

DEPARTEMENT DU VAR

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE
D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DE
MODERNISATION
DU PORT DE L'ANSE DU PRADET
SUR LA COMMUNE DE BORMES-LES-MIMOSAS**

RAPPORT



Le Commissaire-Enquêteur,
Mireille GAIERO

SOMMAIRE

RAPPORT D'ENQUETE

I – OBJET ET CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

A – Objet de l'enquête

B – Cadre juridique

II – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A – Organisation et préparation de l'enquête

B – Déroulement de l'enquête

a) Dossier et registre d'enquête

b) Permanences

c) Publicité et information du public

d) Clôture de l'enquête

III – SYNTHESE DU PROJET

A – Présentation de la commune et du site du Cap Bénat

B – Présentation du projet

IV – AVIS DES ORGANISMES D'ETAT, DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET OBSERVATIONS DU PUBLIC

A – Avis des organismes d'Etat et des Personnes Publiques Associées

B – Inventaire des observations et demandes du public

V – NOTIFICATION DU PROCES VERBAL DE SYNTHESE, LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET LES COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

LISTE DES PIÈCES ANNEXÉES

- 1 – Désignation du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif de Toulon le 24 juin 2021
- 2 – Arrêté Préfectoral DDTM/SUAJ-2021/11 du 5 juillet 2021 portant ouverture et organisation d'une enquête publique
- 3 – Avis d'enquête publique
- 4 – Annonces légales VAR MATIN du 19 juillet 2021
- 5 – Annonces légales LA MARSEILLAISE du 19 juillet 2021
- 6 – Annonces légales VAR MATIN du 9 août 2021
- 7 – Annonces légales LA MARSEILLAISE du 9 août 2021
- 8 – Certificat d'affichage du 2 août 2021 attestant de l'affichage sur le panneau de la Mairie - début affichage le 16 juillet 2021
- 9 - Certificat d'affichage du 11 août 2021 attestant de l'affichage sur le panneau d'information de l'ASL du Gaou Bénat, du poste du garde de l'entrée du Domaine de Cap Bénat, sur les locaux de l'école de voile du port de l'Anse du Pradet
- 10 – Avis d'ouverture EP – site Internet de la Préfecture
- 11 – Avis d'ouverture EP – site Internet Bormes-les-Mimosas
- 12 – Rapport de constatation de la Police Municipale du 15 juillet 2021
- 13 – Rapport de constatation de la Police Municipale du 1^{er} septembre 2021
- 14 – Certificat de fin d'affichage
- 15 – Procès-verbal de synthèse
- 16 – Réponse de la Société Civile de l'Anse du Pradet (SCAP) + annexes :
 - a) dossier de déclaration d'existence
 - b) courrier de la Préfecture du Var en date du 5 avril 2019 prise en compte du droit d'antériorité
 - c) dossier RAMOGE – préservation et conservation des herbiers
 - d) Mail DREAL/PACA du 22 avril 2021
- 17 – 2 photos prises en septembre mouillages anses Porto Fino et calanque Saint Jean

RAPPORT D'ENQUETE

I – OBJET ET CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

A – OBJET DE L'ENQUETE

Le projet élaboré par la Société Civile de l'Anse du Pradet (SCAP) – Domaine du Cap Benat à Bormes-les-Mimosas, représentée par son gérant Monsieur Patrice CLEMENT, consiste en la modernisation du port de l'Anse du Pradet, conformément au cahier des charges du contrat de concession établi pour une durée de 16 ans à compter du 1^{er} avril 2018 entre la commune de Bormes-les-Mimosas et la SCAP.

La SCAP doit établir un redéploiement du port avec les objectifs suivants :

- Optimisation de l'occupation des équipements (accueil d'un plus grand nombre de plaisanciers),
- Gestion des services et équipements : ponton, cale de mise à l'eau, pollution...
- Travaux de modification du ponton Est (meilleure gestion des activités du port et du club de voile), maintien de la plage existante, pacification et sécurisation du plan d'eau, enlèvement de la barge centrale (risques pour la sécurité), redéploiement du plan de mouillage et certification « Ports Propres ».

La demande d'autorisation est donc directement rattachée à ses objectifs contractuels.

Ce projet, en contact avec les milieux aquatiques et marins serait susceptible d'avoir des incidences néfastes. Il y a donc obligation de prévoir une demande d'autorisation environnementale pour le réaliser.

B – CADRE JURIDIQUE

Le cadre réglementaire de cette enquête est constitué par le Code de l'Environnement et notamment ses articles :

- L.181-1 et suivants et R.181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale,
- L.210-1 relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins,
- L.211-1 et suivants et R.211-1 et suivants relatifs au régime général et à la gestion de la ressource,
- L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants relatifs aux régimes d'autorisation ou de déclaration,
- L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques.

A l'issue de la procédure, l'autorité compétente pour accorder ou refuser la demande d'autorisation environnementale de modernisation du port de l'Anse du Pradet sur la commune de Bormes-les-Mimosas est le préfet du Var qui le fait par arrêté.

II – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A – ORGANISATION ET PREPARATION DE L'ENQUETE

La Société Civile de l'Anse du Pradet (SCAP), représentée par son gérant Monsieur Patrice CLEMENT, a sollicité Monsieur le Préfet du Var afin d'obtenir l'autorisation environnementale pour la modernisation du port de l'Anse du Pradet situé au Domaine du Cap Benat à Bormes-les-Mimosas.

Par ordonnance en date du 24 juin 2021, la Présidente du Tribunal Administratif de TOULON me désigne en qualité de commissaire enquêteur pour mener l'enquête publique correspondante.

Par arrêté préfectoral n° DDTM/SUAJ-2021/11 du 5 juillet 2021, Monsieur le Préfet prescrit l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique unique au titre des articles R.123-5 et R.181-36 du code de l'environnement relative à la demande d'autorisation environnementale de modernisation du port de l'Anse du Pradet sur la commune de Bormes-les-Mimosas.

L'enquête d'une durée de 31 jours se déroule en Mairie de Bormes-les-Mimosas du lundi 2 août 2021 au mercredi 1^{er} septembre 2021 inclus, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, soit du lundi au vendredi de 8 h 00 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 00.

Afin de recevoir les observations du public, plusieurs permanences du commissaire enquêteur sont prévues en mairie de Bormes-les-Mimosas les :

JOURS DE PERMANENCE	HEURES DE PERMANENCE
Lundi 2 août 2021	9 h 00 à 12 h 00
Mercredi 11 août 2021	9 h 00 à 12 h 00
Jeudi 19 août 2021	9 h 00 à 12 h 00
Vendredi 27 août 2021	14 h 00 à 16 h 00
Mercredi 1 ^{er} septembre 2021	14 h 00 à 16 h 00

En date du 5 juillet 2021, je me suis rendue à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer à TOULON pour prendre le dossier environnemental constitué du :

- 1/ Dossier autorisation environnementale unique (document de 186 pages) – décembre 2019 – et son dossier annexe établie par le bureau d'études CORINTHE INGENIERIE à Grimaud :
 - Evaluation des incidences Natura 2000 (document de 123 pages) établie par le bureau d'études CORINTHE INGENIERIE à Grimaud,
 - Annexe 1 – contrat de concession établi entre la commune de Bormes-les-Mimosas et la Société Civile de l'Anse du Pradet (SCAP) à partir du 1^{er} avril 2018 comprenant en annexes :
 - le compte d'exploitation prévisionnel,
 - le programme de renouvellement et de gros entretien,
 - le règlement du port,

- les plans et délimitation du périmètre de la concession,
 - l'inventaire,
 - les tarifs à la prise d'effet du contrat,
 - les conventions,
 - les investissements réalisés par le concessionnaire (description, délais, planning),
 - Annexe 2A – Plan de l'état des lieux existants,
 - Annexe 2B – Plan des démolitions,
 - Annexe 2C – Cahier des coupes :
 - cahier de coupes génie civil maritime,
 - projet de coupe AA,
 - projet de coupe DD,
 - projet de coupe GG,
 - Annexe 2D – Cahier de principes :
 - appontements/appareaux/mouillage/amarrage,
 - coupe type ponton A et B,
 - Annexe 2E – Méthodes de travaux
 - méthodologie des travaux,
 - installation de chantier,
 - phase 1 bis,
 - phase 2 bis,
 - phase 3 bis,
 - phase 4 bis,
 - phase 5 bis,
 - phase 6 bis,
 - phase 7.1,
 - phase 8,
 - phase 10,
 - Annexe 2F – Plan de mouillage projet,
 - Annexe 2G – Plan des réseaux projet,
 - Annexe 2H – Plan des appontements,
 - Annexe 2I – Plans et coupes bâtiment,
 - Annexe 3 – Evaluation des incidences Natura 2000 (document de 123 pages) établie par le bureau d'études CORINTHE INGENIERIE à Grimaud,
 - Annexe 4 - Autorisation environnementale unique – inspection, faune, flore, habitat (document de 63 pages) établie par le bureau d'études CORINTHE INGENIERIE à Grimaud,
 - Annexe 5 – Procès-verbal des travaux de la grande commission nautique du 14 novembre 2019,
 - Annexe 6 - Dossier de dérogation CNPN – destruction d'espèces protégées (document de 98 pages) établie par les bureaux d'études P2A développement à Villeneuve-lès-Maguelone (34) et par CORINTHE INGENIERIE à Grimaud,
- 2/ CERFA de demande d'autorisation environnementale établi par la SCAP du port de plaisance de l'Anse du Pradet le 6 janvier 2020 dont la DDTMM/MISEN a accusé réception le 14 janvier 2020
- 3/ Formulaire d'évaluation simplifiée des incidences NATURA 2000 établi le 22 novembre 2018,

4/ Avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) - favorable

5/ Avis de la Direction des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM), les renseignements complémentaires à l'avis de la DRASSM, et l'avis favorable de la DRASSM,

6/ Demande de compléments de la DDTML et addendum du maître d'ouvrage,

7/ Demande de compléments au titre de la procédure de dérogation espèces protégées de la DDTML-BEM et addendum du maître d'ouvrage

8/ Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (SCRPN) – défavorable

9/ Addendum du maître d'ouvrage suite à l'avis du SCRPN

Réunion avec le Maître d'Ouvrage, la Commune et le bureau d'études

Le 12 juillet 2021, j'ai organisé une réunion sur le site avec :

- Monsieur Patrice CLEMENT – gérant de la Société Civile de l'Anse du Pradet – Domaine du Cap Bénat,
- Madame Gisèle KAUER – gérante de la Société Civile de l'Anse du Pradet – Domaine du Cap Bénat,
- Madame Gisèle FERNANDEZ – Adjointe à l'urbanisme à la Mairie de Bormes-les-Mimosas,
- Monsieur Vincent AMIET – Directeur Général des Services à la Mairie de Bormes-les-Mimosas,
- Monsieur Emilio ALVAREZ – Bureau d'études Corinthe Ingénierie,
- Monsieur Stéphane LENORMAND - Bureau d'études Corinthe Ingénierie,
- Monsieur Jean Michel PANNACCI - Bureau d'études Corinthe Ingénierie,

Lors de cette réunion, j'ai posé plusieurs questions auxquelles les intervenants ont répondu : *(réponse inscrite en italique)* :

- la suppression de 4 postes d'amarrage de 8 x 3.30 : *conforme au cahier des charges,*
- l'assainissement collectif implanté sur une parcelle privée : autorisation, procédure ? *échange d'une parcelle d'une superficie de 300 m² au profit de la SCAP avec établissement d'une convention pour une durée de 20 ans,*
- dans le cadre des mesures géophysiques, il est fait mention "d'un code mimer" : de quel code s'agit-il ? *certainement une erreur de frappe.....*
- la définition du mot "shom" : *il s'agit d'une cartographie maritime des services de l'Etat*
- le dossier d'Autorisation Environnementale Unique mentionne en page 144 le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). Pour information, celui-ci a été remplacé par le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET) et adopté en région Provence Alpes Côte d'Azur en juin 2019,
- le dossier d'Autorisation Environnementale Unique mentionne (page 146) le Schéma Départemental de la mer et du littoral voté par le Conseil Général en assemblée plénière le 17 juin 2011, et précise qu'une Charte Départementale de la Mer et du Littoral intégrant ces 5 engagements est actuellement proposée à la signature des élus du littoral varois (décembre 2019) - ce document a-t-il été validé par la Mairie de Bormes-les-Mimosas ? : *à priori ce document n'a pas été présenté à la signature du Maire,*
- les différents documents mentionnent des mesures d'évitement (page 169) et des mesures compensatoires (page 171) avec une zone de protection où serait interdit le mouillage, toutefois la

localisation de cette zone est différente selon les plans - *le positionnement de la zone interdite au mouillage est celui noté dans l'addendum numéro 2 - renseignements complémentaires, (page 29), et non celui de l'addendum DDTM-BEM (page 15),*

- dans le dossier est fait mention de l'abandon d'une Zone de Mouillage et d'Equipements Légers (ZMEL) – pourquoi ? *le projet est abandonné suite aux sondages effectués : substrat sableux, herbier, gnès... de plus cette ZMEL n'aurait pu accueillir que 8 embarcations,*

- le montant des travaux est différent selon les documents, une harmonisation de ces chiffres aurait été souhaitable,

- y-a-t-il une liste d'attente pour bénéficier d'une place au port : *une cinquantaine de personnes ont sollicité un droit d'usage - cette liste est mise à jour annuellement et transmise à la Mairie.*

B – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

a) Dossier et registre d'enquête

Conformément à l'arrêté préfectoral du 5 juillet 2021, le registre d'enquête à feuillets non mobiles, côté et paraphé par mes soins, a été mis à la disposition du public à la Mairie de Bormes-les-Mimosas pendant toute la durée de l'enquête, du lundi 2 août 2021 au mercredi 1^{er} septembre 2021 inclus.

Cette enquête publique unique est constituée des dossiers suivants :

1/ Dossier autorisation environnementale unique – décembre 2019 – et son dossier annexe

- Evaluation des incidences Natura 2000 (document de 123 pages)

- Annexe 1 – contrat de concession établi entre la commune de Bormes-les-Mimosas et la Société Civile de l'Anse du Pradet (SCAP) à partir du 1^{er} avril 2018 et annexes

- Annexe 2A – Plan de l'état des lieux existants,

- Annexe 2B – Plan des démolitions,

- Annexe 2C – Cahier des coupes,

- Annexe 2D – Cahier de principes des appontements/appareux/mouillage/amarrage,

- Annexe 2E – Méthodes de travaux

- Annexe 2F – Plan de mouillage projet,

- Annexe 2G – Plan des réseaux projet,

- Annexe 2H – Plan des appontements,

- Annexe 2I – Plans et coupes bâtiment,

- Annexe 3 – Evaluation des incidences Natura

- Annexe 4 - Autorisation environnementale unique – inspection, faune, flore, habitat

- Annexe 5 – Procès-verbal des travaux de la grande commission nautique du 14 novembre 2019,

- Annexe 6 - Dossier de dérogation CNPN – destruction d'espèces protégées (document de 98 pages)

2/ CERFA de demande d'autorisation environnementale établi par la SCAP du port de plaisance de l'Anse du Pradet le 6 janvier 2020 dont la DDTMM/MISEN a accusé réception le 14

janvier 2020

3/ Formulaire d'évaluation simplifiée des incidences NATURA 2000 établi le 22 novembre 2018,

4/ Avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) - favorable

5/ Avis de la Direction des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM), les renseignements complémentaires à l'avis de la DRASSM, et l'avis favorable de la DRASSM,

6/ Demande de compléments de la DDTML et addendum du maître d'ouvrage,

7/ Demande de compléments au titre de la procédure de dérogation espèces protégées de la DDTML-BEM et addendum du maître d'ouvrage

8/ Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (SCRPN) – défavorable

9/ Addendum du maître d'ouvrage suite à l'avis du

et d'autre part des pièces administratives relatives à l'enquête, à savoir :

- ordonnance du Tribunal Administratif de Toulon en date du 24 juin 2021 me désignant en qualité de commissaire enquêteur (annexe 1),
- arrêté préfectoral du 5 juillet 2021 prescrivant l'enquête publique (annexe 2),
- avis d'enquête publique (annexe 3),
- certificat d'affichage du 2 août attestant d'un affichage le 16 juillet 2021 (annexe 8),
- certificat d'affichage du 11 août 2021 attestant de l'affichage sur le panneau d'information de l'ASL du Gaou Bénat, du poste du garde de l'entrée du Domaine de Cap Bénat, sur les locaux de l'école de voile du port de l'Anse du Pradet (annexe 9),
- journal VAR MATIN du 19 juillet 2021 et du 9 août 2021 (annexes 4 et 6),
- journal LA MARSEILLAISE du 19 juillet 2021 et du 9 août 2021 (annexes 5 et 7),
- avis d'ouverture d'enquête publique – site Internet de la Préfecture (annexe 10),
- avis d'ouverture d'enquête publique – site Internet de la ville de Bormes-les-Mimosas (annexe 11),
- rapport de constatation de la Police Municipale du 15 juillet 2021 (annexe 12).

Le public pouvait prendre connaissance de ces documents aux jours et heures d'ouverture de la mairie. Le dossier d'enquête était également consultable sur le site Internet de la Préfecture (annexe 10).

b) Permanences :

Pendant la durée de l'enquête, j'ai tenu mes permanences à la Mairie de Bormes-les-Mimosas, salle des mariages. La salle mise à ma disposition était grande, spacieuse. L'accès de la salle est accessible aux personnes à mobilité réduite. La disposition de la salle m'a permis de respecter toutes les consignes sanitaires liées au virus du COVID, du gel hydroalcoolique était à disposition dans la salle.

Les permanences ont eu lieu les :

JOURS DE PERMANENCE	HEURES DE PERMANENCE
Lundi 2 août 2021	9 h 00 à 12 h 00
Mercredi 11 août 2021	9 h 00 à 12 h 00
Jeudi 19 août 2021	9 h 00 à 12 h 00
Vendredi 27 août 2021	14 h 00 à 16 h 00
Mercredi 1 ^{er} septembre 2021	14 h 00 à 16 h 00

c) Publicité et information du public :

La publication officielle de l'enquête par voie de presse, a été réalisée dans deux journaux, à la rubrique « Annonces Légales » :

- VAR MATIN et LA MARSEILLAISE le 19 juillet 2021 (annexes 4 et 5),

L'avis a été renouvelé dans :

- VAR MATIN et LA MARSEILLAISE le 9 août 2021 (annexes 6 et 7).

En ce qui concerne l'affichage, conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 5 juillet 2021, celui-ci a été effectué dès le 16 juillet 2021 sur le panneau de la Mairie, sur le panneau d'information de l'ASL du Gaou Bénat, du poste de garde de l'entrée du Domaine de Cap Bénat, sur les locaux de l'école de voile du port de l'Anse du Pradet. (rapports de constatation de la Police Municipale des 15 juillet et 1^{er} septembre 2021).

Les affiches utilisées sont règlementaires et conformes à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 (NOR : DEVD1221800A), soit de format A2 et de couleur jaune.

L'avis d'enquête était également présent sur le site de la commune de Bormes-les-Mimosas (annexe 11).

Pour rappel, le dossier d'enquête était également consultable sur le site Internet de la Préfecture (annexe 10).

La publicité de l'enquête a été parfaitement réalisée et il ne peut être reproché au maître d'ouvrage une information insuffisante.

d) Clôture de l'enquête :

L'enquête a été close le mercredi 1^{er} septembre à 17 heures.

III – SYNTHESE DU PROJET

A – PRESENTATION DE LA COMMUNE ET DU SITE DU CAP BENAT

La commune de Bormes-les-Mimosas est située sur la côte méditerranéenne, à l'extrême sud du massif des Maures. Elle s'étend des crêtes du massif principal jusqu'à l'extrémité du cap Bénat qui avance dans la mer en face des îles d'Hyères, en passant par la petite dépression du ruisseau de Batailler qui assure la communication entre la plaine d'Hyères et la "corniche des Maures" (Le Lavandou, Cavalaire).

Le village de Bormes est accroché à flanc de colline, face au sud, sous les ruines de son ancien château.

La commune abrite le fort de Brégançon (abords ouest du Cap Bénat), résidence d'Etat utilisée comme lieu officiel de villégiature (principalement estivale) du Président de la République française. Elle fait partie du Syndicat des Communes du Littoral Varois présidé par Monsieur Alain BERNARDI, Maire du Lavandou.

Le Cap Bénat est une petite pointe rocheuse sur le littoral méditerranéen du Var. Il fait face aux îles de Porquerolles et de Port-Cros. Largement couvert de pins, il abrite des maisons résidentielles et un sémaphore de la Marine nationale.

Un petit port a été construit dans le domaine par la Société Civile de l'anse du Pradet. Ce petit port apparaît dans le film *Le Grand Bleu* de Luc Besson qui a acheté la bâtisse de la pointe du Cristaou. Après des problèmes de permis de construire, il a revendu cette demeure en 2006.

B – PRESENTATION DU PROJET

Le port de l'Anse du Pradet est un bien, propriété de la commune de Bormes-les-Mimosas, qui, après mise en concurrence, a été concédé le 6 mars 2018, pour une période de 16 ans à la Société Civile de l'Anse du Pradet (SCAP).

Les travaux projetés entrent dans le cadre des obligations faites au concessionnaire et notamment :

- l'optimisation de l'occupation des équipements afin d'accueillir un plus grand nombre de plaisanciers,
- la modification du ponton Est pour une meilleure gestion des activités concomitante du port et du club de voile,
- le maintien de la plage au droit du club de voile,
- la pacification et la sécurisation du plan d'eau,
- l'enlèvement de la barge centrale qui présente des risques pour la sécurité,
- le redéploiement du plan de mouillage (on passe de 74 places à 83),
- la certification "Ports Propres",
- la construction d'un local commun pour la capitainerie et le club de voile.

Ces travaux et notamment la pacification du plan d'eau vont entraîner des impacts directs sur les herbiers de posidonie et les grandes nacres.

Trois configurations ont été envisagées dans le cadre de ces travaux et la solution d'aménagement retenue serait la moins impactante sur l'environnement marin. Elle consiste en :

- la création d'une contredigue vers l'entrée du port positionnée pour induire un impact minimum sur l'herbier,

- la création d'un retour de protection le long de la digue de protection,

- la dépose totale du môle central,

- la reprise du fond du port en maintenant le linéaire de plage existant.

Les impacts occasionnés par ces travaux sont directs (ouvrage positionné sur l'herbier) et indirects (ouvrage non positionné sur l'herbier).

Les mesures compensatoires envisagées prennent en compte une altération d'une surface d'herbier de 165 m² et un suivi des herbiers est programmé sur 10 ans.

La superficie maximum soumise à destruction lors de la réalisation des ouvrages sera compensée, ce qui permettra de préserver 50 m² d'herbier actuellement impactés par la mise en place de corps-morts et le raguage des chaînes de mouillage sur les fonds.

En ce qui concerne l'herbier situé dans la zone d'impact direct du projet (165 m² situé à moins de 10 m des ouvrages), il bénéficiera d'un suivi de 5 campagnes afin de suivre son évolution.

Il est proposé également de mettre en place une zone d'interdiction de mouillage de 1500 m², située au nord de la ZIEM existante, afin de compenser les éventuels dommages sur l'herbier que la présence des nouveaux ouvrages pourrait impliquer.

L'herbier de Cymodocées présent dans le port (4 m²) n'est pas impacté par le projet.

Il avait été détecté 10 grandes nacres de Méditerranée lors des investigations d'août 2018. Lors d'une nouvelle campagne en avril 2021, aucune grande nacre ni vivante, ni morte, n'a pu être observée. Il est probable que ces nacres aient été atteints par l'épizootie qui touche cette espèce depuis 2016. La présence de la grande nacre ne peut plus être prise en compte comme enjeu écologique sur la zone d'impacts directs du projet.

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

IV – AVIS DES ORGANISMES D'ETAT, DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET OBSERVATIONS DU PUBLIC

A – Avis des Organismes d'Etat et des Personnes Publiques Associées

1/ Agence Régionale de Santé (ARS)

Par courrier du 2 juin 2020, le directeur général de l'ARS PACA donne un avis favorable au dossier présenté. En effet, le site est éloigné des zones de baignade et des périmètres de protection des captages destinés à l'alimentation en eau potable : pas d'enjeu sanitaire identifié.

2/ Direction Générale des Patrimoines - Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM)

Par courrier du 30 mars 2020, le Conservateur Général du Patrimoine et Directeur de la DRASSM demande des informations complémentaires.

En effet, les aménagements projetés sont susceptibles d'impacter des vestiges archéologiques enfouis.

Les questions posées sont les suivantes :

- dimensions semelle retiré pour implantation des embases,
- aménagement digues et quais : dimensions des creusements et épaisseur de couche sédimentaire retiré,
- carottages dans emprise du projet envisagés ?
- couverture de détection géophysique des zones impactées réalisée ?
- détection ou prise en compte d'éléments pyrotechniques envisagée ?
- superficie exacte et coordonnées de l'emprise du projet dans le DPM par fichier au format shapefile.

Un dossier apportant des réponses à ces renseignements complémentaires a été adressé par le Maître d'Ouvrage à la DRASSM le 8 juin 2020. A ce jour, aucune une réponse n'a été transmise au Maître d'Ouvrage.

3/ Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer - service Mer et Littoral

Par courrier en date du 30 juin 2020, la DDTM demande de :

- compléter le dossier (pages 19 et 27) concernant la mise en place de "géobags", le détail de la mise en place des "géobags" ainsi que leur caractérisation technique n'est pas précisée,
- développer dans l'évaluation des incidences Natura 2000, les justifications du projet sur les raisons impératives d'intérêt public majeur liées à la santé ou à la sécurité publique.

Par addendum du 28 juillet 2020, le Maître d'Ouvrage a transmis les renseignements sollicités. A ce jour, aucune réponse n'a été transmise au Maître d'Ouvrage.

4/ Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Bureau service Mer et Littoral relative à la procédure de dérogation des espèces protégées

Par courrier en date du 4 août 2020, une demande de compléments est formulée portant sur :

- justification du projet sur l'intérêt économique et positif pour l'environnement et plus particulièrement pour les espèces protégées,

- présentation des solutions alternatives, quantifier la différence d'impact à long terme sur l'herbier entre la solution retenue et l'autre solution étudiée,
- description de la méthode pour déterminer la nature et le niveau des impacts sur la superficie des herbiers de posidonie,
- la mesure "transplantation des grandes nacres" doit être complétée par une mesure d'accompagnement,
- évaluer le gain écologique de la mesure "mise en place de mouillages écologiques pour le balisage du chenal d'accès au port" par rapport à l'état actuel du chenal d'accès existant,
- la mesure de "mise en protection d'une zone d'herbier de posidonie" ne précise pas la plus-value écologique de l'option consistant à modifier le statut d'une ZIEM pour la placer en zone d'interdiction totale de mouillage,
- quant à l'option A qui consiste à mettre en place une zone d'interdiction au mouillage 10 fois supérieure à la surface d'herbier dégradée, cette mesure devrait être mise en œuvre avant que l'herbier ne soit dégradé. Aucun élément sur la localisation de cette zone, la méthode de travail, la démarche de mise en œuvre (etc....) et donc aucune garantie qu'elle sera effectivement mise en œuvre. Cette zone doit être définie en étroite collaboration avec les services de l'Etat (DDTM),
- concernant la transplantation expérimentale des pieds de posidonie, peu d'éléments sur le protocole. Clarifier le partenariat scientifique mis en place.

Par addendum transmis en septembre 2020, le Maître d'Ouvrage a apporté des précisions complémentaires. A ce jour, aucune réponse n'a été transmise au Maître d'Ouvrage.

5/ Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN)

L'avis (non daté) du CSRPN est défavorable à l'opération pour les raisons suivantes :

- démontrer (demande de la DREAL) que le projet global est positif pour l'environnement et plus particulièrement pour les espèces protégées impactées,
- le projet est susceptible de générer des impacts importants en phase travaux et en phase exploitation (modification de l'hydrodynamisme à proximité des nouveaux ouvrages),
- les mesures compensatoires ne constituent pas un réel progrès par rapport aux mesures générales en cours de protection des herbiers et à la grave atteinte des grandes nacres en situation actuelle de grande fragilité,
- la tentative de transplantation des 2 espèces ne présente pas une solution ayant montré son efficacité et ne peut dans l'état actuel être utilisée.

Par addendum n° 2 du 11 mai 2021, le Maître d'Ouvrage a apporté des renseignements complémentaires aux demandes de la DDTML, DREAL et CSRPN.

Par mail en date du 22 avril 2021 (annexe 16.d), transmis par le Maître d'Ouvrage dans le cadre de sa réponse au procès-verbal de synthèse, il est précisé par le chargé de mission protection et gestion de la nature (Espèces protégées 83, PNA Tortue d'Hermann) de la DREAL PACA, les éléments suivants :

« les compléments apportent des précisions techniques permettant de relativiser les impacts indirects du projet sur l'herbier de posidonie : pas de modification majeure de la courantologie dans la zone de localisation de l'herbier, effets potentiellement positifs du projet par l'enlèvement de la barge centrale existante présentant un risque d'écrasement de l'herbier encore présent dans

l'emprise du port,

« la mesure de transplantation de l'herbier de posidonie directement impacté est inefficace et peut être supprimée.

« la mesure compensatoire d'enlèvement des macrodéchets sur une zone de 2.5 d'herbier de posidonie est à maintenir,

« la proposition d'ajouter à la mesure consistant à étendre la zone d'interdiction aux mouillages des mesures de gestion concrètes (entretien, surveillance, suivi) sur la zone semble être pertinente et pourrait être considéré comme de la compensation car les critères d'additionalité par rapport aux politiques publiques existantes et de pérennité seraient vérifiés ;

« si cette dernière mesure ne vous semble pas pertinente, il pourrait être demandé en complément au pétitionnaire, comme évoqué par M. Lefevre lors de la réunion du SG, le financement d'une étude permettant d'initier la mise en place de ZMEL sur un (des) site(s) à identifier à proximité du Cap Bénat. »

Observation du commissaire enquêteur

Ce mail aurait dû être annexé au dossier d'enquête dès son ouverture. Certaines critiques des Associations auraient été levées par cette réponse de la DREAL PACA.

B – Inventaire des observations et demandes du public

a) Observations consignées sur le registre

1/ Madame Ariel MOUTTET PINAULT - Monsieur Claude KREMER et Madame Danielle KREMER :

"Nous sommes favorables au projet d'agrandissement et de sécurisation du port de l'Anse du Pradet pour les raisons suivantes :

- sécurisation de l'école de voile (arrivée des enfants en voiture et entrées et sorties des bateaux,

- pacification du plan d'eau,

- augmentation du nombre de places,

- rénovation complète de la capitainerie /école de voile (sanitaires rénovés),

- sécurisation des accès piétons,

- label port propre,

- impact minime sur les espèces protégées,

- mise en conformité en fonction des exigences de la commune. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de ces trois personnes pour les raisons énoncées ci-dessus.

2/ Madame Ariel MOUTTET-PINAULT - en qualité de Présidente de l'école de voile :

- je soutiens la liste des arguments développés ci-dessus.

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de la présidente de l'école de voile.

3/ Madame Gisèle KAUER - gérante de la SCAP

« Favorable à l'évolution demandée par les autorités :

- sécurisation du plan d'eau,
- sécurité pour l'école de voile,
- normalisation environnementale.

Petit port ouvert de mi-avril à mi-octobre donc retentissement minime sur l'environnement.

Travaux bien encadrés par la commune et l'administration. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de la gérante de la SCAP, société à l'origine du dossier d'enquête.

4/ Madame LAFONTAINE - Présidente de l'Association de Défense de l'Environnement de Bormes et du Lavandou (ADEBL) accompagnée de Monsieur ROGOWICZ Dominique - vice-président :

« Madame la commissaire enquêteur nous a présenté les grandes lignes du dossier. Nous lui indiquons que nous enverrons des observations au titre de l'association »

Réponse du commissaire enquêteur

Je répondrais à cette Association lorsque leurs observations me seront parvenues.

5/ Monsieur Roger MATTALON

« Favorable au projet pour les raisons suivantes :

- port propre,
- amélioration de la sécurité : enrochement pour préserver de la houle d'Est, pacification des eaux,
- ouverture de 20 places supplémentaires pour des locataires. avancée locale,
- sécurisation des enfants par l'emplacement de l'école de voile. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de ce Monsieur. Je précise toutefois que le projet ne comporte pas 20 places supplémentaires mais uniquement 11 places (de 73 à 84 places)

6/ Monsieur Pierre SALVETAT – Bormes-les-Mimosas

« Je suis favorable à ce projet car depuis sa création ce port a beaucoup vieilli : la barge coulée au centre est très abimée et menace de s'effondrer, la capacité d'accueil pourra être augmentée modérément en respectant les normes environnementales. Le projet permettra l'aménagement de la sortie de l'école de voile. Les bateaux seront maintenus dans les dimensions actuelles comme spécifié dans le projet. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de ce Monsieur qui connaît le port de l'Anse du Pradet depuis de longues années et qui a constaté que la barge coulée est en mauvais état et risque de s'effondrer, argument développé par le Maître d'Ouvrage pour la remplacer.

7/ Monsieur Claude GIROD – Bormes-les-Mimosas

« Propriétaire à Bénat depuis 1982, je suis favorable au projet établi en accord avec la mairie de Bormes. Je suis favorable aux modifications apportées par le projet.

1/ augmentation du nombre de places (20 places) avec diminution de la taille des bateaux, avec 20 % des places à la location,

2/ projet ayant la qualification Port Propre,

3/ intégration de l'Ecole de voile au projet. L'accès aux locaux de l'Ecole de voile sera sécurisé pour les enfants de l'Ecole,

4/ le site du Port permet en cas d'incendie coupant les routes d'accès aux domaines du Gaou et du Cap Bénat une évacuation des personnes par la mer (cf incendies de 1965 (Vincent Auriol) et 2017),

5/ ce projet ayant été accepté, générant des sommes importantes déjà engagées.

Projet essentiel pour la sécurité des habitants du domaine. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Monsieur GIROD, bénatien de longue date.

A noter que le projet prévoit une augmentation de 11 places (de 73 à 84) et non de 20.

Les motivations de cet avis concordent avec ceux des autres bénatiens notamment au niveau de la sécurité pour les enfants de l'école de voile, de la qualification « port propre » et du risque incendie.

Je note également que le port est essentiel, en cas d'incendie de forêt, pour une évacuation par la mer, comme cela s'est déroulé lors des incendies de 1965 et 2017.

8/ Monsieur Philippe GUERIN - LAFITTE

« De famille bénatienne depuis plus de 50 ans, j'ai connu les évolutions du Domaine et du port du Pradet, où j'ai toujours eu un bateau (aujourd'hui le plus petit et le plus vieux...!!).

Ingénieur général honoraires du Génie Rural des Eaux et Forêts, j'ai eu dans mes anciennes fonctions d'avoir à m'occuper de la création du Parc National de Port Cros et du classement du site du Cap Bénat. Je connais les enjeux locaux.

J'estime que le projet actuel est le meilleur compromis possible entre les exigences de sécurité et le respect des contraintes environnementales.

J'ajoute un élément que l'actualité de ce mois d'août me rappelle cruellement, celui des incendies de forêt. Déjà en 1965, les résidents du domaine avaient été évacués par bateau vers le Lavandou.

En 2017, mes propres enfants, après avoir protégé la maison en arrosant le plus possible, sont partis en utilisant notre petit bateau. J'ai encore les photos de ces moments inoubliables.

Le port aménagé sera donc un élément essentiel de la sécurité générale des habitants du Domaine. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de ce Monsieur et notamment son argumentaire relatif aux feux de forêt et au moyen d'évacuation par le port de l'Anse du Pradet. Les domaines du Cap Bénat et du Gaou Bénat sont en lisière de forêts. Ils sont desservis par une seule route et en cas d'évacuation rapide, pour quelque raison que ce soit, cette voie sera vite saturée. Une possibilité d'évacuation par la mer doit être prise en compte.

9/ Association Vivre dans la Presqu'île de Saint Tropez - branche Bénat (par mail)

« Un membre de l'association Vivre dans la Presqu'île de Saint Tropez (Association loi 1901 d'intérêt général pour la protection de la nature et de l'environnement) vous a donné lecture des dispositions de l'arrêté ministériel du 19 juillet 1988 qui interdit de porter atteinte aux posidonies.

Il vous a également donné lecture des deux arrêts du Conseil d'Etat du 17 juin 2015 et du 25 mai 2018 qui viennent confirmer cette interdiction.

L'arrêt le plus récent précise qu'un projet susceptible d'affecter les posidonies ne peut être autorisé qu'à titre dérogatoire et uniquement s'il s'inscrit dans un projet d'intérêt public majeur (<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEX000036945762/>) (<https://juricaf.org/arret/France-CONSEILDETAT-20150617-372537>)

Or, le projet visé par votre enquête affecte les posidonies. Le bénéficiaire de cette opération est bien entendu un acteur privé puisqu'il s'agit de la SCAP (RCS 323 210 468) contrôlée par la famille ROCHER-CLEMENT. Où est l'intérêt public majeur dans cette affaire ?

Prétendre justifier ces travaux par la nécessité de rénover la digue centrale du port du Pradet qui serait en situation de risque n'est pas un argument très convaincant. En effet, la photo jointe démontre que cette digue est en parfait état d'usage. Elle accueille d'ailleurs sans difficulté de nombreux bateaux actuellement. A n'en pas douter, si un risque existait, l'ouverture aurait été interdite.

Par ailleurs, les services de l'Etat dans un rapport daté du 4 mars 2021 ont émis un avis défavorable sur votre projet. (www.var.gouv.fr/IMGpdf/8-avis_csprpn.pdf)

Comment pouvez-vous ignorer que le parquet de Draguignan a déjà ouvert une enquête pour des motifs de corruption impliquant des acteurs au centre de cette affaire ? (cf. bulletin d'information mai 2018 - Comité de Sauvegarde de la Baie de Cavalaire - Corruption et collusion)

Comment pouvez-vous ignorer que la famille qui dirige cette affaire est connue pour avoir réalisé des constructions illicites, sans autorisation, altérant la beauté du site ? (cf. avis défavorable du ministère de la culture sur les constructions Clément-Rocher au cap Bénat du 3.08.2020 - Construction sans permis sur un site remarquable).

S'agissant des posidonies, lecture vous a été faite des articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement qui précisent que le transport de posidonie est interdit. En cas de non-respect de ces textes, vous savez désormais que la sanction applicable est de 3 ans de prison et de 150 000 euros d'amende. Vous savez également que la tentative de déplacement est prévue des mêmes peines (L415-3-1, 5 et 6 du code de l'environnement).

Or, l'enquête publique ne vise-t-elle pas à tenter d'obtenir une autorisation pour déplacer l'herbier de posidonie ? Dans l'affirmative, cette tentative n'est-elle pas réprimée par l'article 121-4 du code pénal ?

Vu l'article 40 du code pénal, une alerte est donc adressée au Procureur de la République.

Si vous ne tenez pas compte des arrêts du Conseil d'Etat, vous n'allez certainement pas tenir compte des autres arguments comme l'impossibilité d'évitement (ce qui est contraire aux règles en vigueur dans un port) ; l'altération de la beauté du site ; des travaux qui vont perturber la faune marine, terrestre et les riverains ; un plan d'eau non sécurisé ; le doublement des places de port avec interrogation sur le bien-fondé économique du projet, etc.

Bref, à quoi bon venir discuter avec vous si votre décision est déjà prise ?

Les porteurs du projet fanfaronnent déjà de leur victoire annoncée en tenant des propos outrageants à l'encontre des services de l'Etat.

Pourquoi réaliser une enquête publique dans ces conditions ? Simplement pour respecter une

procédure ?

Privilégier un intérêt particulier, alors même que ce projet va à l'encontre des décisions du Conseil d'Etat est pourtant réprimée par les dispositions du code pénal. Dans ces conditions, pourquoi établir des règlements ?

Le code pénal, le code de l'urbanisme, le code de l'environnement s'appliqueraient-ils différemment au sein de la commune de Bormes-les-Mimosas ? Est-ce le début d'une zone de non-droit ?

Notre dernier recours est donc entre les mains des services du Procureur de la République qui nous lisent. Les services du procureur sont les derniers remparts contre ce scandale qui s'annonce.

Sans l'aide du parquet, votre décision va causer des dégâts irréversibles à l'environnement au bénéfice de quelques privilégiés qui méprisent l'administration et son fonctionnement.

Bien entendu une association alliée déposera un recours devant le tribunal administratif mais les bétonneurs auront débuté leur massacre et plus rien ne sera possible

Nous espérons, qu'à titre exceptionnel, vous renoncerez à émettre un avis favorable.

Dans le cas contraire, nous espérons que les services de l'Etat trouveront les ressources nécessaires pour s'opposer au massacre des posidonies sous les fenêtres de la résidence d'été du Président de la République.

Ceci est bien consternant et désolant.

CC : Procureur de la République (copie cachée) - Présidence de la République (copie cachée) - Var Matin (copie cachée)

PJ : photo du Port du Pradet le 15.08.2021 »

Réponse du commissaire enquêteur

Ce monsieur s'est présenté à ma permanence du 19 août. Il m'a précisé que l'adresse mail de la Préfecture ne permettait pas de joindre des documents. Je lui ai donc donné mon adresse mail personnelle afin qu'il me communique son courrier comprenant des annexes.

Je lui ai également demandé son nom qu'il a refusé de me donner parlant de "représailles de la part de certaines personnes..."

Il s'est présenté comme représentant de l'Association Vivre dans la Presqu'île de Saint-Tropez, branche Bénat. Il s'est montré assez virulent à mon égard et passablement énervé, n'écoulant pas mes réponses à ses observations. J'ai donc fini par l'écouter sans répondre.

Faisant suite à son courrier, je précise que "ce n'est pas MON enquête, ni MON projet. Le dossier a été élaboré par la SCAP, examiné par les services de l'Etat et soumis à enquête publique. Ma désignation par le Tribunal Administratif de Toulon me permet d'être totalement indépendante du maître d'ouvrage, de la commune ou de la Préfecture.

Je précise également que je n'ai pas à connaître :

- les dossiers que le Parquet de Draguignan aurait avec "les acteurs au centre de cette affaire",

- ni si "la famille qui dirige cette affaire est connue pour avoir réalisé des constructions illicites,".

Je laisse le soin aux différentes administrations de régler ces affaires qui ne sont absolument pas de ma compétence et qui n'interviennent pas dans le dossier soumis à enquête.

Le courrier ayant été transmis au service du Procureur qui, « seul à ses yeux, est son dernier recours » ... je laisse donc le soin à cette juridiction de traiter ce dossier.

Je signale, à toutes fins utiles, que l'arrêté préfectoral, s'il est favorable aux travaux, pourra toujours être attaqué devant le Tribunal Administratif de Toulon.

Je suis très étonnée de la façon dont ces observations ont été formulées par cette Association non pas dans un contexte d'information et de partage mais dans un contexte de délation et de menaces.

10/ Monsieur Denis CHEMILLIER-GENDREAU - Président de l'Association du Domaine de Cap Bénat (par mail)

« Je prends l'initiative de vous écrire, dans le prolongement de la visite que je vous ai fait le jeudi 19 août dernier à la Mairie.

Je suis Président du Domaine du Cap Bénat, domaine privé de 150 hectares dans lequel se trouve le Port du Pradet, objet de votre enquête. Le Domaine est géré à travers l'ASPCB, association de colotis ayant le statut d'ASA.

Je me réjouis qu'à travers le projet de rénovation, le Port du Pradet assure un meilleur respect des contraintes d'intérêt général, en devenant un "port propre" conforme aux normes environnementales les plus exigeantes.

Par ailleurs et comme vous le savez sans doute, le Port du Pradet est un actif très important de notre Domaine, à la fois par les activités sportives, ludiques et de loisir qu'il permet, et par le lieu de socialisation qu'il représente.

Depuis que je préside le Domaine, je suis donc attentif à ce que le projet de rénovation préserve la cohésion au sein du Domaine et maintienne les qualités du lieu :

- En ce qui concerne la cohésion du Domaine, je rappelle que ce projet a été longuement discuté lors de l'Assemblée Générale de l'été 2018 et qu'une très large majorité l'a soutenu. J'ai toutes les raisons de penser que cette majorité est toujours très forte, au-delà même des seuls membres de la SCAP. Je donne l'opportunité aux gérants de la SCAP de venir à chaque assemblée générale de l'ASPCB pour faire le point sur l'avancement et je note que cette intervention a fait l'objet d'un consensus apaisé lors de l'assemblée générale du 13 août dernier ;

- En ce qui concerne les qualités du lieu, je comprends que le projet de transformation du Port du Pradet répond à des contraintes fixées par la Mairie dans le cahier des charges du concessionnaire et, notamment (i) agrandir la capacité d'accueil et (ii) pacifier le plan d'eau. Je considère que ces objectifs comme des données de la problématique, largement exogènes. Aucun des atouts du lieu ne semble menacé par le projet, et je note avec satisfaction que les travaux envisagés conduiront à sécuriser l'école de voile pour les enfants, ce qui est un souhait très souvent exprimé par les parents. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable du Président du Domaine du Cap Bénat. Je constate que le projet a été maintes fois soumis aux membres de l'Assemblée Générale du Domaine du Cap Bénat et qu'une large majorité est favorable à ce dossier.

11/ Monsieur Nicolas BOISSONNAS – Bormes-les-Mimosas

« Ma famille vient au Cap Bénat depuis 1964 et nous avons toujours été des utilisateurs du Port du Pradet.

Je suis très favorable à la modernisation du port du Pradet dans le cadre de la nouvelle concession attribuée par la commune de Bormes en 2018.

Les points saillants de cette évolution sont :

1/ l'approche environnementale avec notamment le traitement des eaux de ruissellement pour éviter que des hydrocarbures s'écoulent dans le port et donc dans la mer.

2/ l'amélioration du fonctionnement de l'école de voile obtenue par le regroupement de toutes les fonctions côté mer. La sécurité sera mieux assurée.

3/ l'augmentation du nombre de places de bateaux obtenue tant par la réduction des dimensions maximales des navires que par le remplacement du môle central par deux pontons. Cela permettra à un plus grand nombre de bédouliens de profiter du port.

Le projet prévoit, certes, la destruction de quelques m² de posidonies et un risque pendant la durée des travaux. Ces inconvénients sont largement compensés par la constitution d'une zone d'interdiction de mouillage de 1500 m² au-delà de la digue du port.

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Monsieur BOISSONAS, bédoulien également de longue date et utilisateur du port.

Les motivations sont identiques à celles développées par tous les autres participant à cette enquête.

Je relève que cette personne a bien analysé le dossier notamment au niveau du traitement des rejets dans le milieu marin des eaux pluviales et de l'assainissement par la réalisation de nouveaux aménagements permettant la certification « Port Propre ».

12/ Collectif du Cercle des Amis du Village de Bormes et Pontos Marine représentés par Monsieur Thomas HINDERYCKX

Compte tenu de la longueur du texte déposé (6 pages), je fais un résumé des observations et demandes :

« Avis défavorable à la demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées, conforme à l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel.

La modernisation du port ne démontre pas un impact favorable sur la protection de la faune ni sur la flore sauvage ou sur la conservation des habitats naturels.

Le SCOT PM version maritime désigne la zone de Léoube au Gaou sur le Cap Bénat comme une zone réservée au mouillage des navires et non comme un port d'accueil.

Les aménagements ne sont pas compatibles avec le programme d'aménagement du Cap Bénat approuvé par le PLU le 28/3/2011.

Le port n'est pas cadastré et n'a pas fait l'objet d'un PADD lors de la révision du PLU de 2018 (révision suspendue actuellement).

Pas d'AOT pour les pontons d'amarrage amovibles – l'autorisation de 2008 de la Mairie de prolonger le ponton amovible n'est pas une AOT.

Le modèle économique démontre que l'exploitation de la concession est celui d'un centre nautique lié à un parc résidentiel (CA très faible, risque commercial nul, capacité financière importante).

L'attribution des contrats d'occupation annuelle se fait par écrit sans que les critères d'attribution soient clairement exposés.

Réserves sur la réalité de badge pour les éventuels utilisateurs du port, voies privées pas d'accord ou de convention avec l'autorité qui gère les autorisations d'entrée.

La modification du mode de gestion a mis en péril le modèle économique de la SCAP.

Le seul intérêt économique démontrable s'exprime par l'augmentation de la valeur de parts sociales (de 0.015 euros à 3300 euros en 2019)

Le projet de modernisation est contestable et ne démontre pas un Intérêt Public Majeur.

Le pétitionnaire ne fait pas la preuve d'avoir pris en compte une solution alternative satisfaisante du point de vue écologique (réduire les objectifs d'accueil, conserver le caractère initial de mouillage saisonnier.

Le projet de modernisation ne respecte pas les 3 conditions d'usage de la dérogation à l'article L.411-1. 3 conditions cumulatives remplies pour actionner la dérogation.

Propositions : annuler la concession de service public et mettre en adjudication au plus offrant la gestion du port pour une durée déterminée – favorables à une exploitation plus sobre (diminution du nombre de pontons et capacité de mouillage), à l'amélioration du confort des quais et à l'ouverture de l'accès du port à des personnes non propriétaires des domaines privés du Gaou et de Bénat, à conserver et à généraliser l'organisation des mouillages en ZMEL de Léoube au Gaou sur le Cap Bénat, à la mise en conformité de la SCAP concernant l'occupation du domaine public en faisant des propositions réalistes de mise en sécurité des biens et des personnes ainsi que de la préservation du site. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis défavorable de Monsieur HINDERYCKX représentant le Collectif du Cercle des Amis du village de Bormes et Association Pontos Marine. Cette personne est venue me voir lors d'une permanence, a déposé des courriers sur le registre, ainsi que sur le site Internet de la Préfecture. Toutefois, son dernier courrier déposé le 8 septembre n'a pas été pris en compte car postérieur à la date limite de l'enquête publique.

Certaines questions posées ont été transmises au Maître d'Ouvrage dans le cadre du procès-verbal de synthèse. J'espère que les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage satisferont ce collectif et cette association.

Je ne prends pas en compte certaines affirmations qui ne relèvent pas du dossier d'enquête notamment la valeur des parts sociales ou le modèle économique.

Après avoir pris connaissance du PLU de la commune, je ne vois à aucun endroit de ce document une incompatibilité avec les aménagements projetés.

13/ Monsieur Bernard GIROUD – Bormes-les-Mimosas

« Totalement favorable au projet d'aménagement du Port de l'Anse du Pradet

- 1) Création d'une capitainerie/école de voile digne de ce nom,
- 2) L'école de voile sera enfin « côté mer » et évitera aux enfants d'avoir à traverser la route avec leur équipement,
- 3) La jetée centrale, aux dimensions inutiles, sera remplacée par deux pontons :
 - Augmentation du nombre d'anneaux,
 - Augmentation du nombre de places réservées à la location et à la navigation de passage.
- 4) D'autres aménagements assureront une meilleure esthétique du port sans nuire, bien au contraire à l'environnement. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note cet avis favorable reprenant des arguments déjà développés par d'autres intervenants.

14/ Association de Défense de l'Environnement de Bormes et du Lavandou (ADEBL)
représentée par sa présidente Madame LAFONTAINE

Compte tenu de la longueur du texte déposé (18 pages), je fais un résumé des observations (le texte est consigné dans le registre d'enquête) :

« Présentation de l'association.

Perplexe sinon dubitative sur ce qui est soumis à l'avis du public ou pas, et sur ce qui peut être tiré de cette enquête soit à minima (le contrat de concession fige les options techniques) soit à maxima (amélioration de la nature des travaux, renégociation avec la commune et nouvel avenant.)

Historique du Port de plaisance dit de l'Anse du Pradet.

Reprise des termes de la concession avec la Commune.

Propositions techniques de la SCAP, suite études réalisées par CORINTHE Ingénierie, directement intégrées, avec tableaux financiers afférents et planning d'exécution, dans le contrat de concession et transformées par des articles du contrat en obligations contractuelles, charge au concessionnaire d'établir les études et de présenter les demandes des autorisations réglementaires.

Reprise des articles 23 – régime des travaux ; 26 – travaux d'aménagement, d'extension et d'amélioration ; 48 – renonciation au bénéfice de la concession ; 49 – résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général ; 50 – résiliation pour faute à l'initiative de la collectivité ; du contrat de concession.

La commune a intégré globalement au même niveau tous les travaux, alors même que si certains sont fortement discutables, d'autres ne posent aucun problème de principe ou de réalisation (bâtiment – dispositions port propre.) En présentant tous les travaux comme un tout et en adjoignant au volet des travaux maritimes (réalisation d'une digue et contre-digue dont la SCAP sait que ce point posera problème en ce qui concerne l'impact sur les posidonies), il est fourni au public d'excellents arguments pour donner un avis favorable à l'ensemble des travaux.

Rappel du courrier de la DDTM du 4 août 2020 – Justification du projet.

La grande majorité des résidents du Cap Bénat et l'association gestionnaire du domaine sont donc résolument favorables au projet tel qu'il est présenté puisque correspondant à leur propre demande (valorisation de leur bien)

L'association considère que la pérennisation de l'exploitation du Port du Pradet est un non-sens technique à relativement court terme : conséquences du réchauffement climatique et risque de submersion (porter à connaissance de mars 2017), construire des digues à l'entrée de l'anse du port ne suffira pas à pacifier à long terme, et même à moyen terme, le plan d'eau.

Quant au caractère privé ou public du port, l'association souscrit au terme de « privé employé par la DDTM et affirme résolument que le port de l'Anse du Pradet était, est actuellement et restera un port privé. Les 20 % de places de passage s'apparentent bien plus à un affichage de façade qu'à une réalité des faits. Aucune réserve pour les usagers de passage dits de catégorie 1, les 20 % peuvent être entièrement affectés aux usagers de catégorie 2, c'est-à-dire d'autres propriétaires ou résidents du Cap Bénat en liste d'attente.

Le porteur du projet ne peut donc en aucun cas se prévaloir d'une qualification de port public et de modernisation servant l'intérêt public.

La solution de report de l'activité sur une autre zone a été évoquée par la DDTM dans son courrier du 4 août 2020. La réponse de la SCAP précisant que l'activité sur une autre zone n'est pas juridiquement et contractuellement possible, démontre qu'elle n'est absolument pas intéressée par le déport de l'activité puisqu'elle veut la pérennisation de l'exploitation de l'activité portuaire à

domicile. L'association estime que le report de l'activité est toujours possible, juridiquement et contractuellement.

Les travaux imposés à la SCAP sont ceux qu'elle a elle-même définis et qui ont été intégrés en quasi-totalité dans le contrat de concession dont elle est bénéficiaire.

L'association conclut que le dossier ne justifie nullement en quoi la modernisation du petit port du Pradet qui restera en pratique privé, malgré le vernis de caractère public très partiel, pour ne pas dire artificiel, dont elle a été affublée, a un intérêt économique et en quoi elle serait autre chose que la poursuite de l'exploitation d'un port réservé au bénéfice des résidents du Cap Bénat.

En cas de poursuite d'exploitation, même si les digues à l'entrée de la passe ne devaient pas être construites en raison de leur fort impact sur les herbiers de posidonies et si l'amélioration de l'agitation dans l'anse se limitait à un enlèvement de la barge, cause de réflexion importante de la houle d'Est, un certain nombre de travaux ou de mise en œuvre de nouvelles dispositions peuvent parfaitement être entrepris.

Dans le cas où les travaux maritimes de pacification des eaux dans l'anse seraient autorisés suivant le projet technique présenté dans le dossier, l'association formule des observations relatives aux enjeux environnementaux majeurs constitués par la présence d'espèces protégées dans l'enceinte de la concession ou à proximité immédiate de celle-ci : posidonies, cymodocée et grandes nacres.

Grandes nacres : l'association s'étonne que toutes les nacres, même si elles sont mortes de façon naturelle sous l'effet de la maladie, se soient toutes aussi facilement déchaussées, qu'aucune coquille n'ait pu être retrouvée et aient pu toutes être emportées par les flux marins. L'association aurait souhaité des observations complémentaires à proximité de la côte, à certains endroits où ont également été observées d'autres nacres, afin de relever si celles-ci étaient toujours en place et en bonne santé ou en mauvais état, ou avaient également complètement disparu. L'association est pragmatique : regrettant la disparition des grandes nacres observées dans l'anse et à proximité de la passe, constat que la protection des grandes nacres a perdu son objet.

Herbiers de posidonies : l'association doute de la pertinence de l'assertion (page 25 de l'addendum n°2 : un herbier dans un port est voué réputé à disparaître à court, moyen ou long terme...) : la forte réduction des courants dans l'enceinte pacifiée du port, le brassage réduit des eaux et de la sédimentation en résultant, le nettoyage des fonds par les mouvements hydrodynamiques n'étant plus assuré, conduiront tôt ou tard à l'asphyxie des herbiers présents dans l'anse davantage fermée sur elle-même et isolée des eaux vives.

Nul ne peut présumer des conséquences sur les herbiers pendant la phase de chantier (6 mois), de la modification de la courantologie, du maintien des bateaux à quai pendant une période plus longue de l'année (page 12 de l'addendum n° 2).

Mesures compensatoires relatives à l'atteinte aux herbiers de posidonies : enlèvement des macrodéchets (examen au cas par cas après inventaire) ; destruction de la barge : évitement d'atteinte à l'environnement induit et non mesure d'amélioration encore moins de mesure compensatoire.

Herbiers détruits ou impactés : suivi des herbiers sur 10 ans : mesure particulièrement floue, aucune précision sur le financement et les dates d'action, quel partenariat scientifiquement objectif serait mis en place. La mise en œuvre de mouillage dits écologiques est totalement indépendante de la destruction d'herbiers contrairement aux informations de Corinthe Ingénierie.

Mise en place d'une zone d'interdiction de mouillage de 1500 m² : ne constitue pas une mesure compensatoire, même si le concessionnaire mentionne une participation financière à un

suivi sur 16 ans dont il n'est nullement précisé qui ira le vérifier. Une ZIEM supplémentaire de 1500 m² apparaît de superficie ridiculement faible au regard de la qualité remarquable du site à protéger. La préfecture maritime n'a nul besoin de la réalisation d'ouvrages pour mener la stratégie de mouillages définies par l'Etat et la région. Quant à la surveillance des ZIEM, elle relève d'une déclaration d'intention.

En conclusion générale de ses observations, l'association estime que les différentes questions soulevées dans l'annexe au courrier de la DDTM du 4 août 2020 et dans la lettre de la DDTM du 30 juin 2020 n'ont pas trouvé de réponses satisfaisantes, les assertions de la SCAP pouvant même être très éloignées de la réalité (par exemple en ce qui concerne le caractère privé du port).

L'association fait sienne l'appréciation défavorable du CSRPN du 4 mars 2021.

L'association ajoutera que le projet pérennise une erreur passée alors qu'il faudrait au contraire y mettre fin dans le contexte environnemental actuel.

L'association émet un avis défavorable dans le cadre de cette enquête. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis défavorable de l'Association de Défense de l'Environnement de Bormes et du Lavandou. Je remercie l'association pour les informations contenues dans leur courrier de 18 pages et notamment l'historique du port de plaisance dit de l'Anse du Pradet. Je me permets de souligner toutefois qu'il ne s'agit pas d'un port de plaisance tel que défini dans la réglementation des ports.

Dans le cadre du procès-verbal de synthèse, il a été demandé au Maître d'Ouvrage la genèse des travaux sollicités dans le cadre de la concession ainsi que la réserve pour les usagers de passage dite de catégorie 1. J'espère que sa réponse satisfera l'Association.

J'ai bien noté également la réserve de l'Association quant à la pérennisation du port compte tenu du réchauffement climatique et de ses conséquences. La construction des deux digues doit permettre de « pacifier » les eaux du port à court terme. Quant au risque de submersion marine, il faudra y faire face, sans pour cela arrêter tout aménagement dans l'attente de ce phénomène.

b) Observations déposées sur le site Internet de la Préfecture

1/ Madame Claire BASINI– Bormes-les-Mimosas

« Le projet du port du Pradet respecte l'esprit des lieux avec notamment sa dimension de port propre. C'est très bien ! »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Madame BASINI notamment dans le fait que le classement « port propre » soit sollicité après travaux.

2/ Monsieur Denis CHEMILLIER-GENDREAU – Président du Domaine du Cap Bénat

« En tant que président du Domaine du Cap Bénat, je serai heureux de m'entretenir avec vous du projet ambitieux de rénovation du port de l'Anse du Pradet, que l'association gestionnaire du Domaine soutient activement. Je vous invite à me joindre à votre convenance. »

Réponse du commissaire enquêteur

Le Président du Domaine du Cap Bénat m'a rendu visite lors de ma permanence du 19 août. Nous avons pu échanger sur le dossier et il m'a adressé un mail reprenant les observations qu'il avait fait lors de sa venue.

3/ Madame Agnès CAILLIAU – Bormes-les-Mimosas

« Je suis formellement contre ce projet qui détruit 160 m² d'herbier de posidonie, a fait déjà déplacer 10 grandes nacres de Méditerranée, qui détruit un équilibre écologique précieux, qui bétonne et artificialise l'anse pour y ranger plus et de plus gros bateaux à moteur !!

« Ancienne AUE en chef de l'Etat, ancienne ABF, architecte du patrimoine. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis défavorable de Madame CAILLIAU.

Je précise que le dossier ne fait pas état du déplacement de 10 grandes nacres de Méditerranée mais uniquement 5 (celles qui se trouvaient dans l'anse du port). Malheureusement, après une nouvelle inspection en avril 2021, il n'a plus été trouvé trace de ces nacres ni à l'intérieur du port ni à l'extérieur.

Je signale également qu'il n'est pas prévu dans le dossier de mettre des bateaux plus gros. C'est même le contraire. Les 4 places réservées aux bateaux de plus de 8 mètres sont supprimées et ne pourront s'amarrer que des bateaux dont les dimensions maximums sont de 7 m 50.

Le nombre de places sera augmentée (11 places supplémentaires), ce qui est rendu possible par l'enlèvement de la barge centrale (en mauvais état) et son remplacement par deux pontons.

4/ Monsieur Valéry DIMEGLIO – Bormes-les-Mimosas

« Je suis favorable aux travaux de modernisation du port du Pradet.

Le projet me paraît conforme au cahier des charges requis lors du renouvellement de la concession.

J'ai attendu 22 ans pour être membre de la SCAP, pour autant le niveau d'exigence et le montant astronomique des travaux pour un si petit port me laisse à penser qu'il y aura peu de nouveaux candidats pour en assurer les frais sur une durée d'amodiation aussi courte.

Par ailleurs, je plonge régulièrement dans le port depuis 1988, il est paradoxalement plus propre aujourd'hui qu'il y a 20 ans, probablement du fait de la réduction d'émission d'hydrocarbures et de l'amélioration du drainage des fosses septiques.

Etant ophtalmologue, j'étais autrefois régulièrement sollicité pour traiter des conjonctivites ou otites notamment à Pyocyanique ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Monsieur DIMEGLIO et suis heureuse d'apprendre que le port de l'anse du Pradet est plus propre qu'il y a une dizaine d'années. Les travaux d'assainissement permettront de répondre aux obligations de la certification « port propre ».

5/ Madame Diane LABRUYERE CUILLERET – Bormes-les-Mimosas

« Je me permets d'apporter mon soutien au projet de modernisation du petit port du Pradet en tant que Bénatiennne depuis plus de 40 ans.

Ce projet permettra de sécuriser l'école de voile qui initie chaque année plusieurs dizaines de jeunes de différentes générations à la pratique des sports de voile.

Séparer les jeunes élèves des cours de voile de la circulation des bateaux à moteur me paraît être le principal atout de ce projet pour les années à venir.

L'extension du nombre de places d'amarrage permettra de satisfaire une grande partie des demandes : de nombreuses personnes sont sur liste d'attente depuis des années, ce qui est susceptible d'entraîner parfois une certaine tension au sein du Cap.

Les Bénatiens sont très attachés à ce petit port qui constitue aussi notre lieu de baignade et d'agrément : la pureté de l'eau et la diversité de la faune et de la flore sont uniques.

Nul doute que toutes les précautions de protection des espèces seront prises pendant ces travaux de modernisation.

Les travaux sont nécessaires à la pérennité de ce petit port pour le renforcement de sa mission d'éducation de nos jeunes et la sécurité de tous.

En vous remerciant de votre bienveillante attention. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Madame Diane LABRUYERE CUILLERET concernant la sécurisation de l'école de voile. Quant à l'extension du nombre de places d'amarrage, je précise que seulement 11 places supplémentaires pourront être affectées, ce qui ne compensera pas une liste d'attente assez longue.

6/ Monsieur Gérard BASINI – Le Vésinet

« Je suis très favorable au projet du port de l'anse du Pradet. Il s'agit d'un projet qui présente les avantages suivants :

- il est parfaitement intégré au site,
- il améliore les éléments techniques (remplacement d'une vieille barge...),
- sa capacité d'accueil est accrue,

Le projet comporte deux autres volets très importants :

- une construction pour l'école de voile sera créée, ce qui permettra d'initier les enfants aux plaisirs de la voile en toute sécurité,
- le remplacement du bâtiment de la capitainerie atteint de vétusté.

Je serai heureux que ce projet aboutisse. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Monsieur BASINI. En plus des nombreuses raisons déjà exposées par d'autres intervenants, je confirme que le bâtiment de la capitainerie est très vétuste et qu'il y a lieu de prévoir à son remplacement même si les travaux du port n'étaient pas approuvés par la

Préfecture. De plus, ce nouveau bâtiment permettra d'accueillir dans de meilleures conditions l'école de voile qui se trouve actuellement dans un garage.

7/ Monsieur Thomas HINDERYCKX – Bormes-les-Mimosas

« Nous aimerions contacter Madame Gaiero, commissaire enquêteur, pour fixer une visite du lieu concerné par l'enquête publique. Notre association souhaiterait intervenir mais le caractère privatif du Cap Bénat et le manque d'information concernant l'enquête nous pousse à vous demander une intervention rapide avant de remettre nos conclusions dans les temps. Monsieur CLEMENT me dit que vous être au courant de ma démarche. Vous pouvez me contacter. J'agis pour 2 associations : PONTOS MARINE et Cercle des Amis du Village de Bormes. Bien à vous »

Réponse du commissaire enquêteur

Je n'ai aucun numéro de téléphone ni indication pour contacter cette personne. J'espère qu'elle viendra lors des prochaines permanences. Toutefois je n'ai pas autorité à demander au gérant de la SCAP d'autoriser à visiter les lieux, même s'il s'agit d'un port public puisqu'appartenant à la commune.

8/ Monsieur Christophe RIBEIRO – Hyères

« Considérant la lecture du projet des travaux au port du Pradet à Bormes-les-Mimosas, je tiens à dire : qu'il faut déplacer les herbiers de posidonies qui risquent d'être détruit par les travaux et les réimplanter ailleurs (Monaco l'a fait et ma méthode Cooper à Hyères l'a eu fait), qu'il faut déplacer les grandes nacres, qu'il faut des ancrages « écologiques » pour le balisage du chenal du port (plutôt dans le sable que dans les herbiers de posidonies), qu'une ZMEL soit créée, non pas sur 1600 m² mais de la baie du Gaou (bord de la côte, présence d'herbiers de posidonies) jusqu'au port du Pradet avec des ancrages « écologiques » dans le sable et pas sur les herbiers de posidonies. Il faut que les eaux pluviales de ruissellement arrivant au port soient traitées (déboureur/déshuileur/filtres à déchets), que soit posé des poubelles mais surtout des containers de recyclage au port (si possible) et que des plantations soient faites (dans des bacs au port et/ou des arbres/arbustes) à la plage du Gaou au niveau du parking/tennis. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Monsieur RIBEIRO. Je précise que les associations d'environnement m'ont fait savoir (au cas où je ne le saurais pas) qu'il est interdit de déplacer des herbiers de posidonie et de les réimplanter ailleurs.... Il serait intéressant que les expériences menées par les villes de Monaco et d'Hyères soient signalées aux instances internationales afin que ces déplacements puissent être autorisés dans le cadre des mesures compensatoires.

Quant aux 10 grandes nacres malheureusement lors d'un nouveau contrôle en avril 2021, celles-ci avaient disparu, on n'en trouve plus de traces. La grande nacre de Méditerranée est au bord de l'extinction car elle est gravement menacée par des maladies infectieuses qui déciment l'espèce. Dans certaines zones, la totalité des populations ont disparu.

9/ Monsieur Jonas JOHANNES – Bormes-les-Mimosas

« Je tiens tout d'abord à préciser que j'ai une résidence secondaire dans le domaine du Cap Bénat et que je suis inscrit sur la liste des élections municipales à Bormes-les-Mimosas. Depuis mon arrivée dans le domaine du Cap Bénat en 2004, ce qui se passe à Bormes-les-Mimosas est

devenu presque plus important pour moi que la situation en région parisienne, où je réside la majorité de l'année.

Je ne fais pas partie des associés du porteur du projet de modernisation du port de l'Anse du Pradet (SCAP). Je suis néanmoins en faveur du projet de la SCAP et ce pour trois raisons :

- 1) le projet est très respectueux des questions environnementales. La SCAP s'est donné beaucoup de mal à cet égard et le résultat est un projet harmonieux pour l'Anse du Pradet, avec une protection du littoral et la préservation maritime,
- 2) la Mairie de Bormes-les-Mimosas et la SCAP ont conçu le projet d'un port démocratisé. Ils ont opté en faveur de plus de places pour des bateaux petits et de taille moyenne, au lieu de peu de places de grande taille. Aussi, la SCAP n'a pas monopolisé le port pour ses seuls associés, mais rend disponible des places pour des bateaux de passage,
- 3) le projet sécurise l'école de voile du Domaine du Cap Bénat. Actuellement, les enfants et adolescents inscrits doivent traverser la rue pour se mettre à l'eau. Le projet met fin à cette situation problématique et de tous les projets que j'ai vu depuis environ 10 ans pour ce port, c'est celui qui gère le mieux cet aspect de sécurité.

En somme, le projet est entièrement adapté au site et au Domaine du Cap Bénat : harmonieux, protecteur de l'environnement, démocratique et soucieux de la sécurité des personnes. Je serais reconnaissant à Madame le commissaire enquêteur de bien vouloir tenir compte de ces remarques et de donner une suite favorable au beau projet devant elle. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Monsieur JOHANNES qui reprend les arguments déjà développés par de nombreux bénatiens sur ce projet et notamment le choix de la SCAP d'opter en faveur de petits et moyens bateaux.

10/ Madame Blandine HERNU – Paris

« Je donne un avis très positif à ce projet qui permet de sécuriser l'activité de l'école de voile et de rendre les installations plus confortables pour les nombreux enfants qui la fréquentent. Les nouveaux équipements permettent aussi d'améliorer les conditions de circulation des bateaux et de satisfaire la demande des plaisanciers. Enfin c'est un projet très respectueux de l'environnement. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable de Madame HERNU qui reprend des arguments déjà développés par ailleurs.

11/ Monsieur Pierre FIARD – Saint-Tropez

« Je suis très opposé à cette extension qui outrepassé les droits environnementaux et met en danger la biodiversité locale car :

- 1) deux arrêts du Conseil d'Etat du 17 juin 2015 et du 5 mai 2018 confirment l'interdiction d'affecter les posidonies sauf à titre dérogatoire pour un intérêt public majeur. Or, l'intérêt public majeur n'est nullement démontré. La tentative de justifier de l'intérêt public en raison d'une barge centrale défaillante ne tient nullement puisque de nombreux bateaux y ont été amarrés cet été.
- 2) Le procureur de la république est déjà saisi.

- 3) Alors que l'association ANTICOR a mis en lumière les pratiques délictueuses de la société d'ingénierie qui s'occupe de ce sujet aux côtés de la SCAP d'un projet similaire (corruption d'élus), la prudence devrait inciter les autorités préfectorales à suspendre leur décision le temps que l'enquête judiciaire soit achevée.
- 4) Les observations favorables proviennent en réalité de la société Suisso-marocaine Finactu qui contrôle l'ASA du Cap Bénat et qui va distribuer les places du port privé comme elle le souhaite.

En vous remerciant pour votre attention...»

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis défavorable de Monsieur FIARD. L'Association Vivre dans la Presqu'île de Saint-Tropez m'a déjà fait part des arrêts du Conseil d'Etat relatifs à l'interdiction de supprimer des herbiers de posidonies sauf à titre dérogatoire pour un intérêt public majeur.

Je précise que si Monsieur le Procureur est saisi de ce dossier, je laisse le soin à cette juridiction de le traiter.

Je ne tiendrais pas compte des accusations de corruption d'élus, de pratiques délictueuses... qui ne concernent pas ce dossier. Je laisse aux juridictions, si elles ont été saisies, le soin de rendre leur verdict dans ces affaires.

Mon avis est donné uniquement dans le cadre d'un dossier précis qui concerne la modernisation de l'anse du Port du Pradet, élaboré par la SCAP, examiné par les services de l'Administration, et dont l'enquête publique m'a été confiée par le Tribunal Administratif de Toulon.

12/ Madame VOILLEMOT Hélène – La Croix Valmer

« En tant que citoyenne et habitant depuis de longues années dans le Var, et plus particulièrement la région de Saint Tropez, je vous fais part ci-dessous de mon effarement de voir des projets de ZMEL se multiplier dans notre région.

Déjà connues celle de Port-Cros, celle de Pampelonne et maintenant celle du Cap Bénat.

Je viens d'être informée par un résident du Cap Bénat d'une ZMEL devant s'implanter prochainement sur le site du port du Pradet.

Ce projet, par ses dimensions et sa violence, ne peut qu'effrayer le voisinage. Je ne peux que m'interroger sur le futur.

Les ZMELs ont :

Un fort impact sur l'environnement au regard des herbiers de posidonie. Tout le monde le sait. Deux arrêts du Conseil d'Etat du 17 juin 2015 et du 25 mai 2018 les protègent. Arrêtons le massacre !

L'intérêt économique de la ZMEL telle qu'elle est présentée est loin de bénéficier à tous les citoyens. Elle répond essentiellement à des intérêts particuliers. Ces particuliers cherchent à développer leur business au détriment de la nature.

On laisse entendre qu'une forte corruption est en cours. Elle semble bénéficier à ceux qui font les travaux de ces ZMELs et à ceux qui en attendent des retombées.

Le développement des ZMELs vont à l'encontre des intérêts de tous les citoyens qui habitent le Var et qui voient se dégrader jour après jour notre environnement terrestre et marin.

La période qui s'ouvre n'est pas propice à la violence de travaux de quelques-uns mais à la protection de l'environnement pour le bien-être de tous. »

Réponse du commissaire enquêteur

J'ai bien reçu cette observation qui montre que Madame VOILLEMOT n'a pas consulté le dossier d'enquête de la modernisation de l'Anse du Port du Pradet mais écouté une rumeur qui cherche à dénaturer le projet.

Je l'invite donc à lire, l'addendum n° 2 – autorisation environnementale – renseignements complémentaires DDTM, DREAL, CSRPN – et plus particulièrement les pages 30 à 34 qui précisent que le projet de ZMEL envisageait 16 mouillages pour des unités de 6 à 8 mètres mais que certaines contraintes sont rédhibitoires au projet de ZMEL. Par conséquent, le projet de ZMEL est abandonné et le Maître d'Ouvrage, pétitionnaire, s'engage à participer au financement de bouées d'amarrage dans le cadre d'un projet de zone de mouillage porté directement et/ou indirectement par la commune de Bormes-les-Mimosas, projet qui nécessitera une enquête publique où Madame VOILLEMOT pourra participer.

Je regrette également que certaines observations dans cette enquête publique relèvent de « oui-dire ».

Mon rôle ne consiste pas à prendre en compte ces sous-entendus de « corruption » ou autres. Je laisse le soin aux juridictions de se saisir de ces affaires.

Je précise également que les Zones de Mouillage et d'Equipements Légers (ZMEL) ont pour but de réduire l'impact des ancres des navires de plaisance sur l'herbier de posidonie en développant la mise en place de dispositifs d'ancrage écologique qui permet de concilier la préservation des herbiers de posidonie et la plaisance dans le respect de la réglementation.

13/ VIPST BENAT – La Croix Valmer

« La destruction des posidonies au profit de quelques intérêts privés serait inacceptable. Les pétitionnaires favorables sont bien entendu les occupants du lotissement du Cap Bénat qui vont disposer du port pour leur seul profit. A qui faire croire qu'il y a intérêt public majeur dans cette affaire ? Accorder une dérogation serait une honte. Le Préfet et ses services devront résister aux fortes pressions. Croisons les doigts pour que le droit l'emporte dans ce département (à titre dérogatoire !). Saisissons les députés en cas d'avis favorable afin qu'une enquête soit diligentée. »

Réponse du commissaire enquêteur

Cette personne n'a pas signé de son nom mais il fait partie de l'association Vivre dans la Presqu'île de Saint-Tropez (VIPST). Cette association a déjà fait plusieurs remarques dans le cadre de cette enquête publique, observations quelques fois assez délétères.

Le port de l'Anse du Cap Bénat est un port appartenant à la commune de Bormes-les-Mimosas qui a souhaité concéder, après appel d'offres sa gestion à la Société Civile de l'Anse du Pradet. Les personnes faisant partie de cette Société payent des cotisations chaque année pour pouvoir utiliser ces amarrages. Vu la typologie des lieux, ce petit port de 73 places, n'est accessible que par une route privée et n'est vraiment utilisé que par des bénatiens.

Compte tenu du montant des travaux, ce n'est pas l'augmentation de 11 places, qui va permettre de rentabiliser ce projet. Seuls les propriétaires de places devront financer ces travaux qui sont inscrits dans la concession qui lie la commune de Bormes-les-Mimosas et la SCAP.

14 / Monsieur HINDERYCKX Thomas Quentin – Bormes les Mimosas

Compte tenu de la longueur du texte déposé (4 pages), je fais un résumé de ses observations et demandes :

- Demande un délai de 15 jours supplémentaire pour la remise des avis, connaissance de l'enquête publique le 11 août, affichage non respecté,
- Conteste la demande d'autorisation de destruction d'espèces protégés en invoquant la carence d'intérêt public majeur socio-économique,
- Collectif composé de l'association Cercle des Amis du Village de Bormes (CDAVB) et l'Association PONTOS MARINE, associations déclarées loi 1901 en Préfecture de Toulon,
- Questions à la SCAP afin de mieux comprendre les motivations socio-économiques du projet de redéploiement portuaire :
 - 1) Souhaite qu'un membre de Pontos Marine puisse se rendre sur place pour constater l'étendue de l'herbier de posidonies du port-abri et de la future ZMEL,
 - 2) Demande la genèse et l'historique du port-abri pour un redéploiement portuaire. Le seul objectif de pacification du plan d'eau ne justifie pas celui-ci et la nécessité de destruction d'espèces protégées par des conventions internationales,
 - Date de la construction de la 1^{er} digue (1972 ?)
 - Numéro du permis de construire de la digue,
 - La zone d'abri est-elle cadastrée,
 - Qui a autorisé la mise en place du 1^{er} ponton amovible de 30 m et est-il fixé au sol ?
 - Demande copie du courrier du 20 février 2019 autorisant le prolongement du ponton,
 - 3) Pas de modification ou OAP dans les révisions récentes du PLU, zone NI
Pas de modification portuaire dans le SCOT PM révisé ni dans son volet maritime,
 - 4) concernant l'offre de service public du futur port de plaisance, demande :
 - les règles d'accès par la route au futur port
 - la définition précise de catégories
 - l'accès au port est-il public et les conditions d'accès égalitaires ?
 - la typologie des usagers du port actuellement et notamment s'il y a des utilisateurs du port-abri non sociétaire de la SCAP qui ne vivent pas dans les domaines privés
 - les usagers de la ZMEL auront-ils le droit d'utiliser les voies privées des domaines ?
 - un point ravitaillement et avitaillement est-il prévu pour les usagers de passage ?
 - la continuité du service public sera-t-elle assurée la nuit ?
 - en cas de tempête quels sont les moyens du port pour assurer la sécurité des biens et des personnes ?
 - 5) concernant la viabilité économique du projet :
 - la SCAP va-t-elle se transformer en société par action simplifiée ?
 - quelles seront les garanties financières proposées par la nouvelle société par action simplifiée ?
 - demande communication du PV et compte rendu du conseil d'administration qui

autorise le redéploiement portuaire ?

- demande communication du prévisionnel et du business plan,
- à quel montant sont négociés les parts sociales de la SCAP ?
- le résultat net de l'année 2019 est égal à 0, quels sont les éléments qui permettent

de subodorer de meilleurs résultats économiques alors que les charges sont décuplées,

6) concernant les conséquences de l'anthropisation de la baie de l'Esquillette :

- avez-vous une étude du risque d'eutrophisation pour les travaux de pacification du port ?

- avez-vous des informations complémentaires sur l'ensemble spécifique de l'herbier plus vaste qui s'étend du rivage du Pradet au récif de l'Esquillette ?

- les informations générales ne démontrent pas les avantages environnementaux du projet de redéploiement portuaire. La SCAP a-t-elle des documents spécifiques à l'impact environnemental du projet ?

- l'étude ne prend pas en compte les conséquences sur les courants et l'ensablement suite à la création de la nouvelle digue et la pacification des eaux,

- le fait d'organiser une ZMEL et un mouillage (même forain) sur des herbiers de posidonie empiétant sur la plage naturelle de Portofino respecte-t-elle l'esprit de l'article 2 de la convention signée entre propriétaires de la SCAP ?

7) concernant le contrat de concession :

- la SCAP a-t-elle informé la collectivité de la précarité et des risques de l'offre ?

- quelles sont les motivations socio-économiques portées par les propriétaires pour proposer un redéploiement portuaire alors que le risque environnemental était connu ?

- dans le cadre de 30 ans d'exploitation du port-abri-saisonnier pourvu d'équipements légers à quel moment la SCAP a-t-elle envisagé le redéploiement portuaire ?

- la modification du mode de gestion en concession a-t-elle modifié la vision d'exploitation du site naturel ?

- pourquoi les propriétaires de la SCAP souhaitent ils un accès toute l'année au Port et à une ZMEL alors que le concessionnaire impose un accueil du vendredi précédant le 15 avril jusqu'au 15 octobre ?

- l'offre de redéploiement est chiffrée à 1 500 000 euros alors que le capital social est de 8000 euros. Quelles garanties la collectivité a-t-elle demandé pour crédibiliser l'offre de concession ? »

Réponse du commissaire enquêteur

Monsieur HINDERYCKX Thomas Quentin souhaite que je prolonge de quinze jours l'enquête publique car, selon ses dires, il en aurait pris connaissance le 11 août en raison d'un affichage non respecté par la commune.

Selon l'arrêté préfectoral du 5 juillet 2021, article 6 – rôle du commissaire enquêteur – il est stipulé : « par décision motivée, la commissaire enquêteur pourra, prolonger l'enquête d'une durée maximale de quinze jours. »

La publicité de l'enquête ayant été réalisée selon l'article 3 dudit arrêté préfectoral, la demande de prolongation de l'enquête ne peut être accordée : deux annonces légales parus dans les journaux Var-Matin et la Marseillaise, affichage sur les lieux de l'enquête (constaté par un certificat signé par le Maire de la Commune de Bormes et par des rapports de constatation établis par la Police Municipale et joints au dossier d'enquête), parution sur le site Internet de la

commune.

Les autres demandes seront adressées par mon intermédiaire au Maître d'Ouvrage dans le cadre du procès-verbal de synthèse. Si le Maître d'Ouvrage le souhaite une réponse pourra être insérée dans le rapport.

Cette personne a également adressé un autre courrier, par l'intermédiaire de la Préfecture, daté du 8 septembre. Ce courrier étant arrivé hors délai, il ne peut être pris en considération dans le cadre de cette enquête.

15/ Monsieur DUHAMEL Alexis – Bormes-les-Mimosas

« Je vous remercie de l'accueil que vous m'avez réservé lors de notre entretien du 11 août en Mairie ainsi que de la qualité de votre écoute durant celui-ci.

Je remarque que les avis déjà donnés sont vifs et tranchés et que malheureusement peu de Bénatiens se sont exprimés. Cela est dommage car ce petit port du Pradet est un élément principal de notre domaine si ce n'est le plus important.

Nous sommes arrivés dans le domaine, il y a maintenant 16 ans et notre maison, notre terrain et notre garage donne directement sur le port du Pradet. A aucun moment, les riverains du port n'ont été consultés sur le futur projet de Port, pas plus que les habitants du domaine, qu'ils soient locataires de places du port ou simplement utilisateurs des activités nautiques, sans doute à l'exception des actionnaires de la SCAP qui sont très minoritaires et encore...

Le renouvellement de la concession s'est opéré dans une opacité totale avec une absence de communication chronique de la SCAP mais je ne souhaite pas m'étendre sur un sujet qui n'est pas de votre ressort.

Aujourd'hui, il semble que le permis de construire de la future capitainerie soit accepté, il est vrai que l'actuelle est une verrue architecturale insalubre, je suis néanmoins étonné que des solutions alternatives démontables hors saisons tels que bâtiments modulaires avec habillage bois ou autres n'ont pas été examinés surtout pour héberger une école de voile deux mois par an dont l'activité est calquée sur celle de la capitainerie.

On peut regretter également que lors de la négociation pour la nouvelle concession, les conditions du hors saison ou le port est au $\frac{3}{4}$ vide ne permettent pas d'accueillir des bateaux qui auparavant y étaient admis.

A la découverte du plan du nouveau port à la Mairie, il me semble qu'il manque un élément essentiel, c'est le quai d'accueil, en effet nombre de bénatiens ne peuvent mettre leur bateau au port pour diverses raisons. En saison, c'est un défilé de bateaux rentrants et sortants du port à la recherche d'un endroit où s'amarrer pour embarquer ou débarquer. Ce quai pourrait être à l'extérieur du port le long d'une des digues d'entrée ou tout autre endroit opportun.

Dernière chose : le stationnement sur le port, depuis quelques années des places de stationnement ont été matérialisées au sol, certaines devant mon garage mais pas devant celui de mon voisin, deux l'ont été sur mon terrain qui descend sur le port sans aucune autorisation de ma part car si il existe bien une servitude de passage, il n'en est pas de même pour le stationnement.

Je souhaiterais donc qu'un arrangement soit trouvé pour remédier à cette situation pour qu'aucun stationnement ne puisse être matérialisé devant les deux garages du Cap.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mes observations que j'ai voulu le plus « light » possible, mon but étant de rétablir une communication qui n'a jamais existé. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note que Monsieur DUHAMEL ne donne pas d'avis, ni favorable ni défavorable sur ce projet. En réponse à ses observations, je précise que nombre de bématois ont apporté leur concours à cette enquête publique. En effet, certaines personnes se sont déplacées en mairie pour inscrire sur le registre leurs observations sans passer par la plateforme de la Préfecture.

En ce qui concerne son affirmation sur le manque de consultation sur ce projet, je m'étonne car le Président du Domaine du Cap Bénat a précisé dans son intervention : « Depuis que je préside le Domaine, je suis donc attentif à ce que le projet de rénovation préserve la cohésion au sein du Domaine et maintienne les qualités du lieu. En ce qui concerne la cohésion du Domaine, je rappelle que ce projet a été longuement discuté lors de l'Assemblée Générale de l'été 2018 et qu'une très large majorité l'a soutenu. J'ai toutes les raisons de penser que cette majorité est toujours très forte, au-delà même des seuls membres de la SCAP. Je donne l'opportunité aux gérants de la SCAP de venir à chaque assemblée générale de l'ASPCB pour faire le point sur l'avancement et je note que cette intervention a fait l'objet d'un consensus apaisé lors de l'assemblée générale du 13 août dernier »

Comme précisé dans son intervention, le renouvellement voté de la concession ne concerne pas l'enquête publique. Il s'agit d'un document entre la commune de Bormes et la SCAP dont la procédure a toutefois fait l'objet de publicité et d'une délibération du conseil municipal.

Le bâtiment qui va être construit va permettre d'abriter la capitainerie et l'école de voile dans des locaux sains et sécurisés. Le modulable et le démontable ne sont pas une nécessité dans ce lieu.

Concernant le quai d'accueil, je demande dans le cadre du procès-verbal de synthèse au Maître d'Ouvrage si cette possibilité peut être envisagée et dans l'affirmative quelles en seront les modalités ?

Les places de stationnement : je fais part de votre demande à la SCAP, également dans le cadre du procès-verbal de synthèse, afin de connaître les raisons qui ont motivé la matérialisation de places de stationnement sur votre terrain et devant votre garage. Toutefois, j'avais signalé lors de notre rencontre que cette demande ne faisait pas l'objet de l'enquête publique et le Maître d'Ouvrage n'est pas censé me répondre s'il ne le souhaite pas.

J'espère toutefois que les relations entre le gérant de la SCAP et Monsieur DUHAMEL puissent s'apaiser et qu'une solution commune soit trouvée.

16/ Monsieur HINDERYCKX Thomas Quentin

« Suite à notre entretien, je tenais à vous confirmer que les dossiers qui me manquaient ont été mis sur le site de Var gov. cet am vers 16 h 00 : annexe 3 – évaluation des incidences Natura 2000 ; annexe 4 – inspection faune flore habitat ; annexe 5 – PV gcn blm pradet 14/11/2019 ; annexe 6 – dossier de dérogation CNPN 2 ; 2 cerfa ; 3 - formulaire natura 2000 . 4 – avis ARS ; 5 – avis DRASSM 30 juin 2020 ; 5 – complément MO avis DRASSM ; 5 - demande de complément DRASSM 30 mars 2020 ; 6 - addendum MO ; 6 – demande de complément 30 juin 2020 ; 7 – addendum MO avis DREAL ; 7 - annexe courrier ; 7 – courrier demande de compléments DREAL ; 8 – avis CSRPN ; 9 – addendum MO suite avis CSRPN. »

Réponse du commissaire enquêteur

Monsieur HINDERYCKX, lors de ma permanence du 27 août 2021, a découvert le dossier environnemental qui est une composante du dossier d'enquête publique. Il m'a précisé que ces documents n'étaient pas mis sur le site Internet de la Préfecture et qu'il ne pouvait donc pas les

avoir consultés.

Son intervention par mail précise que ces dossiers manquaient et qu'ils auraient été mis sur le site le jour de notre entrevue à 16 heures.

Je confirme que, depuis le début de l'enquête, un dossier « administratif » est joint au dossier d'enquête. Il comporte différentes pièces listées en début de mon rapport. Parmi ces pièces se trouve l'avis d'enquête paru sur le site Internet de la Préfecture avec la liste des pièces à consulter. Comme on pourra le constater (annexe 10), ces documents ont bien été mis à la disposition du public dès l'ouverture de l'enquête et non pas le 27 août à 16 heures comme Monsieur HINDERYCKX l'a écrit.

17/ Monsieur GALIPPE Gilles – Bormes-les-Mimosas

« Le projet qui nous est présenté semble être la résultante de nombreuses contraintes apparues à l'occasion de l'appel d'offre pour la concession. Demande d'extension du nombre de places, nouvelles contraintes administratives et environnementales, souhait de conserver l'école de voile sur ce site.

La résultante est un bon projet, mais on peut s'étonner de la durée courte de la concession (16 ans) compte tenu des investissements très importants qui doivent être réalisés et qui bénéficieront aux futurs concessionnaires bien au-delà de 2034. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis favorable à ce projet de la part de Monsieur GALIPPE.

Concernant la durée de la concession, cette durée a été fixée par la commune de Bormes-les-Mimosas et est actée dans le dossier d'enquête. Je précise toutefois que cette étude de modernisation du Port de l'Anse du Pradet a débuté en 2018 et aurait dû se concrétiser depuis plusieurs années notwithstanding les difficultés administratives rencontrées dans la gestion de ce dossier.

18/ Fédération UDVN-FNE83 – représentée par Monsieur Henri BONHOMME - Président

Compte tenu de la longueur du texte déposé (2 pages), je fais un résumé de leurs observations :

« réaménagement Portant des atteintes graves et irréversibles à la faune et flore marine protégées,

Rallongement des digues.... Nécessite la destruction des espèces protégées.

Le projet global est négatif pour l'environnement et plus particulièrement pour les espèces protégées impactées. Ces espèces se trouvent dans un état critique. Présente des impacts négatifs qui doivent être levés :

- En phase travaux : augmentation temporaire de la turbidité, perte d'habitats liés à la construction de nouveaux ouvrages, destruction de surface d'herbier de posidonies, déplacement de grandes nacres,
- En phase exploitation : effets potentiels très forts sur le développement des herbiers du fait de la modification de l'hydrodynamisme à proximité des nouveaux ouvrages.

Mesures compensatoires ne constituent pas un réel progrès, aggravation des atteintes aux grandes nacres en situation actuelle de grande fragilité. Tentative de transplantation ne présente pas une solution ayant montré son efficacité et ne peut être utilisée.

Meilleure protection contre les houles est la réduction de l'entrée du port par construction de

la petite digue.

Aménagements lourds = accroissement important de la fréquentation plaisancière du site, exceptionnel mais déjà saturé et dégradé, tout comme les îles d'Hyères.

Projet de 16 mouillages n'est pas une mesure compensatoire mais une mesure aggravante.

Zone d'interdiction de mouillage de 1500 m² est symbolique comparée à l'importance du site à protéger.

Etude environnementale trop partielle. Intérêt général du projet non établi au regard des protections environnementales (se situe dans 3. ZNIEFF)

Réaménagement de la digue Est et Ouest ne respecte pas les dispositions de l'article L.121-16.

Zone de mouillage et d'équipements légers : ne répond pas à l'intérêt général.

Avis défavorable de la CSRPN. La constatation de la mort des grandes nacres alerte sur la grande fragilité de cette espèce endémique.

Etude de modélisation sur la modification de l'hydrodynamisme par le nouvel ouvrage s'impose.

Avis très défavorable. »

Réponse du commissaire enquêteur

Je note l'avis très défavorable de Monsieur Henri BONHOMME, président de la Fédération UDVN-FNE83.

Je suis étonnée à la lecture de ces observations de m'apercevoir que les dossiers ne sont pas lus entièrement. Monsieur BONHOMME parle de la ZMEL, je l'invite donc à lire, l'addendum n° 2 – autorisation environnementale – renseignements complémentaires DDTM, DREAL, CSRPN – et plus particulièrement les pages 30 à 34 qui précisent « que le projet de ZMEL envisageait 16 mouillages pour des unités de 6 à 8 mètres mais que certaines contraintes sont rédhibitoires au projet de ZMEL. Par conséquent, le projet de ZMEL est abandonné et le Maître d'Ouvrage, pétitionnaire, s'engage à participer au financement de bouées d'amarrage dans le cadre d'un projet de zone de mouillage porté directement et/ou indirectement par la commune de Bormes-les-Mimosas », projet qui nécessitera une enquête publique où, je n'en doute pas la Fédération participera.

Je précise également que les Zones de Mouillage et d'Equipements Légers (ZMEL) ont pour but de réduire l'impact des ancres des navires de plaisance sur l'herbier de posidonie en développant la mise en place de dispositifs d'ancrage écologique ce qui permet de concilier la préservation des herbiers de posidonie et la plaisance dans le respect de la réglementation.

Il est stipulé également que les transplantations qui avaient été envisagées dans le dossier environnemental, ont été abandonnées. La zone d'interdiction de mouillage de 1500 m² venant en compensation des 7 m² d'herbiers de posidonies détruits dans le cadre de la construction de la digue Est, digue que la Fédération juge comme la « meilleure protection contre les houles. »

En ce qui concerne la transplantation des herbiers de posidonies, je pense que le Président de la Fédération UDVN-FNE 83 est informé du projet RenforC – projet lauréat de l'appel à projet 2020 de la Fondation SETEC sur la lutte contre le dérèglement climatique en France. Ce projet est porté par le Groupement d'Intérêt Scientifique pour l'environnement marin, en particulier des posidonies. Au total 12500 herbiers de boutures d'herbiers de posidonie ont été plantées avec un suivi de la croissance des plantes par les scientifiques tout au long de la mise en place du projet.

Il se peut que dans quelques années, les herbiers de posidonies puissent se transplanter ou

se planter.

A lire ces observations, j'ai l'impression d'avoir un dossier induisant une destruction importante d'espèces protégées, alors que finalement : les grandes nacres sont mortes (en situation actuelle de grande fragilité selon les termes de la Fédération), que l'herbier de posidonie sera amputé de 7 m² et de 160 m² pendant les travaux. De plus, on ne sait pas si ces nouveaux aménagements ne seront pas favorables aux herbiers.

Faisant suite à l'avis défavorable de la CSRPN, le Maître d'Ouvrage a envoyé une réponse (addendum n° 9). Il est regrettable qu'aucun retour (favorable ou défavorable) n'ait été adressé au Maître d'Ouvrage. Il serait souhaitable, à l'avenir, que lorsqu'un Maître d'Ouvrage répond à des avis de l'Administration, celle-ci lui réponde. Je crois que l'on a l'habitude de dire « qui ne dit mot consent... » ou en « l'absence de réponse de l'administration, celle-ci vaut avis favorable... »

La Fédération parle « d'aménagements lourds » ? : construction de deux digues – enlèvement d'une barge qui risque de s'effondrer et la remplacer par deux pontons – construction d'un bâtiment respectant les mesures sanitaires complètement absentes à l'heure actuelle et permettant une mise en sécurité des enfants – mise aux normes pour la qualification « port propre » - aménagement pour les personnes à mobilité réduite.... Peut-on appeler cela des « aménagements lourds voire dommageables » ?

19/ Monsieur Alain MICHEL – Bormes-les-Mimosas

« Je ne suis pas contre la modernisation du port.

Par contre je suis contre le déplacement du local constitutif de la petite capitainerie.

En effet, celle-ci sera implantée de façon illégale sur une parcelle provenant d'un lot indivisible au titre du lotissement. Or la parcelle BM 21 a été éclatée entre BM 69 et BM 70, cette dernière ayant été mutée au profit de la SCAP. A ma connaissance il n'y a pas eu de modification du permis de lotir. De plus, la nouvelle construction sera réalisée en dehors de la concession, c'est-à-dire dans la bande littorale dite inconstructible. Je vous transmets par courrier les justificatifs énoncés par la SCAP. Je vous remercie de l'intérêt que vous voudrez bien apporter à ma remarque. »

Ce texte adressé par mail sur le site Internet de la Préfecture a été suivi par un courrier daté du 1^{er} septembre et transmettant des documents concernant le découpage de la parcelle BM 21, support intégral du lot 157.

« Par ailleurs, il faut noter que l'accord entre SCAP et propriétaire de la nouvelle parcelle BM 69 prévoit la construction d'une deuxième maison. Or, nos statuts ne prévoient que l'édification d'une seule maison à usage familial par lot. »

Réponse du commissaire enquêteur

La demande de Monsieur MICHEL a été transmise au Maître d'Ouvrage dans le cadre du procès-verbal de synthèse. Sa réponse est insérée en fin de rapport et j'espère que celle-ci lui conviendra. Dans la négative, je l'invite à se rapprocher de la Mairie qui est seule compétente dans ce dossier.

V – NOTIFICATION DU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE, LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET LES COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

En l'absence de Monsieur Patrice CLEMENT, j'ai remis à Madame Gisèle KAUER, gérante de la Société Civile de l'Anse du Pradet et porteur du projet, le 6 septembre 2021, le procès-verbal de synthèse (annexe 15).

Afin de rendre plus clair ce paragraphe, je reprends les termes de mon procès-verbal de synthèse.

Texte du procès-verbal de synthèse

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral n° DDTM/SUAJ – 2021/11 du 5 juillet 2021, je vous remets, ce jour, le procès-verbal de synthèse relatif à l'enquête visée en objet.

Lors de cette enquête publique, 14 observations ont été inscrites sur le registre et 19 sur le site Internet mis en place par la Préfecture.

Une majorité d'avis favorable (19) a été enregistrée, la plupart émanant d'habitants du Cap Bénat (membres ou non de la SCAP) qui voient en la réalisation de la modernisation de ce petit port une amélioration de leur cadre de vie.

4 associations (Vivre dans la Presqu'île de Saint-Tropez – Collectif du Cercle des Amis du village de Bormes et Pontos Marine - Fédération UDVN-FNE 83 – Association de Défense de l'environnement de Bormes et du Lavandou) ont vivement critiqué ce projet, critiques portant notamment sur la destruction des herbiers de posidonies, espèce protégée. Les réponses apportées par le Maître d'Œuvre, en ce qui concerne la notion d'impact public majeur, ne leur paraissent pas suffisantes pour accorder la dérogation de destruction.

Dans le cadre de ce procès-verbal de synthèse, il m'a été demandé d'être un intermédiaire auprès de la SCAP pour avoir des réponses aux questions ci-dessous :

« Questions à la SCAP afin de mieux comprendre les motivations socio-économiques du projet de redéploiement portuaire :

- 1) Souhaite qu'un membre de Pontos Marine puisse se rendre sur place pour constater l'étendue de l'herbier de posidonies du port-abri et de la future ZMEL,
- 2) Demande la genèse et l'historique du port-abri pour un redéploiement portuaire. Le seul objectif de pacification du plan d'eau ne justifie pas celui-ci et la nécessité de destruction d'espèces protégées par des conventions internationales,
 - Date de la construction de la 1^{er} digue (1972 ?)
 - Numéro du permis de construire de la digue,
 - La zone d'abri est-elle cadastrée,
 - Qui a autorisé la mise en place du 1^{er} ponton amovible de 30 m et est-il fixé au sol ?
 - Demande copie du courrier du 20 février 2009 autorisant le prolongement du ponton existant,
- 3) Pas de modification ou OAP dans les révisions récentes du PLU, zone NI

- Pas de modification portuaire dans le SCOT PM révisé ni dans son volet maritime,
- 4) concernant l'offre de service public du futur port de plaisance, demande :
- les règles d'accès par la route au futur port
 - la définition précise de catégories
 - l'accès au port est-il public et les conditions d'accès égalitaires ?
 - la typologie des usagers du port actuellement et notamment s'il y a des utilisateurs du port-abri non sociétaire de la SCAP qui ne vivent pas dans les domaines privés
 - les usagers de la ZMEL auront-ils le droit d'utiliser les voies privées des domaines ?
 - un point ravitaillement et avitaillement est-il prévu pour les usagers de passage ?
 - la continuité du service public sera-t-elle assurée la nuit ?
 - en cas de tempête quels sont les moyens du port pour assurer la sécurité des biens et des personnes ?
- 5) concernant la viabilité économique du projet :
- la SCAP va-t-elle se transformer en société par action simplifiée ?
 - quelles seront les garanties financières proposées par la nouvelle société par action simplifiée ?
 - demande communication du PV et compte rendu du conseil d'administration qui autorise le redéploiement portuaire ?
 - demande communication du prévisionnel et du business plan
 - à quel montant sont négociés les parts sociales de la SCAP ?
 - le résultat net de l'année 2019 est égal à 0, quels sont les éléments qui permettent de subodorer de meilleurs résultats économiques alors que les charges sont décuplées,
- 6) concernant les conséquences de l'anthropisation de la baie de l'Esquillette :
- avez-vous une étude du risque d'eutrophisation pour les travaux de pacification du port ?
 - avez-vous des informations complémentaires sur l'ensemble spécifique de l'herbier plus vaste qui s'étend du rivage du Pradet au récif de l'Esquillette ?
 - les informations générales ne démontrent pas les avantages environnementaux du projet de redéploiement portuaire. La SCAP a-t-elle des documents spécifiques à l'impact environnemental du projet ?
 - l'étude ne prend pas en compte les conséquences sur les courants et l'ensablement suite à la création de la nouvelle digue et la pacification des eaux,
 - le fait d'organiser une ZMEL et un mouillage (même forain) sur des herbiers de posidonie empiétant sur la plage naturelle de Portofino respecte-t-elle l'esprit de l'article 2 de la convention signée entre propriétaires de la SCAP ?
- 7) concernant le contrat de concession :
- la SCAP a-t-elle informé la collectivité de la précarité et des risques de l'offre ?
 - quelles sont les motivations socio-économiques portées par les propriétaires pour proposer un redéploiement portuaire alors que le risque environnemental était connu ?
 - dans le cadre de 30 ans d'exploitation du port-abri-saisonnier pourvu d'équipements légers à quel moment la SCAP a-t-elle envisagé le redéploiement portuaire ?
 - la modification du mode de gestion en concession a-t-elle modifié la vision d'exploitation du site naturel ?
 - pourquoi les propriétaires de la SCAP souhaitent-ils un accès toute l'année au Port

et à une ZMEL alors que le concessionnaire impose un accueil du vendredi précédant le 15 avril jusqu'au 15 octobre ?

- l'offre du redéploiement est chiffrée à 1 500 000 euros alors que le capital social est de 8000 euros. Quelles garanties la collectivité a-t-elle demandé pour crédibiliser l'offre de concession ? »

Je rappelle que si ces demandes ne concernent pas l'enquête publique, le Maître d'Ouvrage n'est pas censé y répondre.

En dehors de celles ci-dessus, voici les questions posées par les intervenants et auxquelles je souhaiterais que vous répondiez :

QUESTIONS POSEES PAR LES INTERVENANTS	REPONSES SOUHAITEES
Possibilité d'avoir un quai d'accueil qui permettrait à des habitants du Cap Bénat, n'ayant pas leur bateau au port, de s'amarrer pour quelques instants afin d'embarquer ou de débarquer des personnes	Cela est-il envisagé dans le cadre de ce projet ?
Combien de places seront réservées à cet accueil temporaire ?	Quelles en seront les modalités ?
Les postes de 3 ^{ème} catégorie représentent 80 % des postes disponibles, les deuxièmes (location annuelle) et les premières catégories (location de passage) bénéficieront de 20 % des postes disponibles (cf contrat de concession) : sur ces 20 % de places, il n'y a aucune « réserve » pour les usages de passage dits de catégorie 1, les 20 % peuvent être quasiment entièrement affectés aux usagers de catégorie 2, c'est-à-dire d'autres propriétaires ou résidents du Cap Bénat en liste d'attente	Pouvez-vous me préciser si un % de places disponibles restera libre pour les bateaux de passage, dits de 1 ^{ère} catégorie et non affectés en totalité aux usagers de catégorie 2 ?
Déplacement de la capitainerie : comment la parcelle BM 21 a-t-elle pu devenir BM 69 et 70 alors qu'il n'y a pas eu de modification du permis de lotir. De plus, elle sera réalisée en dehors de la concession.	Pouvez-vous m'apporter des réponses. Si cela n'est pas de votre compétence, pouvez-vous demander à la Mairie des précisions ?
Construction du bâtiment : réalisation dans la bande littorale dite inconstructible ?	Qu'en est-il ?
Dans le SCOT PM version maritime, le port de l'Anse du Cap Bénat est défini comme une zone réservée au mouillage des navires, à contrario le port de la Favière est défini comme port d'accueil	Pouvez-vous me dire quelle différence existe entre ces deux appellations ?
Disposez-vous d'Autorisation d'Occupation Temporaire pour les pontons d'amarrage amovibles ?	Des AOT sont-elles nécessaires ?
Une solution alternative satisfaisante d'un point de	Avez-vous prévu d'autres

vue écologique a-t-elle été recherchée ?	solutions d'aménagement ?
Les associations précisent que « les travaux prévus dans le cadre de la concession émanent de la SCAP et que la commune les a intégrés dans le contrat ».	Dans l'appel d'offres les travaux de modernisation étaient-ils demandés par la commune ou proposés par la SCAP ?

De plus, il m'a été signalé que des places de stationnement avaient été matérialisées devant le garage et sur le terrain d'un bénatien sans autorisation. Pouvez-vous me donner des éléments pour y répondre, sachant toutefois que cette demande ne concerne pas le projet d'enquête publique.

Je vous remercie de bien vouloir m'apporter des éléments de réponses et conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, vos observations sur ces points particuliers doivent m'être adressées sous 15 jours.

J'ai reçu la réponse du maître d'ouvrage datée du 15 septembre 2021 (annexe 16 + documents). Le texte est repris dans ce rapport mais les cartographies n'ont pu être insérées.

Texte de la réponse du Maître d'ouvrage

Ce présent mémoire en réponse a pour objectif d'apporter à Madame le Commissaire enquêteur, en charge de l'enquête publique relative au projet de **modernisation du port de l'Anse du Pradet** sur la commune de Bormes-les-Mimosas, l'ensemble des réponses à ses observations et demandes de précisions.

Il convient à titre liminaire de préciser que la présente enquête publique est organisée au titre du Code de l'environnement (articles L123-1 et suivants, et R123-1 et suivants) dans le cadre de l'instruction du dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau concernant les travaux pour la **modernisation du port de l'Anse du Pradet** sur la commune de Bormes-les-Mimosas qui n'est pas soumis à étude d'impact (cf. Arrêté n° AE-F09318P0392 du 19/12/2018). Ainsi, parmi les différentes observations ayant pu porter sur le projet, seules les observations en lien direct avec les intérêts protégés par la Loi sur l'eau et le Code de l'environnement seront prises en compte.

POSSIBILITE D'AVOIR UN QUAI D'ACCUEIL QUI PERMETTRAIT A DES HABITANTS DU CAP BENAT, N'AYANT PAS LEUR BATEAU AU PORT, DE S'AMARRER POUR QUELQUES INSTANTS AFIN D'EMBARQUER OU DE DEBARQUER DES PERSONNES. CELA EST-IL ENVISAGE DANS LE CADRE DE CE PROJET ? COMBIEN DE PLACES SERONT RESERVEES A CET ACCUEIL TEMPORAIRE ? QUELLES EN SERONT LES MODALITES ?

Actuellement c'est une pratique courante du fonctionnement du port. En effet nombre de navires ne bénéficiant pas de droit d'usage de place du port accèdent au port pour embarquer et ou débarquer des passagers.

Le Maître de port accueille et dirige le navire demandeur à une place laissée libre et ou au droit des zones entourées en rouge (3 zones sont concernées - voir le plan dans le courrier mis en annexe du rapport d'enquête). Le service est gratuit et fait l'objet d'un enregistrement par le Maître de port.

LES POSTES DE 3EME CATEGORIE REPRESENTENT 80 % DES POSTES DISPONIBLES, LES DEUXIEMES (LOCATION ANNUELLE) ET LES PREMIERES CATEGORIES (LOCATION DE PASSAGE) BENEFICIERONT DE 20 % DES POSTES DISPONIBLES (CF. CONTRAT DE CONCESSION) : SUR CES 20 % DE PLACES, IL N'Y A AUCUNE « RESERVE » POUR LES USAGES DE PASSAGE DITS DE CATEGORIE 1, LES 20 % PEUVENT ETRE QUASIMENT ENTIEREMENT AFFECTES AUX USAGERS DE CATEGORIE 2, C'EST-A-DIRE D'AUTRES PROPRIETAIRES OU RESIDENTS DU CAP BENAT EN LISTE D'ATTENTE. POUVEZ-VOUS ME PRECISER SI UN % DE PLACES DISPONIBLES RESTERA LIBRE POUR LES BATEAUX DE PASSAGE, DITS DE 1ERE CATEGORIE ET NON AFFECTES EN TOTALITE AUX USAGERS DE CATEGORIE 2 ?

Conformément au contrat de concession annexé au dossier d'enquête publique, il est prévu trois catégories d'attribution des places de ports :

1. Les usagers « de passage » (séjour inférieur à quinze jours) ;
2. Les usagers titulaires de contrats de réservation annuelle d'emplacement ;
3. Les usagers titulaires d'un contrat de garantie d'usage de poste d'amarrage. Ce droit ne constitue pas une affectation privative d'un ou plusieurs postes déterminés, et ne peut en aucun cas être sous-loué par les titulaires.

Les postes de troisième catégorie (garantie d'usage) représenteront 80% des postes disponibles, ceux de deuxième catégorie (location annuelle) et les premières catégories (location de passage) bénéficieront de 20% des postes disponibles.

Le port du Pradet au Cap Benat est un **port de plaisance saisonnier** et donc ouvert que partiellement sur l'année, contrairement à d'autres ports de plaisance qui eux sont exploités 12 mois sur 12.

Or, le port du Pradet **répond plus principalement à des besoins qui sont étalés sur la période de mai à septembre et ou sur de courtes périodes** à l'occasion des mois de juillet et Août plus principalement.

De fait, les bénéficiaires sont des plaisanciers qui utilisent leurs bateaux sur quasiment 1 à 4 mois et ou des plaisanciers qui fréquentent le domaine et ou la région sur les vacances estivales entre 1 à 3 semaines.

C'est pourquoi le port n'attribue, principalement, que des places sur la base de contrat de catégories 1 et 3.

En effet, la commercialisation de contrat de catégorie 2 « location annuelle » n'est pas appliquée du fait que le port ne soit pas ouvert à l'année et de la volonté du gestionnaire de favoriser un « turnover » des 20% de places dites « dynamiques » pour garantir une offre étendue et ne pas sédentariser le port et satisfaire le plus grand nombre d'usagers.

A ce titre d'exemple, cette année seulement deux demandes n'auront pu être satisfaites sur l'ensemble des demandes reçues.

Mais plus encore, en respect de l'article L 5314-31 du règlement intérieur, les bénéficiaires des places de catégories 3 doivent impérativement signaler la vacance de leur poste pour plus de cinq jours consécutifs entre le 1^{er} juin et le 30 septembre. Poste qui reste, alors, à notre disposition pour l'affecter en qualité de « poste de passage ».

À défaut, une vacance de cinq jours non signalée ou plus, fera l'objet d'une pénalisation à l'usager, calculée sur la base de 100 € par jour.

Lors de l'affectation du poste des usagers de troisième catégorie à la location entre le 13 juillet et le 17 août uniquement, 50% du montant de la location sera reversée à l'usager.

DEPLACEMENT DE LA CAPITAINERIE : COMMENT LA PARCELLE BM 21 A-T-ELLE PU DEVENIR BM 69 ET 70 ALORS QU'IL N'Y A PAS EU DE MODIFICATION DU PERMIS DE LOTIR. DE PLUS, ELLE SERA REALISEE EN DEHORS DE LA CONCESSION. POUVEZ-VOUS M'APPORTER DES REPONSES. SI CELA N'EST PAS DE VOTRE COMPETENCE, POUVEZ-VOUS DEMANDER A LA MAIRIE DES PRECISIONS ?

Après approbation par Monsieur le Préfet des délibérations du 18 septembre 2018 prises par le Conseil Syndical après avis favorable de l'AG des propriétaires du 8 août 2018 de l'ASPCB, il a été convenu par actes juridiques notariés et après intervention d'un géomètre expert les actes suivants :

- Agrandissement de la BM70 (128 m²) par rattachement d'une portion (26,78 m², arrondi à 27 m²) de la BM71 (toutes deux appartenant à la SCAP) ;
- Cession par la SCAP de la nouvelle BM70 {128+27 m²} à l'ASPCB ;
- Extension du lotissement aux parcelles BM72 qui devient le lot 01 du lotissement et BM70 qui devient le lot 02 du lotissement ;
- Cession par la famille Boutin d'une portion de la BM72 (3,68 m²) et d'une portion de la BM69 (350 m²) à l'ASPCB. Cette portion comprend le portail d'accès au chemin du littoral et le portail ouvrant sur la BM71 ;
- Fusion de la BM70 et de la portion de la BM69 (350 m²), formant la nouvelle parcelle BM70 (503 m²) et le nouveau lot 02 du lotissement, appartenant à l'ASPCB ;
- Signature entre l'ASPCB et la SCAP d'un bail à construire par lequel la SCAP s'engage à construire un bâtiment affecté principalement à l'école de voile du domaine selon des plans validés par l'ASPCB. En contrepartie, l'ASPCB mettra à la disposition de la SCAP un bureau ;
- Exemption de toute référence au COS de 10% du CdC (il ne s'agit pas d'une habitation), mais respect du CES de 12% du PLU.

Aussi, le bâtiment est situé sur un terrain privé et non sur le domaine public maritime. Il dépend donc, strictement, des règles d'urbanisme. **Il est donc hors cadre de la présente enquête publique**, néanmoins, par volonté de transparence, nous apportons réponse à cette question.

La Cartographie gestion notariale des parcelles BM 69 à 72 est mise en annexe du rapport d'enquête).

CONSTRUCTION DU BATIMENT : REALISATION DANS LA BANDE LITTORALE DITE INCONSTRUCTIBLE ? QU'EN EST-IL ?

La demande de permis de construire déposée par SCAP - SOCIÉTÉ CIVILE DE L'ANSE DU PRADET, demeurant domaine du Cp Benat 83230 Bormes-les-Mimosas, sur un terrain sis 15 route du Cristaou, d'une superficie de 1707 m², cadastré section BM 70, 74, 76, 77, et 78, situé dans la zone UDe du plan local d'urbanisme de la Commune en vue de la démolition du local du port et de

la construction d'un nouveau bâtiment intégrant le nouveau local du port, un sanitaire, un vestiaire et un garage à bateau pour le club de voile a été instruit selon :

- le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 421-1 et suivants, et R. 421-1 et suivants.
- le plan local d'urbanisme approuvé par délibération du conseil municipal en date du 28 /03/2011, modifié par délibérations du conseil municipal en date du 17/12/2015 et du 19/12/2019.
- l'avis favorable de l'architecte des bâtiments de France en date du 27 aout 2020.
- l'avis favorable de la direction départementale des territoires et de la mer en date du 11 décembre 2020.

La demande de permis a été accordé par arrêté N° 2020/1268 par la commune de Bormes-les-Mimosas.

En conséquence, ce permis a été accepté en respect des règles d'urbanisme applicables et notamment de la loi du littoral qui n'empêche pas la construction de bâtiment de cette destination (Zone UDe)

L'Extrait du plan de zonage du PLU de la commune de Bormes-les-Mimosas, approuvé le 17 décembre 2015 est mis en annexe du rapport d'enquête

Article 2UD – Types d'occupation ou d'utilisation du sol soumis à conditions spéciales

Dans les secteurs UDe et Udf :

- Les constructions à destination d'habitation et leur extension, sont autorisées à condition qu'elles soient localisées dans les polygones d'implantation repérés sur les documents graphiques, lorsque ceux-ci sont représentés. Les constructions annexes pourront être implantées dans ou en dehors de ces polygones.
- Seule la réhabilitation, la reconstruction et l'extension des constructions relatives aux activités de bureaux et de commerces est autorisée, à condition que leurs autorisations d'urbanisme aient été délivrées avant la date d'approbation du PLU.
- Les affouillements et exhaussements du sol à condition :
 - Qu'ils soient liés et nécessaires à la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation du sol autorisés dans la zone ;
 - Qu'ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ;
 - Que les affouillements ne dépassent pas 4,50m de hauteur et que les exhaussements ne dépassent pas 1m de hauteur.

Aussi le bâtiment est situé sur un terrain privé et non sur le domaine public maritime. Il dépend donc, strictement, des règles d'urbanisme. **Il est donc hors cadre de la présente enquête publique** même si par volonté, pour permettre une bonne compréhension du projet et du fonctionnement du port, il a été intégré dans le cadre du dossier d'enquête publique.

DANS LE SCOT PM VERSION MARITIME, LE PORT DE L'ANSE DU CAP BENAT EST DEFINI COMME UNE ZONE RESERVEE AU MOUILLAGE DES NAVIRES, A CONTRARIO LE PORT DE LA FAVIERE EST DEFINI COMME PORT D'ACCUEIL. POUVEZ-VOUS ME DIRE QUELLE DIFFERENCE EXISTE ENTRE CES DEUX APPELLATIONS ?

La notion de mouillage

Références :

<https://www.mer.gouv.fr/mouillages-de-navires-en-dehors-des-ports>; <http://www.var.gouv.fr/bormes-les-mimosas-le-gaou-benat-a3015.html>; http://www.var.gouv.fr/IMG/pdf/plan_no19.pdf;

Loi du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, et le décret du 22 octobre 1991 pris en application de cette loi ;

Code général de la propriété des personnes publiques articles L. 2124-5 et R. 2124-39 à R. 2124-55 ;

Code du tourisme articles L. 341-8 à L. 341-13-1, D. 341-2, R. 341-4 et R. 341-5 ;

Code de l'environnement Articles R. 122-1 et suivants ;

Code de l'urbanisme Articles L. 121-1 et suivants, articles L. 121-16 et suivants et articles R. 121-4 et suivants ;

CG3P Articles R 2124 et suivants ;

Rubrique nomenclature de la loi sur l'eau : Articles 4.1.1.0 et 4.1.2.0 du Titre IV : « Impacts sur le milieu marin » ;

Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance.

Par définition **une zone de mouillage** est un lieu abrité du vent et des vagues le long de la côte dans lequel un bateau peut s'arrêter en sécurité en s'amarrant sur son ancre **en dehors d'un port**.

Elle peut être caractérisée de la manière suivante :

- Estuaire, baie, anse ou rade fermée sur plus de 180 degrés, coupant la houle et la mer et située sous le vent dominant ;
- Présence de hauteurs sur la côte permettant de réduire la force du vent (quelques mètres suffisent) ;
- Profil général de la côte amortissant la houle ;
- Dimension permettant un évitage suffisamment important compte tenu des caractéristiques du bateau (taille, type d'appendice, fardage...) ;
- Nature des fonds facilitant l'accrochage et la tenue de l'ancre, éviter les herbiers afin de protéger la flore et la faune et/ou sur des systèmes de lignes de mouillage (ZMEL) ;
- Côte peu éloignée du lieu du mouillage fournissant un accès aisé à l'intérieur des terres si l'équipage souhaite débarquer.

Aussi, si mouiller c'est maintenir le bateau à l'ancre, cette manœuvre n'est pas seulement utile sur un mouillage forain c'est à dire à l'ancre, hors d'un port mais également lorsque les voiles ou le moteur

ne sont plus opérationnels.

Pour précision sur la commune de **Bormes-les-Mimosas**, c'est sur le site **Le Gaou Bénat** qui accueille une zone de mouillages individuels autorisée du secteur Ouest Var. Elle se repartie en 3 zones et présente une capacité d'accueil de 110 navires.

La Cartographie des zones réservées au mouillage GAOU-BENAT et photographie selon SCOT Maritime méditerranée est mise en annexe dans le rapport d'enquête

Ces zones de mouillages sont règlementées selon deux grands types de mouillages en dehors de ports :

- Le mouillage individuel,
- Le mouillage collectif ou organisé.

Elles sont autorisées par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) et font l'objet d'un règlement de police (voir références supra).

La notion de port

Observatoire des ports de plaisance : Rapport d'enquête 2018 Ministère de la transition écologique et solidaire https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-03/Observatoire-des-ports-de-plaisance_rapport-enquete-2018.pdf.

Au XIXe siècle, les quelques bateaux de plaisance existants partageaient les mêmes installations que les bateaux de commerce et de pêche. Le port de plaisance est apparu au XXe siècle avec la popularisation de la plaisance.

Par définition un **port** est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. Si il peut avoir plusieurs fonctions il doit avant tout permettre d'abriter les navires et est un lieu de séjour pouvant aller à l'année.

À l'opposé d'une zone de mouillages, consistant généralement en une rade protégée des vents dominants et des vagues par la terre, **un port sera protégé par une ou plusieurs digues ou môles**. Il pourra être composé de plusieurs darses, de parties isolées par des écluses de cales sèches ou flottantes. Il peut nécessiter des dragages afin d'entretenir une profondeur suffisante. Le port lui-même est aménagé avec des jetées, des quais, des pontons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire, etc.).

Pour l'observatoire des ports de plaisance, sont considérés comme port les infrastructures pouvant accueillir au moins 20 navires de plaisance souhaitant se mettre à l'abri ou rester en sécurité toute ou partie de l'année. **Ainsi, à première vue, la fonction principale d'un port de plaisance est le stationnement et le stockage de bateaux.**

Il est aussi un lieu de vie sociale, qui pour certains ancrés en cœur de ville, constituent de véritables lieux de rencontres, de promenades, de découvertes, de manifestations nautiques ou culturelles et est classé en Etablissements Recevant du Public (ERP).

La majorité des ports de plaisance de la région ont été construits dans les années 1960/70 au moment de l'émergence de la plaisance. Abris naturels ou ports de pêche à l'origine, les ports de plaisance trouvent leur naissance dans l'évolution des pratiques socio-économiques tournées vers les loisirs nautiques et surtout l'éclosion de la plaisance.

Port privé ? Abus de langage ! Un port de plaisance est situé sur le **Domaine Public Maritime**

(DPM) qui est sous l'autorité administrative de l'État. **Le DPM est dit inaliénable**, c'est-à-dire qu'il ne peut pas être privatisé.

En région, la construction des ports de plaisance a nécessité des investissements importants auxquels **l'État a souhaité, pour certains ports, associer des investisseurs privés**. **L'État a ensuite transféré aux collectivités locales les questions portuaires**. Ces dernières sont désignées **sous le nom d'Autorité Portuaire, autrement dit le « propriétaire » du port**.

Donc, un port de plaisance est toujours public. Sa gestion peut, elle, être privée (Délégation de Service Public) ou publique (en régie directe). Ainsi, un port de plaisance est piloté par le binôme Autorité Portuaire / Gestionnaire ou Déléguataire.

Ainsi, en vertu de l'article L 5331-7 du code des transports l'autorité portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants. En contrepartie, les plaisanciers sont redevables d'une redevance portuaire.

En effet, l'article L2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques précise que toute occupation du domaine public maritime est en principe assujettie au paiement d'une redevance.

Suivent quelques chiffres sur la capacité d'accueil des ports de plaisance et des zones de mouillage en France (2018) que j'estime non nécessaire à insérer dans mon rapport. Ces chiffres seront consultables dans les annexes au rapport d'enquête.

SCOT PM version maritime « Livre bleu »

Selon le **SCOT PM version maritime**, le littoral de l'aire toulonnaise est découpé entre Provence calcaire (de la Baie des Lecques à la Pointe Nègre à Six-Fours) et la Provence cristalline (de la Baie de la Coudoulière à Six-Fours au Cap Nègre au Lavandou). Le littoral est très diversifié entre le Cap Sicié, la presqu'île de Giens, **le Cap Bénat**, les îles d'or, les salins d'Hyères.

Au titre de la directive cadre sur l'eau (DCE), l'espace marin de l'aire toulonnaise fait partie de l'entité homogène « Des calanques de Marseille à la baie de Cavalaire », **il est découpé en huit masses d'eau côtières** présentant des caractéristiques physiques, biologiques et/ou physico-chimiques homogènes.

La cartographie masse d'eau côtières du SCOT Maritime méditerranée est mise en annexe dans le rapport d'enquête

Les sites de mouillages en « AOT individuelle », spécificité du Var en PACA, en saison estivale sont au nombre de 29 sur le territoire du SCOT Provence Méditerranée (d'après l'étude portée par la Préfecture Maritime sur les mouillages représentant une capacité totale de 1 292 bateaux avec 800 autorisations temporaires, avec une importance de ces mouillages sur l'Est du territoire (Rade d'Hyères, Bormes, Le Lavandou).

Sur ces 29 sites, il existe 4 sites dotés d'une capacité de plus de 100 places :

- La Baie du Lazaret à la Seyne-sur-Mer (157 places),
- La Madrague à Hyères (184 places),
- L'Argentière à la Londe (100 places),
- **Gaou Bénat à Bormes (160 places).**

Ce type de mouillage fait l'objet d'une politique de mise en conformité par les Services de l'Etat (contrôles réguliers).

C'est donc l'Anse de Gaou Bénat qui est définie comme une zone réservée au mouillage des navires et non l'Anse du Cap Benat.

DISPOSEZ-VOUS D'AUTORISATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE POUR LES PONTONS D'AMARRAGE AMOVIBLES ? DES AOT SONT-ELLES NECESSAIRES ?

Un certain nombre d'Installations, d'Ouvrages, de Travaux et d'Activités (IOTA) ont été légalement réalisés avant l'entrée en vigueur de la nomenclature eau en 1993 (article 214-1 du Code de l'environnement) ou avant la modification de cette nomenclature, sans qu'une procédure de déclaration ou d'autorisation ait préalablement été menée. Ces IOTA, venant désormais à être soumis à la nomenclature eau, peuvent poursuivre leur exploitation à condition que l'exploitant ou le propriétaire produise un dossier de déclaration d'existence qui sera déposé auprès du préfet, conformément aux dispositions de l'article R214-53 du Code de l'environnement.

Le port de plaisance de l'Anse du Pradet a été construit dans les années 1970, avant la parution de la nomenclature eau en 1993, et n'a ainsi jamais fait l'objet d'un dossier d'autorisation ou de déclaration au titre de la Loi sur l'eau.

Conformément aux dispositions de l'article R214-53 du Code de l'environnement précité, **un dossier de déclaration d'existence au titre de la loi sur l'eau du port de plaisance de l'Anse du Pradet** a été soumis aux services de l'État (01/03/2019).

Ce port comprend les ouvrages suivants :

- Une digue de protection,
- Un môle central constitué par une barge coulée,
- Deux cales de mise à l'eau,
- Des pontons fixes,
- Des quais,
- Une aire de retournement,
- Une capitainerie située sur un terrain privé appartenant à la SCAP,
- Une plage naturelle est également présente dans le périmètre portuaire.

Par courrier du 5 avril 2019, Monsieur le Préfet du Var, après examen des éléments constitutifs du dossier de demande de régularisation au titre de l'article R. 214-53 du code de l'environnement et relatif au port de l'Anse du Pradet, a pris en compte le droit d'antériorité du port et de ses installations. L'ensemble des ouvrages décrits et constituant le port sont réintégrés dans la concession du port de l'Anse du Cap Benat.

Aussi il faut noter que ces ouvrages portuaires ne sont pas soumis au régime des AOT

Le plan des ouvrages du port de l'Anse du Pradet (Dossier d'existence 2019) est mis en annexe du rapport d'enquête

UNE SOLUTION ALTERNATIVE SATISFAISANTE D'UN POINT DE VUE ECOLOGIQUE A-T-ELLE ETE RECHERCHEE ? AVEZ-VOUS PREVU D'AUTRES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ?

Liminaire

Si l'**écologie** désigne la science qui analyse les interactions et les **impacts entre** les êtres vivants et les différents écosystèmes existants dans le cadre du projet, conformément au code de l'environnement, il a été pris en compte l'**environnement vis-à-vis des aspects plus externes** par la réduction de leurs impacts sur le milieu et pour le cadre de vie de l'Homme.

Pour réduire les impacts externes diagnostiqués, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) se traduit 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. **Pacification du plan d'eau ayant pour effet, à la fois de protéger la faune et flore en présence dans le port et la sécurité des biens et des personnes.**
- 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 pontons suffisants dans les ports pour l'accueil des navires.
- Mise aux normes « **Ports Propres** » des installations.
- **Disposition du règlement intérieur du port en termes de respect de l'environnement :** Pas de carburants ni d'interventions mécaniques sur les pontons, gestions des déchets polluants, stationnement, gestions des ressources naturelles (eau notamment)...
- **Maintien d'un projet « écriin » local** par les dispositions architecturales et techniques du projet.
- **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).

Ces dispositions, rappelons-le, répondent aux préconisations RAMOGE - Chapitre 7 « l'herbier à *Posidonia oceanica* et la gestion des ouvrages sur le domaine public maritime » (Pages 78 à 82) notamment pour les impacts indirects : Recouvrement, pollutions, traitement des rejets en milieu naturel, contrôle de la turbidité, modification des courants...

Rappelons également que ces objectifs sont contractuels au regard du contrat de concession de la SCAP (cf. §3.8)

La recherche de solution alternatives pour réduire les impacts sur les espèces protégées

Les Nacres (Pièce N° 9 du dossier d'enquête publique)

La présence de Grandes Nacres de Méditerranée (*Pinna nobilis*) a été observée au cours de plusieurs campagnes d'investigations (**SEMANTIC TS en 2017, P2A Développement en 2018**). Ces espèces sont protégées par la loi et constituent des enjeux environnementaux importants.

L'enjeu 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.

En août 2018, les investigations de terrain avaient permis de détecter la présence de 10 nacres sur la zone d'étude ou à proximité. **Sur les 10 individus recensés, un individu adulte mort a été observé, ainsi qu'un juvénile** (hauteur totale estimée inférieure à 24 cm).

Une nouvelle campagne mobilisant une équipe de P2A Développement investiguant les emplacements géoréférencés en 2018 et le fond marin pour retrouver les individus de Grandes Nacres.

Pour chaque point, la zone a été examinée sur environ 10 à 15 m² pour vérifier un éventuel déplacement de la nacre ou un référencement incorrect.

Aucune Grande Nacre, ni vivante, ni morte, n'a pu être observée, malgré les recherches menées.

Il avait été signalé, lors d'une plongée de reconnaissance effectuée **en avril 2019**, que les Grandes Nacres situées dans le port ne se fermaient pas complètement ou très lentement. Certaines étaient en partie déchaussées.

Il est très probable que l'épizootie touchant cette espèce, présente en Méditerranée depuis cette période, ait atteint les nacres de l'Anse du Pradet et ait malheureusement provoqué une mortalité complète des individus recensés.

Cette dernière campagne, axée sur la recherche des nacres, a démontré l'importance de cette épizootie à Haplosporidium qui se manifeste depuis 2016 en France et qui est malheureusement redoutable.

Aucune nacre n'a pu être retrouvée malgré des conditions environnementales idéales.

La présence de la Grande Nacre de Méditerranée ne peut plus être prise en compte comme enjeu écologique sur la zone d'impacts directs du site du projet.

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

Herbiers de Posidonies (*Posidonia oceanica*) et de Cymodocées (*Cymodocea nodosa*) (Pièce N°9 du dossier d'enquête publique)

Pour rappel, la surface des herbiers de Posidonies comprise dans l'enceinte de la limite de la concession est de l'ordre de 215 m² qui est déjà située sous les emplacements de mouillage et à proximité des quais et pontons actuels. Les impacts directs et ou indirects des travaux concerneront une surface de 165 m² d'herbier de Posidonies.

En ce qui concerne l'herbier de Cymodocées présent dans le port, il représente une superficie de 4 m², qui n'est pas impacté par le projet.

Les risques d'impacts directs et indirects sur les 165 m² d'herbier sont :

- **Impact indirect :**
 - Une augmentation temporaire de la turbidité en phase travaux, **concernant 165 m²** : C'est à ce titre que des dispositions de contrôle et suivi de la turbidité seront prises, confère le dossier Loi sur l'eau ;
- **Impacts directs :**
 - **Une modification de l'hydrodynamisme à proximité des nouveaux ouvrages concernant 120 m²** : Comme démontré dans le dossier loi sur l'eau et son addendum (respectivement les pièces N° 1 et 9 du dossier d'enquête publique) le niveau d'impact lié à l'hydrodynamisme sur les herbiers est moins important que dans la situation actuelle. **C'est donc un impact positif du projet par rapport à la situation actuelle.**
 - **Une perte d'habitat (destruction d'individus) concernant 7 m²** par la création des épis de protection.

De nombreuses alternatives ont été étudiées pour limiter ces impacts (cf. pièces N° 1 et 9 du dossier d'enquête publique).

Ces recherches d'alternatives sont orientées sur deux prismes :

- Configuration de scénarii d'aménagements tendant à réduire au mieux les impacts directs sur l'herbier et assurer la pacification du plan d'eau pour la sauvegarde des personnes et des biens (§ 3.3 de la pièce N° 9).
- Configuration des ouvrages de défenses tendant à réduire au mieux les impacts directs sur l'herbier (hydrodynamisme) (cf Pièce 1 dossier loi sur l'eau § 5.2.2.1 ; Annexe 6 - Dossier de dérogation CSRPN du dossier loi sur l'eau et addendum au dossier loi sur l'eau (pièce N° 9 § 3.4.3) du dossier d'enquête publique).

La solution technique pour les ouvrages de défense retenue est la solution avec le talus amortisseur, qui, bien qu'elle implique une destruction d'une superficie d'herbier légèrement supérieure par rapport à l'option sans talus (différence de moins de 2 m²), aura un impact moindre sur le reste de l'herbier à long-terme, en raison du coefficient de réflexion plus faible de l'ouvrage.

En effet, plus le coefficient de réflexion de l'ouvrage est élevé, plus les mouvements de la masse d'eau seront répercutés et impliqueront une modification importante de l'hydrodynamisme à proximité de l'ouvrage. **Il est ainsi attendu que l'herbier attenant soit moins perturbé par la présence du talus amortisseur que d'une paroi verticale et que dans la situation actuelle de l'herbier.**

En l'absence de solution technique satisfaisante, un dossier de demande de dérogation prévu par l'Article L411-2 du Code de l'Environnement a été intégré au dossier d'autorisation environnementale.

Le conseil scientifique régional du patrimoine naturel a rendu un avis défavorable aux motifs suivants :

- Des impacts résiduels importants subsistent concernant l'herbier de Posidonies et la Grande Nacre *Pinna nobilis* ;
- Les mesures compensatoires ne constituent pas un réel progrès par rapport aux mesures générales en cours de protection des herbiers et à la grave atteinte des Grandes Nacres en situation actuelle de grande fragilité ;
- Les mesures compensatoires et de suivis environnementaux prévus ne suffisent pas à compenser les impacts permanents notés.

A réception de cet avis, de nombreux échanges ont fait fleur, notamment sur les impacts directs et indirects sur l'herbier de Posidonies.

En effet « *la grave atteinte des Grandes Nacres* » n'étant malheureusement plus un sujet du fait des conséquences de l'épizootie touchant cette espèce, présente en Méditerranée, qui a atteint les nacres de l'Anse du Pradet et ait malheureusement provoqué une mortalité complète des individus recensés.

C'est donc sur la réactualisation des mesures compensatoires que les discussions ont portée. En finalité, par mail du 22 avril 2021, le service de la DREAL, représentant le CSRPN, reconnaissait que :

- Les compléments apportent des précisions techniques permettant **de relativiser les impacts indirects du projet sur l'herbier de Posidonies en l'absence de modification de la courantologie et par les effets potentiellement positifs par l'enlèvement de la barge centrale existante** ;
- **La mesure de transplantation de l'herbier de Posidonies directement impacté est inefficace et peut être supprimée** ;
- **La mesure de mise en place de mouillages écologiques** pour le balisage du chenal d'accès au port, **devrait effectivement être bénéfique pour l'herbier**, mais elle ne peut pas être considérée comme de la compensation car il s'agit désormais d'une obligation réglementaire ;
- la mesure compensatoire **d'enlèvement des macrodéchets** sur une zone de 2,5 d'herbier de Posidonies **est à maintenir**,
- la proposition d'ajouter à la mesure consistant à **étendre la zone d'interdiction aux mouillages des mesures de gestions concrètes** (entretien, surveillance, suivi) sur la zone, **semble être pertinente et pourrait être considérée comme de la compensation car les critères d'additionalité par rapport aux politiques publiques existantes et de pérennité seraient vérifiés.**

En conséquence, (cf. Piece N° 9 du dossier d'enquête publique), les mesures compensatoires ont été revues et valorisées pour un montant de 120 210 euros HT en compensation des 7 m² d'herbier de Posidonies détruits par le projet.

Mesures compensatoires	Montant € HT
Suivi de l'herbier pour les 165 m ² au droit des ouvrages de défense contre la houle	17 325,00 €
Enlèvement de macrodéchets sur 2,5 Ha ou pour l'équivalence de 50 m ² de macro déchets	17 585,00 €
Extension de la zone d'interdiction au mouillage	71 500,00 €
Fourniture ligne complète avec ancrage (6 unités)	13 800,00 €
Total	120 210,00 €

Malgré le consensus trouvé avec le CSRPN, le principe veut que le dossier ne soit pas resoumis au conseil malgré l'accord entre le pétitionnaire et la DREAL.

LES ASSOCIATIONS PRECISENT QUE « LES TRAVAUX PREVUS DANS LE CADRE DE LA CONCESSION EMANENT DE LA SCAP ET QUE LA COMMUNE LES A INTEGRES DANS LE CONTRAT ». DANS L'APPEL D'OFFRES LES TRAVAUX DE MODERNISATION ETAIENT-ILS DEMANDES PAR LA COMMUNE OU PROPOSES PAR LA SCAP ?

Dans le cadre de son contrat de concession, la SCAP a l'**obligation contractuelle** de mettre à niveau le port, à procéder à sa modernisation et à le certifier « Port Propre ».

Suivant le cahier des charges, la SCAP doit établir un redéploiement du port avec les objectifs suivants :

- Une amélioration de la pacification du plan d'eau, pouvant nécessiter des travaux de structure sur les ouvrages de protection notamment ;
- 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... ;
- Restreindre la taille des navires à 7,50m de longueur et 2,85m de largeur ;
- Un aménagement d'un espace destiné à l'école de voile existante et améliorer la coactivité entre l'école de voile et le port ;
- Une amélioration de la gestion environnementale et sanitaire du port ;
- Une reprise de la voirie, de la géotechnique et des équipements de survie mis à disposition.

La demande d'autorisation est donc directement rattachée à ses objectifs contractuels.

La SCAP n'a donc fait que présenter les investissements et son organisation pour répondre à ces obligations contractuelles.

Les associations semblent faire confusion entre un cahier des charges du concessionnaire et les propositions techniques, financières et de gestion du port pour y répondre.

ANNEXES

Annexe 1 CORSCAP 27-2018_Dossier d'existence_V00

Annexe 2 DDTML Existence port benat

Annexe 3 Posidonia_ramoge
Annexe 4 CNPRN DREAL avril 2021

Le mémoire en réponse répond aux interrogations des intervenants lors de cette enquête publique.

Toutefois le maître d'ouvrage n'a pas répondu à la première partie du procès-verbal de synthèse qui concernait des questions d'une Association transmises à la SCAP par mon intermédiaire. Je suggère au Maître d'Ouvrage de répondre directement à cette Association afin de lever toute ambiguïté sur ce dossier.

Mes conclusions et mon avis sont présentés dans un document séparé.

Fait à SAINT-RAPHAEL, le 1^{er} octobre 2021

Le Commissaire-Enquêteur



Mireille GAIERO