

# TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT ET DE MODERNISATION DU PORT DE BANDOL



DÉCLARATION D'INTENTION AU TITRE DE L'ARTICLE L.121-18 DU CODE DE  
L'ENVIRONNEMENT

## **SOMMAIRE**

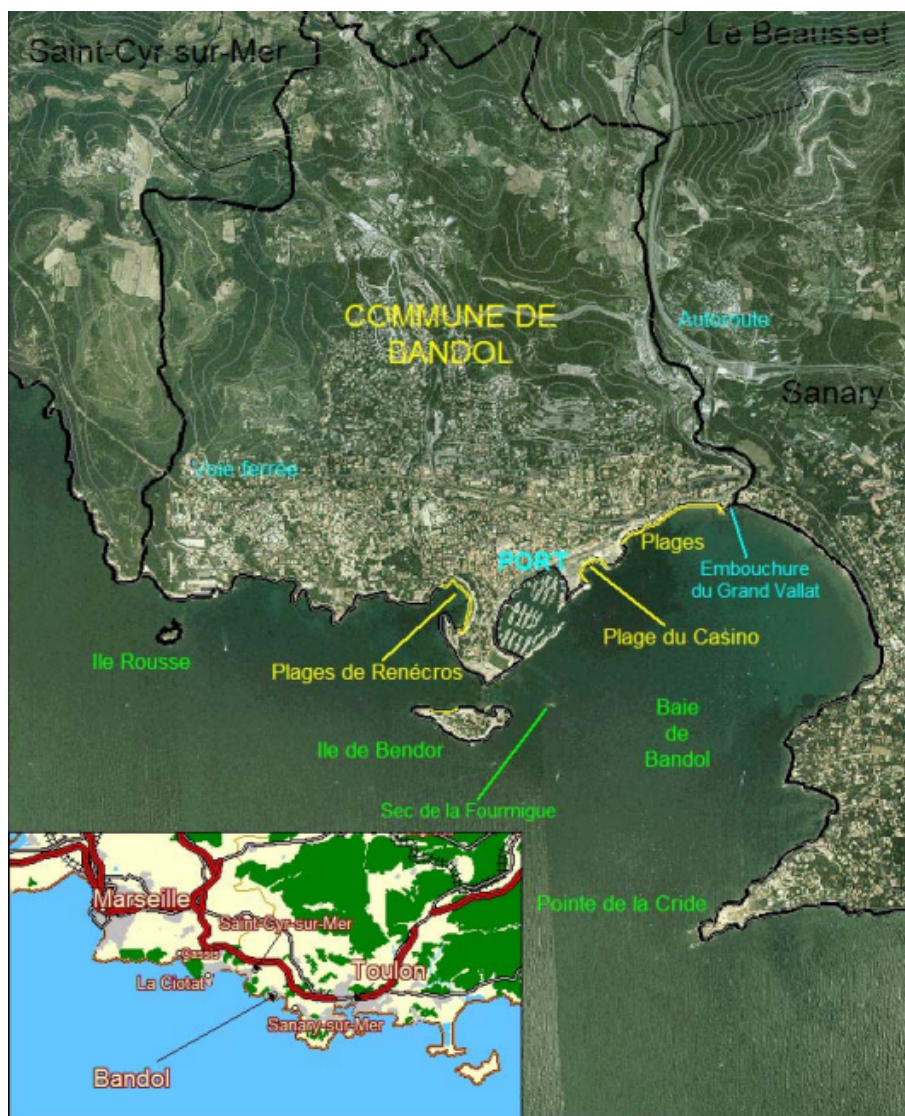
|                                                                                                |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CONTEXTE DU PROJET</b>                                                                      | <b>3</b>  |
| Contexte général                                                                               | 3         |
| Cadre réglementaire                                                                            | 5         |
| <b>MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET</b>                                                 | <b>7</b>  |
| Modernisation nécessaire des infrastructures portuaires                                        | 7         |
| Panne centrale à reconfigurer                                                                  | 7         |
| Description du projet                                                                          | 11        |
| Planning des travaux                                                                           | 18        |
| <b>LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ PAR LE PROJET</b> | <b>19</b> |
| <b>APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT</b>                                  | <b>19</b> |
| Ressources en eau                                                                              | 19        |
| Trafic                                                                                         | 20        |
| Bruit et vibrations                                                                            | 20        |
| Patrimoine naturel, zones réglementées et paysages                                             | 21        |
| <b>MODALITÉS DÉJÀ ENVISAGÉES DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC</b>                           | <b>23</b> |
| <b>PÉTITIONNAIRE</b>                                                                           | <b>25</b> |

## 1. CONTEXTE DU PROJET

### 1.1. Contexte général

D'une capacité d'accueil d'un peu plus de 1650 anneaux répartis sur un bassin unique de 15 ha, le port de Bandol est l'un des plus grands ports de plaisance de la façade méditerranéenne française et le neuvième port de plaisance de France. Situé entre Marseille et Toulon, il propose des postes de 5 à 40 mètres en escale, saisonnier ou à l'année. Il est équipé d'une station avitaillement pouvant délivrer du carburant taxé à des unités allant jusqu'à 20 mètres ainsi que d'une aire de carénage, ouvertes toute l'année.

Le domaine portuaire est situé en limite sud-est du centre ville. Le port lui-même se caractérise par la présence d'un seul bassin ovoïde orienté sud-ouest / nord-est. L'entrée maritime est située à l'est du bassin fermé au sud par une digue d'enrochements abritant le port des vents et houles dominants venant du sud-ouest.



Le port de Bandol est exclusivement un port de plaisance.

Les seules activités commerciales sont liées à la pratique de la plaisance et du tourisme :

- Location et vente de bateaux
- Bateau-école
- Entretien des bateaux (zone de carénage)
- Les promenades en mer et le transport de personnes et véhicules par bac (Ile de Bendor).
- Le transport de plongeurs vers les sites locaux

Il reste également une activité de pêche professionnelle avec des pêcheurs en activité ou retraités qui disposent d'un quai réservé.

Le port de Bandol accueille enfin les embarcations de la station locale de la SNSM ainsi qu'une vedette des Douanes Françaises.

Le port de Bandol accueille de nombreux événements nautiques tout au long de l'année, organisés par des professionnels et associations. Notamment, le "Salon du Nautisme de Bandol" depuis 1995, qui reste, après ceux de Marseille et de Cannes, la plus importante exposition, à terre et à flot, de bateaux de la région.

Il est lauréat du Pavillon Bleu depuis 1998 ; il dispose des équipements requis pour vidanger les eaux noires, grises et les huiles de moteur et est actuellement équipé de WIFI et de 18 caméras de vidéo protection.

Les études et réflexions menées depuis quelques années sur le port et ses interactions avec la ville concluent toutes au besoin de restructurer en profondeur les aménagements portuaires de Bandol afin de satisfaire les attentes nouvelles de l'ensemble des usagers et d'améliorer le cadre de vie du site.

La fin de l'amodiation en décembre 2021 ouvre une opportunité majeure pour projeter la configuration du port de Bandol pour les prochaines décennies.

Le projet porté par la Sogeba repose sur les axes suivants :

- la volonté de corriger un modèle d'aménagement portuaire qui date des années 1970 et qui n'est plus adapté à la plaisance moderne;
- la volonté d'intégrer la composante environnementale et développement durable s'inscrivant dans la suite de la démarche d'obtention de la certification ports propres;
- le souhait de corriger des anomalies d'aménagement comme le positionnement des postes destinés à l'accueil des plaisanciers en escale ou la configuration peu pratique de la station d'avitaillement



- la volonté affichée de se positionner comme un port moderne aux standards de la plaisance actuelle et d'améliorer le potentiel d'accueil de manifestations nautiques (régates, etc)

La commune de Bandol a délégué la gestion et l'exploitation de son port de plaisance à la SEML Sogeba, dont elle est l'actionnaire majoritaire. Une convention de quasi-régie a été conclue entre la commune de Bandol et la Sogeba le 5 octobre 2021.

Cette convention prévoit la réalisation d'un programme de travaux de réaménagement et de modernisation des infrastructures portuaires pour la période 2022-2026 avec un budget total avoisinant les 40 M€, portant notamment sur :

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

Le projet de réaménagement et de modernisation est porté par le SEML SOGEBE - 6 quai du port - 83150 Bandol, gestionnaire et exploitant du port de plaisance et de ses annexes.

## 1.2. Cadre réglementaire

Les procédures réglementaires auxquelles est soumis le projet sont présentées dans le tableau ci-après.

| Thématique                                                                                     | Référence réglementaire                                                               | Observations                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Application au projet                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Loi sur l'eau                                                                                  | Art. L.214-1 et suivants du code de l'environnement                                   | Projet dont le coût sera supérieur à 1,9 M€ HT et dragage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Oui, projet soumis à autorisation au titre des rubriques 4120 et 4130                                                      |
| Site Natura 2000                                                                               | Art. L.414-A du code de l'environnement                                               | Evaluation simplifiée des incidences :<br>- 3,5 km à l'ouest : site FR9301609 La Pointe Fauconnière<br>- 4,9 km au nord : site FR9302001 Lagune du Brusca                                                                                                                                                                                                                        | Oui                                                                                                                        |
| Etude d'impact                                                                                 | Art. L.122-1 et suivants du code de l'environnement                                   | Rubrique :<br>- 9. b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non mentionnés à la colonne précédente.<br>- 25. Extraction de minéraux de dragage marin ou fluvial                                                                                                                                                              | Projet soumis à évaluation cas par cas                                                                                     |
| Enquête publique                                                                               | Art. L.123-1 et suivants du code de l'environnement                                   | Enquête publique nécessaire au titre du code de l'environnement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Projet soumis à enquête publique                                                                                           |
|                                                                                                | Art. L.123-6 du code de l'environnement                                               | Lorsque la réalisation d'un projet, d'un plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique.                                                                                                                                                      | Réalisation d'une enquête publique unique                                                                                  |
| Déclaration d'intention                                                                        | Art. L.121-8 du code de l'environnement                                               | Les projets de maîtrise d'ouvrage publique dont le montant dépasse 5 M€ sont soumis à une déclaration d'intention                                                                                                                                                                                                                                                                | Oui                                                                                                                        |
| Déclaration de projet                                                                          | Art. L.121-6 du code de l'environnement                                               | Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet, se prononce par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée | Oui                                                                                                                        |
| Navigation                                                                                     | Décret n° 86-606 du 14 mars 1986                                                      | La grande commission nautique est consultée:<br>- 1) Lors de l'instruction relative aux travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports maritimes civils, des ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements, lorsque ces travaux comportent une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès;                 | Consultation de la grande commission nautique, services de l'Etat concernés, collectivités locales, conseil portuaire, CCI |
| Transfert de gestion du DPM de l'Etat vers une collectivité territoriale (extension portuaire) | Art. L.2123-3 à 6 et R.2123-9 du code général de la propriété des personnes publiques | l'emplacement, la nature de l'ouvrage conditionnent la nécessité de réaliser un transfert d'affectation                                                                                                                                                                                                                                                                          | Non soumis, tous les travaux prévus sont dans le périmètre portuaire pré-existant                                          |

Le dossier de cas par cas sera établi d'ici la fin de l'année 2021.

## 2. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

### 2.1. Modernisation nécessaire des infrastructures portuaires

#### 2.1.1. Panne centrale à reconfigurer

Le port de Bandol compte environ 1650 anneaux d'amarrage dont 499, situés sur la panne centrale du port. Ces postes d'amarrage ont fait l'objet d'un contrat d'amodiation d'une durée de 45 ans et arrivent à leur terme à la fin de l'année 2021.

Cette panne centrale construite à la fin des années 70, en béton précontraint (type costamagna), est du même type que l'ancienne panne A, dont une travée s'est effondrée à l'automne 2018. Elle présente d'importants risques d'effondrement et a donc vocation à être détruite et reconstruite.



De plus, le plan de mouillage de cette zone du plan d'eau, comprend une très grande proportion de petites unités (moins de 8m) au détriment des catégories de tailles intermédiaires (10-12 m) qui correspondent pourtant mieux à la demande actuelle des plaisanciers. Les postes d'amarrage calibrés dans les années 70 y sont très étroits et ne permettent pas d'y accueillir l'essentiel des flottes modernes de bateaux de plaisance.

Les prestations fournies aux plaisanciers accueillis sur cette partie du port ne correspondent plus aux standards actuels avec notamment des réseaux de distribution des fluides et de l'énergie totalement obsolètes et inadaptés aux besoins contemporains de la plaisance.

Les quais en fond de bassin sont fragilisés et par endroit certains désordres importants ont été observés lors des dernières campagnes de diagnostic des infrastructures portuaires. Le linéaire de quai ceinturant la zone amodiée et allant jusqu'à l'embarcadere de l'île de Bendor doit être intégralement repris, conforté voire reconstruit.

### 2.1.2. Panne touristique à reconstruire

Le port de Bandol dispose, dans son avant-port, d'une panne touristique de 180 mètres linéaires, constituée en partie d'un ponton en béton précontraint selon la même technique (costamagna) que la panne centrale et en complément de pontons flottants, d'une capacité de 59 postes pour des unités allant jusqu'à 8m.



Ces infrastructures sont très dégradées et nécessitent des travaux de reconstruction. En particulier, la partie flottante de cette panne touristique est très exposée aux mauvaises conditions météorologiques rencontrées en hiver.

Les prestations fournies sur ces pontons de construction ancienne sont, là encore, d'une qualité médiocre.

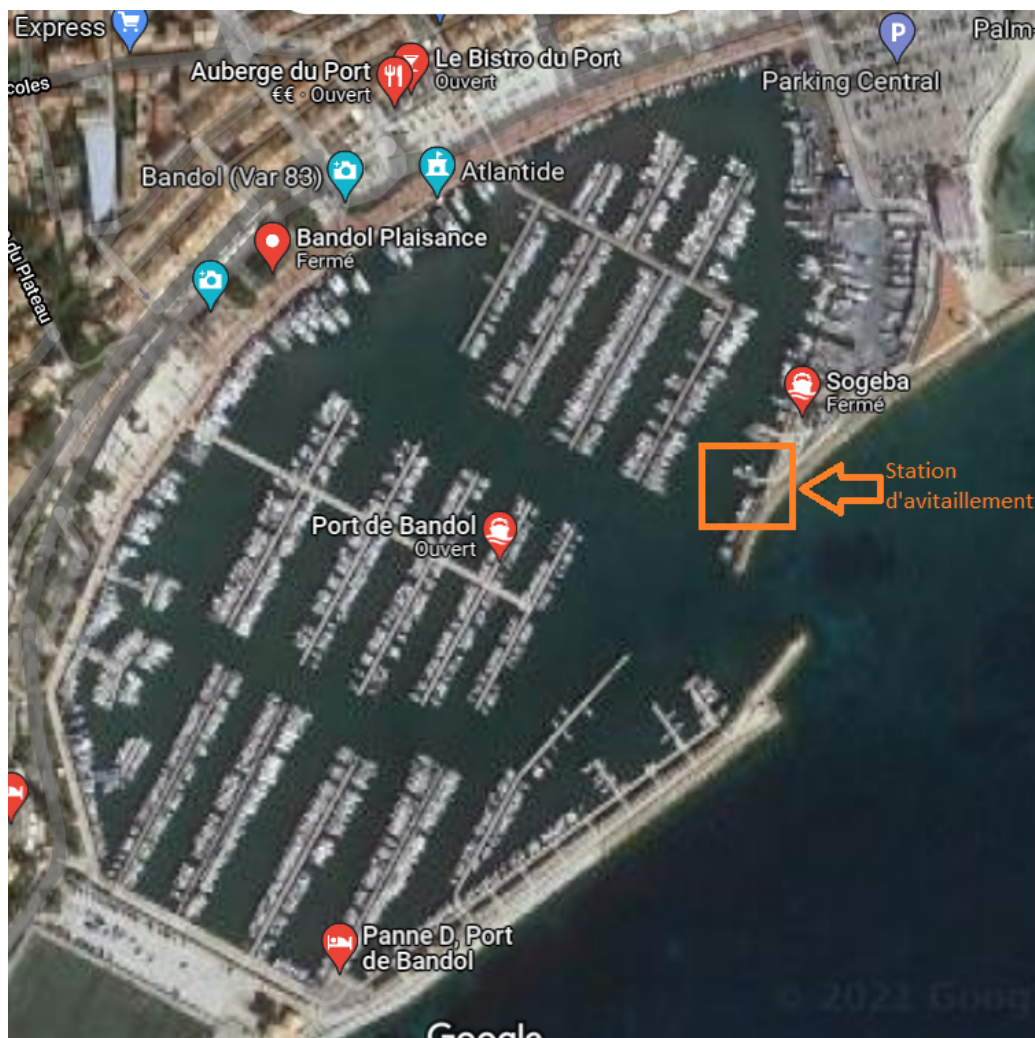


### 2.1.3. Station d'avitaillement à moderniser

La station d'avitaillement située sur un quai en béton face à la capitainerie souffre de sa conception ancienne.

L'implantation des distributeurs de carburant limite la capacité d'accueil des bateaux et par conséquent la capacité de distribution de carburant.

Cette mauvaise configuration entraîne une congestion de l'entrée du port pendant la saison estivale avec en particulier un engorgement du chenal Est qui présente des dangers certains pour la navigation aux pics d'activité des mois de juillet et août.



Les distributeurs de carburants sont obsolètes et les installations de distribution ne permettent pas de répondre aux nécessités environnementales.

### 2.1.4. Ouvrages hydrauliques de traitement des rejets pluviaux à construire

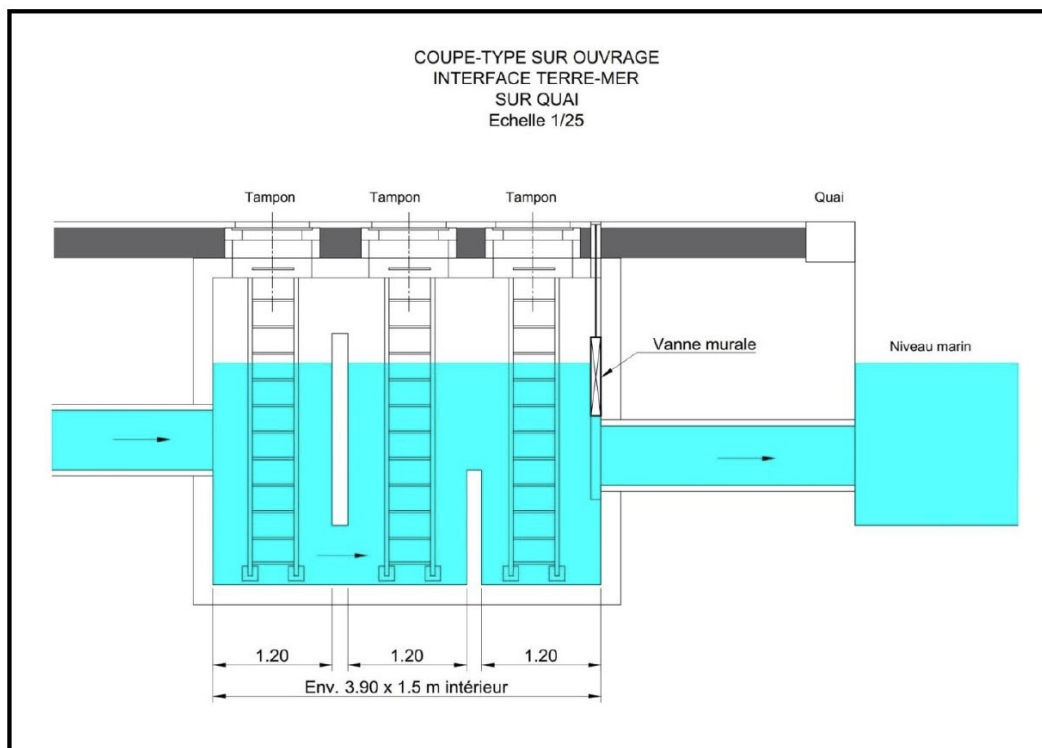
Le réseau pluvial de la commune de Bandol se déverse actuellement en partie dans les eaux du port à travers différents exutoires, localisés comme suit (points orange) :



Ceux-ci ne sont pas actuellement équipés d'ouvrages de traitement et dépollution des eaux.

Le projet prévoit donc la construction d'ouvrages hydrauliques permettant d'assurer un traitement qualitatif des eaux pluviales avant rejet dans le port basés sur ce principe, insérés sous le quai :



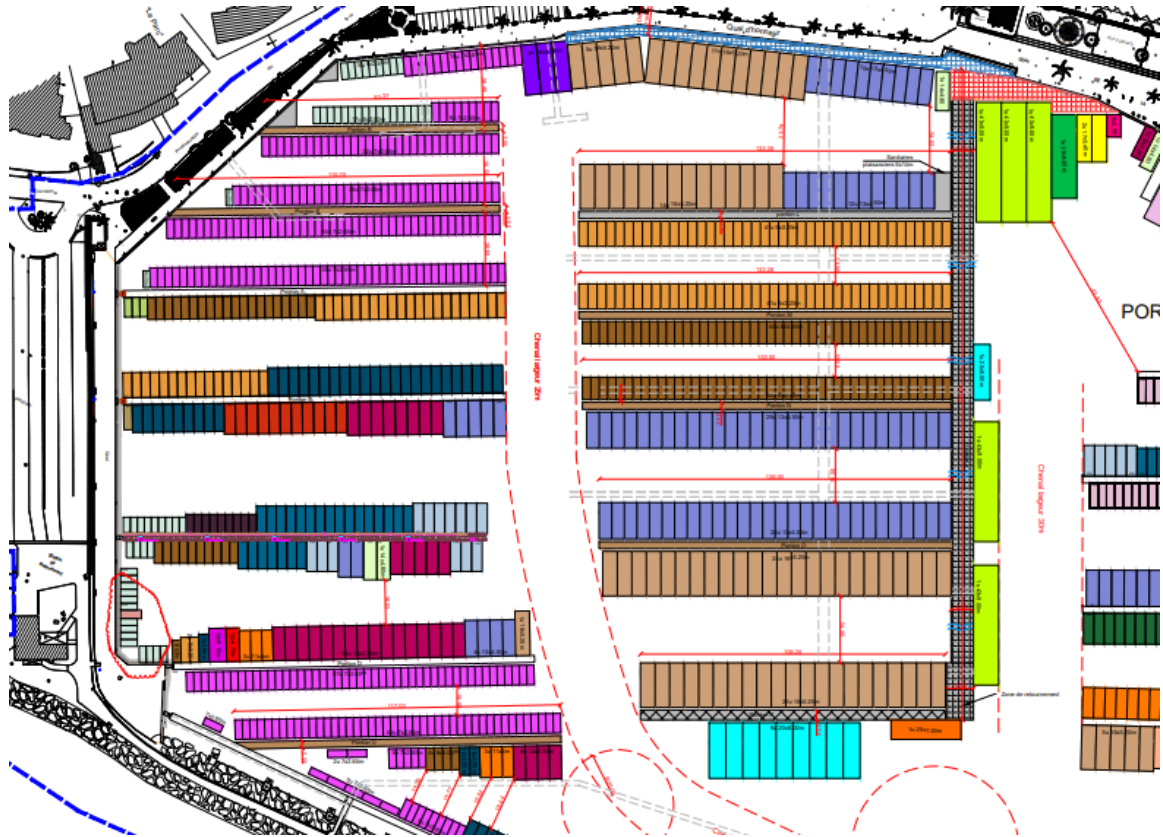


## 2.2. Description du projet

Le projet global de réaménagement comprend les opérations décrites ci-dessus qui impacteront significativement l'organisation du plan de mouillage ainsi que la répartition des flux de navigation dans le port de Bandol.

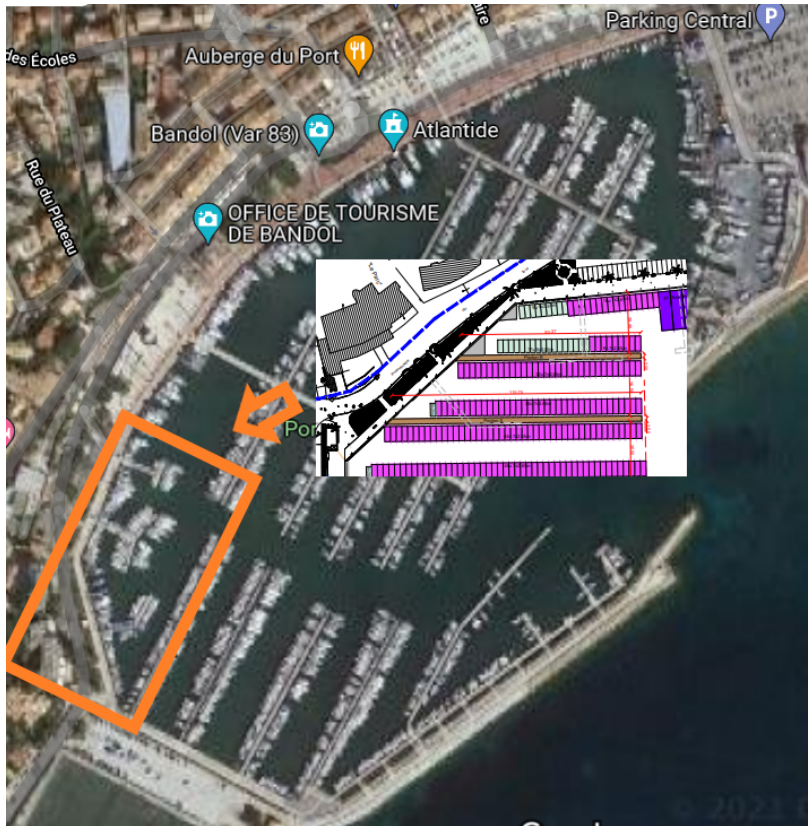


En détail, un nouveau plan de mouillage est mis en place et une modification des flux et chenaux de navigation est organisée.



Le principe de l'ajout de deux pontons en fond de bassin ouest, en remplacement des actuels quais des professionnels et quais de la prud'homie permet de créer une capacité d'amarrage pour des bateaux de petites tailles.

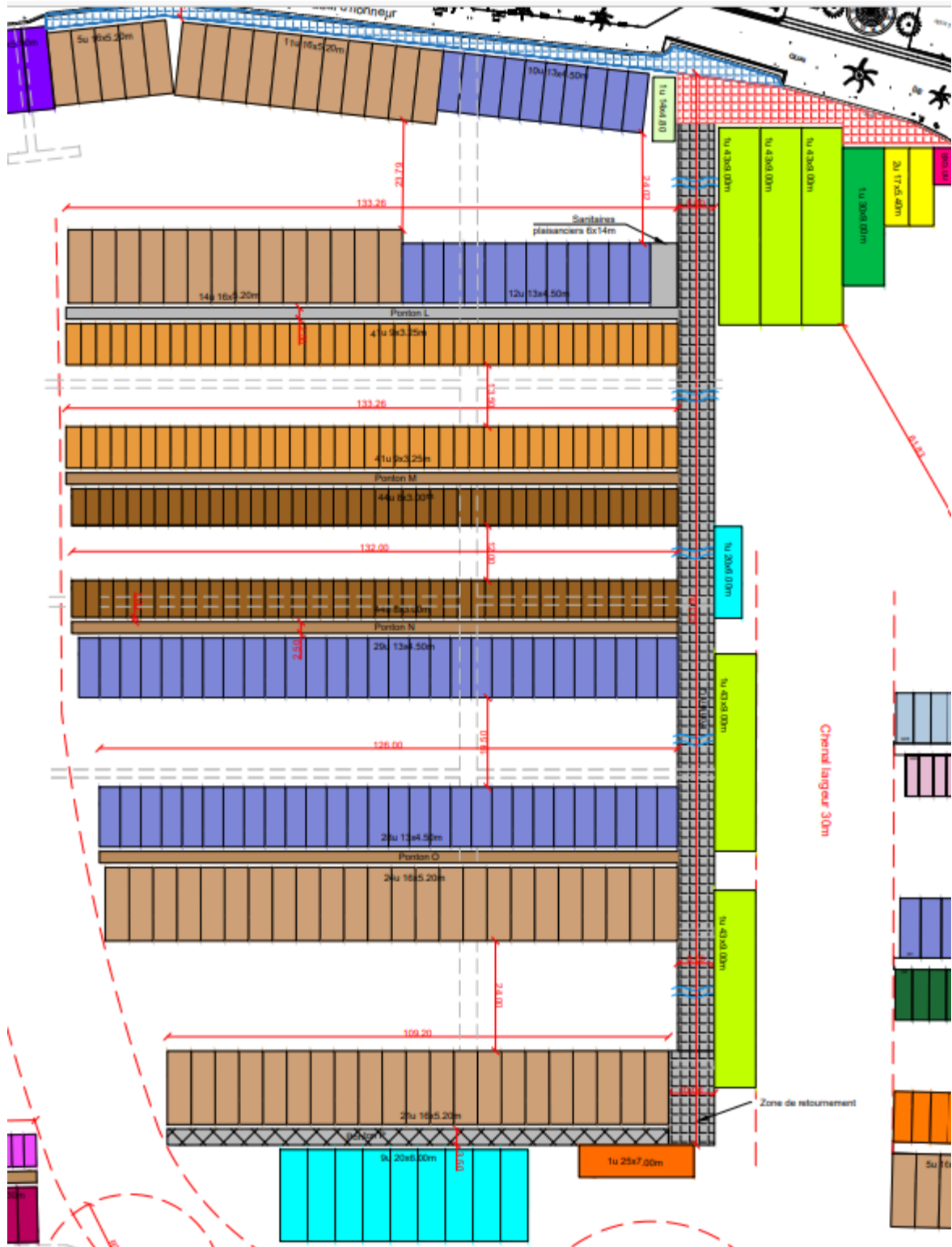




Un quai longitudinal à construire part face à l'office de tourisme et structure la configuration de la nouvelle panne centrale.

Elle permet de dessiner un premier bassin destiné à l'accueil des unités de passage, proche du centre ville et des services de l'office du tourisme.

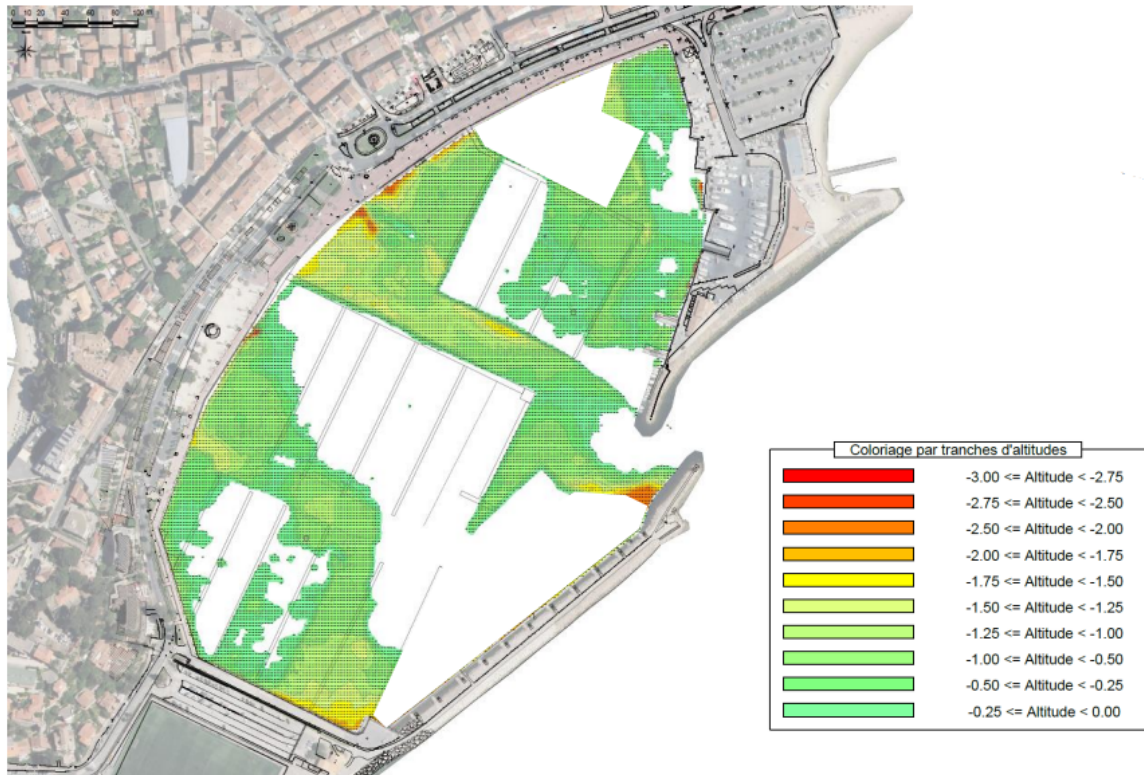
Ce bassin accueillera également des installations sanitaires destinées aux plaisanciers ainsi qu'un bureau déporté de la capitainerie pour faciliter la gestion des escales, notamment en période estivale.



Cette “arête” centrale est configurée pour devenir un véritable point de jonction entre le port et la ville accueillant un espace de promenade.

En suivant, 4 bassins doivent être créés pour permettre d'accueillir différentes catégories de bateaux.

Une amélioration des tirants d'eau est rendue nécessaire pour la cohérence du projet. En particulier, les chenaux d'accès est central et ouest ainsi que le fond du bassin du port devront être dragués pour permettre un accueil optimal de voilier pouvant aller jusqu'à 16 mètres.

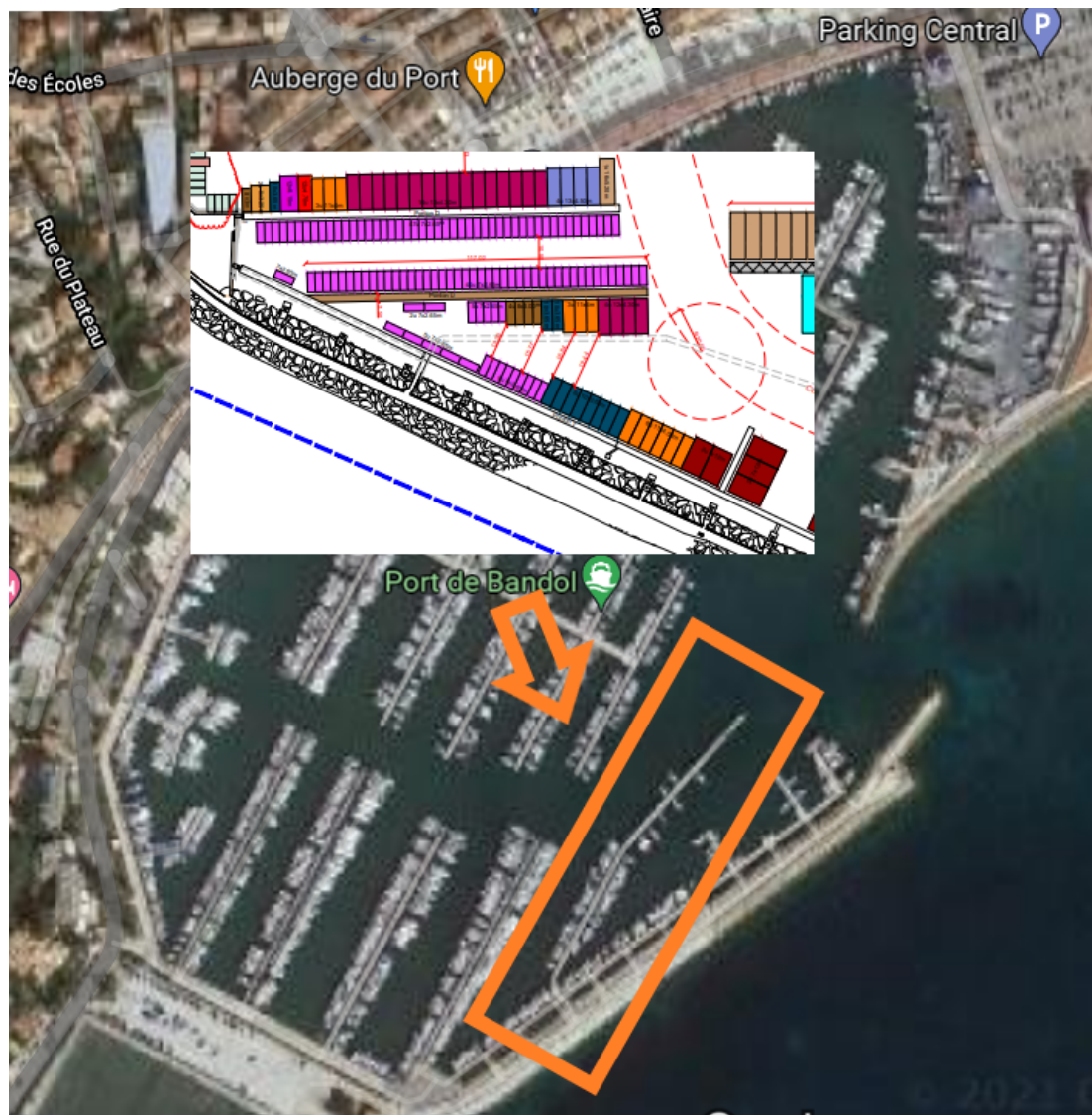


Un travail d'alignement du quai principal sera conduit pour faciliter l'amarrage des grandes unités à l'est du quai longitudinal et pour remanier la partie du quai qui sera dévolu à l'embarcadere pour l'île de Bendor et à l'embarquement des navettes à passagers.



La panne touristique sera raccourcie et réalignée sur l'orientation de l'actuelle panne D. Cela permettra de libérer le chenal d'accès ouest. Cela permettra également d'envisager une reconfiguration du plan de mouillage de la partie ouest de la grande jetée dont l'accès est également libéré par la disparition de l'actuelle partie flottante de la panne touristique.

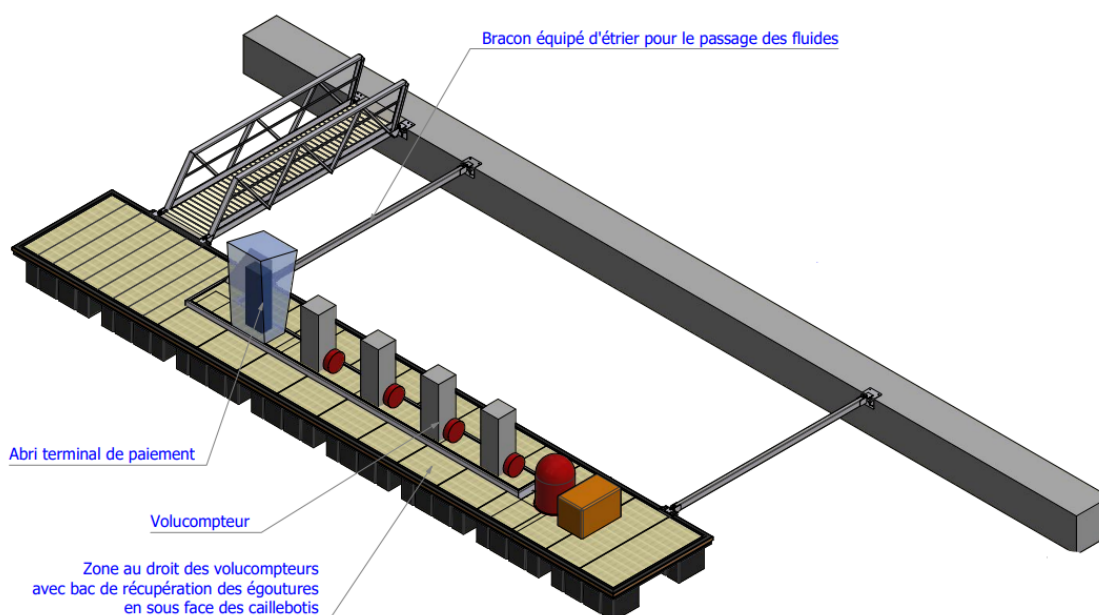




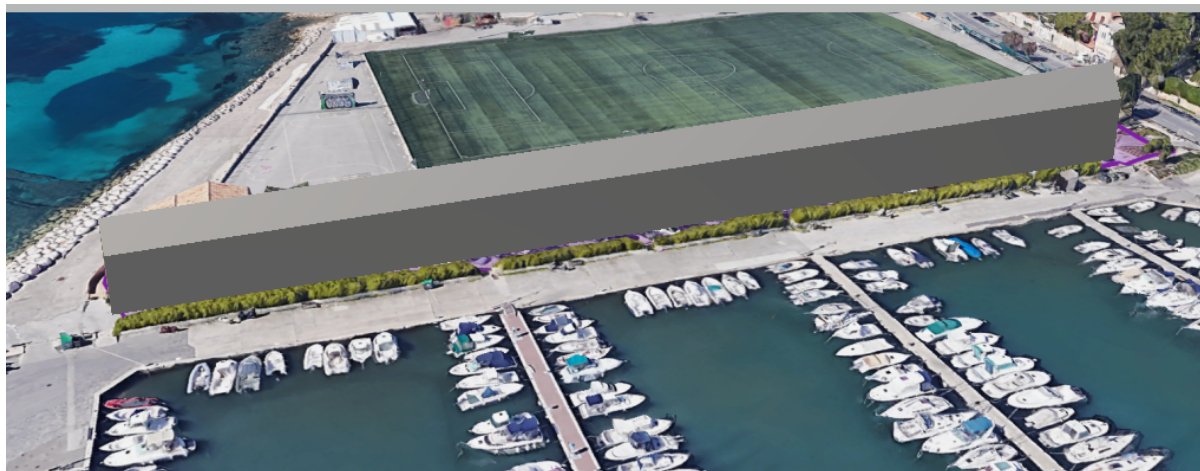
La station d'avitaillement sera déplacée du quai perpendiculaire au quai d'accueil actuel.  
 Un quai "longside", longeant la digue, sera créé à cet effet pour accueillir les nouvelles  
 installations de distribution de carburant et de vidange des eaux grises et noires.

## La station d'avitaillement

- ? Quai 40 mètres pour accueil grosses unités
- ? Pompes alignées
- ? Gros débit
- ? Station « port propre »
- ? Suppression de l'épi actuel (obsolète et vétuste)



Enfin, en marge des projets de réaménagements portuaires, un pôle nautique sera créé sur l'actuelle emprise du parking du stade. Il accueillera des commerces liés aux activités nautiques (loueurs, concessionnaires, bateaux-écoles, club de plongée) et des services aux plaisanciers (sanitaires, etc). Un parking pour les usagers du port sera intégré dans ce pôle nautique.



Cette construction sera érigée en retrait du quai ouest du port et bénéficiera d'une réflexion complète pour son intégration paysagère mais n'aura aucun impact sur le plan d'eau portuaire.

### 2.3. Planning des travaux

| Projet                                                                                                                            | Planning prévisionnel de réalisation des travaux |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Destruction de l'ancienne panne touristique et construction d'une panne flottante selon un nouveau plan                           | début 2023 - mi 2024                             |
| Destruction de l'ancien port amodié et construction de nouveaux quai bétons et pannes flottantes selon une nouvelle configuration | début 2023 - mi 2024                             |
| Reconfiguration et redimensionnement de la station d'avitaillement                                                                | 1er semestre 2024                                |
| Restructuration et reconfiguration du quai principal, réalisation d'ouvrages de dépollution                                       | 2024                                             |
| Création d'un pôle nautique et reconfiguration du parking du stade                                                                | 2025-2026                                        |

### 3. LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ PAR LE PROJET

Le projet se situe sur la commune de Bandol (département du Var). Le projet ou ses incidences potentielles ne sont pas de nature à affecter d'autres communes.

### 4. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre présente succinctement les incidences potentielles du projet sur l'environnement et les mesures d'évitement et de réduction des impacts prévues.

En phase de travaux, le choix des techniques, le respect du planning des travaux (hors période estivale), l'adaptation des caractéristiques techniques des installations de chantier, l'emprise des travaux, la maîtrise des implantations des bases vies, des aires de stockage permettront entre autres de limiter fortement les incidences.

En phase d'exploitation, des mesures intégrées dès la conception du projet permettront également de réduire les incidences :

- Choix architecturaux pour l'aménagement des espaces portuaires, le partage de l'espace et l'évitement des conflits d'usages assurant leur intégration paysagère dans l'interface ville/port,
- Adaptation des voiries et accès/redéfinition des espaces,
- Gestion des rejets d'eaux pluviales.
- Choix architecturaux pour la construction du bâtiment du pôle nautique pour assurer son intégration paysagère dans le contexte du projet d'aménagement du littoral mené en parallèle par la commune de Bandol

#### 4.1. Ressources en eau

En phase travaux, des dispositifs préventifs et curatifs exigés par le biais des différents documents des entreprises permettront de limiter l'apparition d'une pollution accidentelle des eaux portuaires et ainsi réduire les impacts sur la santé humaine et l'environnement.

Différentes étapes des travaux seront plus ou moins susceptibles d'engendrer une augmentation de la turbidité. Notamment lors de la phase de démolition des pannes et pontons et des pieux mais également lors des phases de dragage et de mise en fiche des pieux.

Pour éviter que ces nuages turbides ne se dispersent en dehors des zones d'intervention, des mesures de réduction seront mises en place lors des travaux parmi lesquelles :



- Laver tous les éléments et outils des chantiers des éventuelles poussières pour en limiter les risques de dispersion lors des travaux,
- Travailler « proprement » : Il sera demandé de s'assurer que les macrodéchets soient enlevés régulièrement afin d'éviter qu'ils ne souillent l'entrée du port et le milieu naturel. Leur stockage temporaire se fera dans les zones de chantier sur un sol étanche.
- Mise en place de barrages anti-MES : cette mesure permettra de travailler en zone confinée et évitera ainsi tout risque de dispersion de substances nuisibles dans le plan d'eau au droit du port de Bandol. Ces filets anti-MES seront posés autour des zones de travaux et seront déployés lors des opérations en milieu maritime produisant un panache turbide.
- Mise en place d'un suivi de la turbidité : avant le démarrage des travaux, Il sera effectué un constat visuel du plan d'eau, reporté sur registre avec photographies. Pendant les travaux, des contrôles et des mesures de turbidité seront réalisés régulièrement sur le plan d'eau dans les différentes zones de travaux

Les eaux usées du nouveau bâtiment seront dirigées vers le réseau d'assainissement de la commune et n'auront donc pas d'impact sur la qualité des eaux portuaires.

La nouvelle station d'avitaillement sera équipée d'infrastructures modernes permettant d'offrir un service performant de vidange et d'évacuation des eaux grises et noires de bateaux.

#### 4.2. Trafic

Les travaux sont susceptibles de générer une augmentation du trafic avec les amenées et repli des matériaux et matériels, circulation des engins sur les voies routières proches.

Le réemploi sur site d'une partie des sédiments de dragage sera de nature à réduire le trafic lié à leur évacuation vers les sites de dépollution et de traitement.

Des mesures seront prises pour réduire les nuisances. Il n'est pas prévu de travaux en période estivale. En phase d'exploitation, le projet n'implique pas d'évolution significative des trafics routiers et maritimes actuels.

#### 4.3. Bruit et vibrations

L'utilisation d'engins de chantier peut occasionner une gêne sonore et des vibrations pour les riverains et le personnel du chantier.

Les zones habitées et fréquentées les plus proches du chantier sont les plus sensibles aux bruits générés par les travaux.

La période de chantier va provoquer un surcroît de bruit aussi bien sur les sites des travaux que sur les axes de circulation des engins. En particulier, les opérations de battage de palplanches pourront être à l'origine de vibrations, ces dernières resteront toutefois localisées au droit des travaux même si elles pourront être ressenties jusque dans les quartiers situés sur les hauteurs de la ville.

Le phasage de l'exécution des travaux prendra en compte la nécessité de réduire au maximum l'impact de ces nuisances sonores et vibratoires.

Les travaux étant prévus en journée et en semaine, les nuisances pourront être d'autant plus réduites pendant les périodes critiques (nuit et week-end). Il n'est pas prévu de travaux en période estivale. Dans tous les cas, les engins de travaux seront conformes à la réglementation en vigueur relative au bruit et à la protection de la santé

#### 4.4. Patrimoine naturel, zones réglementées et paysages

La présence de ZNIEFF à proximité du périmètre du projet pourrait conduire à la prise de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pendant la phase de travaux ou d'exploitation.



La présence à proximité d'une zone Natura 2000, entraînera la réalisation d'une notice d'incidence Natura 2000 simplifiée (CERFA). Un démarrage progressif des travaux bruyants pourra être envisagé pour ménager un temps d'adaptation aux espèces présentes.



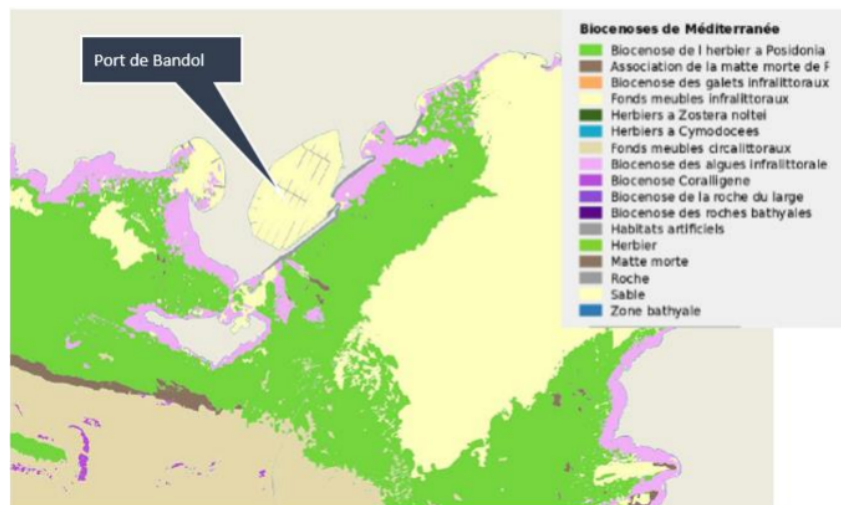
La présence d'un monument historique (église Saint-François-de-Sales) à 115 mètres du port nécessitera d'obtenir l'avis de l'architecte des bâtiments de France sur le projet.



Enfin, la présence d'un site classé et d'un site inscrit en périphérie du port impliquera évidemment une réflexion sur l'intégration paysagère des ouvrages à construire et en particulier du bâtiment du pôle nautique. Une réflexion sera également menée sur les possibilités de verdissement des espaces portuaires ainsi réaménagés.



Du point de vue du milieu marin, la présence de l'herbier de posidonie situé à la sortie de la passe d'entrée du port sera prise en compte dans le projet, en phase conception et également lors de la phase travaux où des mesures d'évitements devront être prises afin d'éviter toute perturbation directe ou indirecte.



## 5. MODALITÉS DÉJÀ ENVISAGÉES DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

L'élaboration et la bonne définition d'un projet tel que celui du réaménagement et de la modernisation du port de plaisance de Bandol nécessitent la réalisation de nombreuses études et l'ouverture d'un large dialogue avec tous les publics concernés.

Aussi, la Sogeba et la commune de Bandol ont engagé la concertation dès le démarrage du projet avec les acteurs locaux (représentants des plaisanciers au conseil portuaire, professionnels, etc.) et les services de l'Etat.

Dans ce cadre, les réunions suivantes ont été tenues :

- conseil portuaire du 11 septembre 2020 avec présentation de la première ébauche du projet global issue des échanges avec le personnel de la capitainerie, les plaisanciers et les professionnels
- réunion de travail du 6 janvier 2021 entre la commune de Bandol, la Sogeba et le service Mer et Littoral de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var : présentation des projets de réaménagement du port, première approche des aspects réglementaires
- conseil portuaire du 26 janvier 2021 après une première phase de travail avec un assistant à maîtrise d'ouvrage. Proposition de plusieurs scénarios d'aménagement du plan d'eau. Prise en compte des remarques des représentants des plaisanciers et des professionnels. Indication sur l'option retenue avec des pistes d'amélioration du projet à revoir



- réunion de travail du 30 septembre 2021 entre la Sogeba et le service Mer et Littoral de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var : présentation des évolutions des projets de réaménagement du port après les premiers travaux des maîtres d'œuvre désignés, passage en revue des aspects réglementaires et planification
- conseil portuaire du 3 novembre 2021 en phase de finalisation de l'avant-projet avec le maître d'œuvre désigné. Présentation d'une version amendée et actualisée du projet de réaménagement de la panne centrale intégrant notamment les remarques émises lors de la réunion du 26 janvier 2021

La définition du projet est également suivi très périodiquement par la commune de Bandol et en particulier par la Directrice du Développement Durable et Urbain, par le Directeur des Services Techniques ainsi que par les élus en charge du port. Des réunions d'étape sont organisées en leur présence pour leur rendre compte des avancées et des échanges avec les différents acteurs. Elles permettent d'assurer l'intégration du projet de réaménagement portuaire dans une vision plus globale des chantiers de réaménagements urbains menés par la commune.

Ces démarches ont permis de prendre en compte dans la définition du projet les enjeux soulevés par chacun et ont amené des évolutions positives dans la définition des besoins et dans les choix d'aménagement retenus.

D'autres réunions sont programmées dans les mois à venir parmi lesquelles notamment:

- Présentation des projets d'aménagements au comité de contrôle de la Commune de Bandol comme prévu dans les dispositions de la quasi-régie.
- Présentation des projets d'aménagements au Comité Local des Usagers du Permanents du Port (CLUPP).
- Réunion(s) complémentaires(s) du conseil portuaire sur l'avancement des projets.

En complément et pour avoir un partage plus large des projets d'aménagements du port, une fois que l'avant-projet en sera arrêté, une présentation en sera faite de manière large via le site internet du port [www.portbandol.fr](http://www.portbandol.fr) , sur le site internet de la ville de Bandol [www.bandol.fr](http://www.bandol.fr) et sur divers supports de communication accessibles au plus grand nombre.

Dès que cela sera estimé opportun, ce projet fera également l'objet d'une présentation à la presse.

## 6. PÉTITIONNAIRE

Le projet de réaménagement et de modernisation du port de Bandol est porté par :

**SEML SOGEB**

6 quai du port

83150 Bandol

tél : 04 94 29 42 64

courriel : [accueil@portbandol.fr](mailto:accueil@portbandol.fr)

en sa qualité de concessionnaire chargé de la gestion et de l'exploitation du port de plaisance de Bandol et de ses annexes.

Conformément à l'article L.121-18 du code de l'environnement, la déclaration d'intention est publiée sur le site de la préfecture du Var et fait l'objet d'un affichage en préfecture, ainsi qu'à la mairie de Bandol et à la capitainerie du port de plaisance de Bandol.