau.

Pour cette configuration, la houle pénètre encore de manière importante au niveau de la passe d'entrée du port. La présence de la nouvelle contre-digue améliore toutefois le niveau d'agitation dans le port sur sa partie Sud (par comparaison avec la configuration actuelle). L'absence de protection complémentaire au niveau de la digue du large permet encore à la houle de pénétrer et de venir se réfléchir contre le quai vertical Nord.

Il paraît essentiel, au regard de ces résultats et pour pacifier plus efficacement le plan d'eau, de rajouter un ouvrage : « téton », en bout de quai Nord pour stopper davantage la houle. C'est l'objet de la configuration suivante.

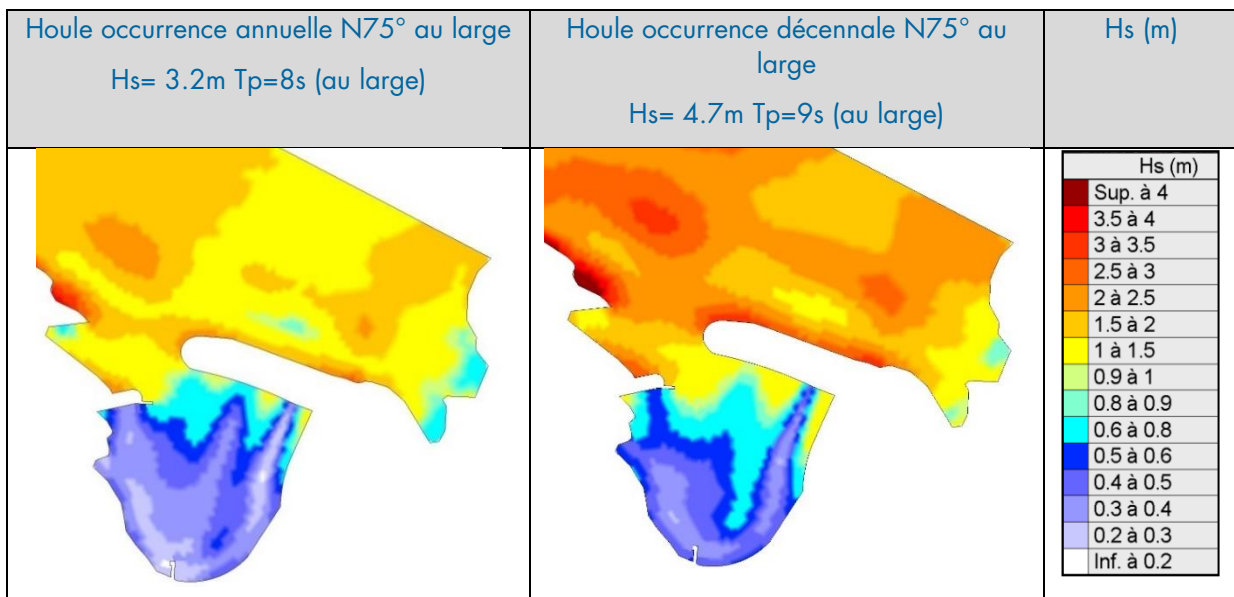
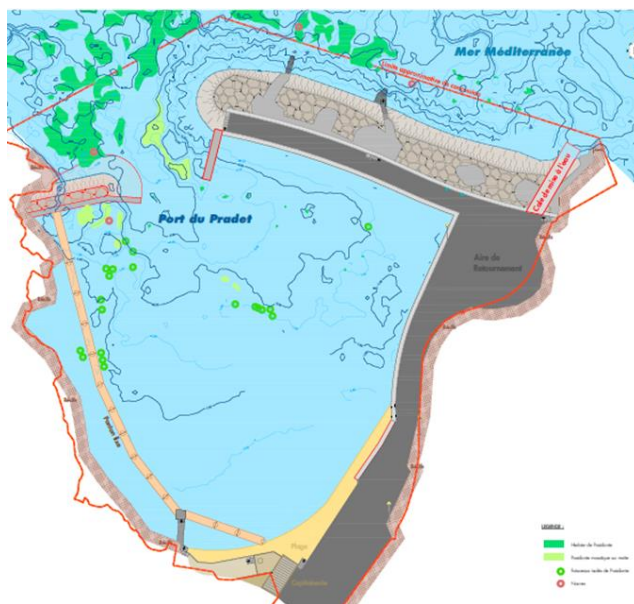


Figure 5 Agitation Houles occurrences annuelle et décennale solution 2

3.2.1.3.3 Configuration d'aménagement n° 3 :

Dans cette configuration, le positionnement des nouveaux ouvrages de protection a été réalisé de manière à réduire au maximum l'impact sur les espèces marines relevées dans le port tout en apportant de meilleures conditions d'agitation dans celui-ci.

Cette configuration consisterait en :



- La création d'une contre digue vers l'entrée du port d'environ 22 ml. Celle-ci est positionnée pour créer l'impact minimum sur l'herbier,
- La création d'un retour de protection le long de la digue de protection d'environ 9,8 ml,
- La dépose totale du môle central,
- La reprise du fond de port tout en maintenant le linéaire de plage existant,
- La largeur de la passe d'entrée ainsi créée serait d'environ 14 ml pour répondre aux critères de la grande commission nautique.

Pour cette configuration, l'impact sur l'environnement marin est le suivant :

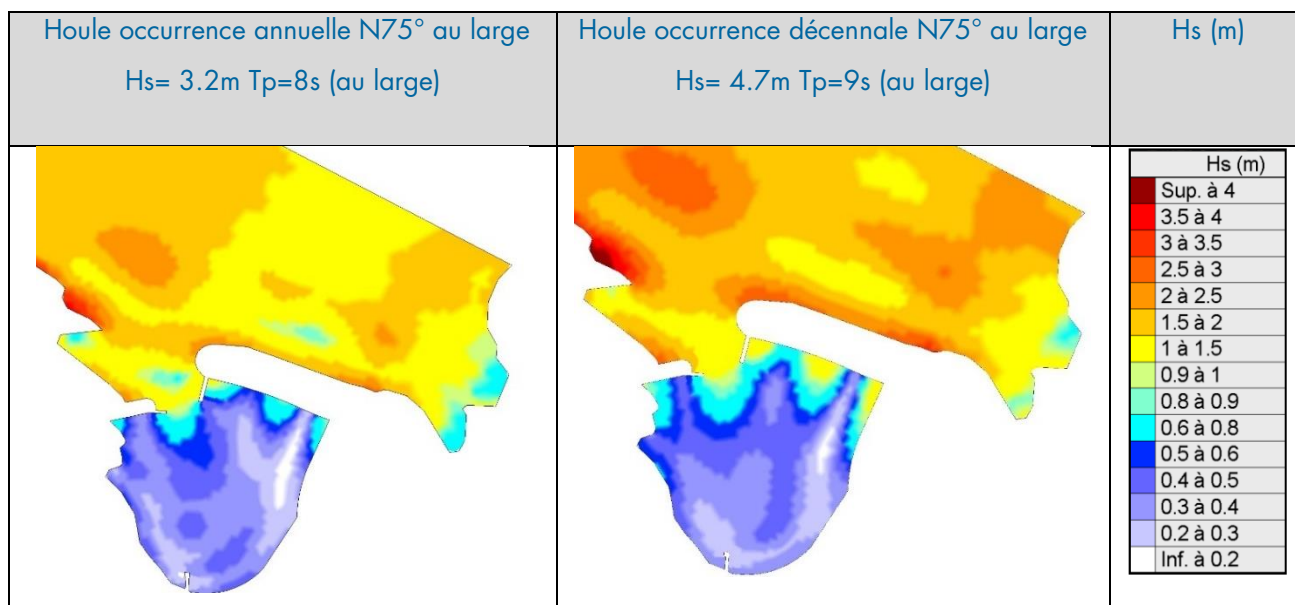
- Impact direct (ouvrage positionné sur l'herbier) : 4 m²,
- Impact indirect (ouvrage non positionné sur l'herbier mais à moins de 5 mètres de celui-ci) : 65 m² et 2 nacres.

Nota : Comme attendu, le rajout d'un « téton » d'environ 10 ml en bout de quai Nord (digue du large) en complément de la contre-digue, permet de pacifier plus efficacement le plan d'eau du port que dans la configuration précédente.

L'agitation a été étudiée sur les trois configurations d'aménagement du port avec la création de nouveaux ouvrages de protection.

La dernière configuration est la plus pertinente et sécuritaire.

Cette dernière solution est celle préconisée dans les dossiers d'évaluation environnementale et de celui d'autorisation environnementale unique en répondant aux exigences du Maître d'Ouvrage. Elle permettrait de garantir l'accueil et la sécurité des bateaux durant une certaine période de l'année, surtout en période hivernale.



3.2.1.3.4 Synthèse des études de cas

Synthèse des configurations d'aménagement étudiées

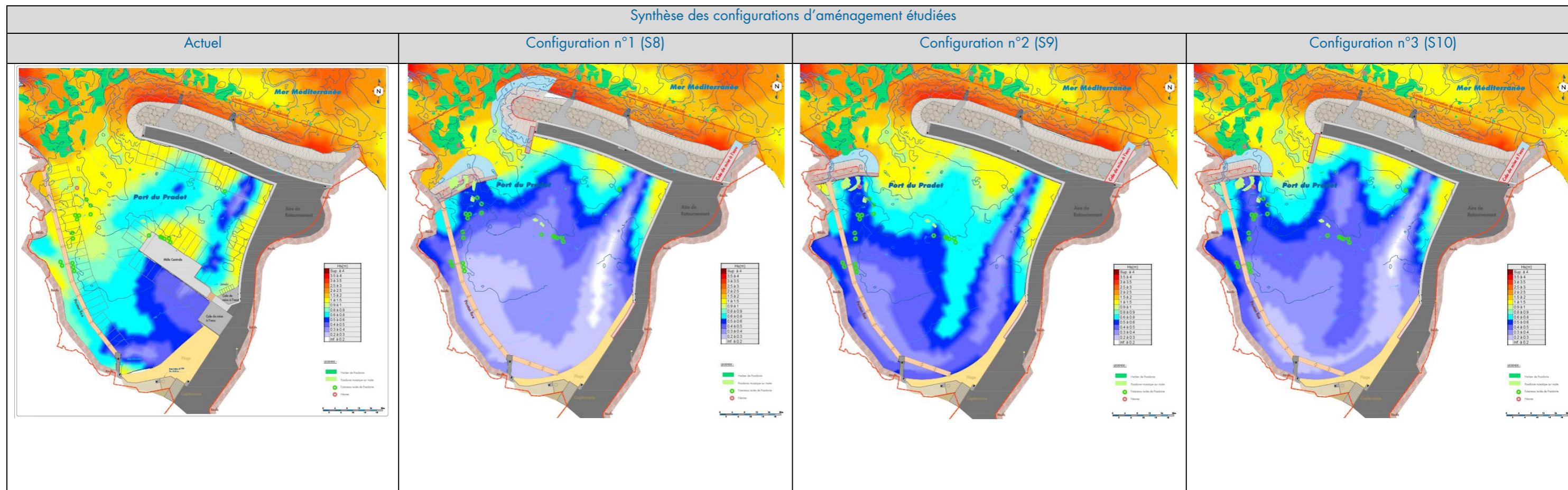


Figure 6 : Résultats des simulations d'agitation résiduelle dans le port actuel et projet pour la houle période de retour décennale de N75° au large durant la période d'exploitation du port

Pour réduire l'impact sur l'herbier, une solution d'ouvrage vertical a été étudiée (Confère Article 5.2.2.1 du dossier LEMA) dans l'objectif de réduire l'emprise de l'ouvrage sur sa largeur et ainsi de s'éloigner de l'herbier de posidonie, même si l'ouvrage se situera à moins de 10 mètres de celui-ci.

Néanmoins, il apparaît que cette solution engendre des coefficients de réflexion plus importants : de 0,7 à 0,8 contre 0,5 pour la solution « talus amortisseur ». Ainsi, bien que la distance à l'herbier soit plus importante (4,91m), la réflexion engendrée par l'ouvrage vertical aura à long terme un impact négatif sur l'herbier de posidonie.

Cette solution n'a donc pas été retenue.

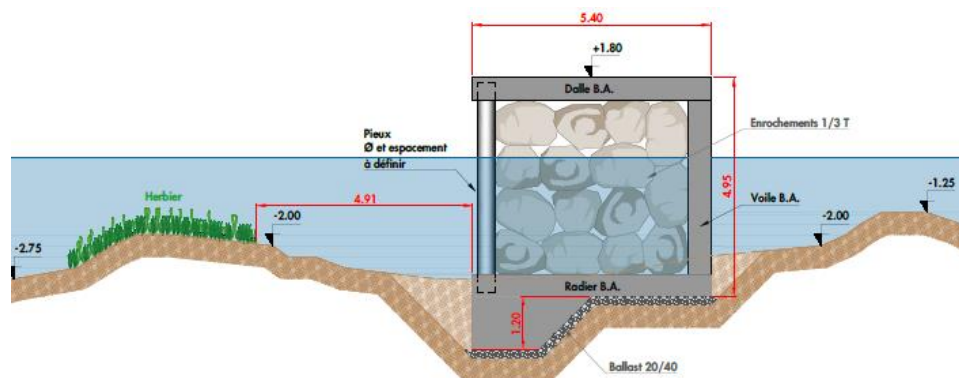


Figure 7 : Solution à parement vertical

3.2.1.4 Enjeux écologiques

L'enjeu écologique a été pris en compte dans le chapitre 4.9 du dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, où les différentes espèces protégées ont été listées dans la zone d'étude.

Pour rappel, la surface des herbiers de posidonie compris dans l'enceinte de la limite de la concession est de l'ordre de 215 m² qui sont déjà situés sous les emplacements de mouillage et à proximité des quais et pontons actuels. L'impact des travaux ne concernera que 164 m² d'herbier et il aura une distance moyenne de moins de 10 m par rapport aux futurs ouvrages comme mentionné sur les plans du dossier.

En ce qui concerne l'herbier de cymodocées présent dans le port, il ne représente qu'une superficie de 4 m², ce qui est extrêmement faible.

Comme mentionné dans le dossier d'incidence, il en est de même pour les nacres avec seulement 3 implantées à proximité immédiate des structures de l'épi Ouest et 2 supplémentaires en zone d'impact direct pour d'autres travaux.

Pour les autres espèces de faune et flore marine, aucune espèce protégée ou remarquable n'a été observée.

Dans le dossier d'évaluation d'incidence Natura 2000, nous constatons dans le cadre des chapitres 5.2.2 (ouvrages maritimes et butée de pied) l'impact minimal des travaux sur la faune et flore marine, précisés aux détails des chapitres 5.2.2.1, 5.2.2.2 et 5.2.2.3.

Le chapitre 6 reprend les incidences du projet sur les zones Natura 2000 et les dispositions qui en découlent. Il est d'ailleurs précisé que les travaux se dérouleront en période hivernale, ce qui représente la période la moins sensible pour l'environnement faune et flore marine.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des espèces protégées sont bien reprises dans les chapitres 6.2.1, 6.2.2 ainsi que le 6.2.3, 6.2.3.1, 6.2.3.2.

Le chapitre 6.2.4 indique bien le suivi des mesures par rapport aux travaux proposés. Les différentes annotations concernant les incidences travaux sont repris dans le chapitre 7 concernant la synthèse et propose même un dossier de demande de dérogation de destruction d'une espèce ou d'un habitat protégé dans le cadre d'un CNPN.

3.2.2 Justification de l'intérêt public du projet

3.2.2.1 Préambule

Par application de l'article L.414-4-VIII du code de l'environnement Le projet doit présenter les raisons impératives d'intérêt public majeures liées à la santé ou à la sécurité publique, au projet.

Cette procédure fait suite de la Circulaire du 15/04/10 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 qui vise à préparer la constitution des listes locales devant être arrêtées par les préfets en application du 2° du III de [l'article L. 414-4](#) et à préciser les nouvelles modalités d'intégration de l'évaluation des incidences Natura 2000 dans les régimes d'autorisation, d'approbation et de déclaration préexistants.

Le projet de modernisation du port de l'Anse du Pradet à Bormes-les-Mimosas fait effectivement l'objet d'un cas parc qui par Arrêté préfectoral n° AE-F09318P0392 du 19/12/2018 portait décision le projet de modernisation du port de plaisance de l'Anse du Pradet situé sur la commune de Bormes les- Mimosas (83) n'est pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

En préambule, quelques éléments de contexte.

Au terme du comité interministériel de la mer le 15 novembre 2018, l'une des ambitions affichée est d'" inciter les français à « prendre la mer ». Cette volonté d'une politique maritime affirmée " s'adresse à tous les Français, qu'ils soient professionnels, étudiants ou passionnés de la mer. Elle doit ouvrir à la mer, par l'éducation, la formation, la culture, le sport et les loisirs".

Pour inciter les français à prendre la mer, les ports doivent être modernisés dans le respect de la protection du milieu marin et de la sécurité des personnes et des biens

Le projet le projet de modernisation du port de plaisance de l'Anse du Pradet situé sur la commune de Bormes les- Mimosas (83) s'inscrit dans cette démarche.

La commune de Bormes les Mimosas souhaite une politique de ses ports et a demandé dans un premier temps au Port de Bormes les Mimosas, géré par le concessionnaire YCIBM, de s'engager dans l'opération « ports propres en Provence Alpes Côtes d'Azur », seule démarche de Gestion Environnementale des ports de plaisance à l'échelle européenne privilégiant la préservation des milieux aquatiques et le développement durable des activités littorales et marines.

Après avoir obtenu, après audit par Afnor Certification, la certification « Gestion Environnementale Portuaire », le port a été un des tous premiers à obtenir, en 2013, la certification CWA « Ports Propres » renouvelée, chaque année, avec succès.

Ce travail a été mis à l'honneur dans le cadre des Eductours Ports Propres organisés en 2016. Réalisés en partenariat avec la Région PACA, l'Union des ports de Plaisance PACA et Monaco, le Centre permanent d'initiatives pour l'environnement Côte Provençale et l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse, ces visites ont permis la découverte des ports de Beaulieu sur Mer, La Ciotat et Cavalaire comme gage de gestion environnementale portuaire d'excellence.

L'objectif est de généraliser, au-delà de la certification européenne « ports propres », des pratiques respectueuses de l'environnement avec des axes forts d'information des usagers pour un meilleur respect du milieu marin.

La concrétisation de ce travail est l'émergence de la « Charte pour le développement durable des ports de plaisance et de pêche en Provence-Alpes-Côte d'Azur » qui fut signée en décembre 2014. L'objectif est de repositionner les ports comme outils stratégiques d'accueil, d'abris et d'approche de la cote autour des thématiques liées au développement durable et à la mise en sécurité du site.

C'est donc tout naturellement que cette stratégie a été intégrée dans les obligations contractuelles du concessionnaire du port du Pradet au Cap Bénat objet de la présente demande d'autorisation.

Nonobstant l'intention de maintenir la protection de l'environnement durant les travaux, le but est que les nouvelles installations soient à biodiversité positive et que le port de plaisance de l'Anse du Pradet soit certifié actif en biodiversité par Afnor Certification ; le port de Bormes-les-Mimosas, étant le premier port européen à obtenir la certification « port actif en biodiversité ».

Pour tendre vers ce label, les travaux projetés doivent être compatibles avec la protection du milieu marin.

À cet effet, en application de l'article R122-3 du code de l'environnement, une demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le numéro F09318P0392, relative à la réalisation d'un projet de modernisation du port de plaisance de l'Anse du Pradet sur la commune de Bormes-les-Mimosas (83), a été déposée par la SOCIÉTÉ CIVILE DE L'ANSE DU PRADET (SCAP), le 28/11/2018 et considérée complète le 28/11/2018.

- Considérant la nature du projet, qui relève des rubriques 9b et 11a du tableau annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement et consiste en la modernisation du port de plaisance de l'Anse du Pradet sur une surface globale de 8 124 m² comprenant :
 - La démolition d'ouvrages,
 - La modification de pontons,
 - La création d'une butée de pied de plage,
 - La création de pontons d'accostage, la création d'ouvrages de protection du plan d'eau,
 - Des aménagements terrestres ;
- Considérant que ce projet a pour objectif de moderniser le port en vue notamment d'une certification "ports propres" ;
- Considérant la localisation du projet :
 - En zone littorale,
 - Dans une zone d'herbiers de Posidonie, d'herbiers de Cymodocées et de Grandes nacres,
 - Dans le périmètre de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique en mer de type II "du Cap Bénat à la pointe de l'Esquillette" et des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique terrestres de type II "Maures littorales" et "Maures",
 - Dans l'aire maritime adjacente et dans l'aire optimale d'adhésion du parc national de Port-Cros,
 - Dans le périmètre du site inscrit "Cap de Bormes",
 - Dans la zone spéciale de conservation "Rade d'Hyères" et dans la zone de protection spéciale "lies d'Hyères";
- Considérant que le pétitionnaire a engagé dès l'amont une démarche de diagnostic et de prise en compte des enjeux d'environnement dans l'élaboration du projet ;
- Considérant que le projet est soumis à procédure au titre des articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement ;

- Considérant que la destruction d'herbiers de Posidonie et la transplantation de Grandes nacres est soumis à procédure au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement;
- Considérant que le pétitionnaire s'engage à :
 - Définir une zone d'interdiction de mouillage sur une zone d'herbiers de Posidonie actuellement,
 - Autorisée au mouillage, d'une surface correspondant à au moins dix fois celle d'herbiers de Posidonie impactés directement par le projet,
 - Réaliser une évaluation des incidences Natura 2000 complète sur les sites Natura 2000 concernés,
 - Mettre en place un rideau anti-MES permettant de confiner la zone de dragage pendant la durée des travaux,
 - Réaliser un suivi de la turbidité lors de la phase de travaux sur les zones d'herbiers et la mise en place d'un protocole d'arrêt des travaux si nécessaire ;
- Considérant les impacts du projet sur l'environnement, qui sont essentiellement liés à la phase de travaux ;
- Considérant que le projet a intégré dans ses choix les préoccupations d'environnement ;
- Considérant que la bonne mise en œuvre et le suivi des mesures environnementales sont de nature à permettre de maîtriser les impacts du projet sur l'environnement.

L'examen de cette demande, en application de l'article R122-3 du code de l'environnement et suivant l'Arrêté Préfectoral n° AE-F09318P0392 du 19/12/2018, a jugé que le projet n'était pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

Une demande d'autorisation au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement relatif au projet de modernisation du port de l'Anse du Pradet à Bormes-les-Mimosas a été déposée et réceptionnée à la date du 21 janvier 2020 au guichet unique de la police de l'eau sous le numéro 83-2020- 00005.

Dans le cadre de l'instruction de ce dossier, une demande de compléments vous a été transmise par courrier du 8 avril 2020, à laquelle ont été apportées réponses par courriel du 8 juin 2020.

Dans l'intervalle de nouvelles observations ont été formulées notamment au titre de l'article L. 414-4 VIII du code de l'environnement, la Commission européenne doit être informée de l'incidence de votre projet sur les sites Natura 2000 "Rade d'Hyères" et "îles d'Hyères".

Cette information sera faite par les services de la DREAL PACA à l'aide du formulaire à titre informatif se faisant après l'autorisation du projet mais avant sa réalisation et la mise en œuvre de ses mesures compensatoires.

À ce titre, dans le cadre de l'Évaluation des incidences Natura 2000, le projet doit présenter les raisons impératives d'intérêt public majeur liées à la santé ou à la sécurité publique, au titre de l'article L.414-4-VIII du code de l'environnement.

3.2.2.2 Justification de l'intérêt public et général

Sous ces réserves, il convient de préciser les motifs et considérations qui justifient d'intérêt public majeur liées à la santé ou à la sécurité publique de cette opération.

Avec plus de 135 ports de plaisance et de pêche et près de 60 000 anneaux, la Région Provence Alpes Côtes d'Azur est première sur le plan national en termes de capacité d'accueil pour la plaisance.

L'accueil et la mise en sécurité des personnes et des biens est donc l'une des composantes du projet de territoire porté par la Commune de Bormes les Mimosas dans le cadre du contrat de délégation de service publique confié à la SOCIÉTÉ CIVILE DE L'ANSE DU PRADET (SCAP).

Parmi les principaux enjeux et obligation du délégataire y figurent :

- **L'optimisation de l'occupation des équipements, de façon à accueillir le plus grand nombre de plaisanciers dans les meilleures conditions ;**
- La gestion des services et équipements : ponton, cale de mise à l'eau, pollution... ;
- Travaux et investissements suivants :
 - **Modification du ponton Est pour une meilleure gestion de la coactivité port et club de voile,**
 - Maintien de la plage au droit du club de voile,
 - **Pacifier et sécuriser le plan d'eau,**
 - **Enlèvement de la barge centrale du fait des risques de problèmes de sécurité des personnes et des biens,**
 - Redéploiement du plan de mouillage,
 - **Certification ports propres.**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) pose les bases, à travers ces ambitions :

- De trouver un plan d'eau pacifier assurant la sécurité des biens,
- D'assurer au port son rôle d'abri en cas de coup de mer pour assurer la sécurité des personnes et des biens en cas de repli dans une zone pacifiée et protégée pour les plaisanciers en difficulté,
- Un équilibre d'accueil des plaisanciers optimal au regard des capacités naturelles des limites de la concession,
- D'assurer une gestion environnement et propres de la concession.

Cela passe par le redéploiement du port pour, dans un premier temps que le port soit pacifié afin d'assurer la sécurité des personnes, puis d'assurer un accueil optimal et le maintien à l'accès au nautisme pour tous via le port, sa cale de mise à l'eau et le maintien du club de voile.

Cet objectif passe par :

- La réalisation d'ouvrage de défense contre la houle pour assurer la pacification du plan qui n'est plus assurée actuellement ;
- La suppression de la barge coulée formant un ponton qui présente des risques d'effondrement et par conséquent de risques d'impacts fort sur le milieu marin ;
- Des linéaires de quais et ponton suffisants dans les ports pour l'accueil des navires ;
- La certification du port « Pots propres » ;

- La mise en place d'une gestion dynamique des places de ports (dispositions encourageant la navigation des bateaux ou pénalisant ceux qui restent à quai toute l'année) ;

C'est donc un projet maîtrisé qui revendique la qualification d'intérêt public.

Mais aussi au-delà des services relevant de son fonctionnement, il s'agit de privilégier la modernisation des équipements et des infrastructures existantes pour faire face à la nouvelle demande.

Il s'agit également de garantir à tous un accès à la mer et au nautisme.

Dans cet objectif de satisfaire tant les usagers que les résidents et visiteurs, le choix se porte naturellement vers l'aménagement des espaces terrestres en privilégiant les modes de circulation « doux » (quais, ponton, pas de stationnement,). Ces espaces seront traités par des aménagements paysagers publics et de qualité.

Dans cet esprit, quasiment l'ensemble du pourtour du port sera rendu accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En effet, les différents cheminements seront réalisés de manière à assurer l'accès à tous, notamment à partir de l'accès débouchant sur le port et vers l'ensemble des quais, la cale de mise à l'eau, la terrasse du bâtiment commune abritant la local du port et le club de voile et les pontons à la limite du ponton ouest contre la falaise.

Enfin, s'agissant de la sécurité du projet tel qu'envisagé, il convient de souligner que ce projet, dans son intégralité, a reçu l'aval, à l'unanimité, de la Commission Nautique le 14 novembre 2019.

Suivant réponse du Ministère des transports, de la mer et de la pêche en septembre 2015, la commission nautique a pour mission de donner son avis sur les projets de réalisation ou de transformation d'équipements civils intéressant la navigation maritime et nécessitant la consultation des navigateurs maritimes, notamment les travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports maritimes civils lorsqu'ils comportent une modification des ouvrages extérieurs ou des chenaux d'accès.

La qualification du projet de redéploiement portuaire comme Projet d'intérêt public majeur lié à la santé ou à la sécurité publique a donc pour motivation de permettre la réalisation des aménagements nécessaires à la poursuite à long terme de la mission de service public dans l'optique de conforter la sécurité des personnes et des biens par un projet à développement durable

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il semble que le projet répond à l'intérêt public majeur lié à la santé ou à la sécurité publique le projet de redéploiement des infrastructures du port du Cap Benat

3.2.3 Commission européenne

Vous nous informez qu'en application de l'article L. 414-4 VIII du code de l'environnement, la Commission européenne doit être informée de l'incidence de notre projet sur les sites Natura 2000 "Rade d'Hyères" et "îles d'Hyères" par les services de la DREAL PACA

Mais aussi que cette saisine à titre informatif devra se faire **après l'autorisation du projet mais avant sa réalisation** et la mise en oeuvre de ses mesures compensatoires.

Doit on à cet instant vous transmettre cette fiche si tant est que le projet n'est pas encore autorisé ?

4 ANNEXES

- CORSCAP 47 -2015 COND1-AGIT-001-2 V0 Études de FAISabilité agitation plan d'eau (2017°