

Régie Port de Plaisance de Port-Grimaud

Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) Contexte / Modèle de financement / Objectifs



➤ 1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)



Contexte

Origines et caractéristiques de Port Grimaud

Conçu par l'architecte François Spoerry sur d'anciens marécages, Port Grimaud regroupe environ 2500 habitations organisées autour de 14 km de canaux artificiels, avec plus de 2500 places d'amarrage.

PÉRIODE	PHASE	CARACTÉRISTIQUES
1967-1971	Port Grimaud 1	Première tranche, cœur historique
1973-2004	Port Grimaud 2	Extension progressive, nouveaux quartiers
1978-1993	Port Grimaud 3	Achèvement du projet

Après près d'un demi-siècle de fonctionnement, Port Grimaud présente aujourd'hui des problématiques techniques et environnementales liées au vieillissement des infrastructures, à l'évolution des usages nautiques et à la réglementation.

Contexte du projet

Par une délibération du 28 septembre 2021, le Conseil Municipal de Grimaud a décidé de résilier les trois concessions portuaires, à effet au 1er janvier 2022. Par une délibération (n°2024/01/118) en date du 9 novembre 2021 le Conseil Municipal a approuvé le principe du transfert en régie dotée de la seule autonomie financière pour l'exploitation du port.

Par une délibération (n° 2024/06/006) en date du 10 janvier 2024, le Conseil Municipal a approuvé l'attribution d'un marché d'étude de faisabilité relative aux travaux de remise en sécurité et de remise aux normes environnementales du port de plaisance au groupement d'entreprises : *EGIS WATER AND MARITIME (Mandataire) – EGIS Structures et Environnement – AGORA Communication – SAS A JANIN Architecture – ACRI-IN – GB2A Avocats – GB2A Finances.*

Ce projet était soumis à **une procédure de concertation préalable obligatoire***, concernant :

- le réaménagement des digues de la passe d'entrée,
- la rénovation de la Capitainerie et des bâtiments annexes,
- la modernisation des infrastructures portuaires,

Pour garantir la plus grande clareté, **la commune a sollicité volontairement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**, par courrier du 16 avril 2024, afin de l'accompagner dans l'élaboration du dossier de concertation, dans le respect des principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mise à disposition du public.

Par courrier du 13 mai 2024, la CNDP a désigné deux garants chargé de veiller au respect du droit à l'information et à la participation du public lors du processus de concertation.

* Conformément à l'article L.121-15-1 du Code de l'Environnement et l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation tient également lieu de concertation obligatoire au titre du Code de l'Urbanisme la partie « bâtiments » soumis au permis de construire.

Cadre réglementaire - Phase de Concertation

Déroulement de la concertation

- **Phase de pré-concertation non obligatoire** : lancée dès la réunion publique du **30 mai 2024**.
Elle a permis au public d'apporter ses contributions sur le site internet du port et à l'occasion des réunions de quartier hebdomadaires organisées au sein des copropriétés de Port-Grimaud à partir du 18 juillet 2024.
- **Phase de concertation préalable** : lancée le **21 août pour une durée de deux mois, soit jusqu'au 21 octobre 2024 inclus**.
Elle a permis de présenter trois projets de scénarios d'aménagement pour chaque thématique, accompagnés de nombreux documents permettant l'expression d'un avis éclairé par le public, dont un ensemble de fiches thématiques, des insertions 3D et une série de réponses aux contributions:
 - **Passé d'entrée** (cf diapo page 7)
 - **Panne de l'église** (cf diapo page 8)
 - **Capitainerie et avant-port** (cf diapo page 9)



Scénarios étudiés et soumis à la concertation du public - Passe d'entrée

Scénario 1

Extension Nord et Sud



Scénario 1bis

Extension Nord et Sud + Gisèle



Scénario 2

Brise lames au Sud



Scénario 3

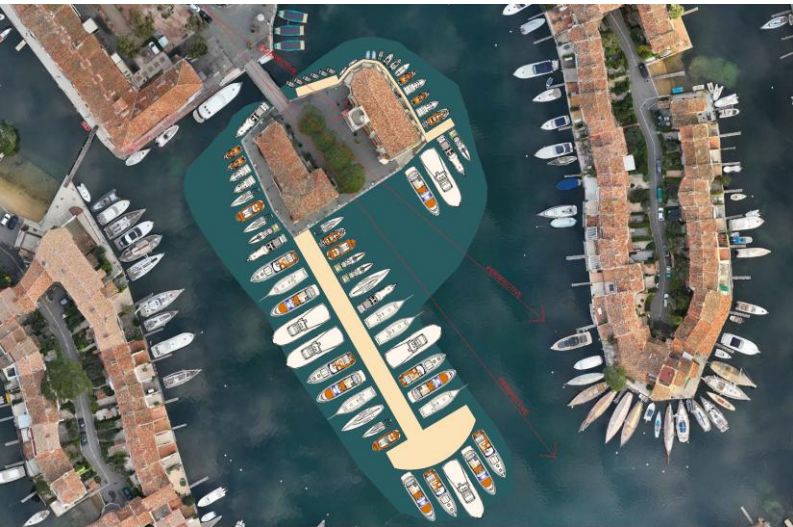
Ouverture au Nord



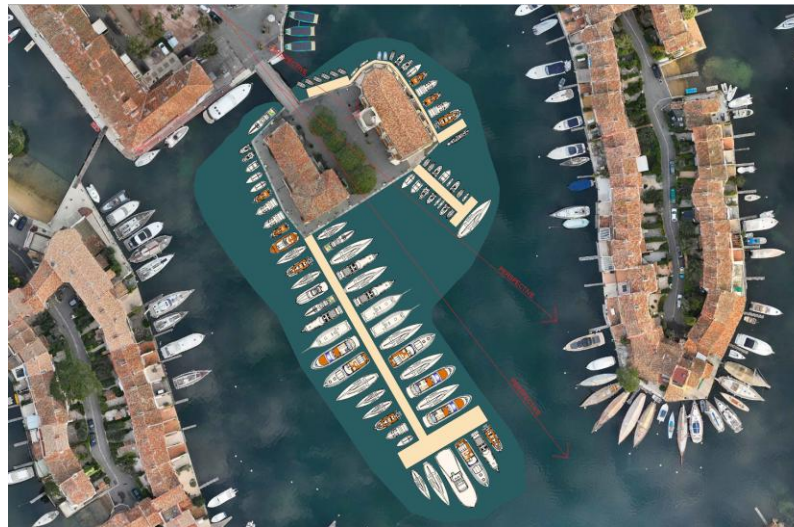
**Scénario retenu à l'issue de
la concertation**

Scénarios étudiés et soumis à la concertation du public - Panne de l'église

Scénario 1 – Architecte A.Janin



Scénario 2 - Atelier X. Bohl



**Scénario 3 – Architecte
A.Janin / Egis**



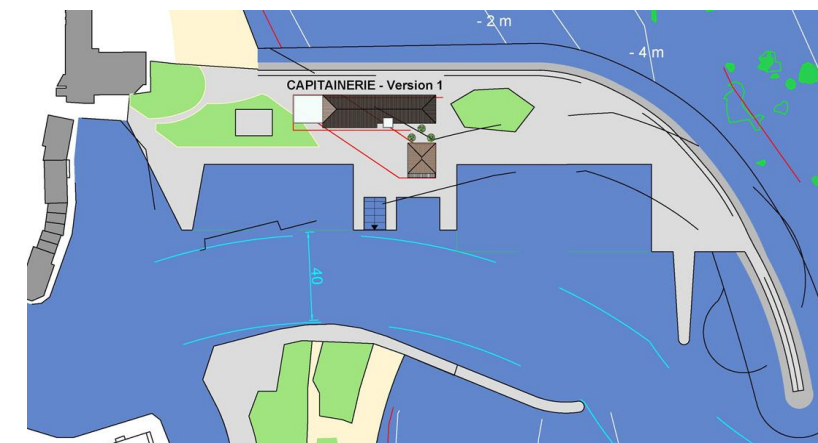
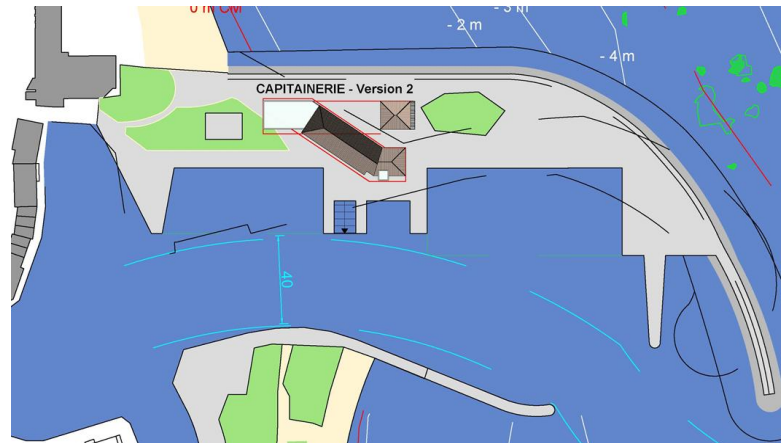
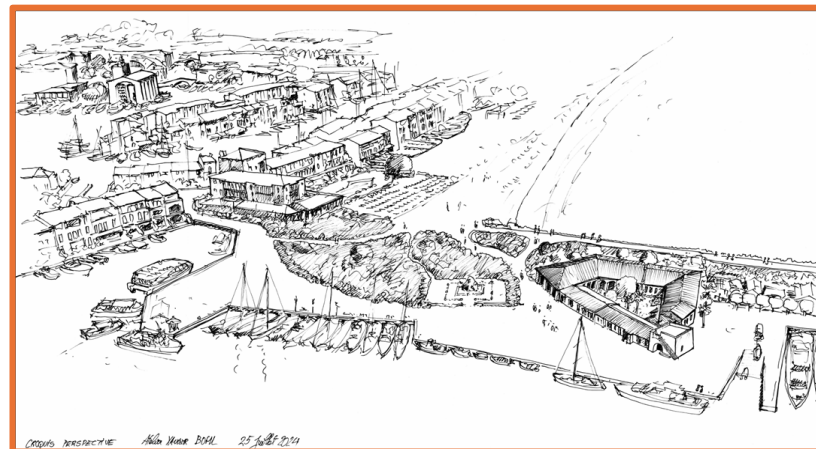
**Scénario retenu à l'issue
de la concertation**

Scénarios étudiés et soumis à la concertation du public - Capitainerie / Avant-Port

Scénario 1 – Atelier Xavier Bohl

Scénario 2 – Architecte A.Janin

Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis



**Scénario retenu à l'issue
de la concertation**

Cadre réglementaire - Rapport de la CNDP

La phase de concertation a été officiellement clôturée le 21 octobre 2024.

Les garants de la CNDP ont remis leur rapport à la Commune le 21 novembre 2024, publié immédiatement sur le site du Port*.

Il en résulte que **les droits à l'information et à la participation ont été respectés**:

- L'information et la participation du public ont largement été assurées via de multiples supports ;
- La disponibilité des élus et des équipes de la Commune a été soulignée par les garants qui ont reconnu que la Commune a répondu par l'affirmative à toutes leurs requêtes, à l'exception de la demande de prolongation de la concertation.

En conclusion, les garants ont noté qu'en dépit du manque de sérénité des débats, la concertation a contribué à instaurer un début de dialogue entre la Commune et les résidents afin réamorcer un dialogue qui avait été rompu depuis des mois.

Les principaux enjeux de cette concertation étaient de présenter au public plusieurs scénarios d'aménagement sur les projets soumis à concertation et de les faire participer à un choix à soumettre à études de faisabilité, à savoir :

- la requalification de la passe d'entrée ;
- le réaménagement de la Capitainerie ;
- le réaménagement de la panne de l'Eglise et du quai d'Honneur.

Les garants ont noté que très vite les échanges ont dépassé ce cadre et se sont portés sur des différents sujets qui ont cristallisé les débats :

- Les garanties d'usage qui a été un point de discorde majeur ;
- Un doute sur la vocation du projet présenté par la commune ;
- Des réserves sur l'efficacité des projets pour réduire l'ensablement et sur l'absence de proposition d'une alternative sérieuse ;
- L'agrandissement de la Capitainerie comme apparaissant sans fondement ;
- Une forte attente d'un travail collaboratif avec la Commune pour coconstruire un projet partagé.

*Le bilan des garants est disponible sur le site de la Régie : <https://www.portdegrimaud.fr/pg2030>

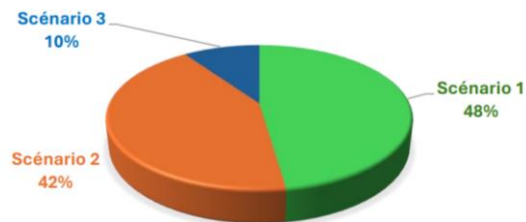
Cadre réglementaire - Réponse de la Commune et analyse des contributions

Conformément à l'article R.121-24 du Code de l'Environnement, la Commune a répondu aux demandes de précisions formulées par la CNDP dans un délai de deux mois, soit au plus tard le 21 janvier 2025, par un document intitulé "Concertation Rapport de synthèse des contributions – Contributeurs et contribution 21/08/2024-21/10/2024".

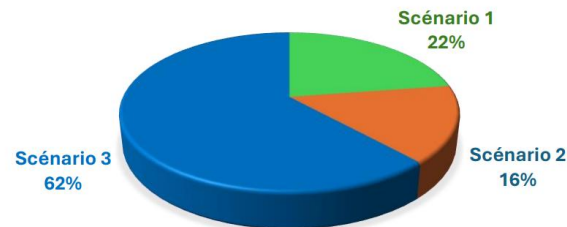
Ce présent document :

- **présente** les enjeux du projet, les enseignements clés issus du débat public, ainsi que les demandes de précisions et recommandations formulées ;
- **dresse** le bilan des contributions du public en synthétisant les thématiques abordées, les orientations exprimées et les choix majoritaires concernant :

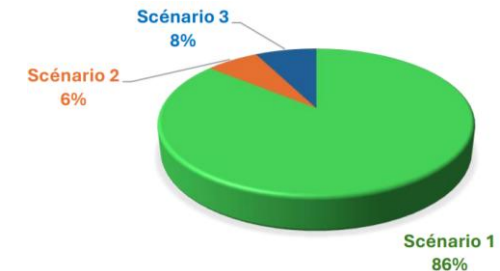
La **Passé d'entrée** (cf diapo p.7)



La **Panne de l'église** (cf diapo p.8)



La **Capitainerie** et l' **avant-port** (cf diapo p.9)



Enfin, conformément à l'article L.121-16 du Code de l'Environnement, ce document* apporte également des **réponses techniques** relatives :

- à l'ensablement et à l'hypothèse d'une intervention sur la Giscle,
- aux raisons motivant l'agrandissement de la Capitainerie,
- ainsi qu'aux mesures prévues pour intégrer les enseignements et recommandations des garants (association du public, prise en compte des avis, etc.).

Cadre réglementaire - Décision du Conseil municipal

L'ensemble des documents, rapport de la CNDP et réponse de la Commune, **ont été présentés** :

- au Conseil d'Exploitation de la régie du port le 6 janvier 2025,
- au Conseil Portuaire le 20 janvier 2025.

Le Conseil Municipal en date du 20 janvier 2025, à l'unanimité des suffrages exprimés, après avoir délibéré, **a décidé** (délibération N°2025/03/003):

- de prendre acte du bilan de la concertation,
- d'approuver les mesures mises en place,
- d'autoriser le Maire à signer tout acte d'application.

Sur la base des échanges et contributions partagées, **la Commune poursuit les études nécessaires afin** d'affiner les scénarios retenus, puis de les faire évoluer en avant-projet, puis en projet. Dans ce cadre, la commune envisage des études complémentaires pilotés par le **Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)** de 2026 à 2028.

Le Cerema, établissement public de référence cogéré par l'État et les collectivités, garantit une expertise indépendante et conforme aux politiques publiques. Son accompagnement assure des analyses fiables et des recommandations adaptées aux enjeux environnementaux, territoriaux et climatiques.



L'objectif de cette étude sera d'affiner le dimensionnement du scénario retenu, puis de le faire évoluer en projet cohérent permettant de lancement de la Maîtrise d'œuvre.

L'étude se concentra sur :

- Les besoins d'investigations complémentaires et de modélisations pour approfondir la compréhension du système et garantir l'efficacité du scénario :
 - Processus hydro-sédimentaires
 - Phénomènes d'agitation et de franchissement
 - Processus hydrauliques gouvernant le renouvellement et la qualité des eaux du plan d'eau

- Les Besoins en développement méthodologiques pour la valorisation des sédiments de dragage en rechargement de plage

Scénario retenu lors de la concertation

Choix de la Commune

La Commune a choisi de s'appuyer sur un **Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI)** afin de programmer et financer, sur plusieurs années, les travaux majeurs identifiés lors des études préalables. Le PPI permet d'organiser la mise en œuvre des scénarios retenus après la concertation, tout en hiérarchisant les réparations prioritaires liées à la remise en sécurité, à la mise aux normes environnementales et à l'adaptation des infrastructures de Port-Grimaud au changement climatique.

Définition du PPI

- Le PPI se définit comme un outil de pilotage et un instrument de prospective financière. Il formalise les choix d'investissements, décidés à partir de l'étude de la situation financière et des besoins.
- Le PPI dresse la liste de l'ensemble de projets programmés. A chaque projet est associé un financement ainsi qu'une temporalité.
- Il permet de programmer un ensemble de projets cohérents sur plusieurs années dans un contexte budgétaire contraint.



Programme des travaux

1. Contexte

➤ 2. Programme de travaux

• Généralités

- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

L'avant-port de Port Grimaud fait face à plusieurs enjeux majeurs :

- La passe d'entrée, véritable piège à sédiments, s'ensable régulièrement en raison notamment des apports de la Giscle, nécessitant des dragages fréquents ;
- Les infrastructures vieillissantes doivent être modernisées et rehaussées pour limiter les risques de submersion liés au changement climatique.
- L'entretien du plan d'eau, la sécurité des usagers, ainsi que le réaménagement et la mise aux normes des bâtiments s'inscrivent également dans cette démarche globale.

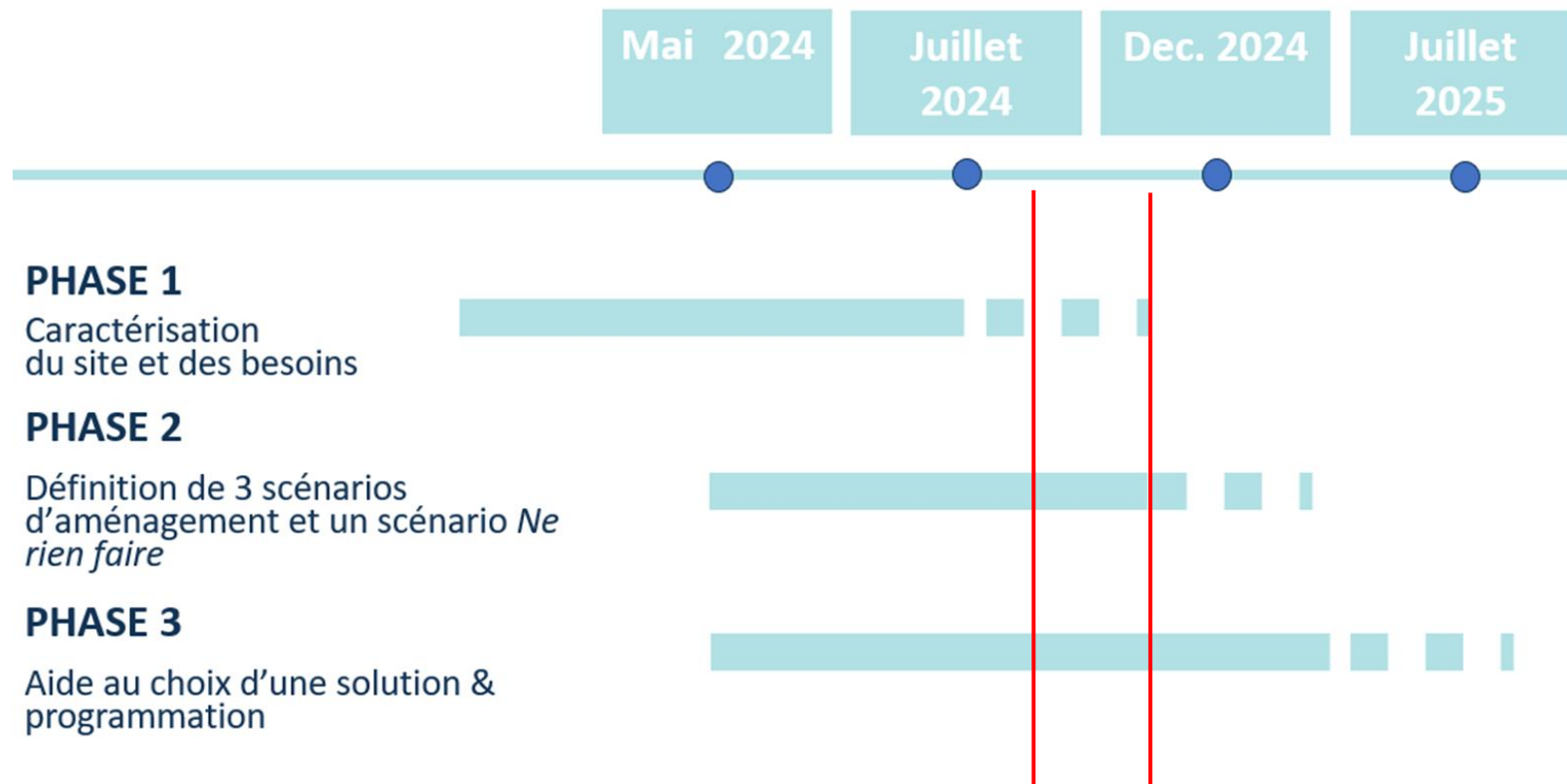


Objectifs :

1. Résoudre le problème d'accumulation des sédiments apportés par la Giscle et adaptation au changement climatique => *enjeu de sécurité de la navigation et financier (réduire le coût annuel d'entretien)*
2. Entretien du plan d'eau intérieur => *enjeu de sécurité et modernisation des ouvrages*
3. Réaménagement de la Capitainerie => *extension et mise aux normes légales (Code du travail – obligation de sécurité et de protection de la santé)*



Les études se sont déroulées sur un an et demi ont intégré une phase de concertation permettant d'affiner les différents scénarios.

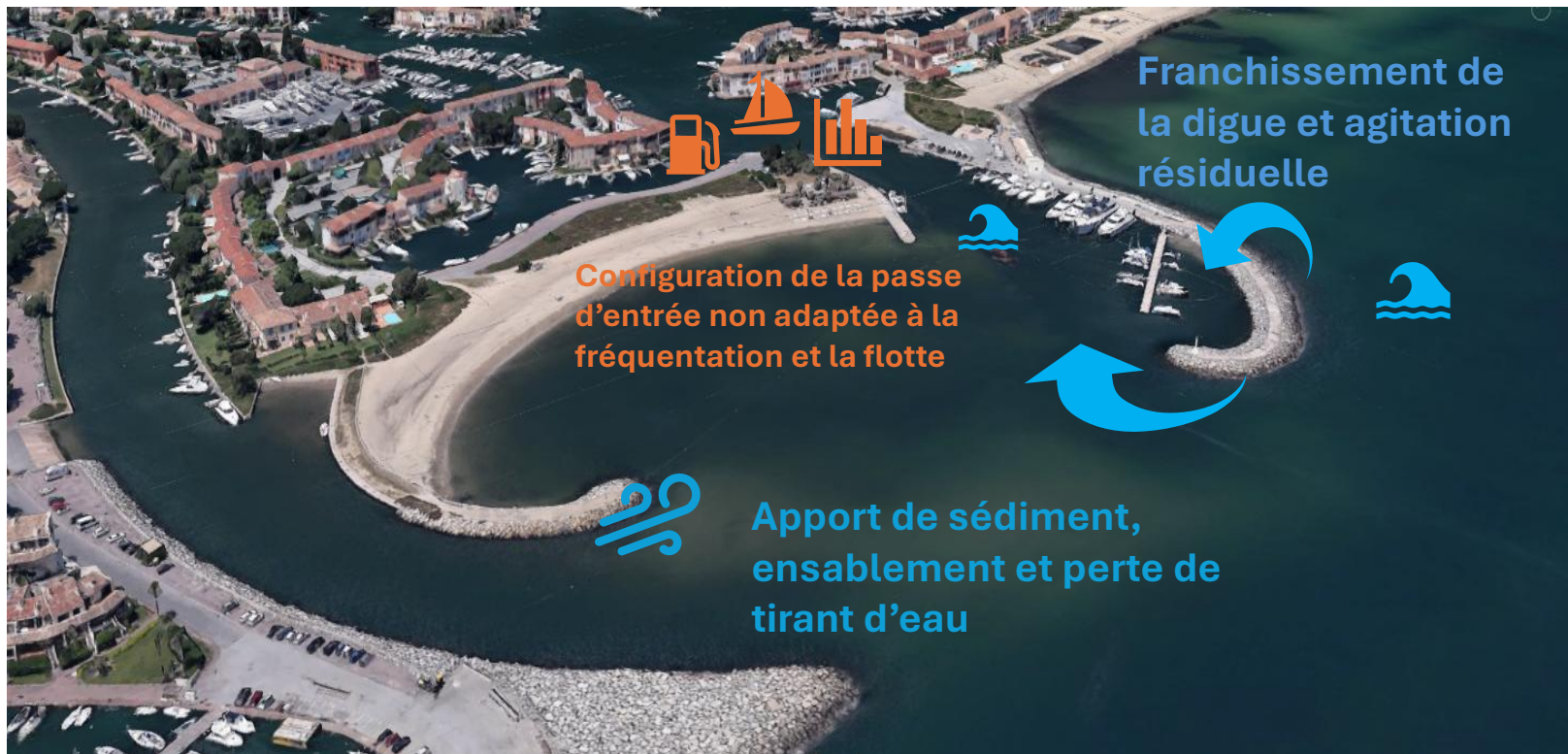


Concertation préalable avec garants CNDP menée du 21/8 au 21/10/2024

1 PASSE D'ENTREE / AVANT PORT

La passe d'entrée de Port Grimaud concentre plusieurs enjeux critiques. Elle constitue un véritable piège à sédiments, avec un ensablement régulier lié aux apports de la Giscle, réduisant le tirant d'eau et compliquant la navigation. Lors de forts coups d'Est, le franchissement de la digue est très fréquent, annulant ainsi le rôle protecteur de la passe d'entrée pour l'intérieur du port et la navigation. De plus, la configuration actuelle du chenal, trop étroite, rend le passage des bateaux difficile aux heures de forte affluence.

Résoudre l'accumulation de sédiments et adapter la passe aux effets du changement climatique constitue un enjeu majeur pour la sécurité des usagers. Outre les problèmes de sécurité, la modernisation de cette infrastructure permettrait également une réduction des coûts annuels d'entretien du port.



1 PASSE D'ENTREE / AVANT PORT

Problématique : Initialement creusée à 5 m, la passe d'entrée ne fait plus qu'environ 3 m en raison de l'ensablement continu lié à la Giscle et aux coups d'Est. À cette profondeur, rien ne garantit qu'une crue exceptionnelle ne puisse pas obstruer totalement le port, comme en 2011. Malgré 5 500 m³ dragués chaque année pour un coût d'un million d'euros, le rythme actuel ne permet pas de retrouver les profondeurs d'origine dans un délai raisonnable, sachant qu'une seule crue associée à des vents d'Est pourrait annuler plusieurs années de dragage. De 1968 à 2025, l'ensablement le plus critique se situe au niveau de la passe d'entrée, dont la structuration très ouverte est continuellement exposée aux apports sédimentaires de la Giscle ainsi qu'aux vents d'Est.



Photo aérienne illustrant l'ensablement récurrent de la passe d'entrée : à la suite d'une crue majeure de la Giscle en mai 2025, les sédiments transportés par le fleuve ont été orientés vers Port-Grimaud



Illustration de la problématique d'ensablement de la zone de Port-Grimaud de 1968 à 2025 :

- en rouge, les zones de dépôt des sédiments, à draguer en priorité
- en vert, les zones d'érosion.

2 PLAN D'EAU INTÉRIEUR

Problématique : nombreux désordres en lien avec la vétusté identifiés sur la majorité des ouvrages :

Ces infrastructures vieillissantes doivent être modernisées et rehaussées pour limiter les risques de submersion liés au changement climatique.



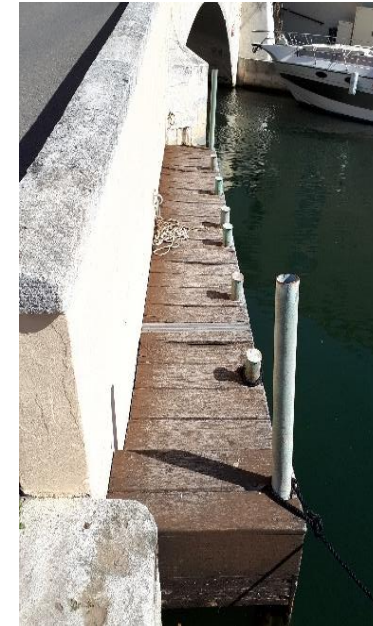
Corrosion



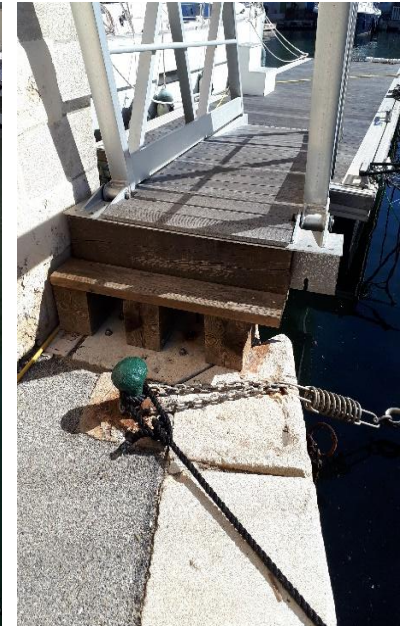
Fissures



Epaufures



Accessibilité limitée ou dangereuse



3 CAPITAINERIE & ANNEXES

Problématique :

- Bâtiment vétuste (infiltrations eau de mer, standing non adapté, sans isolation, etc.)
- Sous-dimensionné (30 employés en saison pour 200 m²); algecos ajoutés, dénaturant l'architecture et les perspectives

A titre indicatif L'AFNOR (NF X 35-102) recommande des surfaces de référence selon le type de bureau :

- ~10 m² par salarié dans un bureau individuel.
- ~11 m² par salarié dans un bureau partagé.
- ~15 m² par salarié dans des espaces collectifs bruyants.



Le programme de travaux présenté ci-après s'appuie sur l'ensemble des études préalables menées depuis janvier 2024 à ce jour, couvrant tous les sujets mentionnés précédemment.

Compte tenu des aléas inhérents aux travaux portuaires, les chiffrages présentés sont appelés à être affinés au fur et à mesure de l'avancement des différentes opérations.

Travaux prioritaires : Renouvellement et entretien des équipements et infrastructures du plan d'eau intérieur (cf diapo 27 à 30)

- Pontons : 16 opérations ;
- Travaux quais : 3 opérations;
- Réhabilitation de quais et pontons y compris réseaux : 27 opérations ;
- Réseaux divers : 2 opérations ;
- Plans d'actions Ports Propres : études et mise en œuvre d'actions visant à l'obtention de la certification ISO18725 pour limiter les pollutions chroniques au sein du périmètre portuaire.

Travaux Bâtiments (cf diapo 33 à 35) :

- Création Régie Annexe Place François Spoerry (travaux intérieurs) ;
- Nouvelle capitainerie sur l'Avant-Port.

Travaux soumis à enquête* :

- **Dragage hors travaux infrastructures** (cf diapo 31 et diapo 36) :
 - Dragage avant-port pour retour aux cotes d'origine de 1968 (30 000m³) ;
 - Remplacement des mouillages dans le secteur de PG1 (système d'amarrage uniforme).

- **Avant-Port / Giscle** (cf diapo 31 à 32) :
 - Réhausse et extension digue vers le Sud (adaptation au changements climatiques (CC) et protection améliorée contre les vagues de tempêtes) ;
 - Réhausse et extension terre-plein vers le Nord (adaptation au CC et extension de la capitainerie) ;
 - Extension du quai Sud pour limiter l'ensablement par la plage de PG2 ;
 - Dragage dans le cadre des modifications apportées à la passe d'entrée (<30 000m³) ;
 - Rectification et extension du débouché de la Giscle jusque -6 m environ (réduction de l'ensablement, rectification du flux de sédiments fins amenés par la Giscle hors zone posidonies, protection améliorée contre l'agitation par vent d'Est)

1. Contexte

➤ 2. Programme de travaux

- Généralités
- **Synthèse des travaux**
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Travaux Prioritaires

La première catégorie de travaux identifiée concerne les interventions de faible ampleur à réaliser au sein du plan d'eau intérieur, nécessitant des réparations/réorganisation afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers.

Ces travaux classés comme prioritaires sont répartis en plusieurs sous-catégories, à savoir :

- Pontons ;
- Quais ;
- Réseaux techniques (eau potable, alimentation électrique) ;
- Mise en place de plans d'actions afin d'assurer la réduction des pollutions chroniques au sein du port (dans le cadre de la norme mondiale Ports Propres*).

Cette structuration répond à la nécessité de distinguer les domaines d'intervention, les entreprises spécialisées n'étant pas systématiquement compétentes sur l'ensemble de ces segments.

Par ailleurs, l'exécution des travaux est planifiée par **tranches successives**.

Ce phasage permet :

- d'assurer une gestion opérationnelle maîtrisée ;
- de respecter les contraintes réglementaires imposées ;
- de garantir la continuité de fonctionnement du port.

*cf diapo 83 – cadrage réglementaire

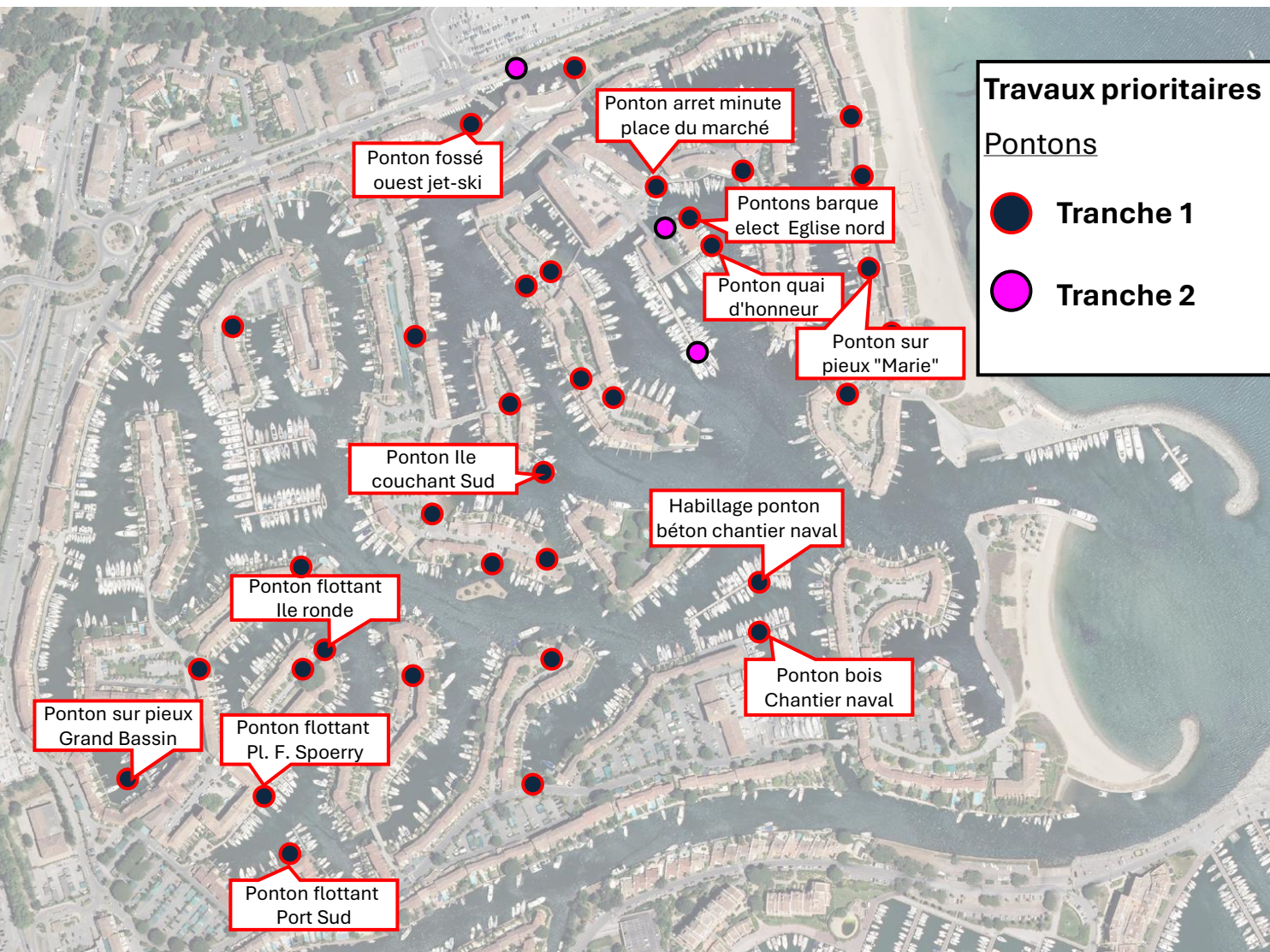


Projets de ponton : panne de l'Eglise



Réseaux non conformes aux règles de sécurité

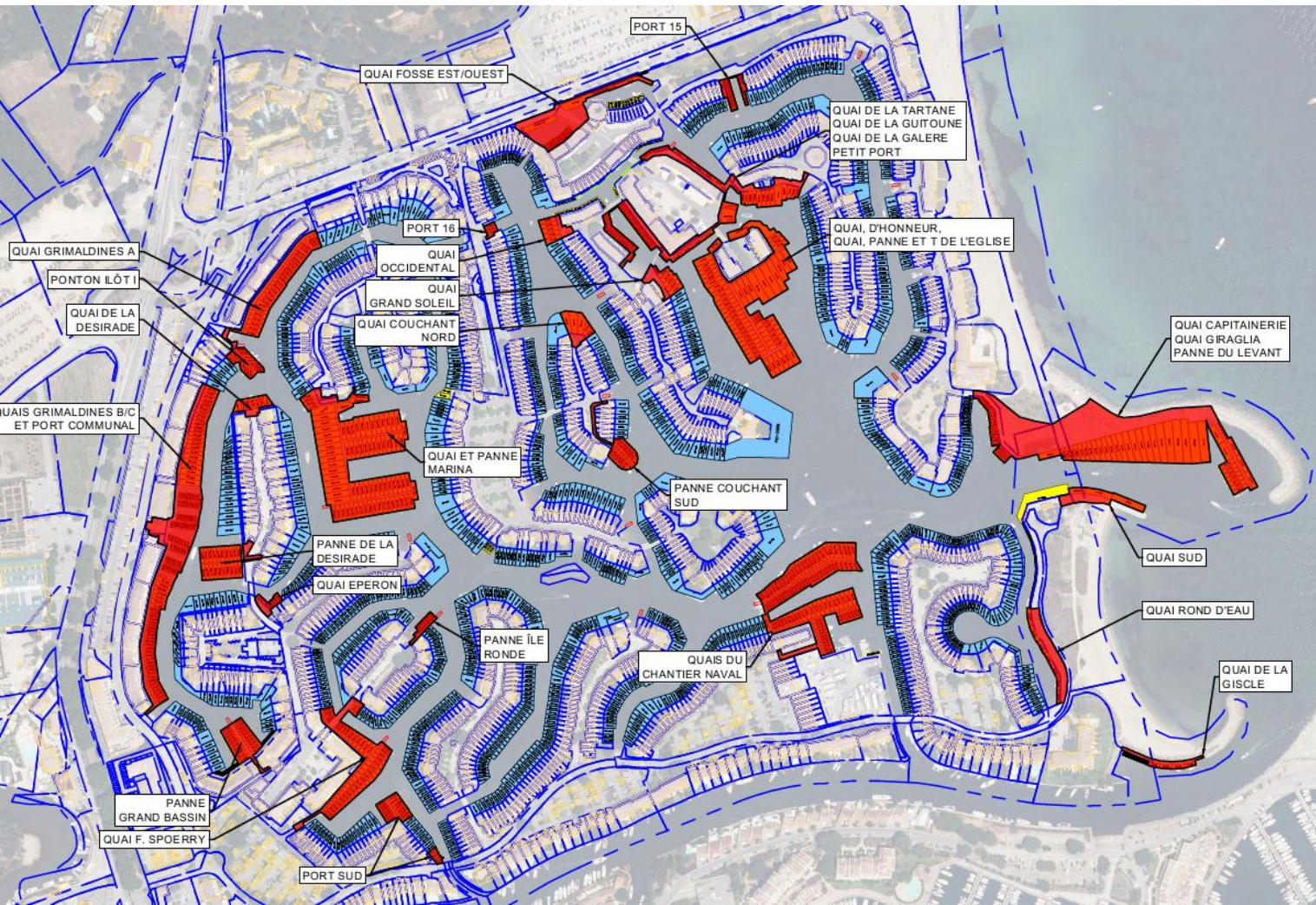
A) Travaux Prioritaires : Pontons et quais (hors réseaux d'eau et électricité)



Présentation des tranches prévues pour ce type de travaux :

- Tranche 1 – 2026/2027
Montant estimé : 2.2 M€ HT avec prestation de maîtrise d'œuvre.
- Tranche 2 – 2027/2028
Montant estimé : 2,7 M€ HT avec prestation de maîtrise d'œuvre.

B) Travaux Prioritaires : Réseaux



Montant estimés pour l'ensemble des travaux de réhabilitation des quais et des réseaux sur la période de 2027 à 2034 :

- 8 M€ HT avec prestations de maîtrise d'œuvre

C) Travaux Prioritaires : Lutte contre les pollutions chroniques



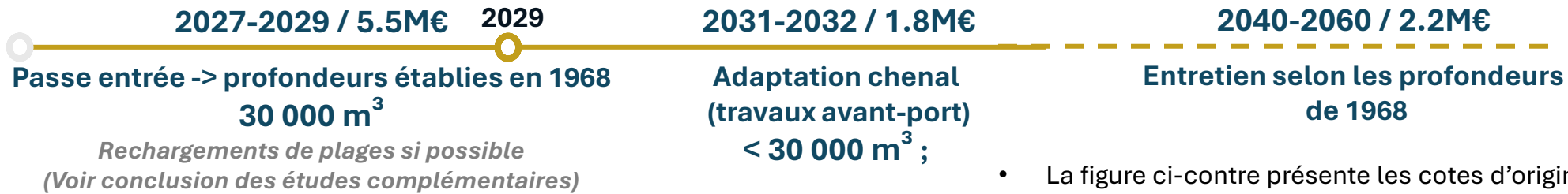
Les ports maritimes, de pêche et de plaisance génèrent des déchets toxiques (piles, batteries, huiles de vidange, solvants acides, matière plastique, résine, pots de peinture usagés, etc.) et des pollutions qui proviennent d'effluents (eaux de carénage, eaux usées, eaux pluviales) se déversant directement dans le port.

Face à ce constat, la commune souhaite s'engager dans la démarche de certification ISO 18725 « Ports Propres »

Montant estimés pour la mise en place des plans d'action « Ports Propres » de 2027 à 2029 :

- 156 000 € HT études incluses.

D) Travaux soumis à enquête : Dragage



Cotes d'origine mise en place à la construction de Port-Grimaud – 5 mètres au milieu du chenal

- La figure ci-contre présente les cotes d'origine de la passe d'entrée, initialement creusée à une profondeur de **5 mètres** au centre du chenal. Avec le manque d'entretien au fil des années, cette profondeur n'est aujourd'hui plus que d'environ **3 mètres** en moyenne. Cette perte de tirant d'eau accroît chaque année l'inaccessibilité du port pour certaine unité et renforce le risque d'obstruction complet de la passe d'entrée.
- Les travaux envisagés permettraient de rétablir la profondeur initiale prévu par l'architecte F. Spoerry et de réduire significativement les risques majeurs liés au manque de tirant d'eau pour la navigation et la sécurité du port.
- Cette intervention correspond à une opération de dragage structurante visant à extraire les sédiments accumulés dans l'avant-port et la passe d'entrée afin de revenir à un état de référence stable. Elle sera réalisée de manière progressive, compte tenu des contraintes d'accès et de l'activité touristique, avec l'objectif, une fois les profondeurs restaurées, de mettre en place un entretien plus régulier et maîtrisé pour limiter le réensablement rapide et prévenir les situations de blocage des accès.

E) Travaux soumis à enquête : Réaménagement de l'Avant-Port

[2026-2029 / 850k€]

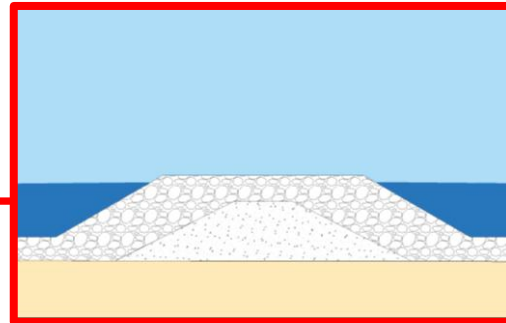
2029

2030-2035 / 29.1M€

Etudes complémentaires

(ensablement, qualité eau, agitation)

Partie abordée à la diapo 13 de la présentation



Coupe schématique de la structure, **à fleur d'eau**, envisagée à l'embouchure de la Giscle permettant une canalisation du flux sédimentaire vers le large.

Scénario retenu à l'issue de la concertation

Scénario retenu

- Réhausse et extension digue vers le Sud (adaptation CC et protection améliorée contre l'agitation) ;
- Réhausse et extension du terre-plein vers le Nord (adaptation au CC et extension de la capitainerie) ;
- Extension du quai Sud pour limiter l'ensablement par la plage de PG2 ;
- Dragage dans le cadre des modifications apportées à la passe d'entrée ;
- Rectification et extension du débouché de la Giscle, réduction de l'ensablement, rectification du flux des sédiments hors zone posidonies, protection améliorée contre les tempêtes d'Est).

Le projet n'étant pas encore rentré en phase d'Avant-Projet, les sujets abordés (ensablement, dimensionnement des ouvrages, rehaussements, extensions, rectification du débouché de la Giscle, etc.) restent préliminaires et ne permettent aucunes conclusions à ce stade. Ces points devront être confirmés par la poursuite des études (cf. diapo 13), afin d'affiner les diagnostics, valider les choix techniques et sécuriser la faisabilité du projet, en coopération avec toutes les autorités compétentes pour ce projet.

F) Travaux Bâtiments

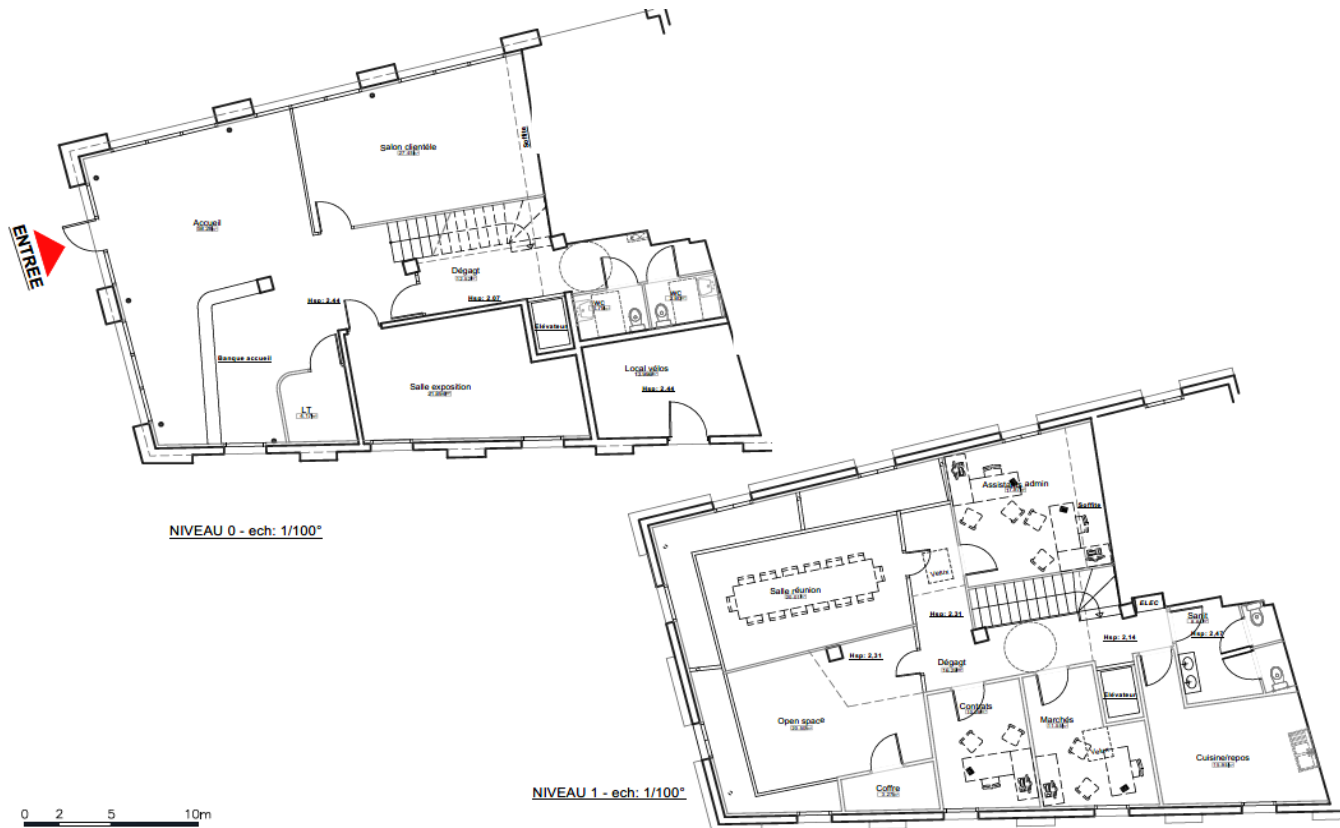
2027-2029 / 407k€

2028

2033-2036 / 3.4M€

**Création Annexe Place F.Spoerry
(travaux de réhabilitation 250m²)**

**Nouvelle capitainerie Avant-Port
Scénario type X.Bohl**



Réhabilitation d'un bâtiment existant situé Place François Spoerry afin de créer une annexe de la Capitainerie (travaux intérieurs).

Ce projet sera soumis à la réglementation du code de l'urbanisme (cf. diapo p.87)



F) Travaux Bâtiments

2027-2029 / 407k€

**Création Annexe Place F. Spoerry
(travaux de réhabilitation 250m²)**

Sur la période 2033-2036, l'extension de la Capitainerie sera engagée en articulation avec les travaux de réaménagement de l'avant-port. L'opération devra être phasée, notamment en raison du rehaussement des quais existants, aujourd'hui trop bas au regard des exigences réglementaires liées au risque de submersion marine.

Ces contraintes impliquent des interventions significatives sur l'environnement immédiat du bâtiment. Le projet prévoit la conservation partielle de la structure actuelle, complétée par une extension à l'arrière intégrant un patio intérieur et des surfaces mises aux normes, adaptées aux besoins actuels de gestion et d'exploitation du port.

2028

2033-2036 / 3.4M€

**Nouvelle capitainerie Avant-Port
Scénario type X.Bohl**



F) Travaux Bâtiments

2027-2029 / 407k€

**Création Annexe Place F. Spoerry
(travaux de réhabilitation 250m²)**

Nouvelle capitainerie : scénario proposé par le cabinet d'architecture Xavier Bohl retenu à l'issue de la concertation préalable. Il pourrait-être amené à évoluer en application de la réglementation du code de l'urbanisme (cf. diapo p.87) et de l'avancement des études complémentaires (cf. diapo p.12).



2028

2033-2036 / 3.4M€

**Nouvelle capitainerie Avant-Port
Scénario type X.Bohl**



G) Modification/renouvellement des mouillages PG1

Le compte rendu de la **Commission Nautique Locale de Grimaud** du 17 février 2000 **indique la mesure de sécurité suivante** : les bouées d'amarrage ne doivent jamais dépasser la longueur du mouillage autorisé afin d'éviter toute gêne pour la sécurité et garantir la sécurité sur l'ensemble des canaux.

Les bouées doivent donc strictement rester dans le périmètre du poste d'amarrage correspondant, ce qui n'est pas appliquée pour l'ensemble des amarrages de PG1.

Conformément aux recommandations de la Commission Nautique Locale, des travaux doivent donc être engagés.

Le remplacement de tous les systèmes d'amarrage avec bouées pour un système unique et plus sécuritaire (chaîne-mère/chaîne-fille) est estimé à 1M€ HT.

Ces travaux seraient réalisés en parallèle de travaux de dragage des canaux du port, prévu sur 15 ans, non compris dans les travaux d'investissements.

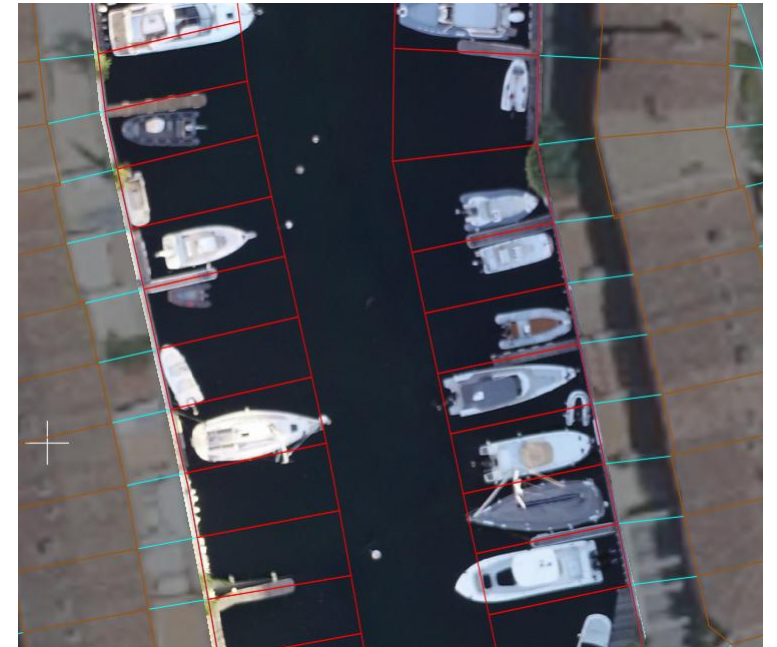


Photo aérienne du novembre 2025 montrant des bouées d'amarrage positionnées dans le canal de navigation.

Chronologie des principaux travaux

2025 Travaux prioritaires

2029/2032

Travaux différés

2060

- **Travaux prioritaires de renouvellement et entretien des équipements et infrastructures - Pontons, quais / réseaux**
 - Tranche 1 : 2026-2027 (Elaboration du dossier de consultation des entreprises pour travaux en cours)
 - Tranche 2 : 2027-2033Y compris Equipements classiques et innovants d'adaptation du port au changement climatique
 - Fibre noire 2028-2030 (Internet)
 - Pilotes pour Service d'eau de rinçage déminéralisée 2028-2029
- **Travaux de Dragage (hors travaux infrastructures)**
 - Dragage de la passe d'entrée / retour aux cotes 1968 (30000m³): Dragage en 2027 et 2028 (et rechargement plages éventuels)
 - Remplacement des mouillages de PG1
Opération sur 15 ans 2028-2042 (total 45 500 m³)
- **Travaux Bâtiments hors Avant-Port**
 - Capitainerie Annexe place François Spoerry 2026-2027

- **Travaux Avant-Port**
 - Réaménagement passe d'entrée et Giscle / Scénario 1bis incluant travaux d'enrochements, dragage chenal (< 30 000 m³) et remblaiement du terre-plein, quais
 - *Réduction du coût annuel de dragage, avec déviation vers le sud du flux sédimentaire de la Giscle Nouvelles infrastructures surélevées / Adaptation aux changements climatiques*
 - *Réduction de l'agitation*
- **Travaux Bâtiments**
 - Nouvelle Capitainerie principale (Avant-Port) / type X.Bohl
 - *Bâtiment reconstruit aux normes / surélevé et étendu*
 - *Locaux aux normes*
- **Réseaux divers**
 - Service d'eau de rinçage déminéralisée étendu
 - *Réduction de la pression sur la ressource en eau*

Délais et montants prévisionnels de fin de travaux

Type	Intitulé Action	Année prévisionnelle de fin des travaux	Investissement (k€ HT)
1-Travaux prioritaires	Pontons / Quais / Réseaux	2034	10 940
2-Travaux infrastructures et dragage soumis à enquête	Avant-port : dragage de retour aux cotes d'origine 1968 (30000m ³)	2029	5 540
	Réaménagement de l'avant-port - Infrastructures hors Giscle	2035	23 991
	Réaménagement de l'avant-port - Travaux Giscle	2036	6 065
	Réaménagement de l'avant-port - Dragage / adaptation chenal	2033	1 972
	Réaménagement de l'avant-port - Mesures compensatoires (favoriser la biodiversité et autres mesures) (hors suivi)	2038	1 500
3-Travaux bâtiments	Capitainerie - Avant-port	2037	3 806
	Capitainerie - Bâtiment Pl. F.Spoerry	2029	460
4-Travaux réseaux divers	FIBRE noire / Eau de rinçage/dessalement / Investigations complémentaires Réseaux	2036	3 873
5-Travaux d'entretien / renouvellement	Remplacement mouillages PG1 dans le cadre du dragage des canaux (chaîne mere, blocs, pendilles)	2043	1 000
TOTAL (k€ HT)			59 147

Régie Port de Plaisance de Port-Grimaud

Financement du projet de Plan Pluriannuel
d'Investissement (PPI)



1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

➤ 3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- **Objectif de l'étude financière**
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

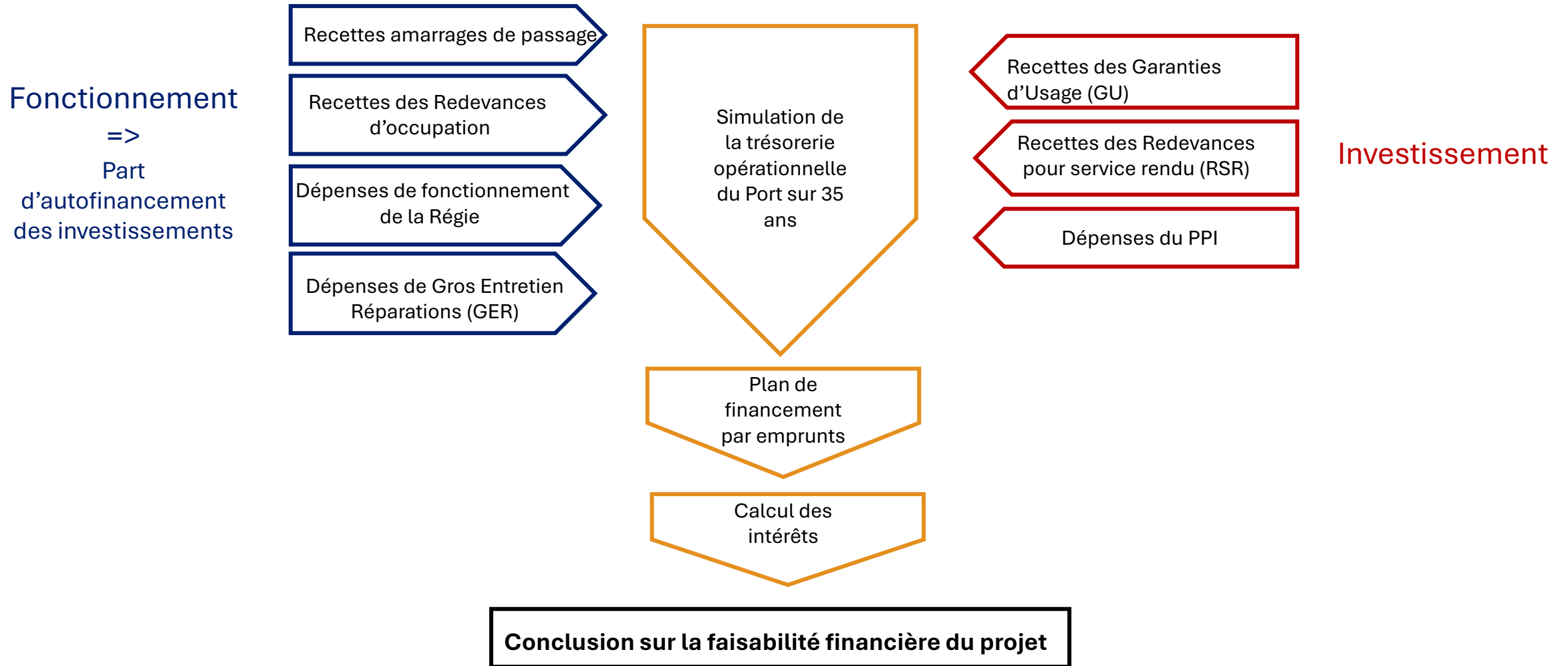
4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

L'objectif de cette étude financière est de démontrer la faisabilité du projet de PPI sur la durée de 35 ans correspondant à celle des garanties d'usage(GU), en répondant notamment aux questions suivantes :

- Justification des redevances applicables aux ex-amodiataires
- Cohérence entre la part de financement apportée par les ex-amodiataires et les services rendus par le PPI

La méthodologie est résumée par le schéma ci-dessous, chaque élément indiqué faisant l'objet d'un développement spécifique dans le document :



1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

➤ 3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- **Données issues des études techniques**
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) et Gros Entretien Réparations (GER)

Les estimations de couts études et travaux réalisées au stade des études préliminaires par Egis, prestataire technique mandaté par la Ville, ont distingué deux natures de travaux :

- ✓ Les travaux d'investissement qui contribuent à l'amélioration de la qualité de service et qui font l'objet du plan pluriannuel d'investissement (PPI) ;
- ✓ Les travaux de gros entretien et réparation (GER) qui sont des dépenses dont la nature et le montant dépassent le cadre annuel habituel de l'entretien courant et destinées à remettre en état normal de fonctionnement les installations du port.

	Montant études et travaux (en k euros constants)	Budget
PPI	59 147	Investissement
GER	49 449	Fonctionnement
TOTAL	108 596	

Contrairement aux investissements, **les dépenses de GER** sont comptabilisées en charges (souvent anticipées avec des provisions afin de lisser leur impact sur une base pluriannuelle). Elles figurent dans le budget de fonctionnement.

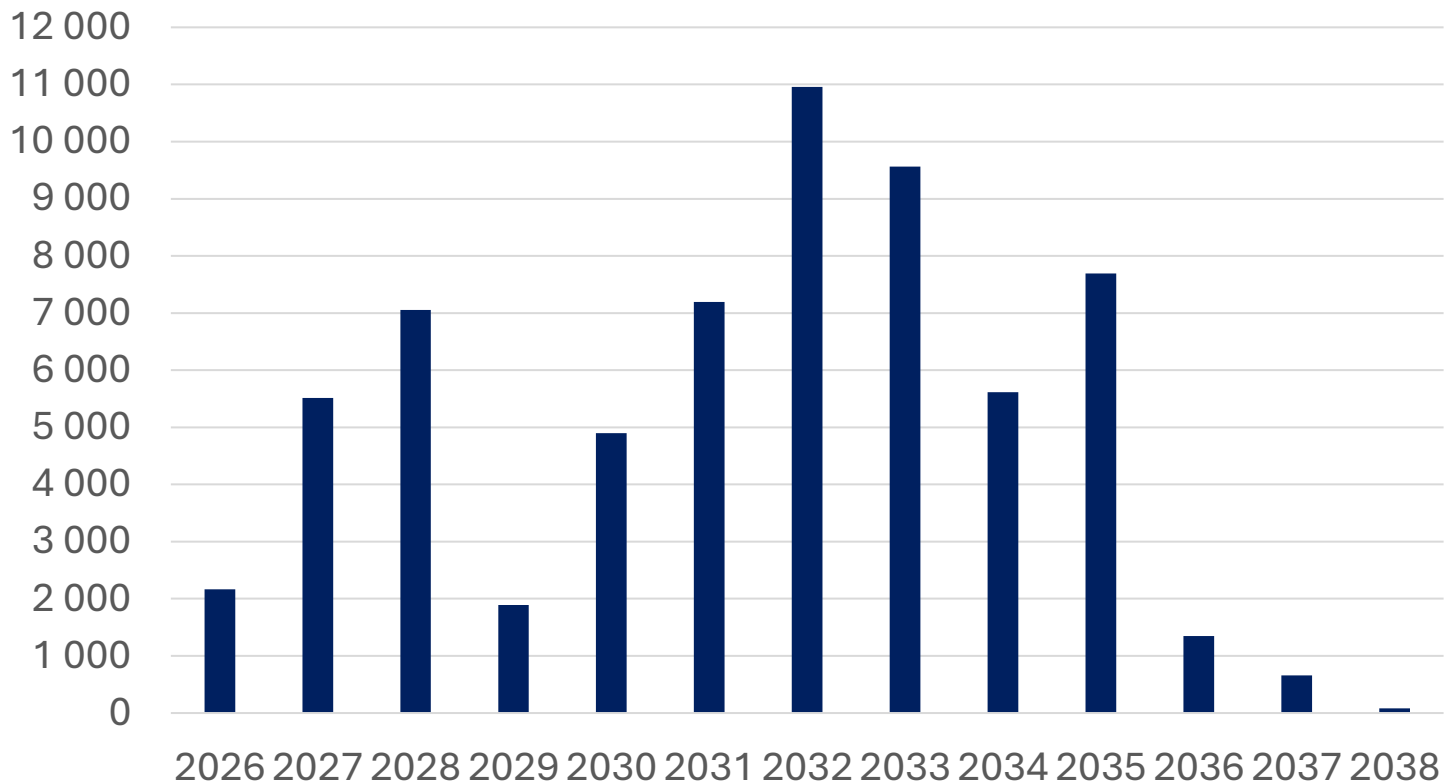
Sur la période de 35 ans, compte tenu du scénario proposé par le prestataire technique, ces dépenses représentent en moyenne **1 311 k euros constants**.

Les dépenses de PPI et de GER reposent sur des principes de financement différents :

- Les dépenses de GER sont financées dans le cadre du Budget de Fonctionnement, avec un mécanisme éventuel de provisions
- Les dépenses de PPI sont financées dans le cadre du Budget d'Investissement alimenté par l'excédent du fonctionnement (autofinancement) et les recettes d'investissement que constituent les Garanties d'usage et les Redevances pour Service Rendu qui sont exclusivement fléchées vers le financement du PPI.

Rythme de dépenses du PPI

Décaissements PPI hors aléas en milliers d'euros courants (avec inflation 1,5 % par an)



Estimations hors aléas

Investissements

59,1 M€ HT hors aléas

Valeur 2025

Dont Etudes 4,8 M€
Travaux 54,3 M€

Ce calendrier de décaissement illustre la répartition pluriannuelle des investissements du PPI entre 2026 et 2038, avec des pics de dépenses concentrés entre 2026 et 2035 pour les phases urgentes, l'avant-port et les bâtiments portuaires.

Hypothèses prises sur le montant total du PPI

- Afin de tenir compte des incertitudes sur le cout final des travaux (travaux maritimes majoritairement), il a été décidé de réaliser l'étude de financement en prenant une marge d'aléas de 10 % sur le PPI présenté à 59,1 M€₂₀₂₅
- Cette hypothèse conduit aux chiffres suivants, en tenant compte dans l'étude financière d'un niveau d'inflation de 1,5 % par an sur l'ensemble de la durée du projet.

PPI proposé	Millions d'euros constants	59,1
PPI + aléas 10 %	Millions d'euros constants	65,1
PPI + aléas 10 % + inflation 1,5%	Millions d'euros courants	71,6

1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

➤ 3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- **Budget et fonctionnement du port**
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Hypothèses de recettes « amarrages de passage »*

L'hypothèse de recettes amarrages publics (particuliers et professionnels, annuels et escales) a été établie à partir des comptes arrêtés en 2023 et 2024 ainsi que de la prévision « d'atterrissage » 2025.*

Année	Recettes amarrages publics (euros)
2023	3 867 519
2024	5 019 806
2025	5 204 079
Moyenne	4 697 135

Source : BP Port

Compte tenu :

- De la nécessité de conserver un niveau de prudence suffisant sur une prévision à horizon 35 ans ;
- Des pertes de recettes prévisibles au moment de la réalisation des travaux d'investissements ou de gros entretien.

Il a été retenu un niveau de prudence de 10 % sur cette moyenne.

On obtient donc en euros constants une prévision moyenne annuelle de 4 227 k€ (chiffre arrondi à 4 200 k€) extrapolée sur 35 ans.

Budget de fonctionnement du port

Le PPI prévoit le réaménagement de la passe d'entrée afin d'accueillir les grosses unités. L'hypothèse est faite également d'une baisse de recettes due à une suppression d'amarrages publics dans le secteur du Quai d'honneur conformément à la demande de usagers tel qu'il résulte des discussions issues de la concertation. Il en résulte d'un côté une augmentation des recettes et de l'autre une baisse en fonction du calendrier des travaux

Secteur concerné	Année de début d'impact	Impact recettes (en k€ TTC 2025) avant coefficient prudence	Impact recettes (en k€ HT 2025) avant coefficient prudence	Impact recettes (en k€ TTC 2025) après coefficient de prudence de 90%
Passe d'entrée	2035	+ 950	+ 792	+ 713
Panne de l'église	2029	- 12	- 10	- 9



Ces hypothèses ont été construites par le bureau d'étude spécialisé See'Up en tenant compte des surfaces disponibles et par comparaison avec les autres recettes d'amarrage.

Logiquement, le même coefficient de prudence que pour les autres recettes de 90 % a été appliqué.

On obtient donc en euros constants une prévision en moyenne sur 35 ans de 501 k€ (recettes complémentaires)

(713 k€ sur 25 ans et -9 k€ sur 31 ans moyennés sur 35 ans)

Hypothèses de recettes « amarrage sous garantie d'usage »

- Depuis la mise en place de la Régie Portuaire, une redevance d'occupation annuelle a été perçue auprès des ex-amodiataires afin de contribuer aux dépenses de fonctionnement et d'entretien – maintenance.
- Le tarif appliqué est de 20 € TTC / m² / an ou encore 16,67 € HT / m² /an.
- Il a été retenu comme hypothèse que ce tarif varierait selon le rythme de l'inflation générale qui a été pris à + 1,5 % par an sur la durée de l'étude.
- A la suite de relevés effectués par un géomètre pour déterminer les surfaces des amarrages concernés, une surface totale de 97 371 m² a été mesurée.
- Par prudence pour tenir compte de la période de 35 ans, il a été considéré une occupation de 1375 postes contre 1449 historiquement (soit environ 95%).

La recette annuelle correspondant à ces redevances d'occupation est donc estimée à hauteur de 1 540 k€ HT en valeur 2025.

$$16,67 \times 97\,371 \times 1375 / 1449 = 1\,540\,279 \text{ euros}$$

Hypothèses de dépenses de fonctionnement de la régie

- Les dépenses de fonctionnement récurrentes de la Régie ont été estimées à partir des données financières récentes constatées, comme pour les recettes d'amarrage.
- Compte tenu de la croissance de ces dépenses justifiée notamment par le lancement de travaux importants et du plan de charge croissant en matière de gestion pour les années à venir (gestion des redevances par exemple), il a été retenu des hypothèses prudentes différenciées selon les postes budgétaires:
 - Charges à caractère général : moyenne des années 2024 et 2025 (montant à peu près stable depuis 3 ans) ;
 - Charges de personnel : réalisé 2025, dans la mesure où les charges de personnel ne sont pas appelées à diminuer.
- Par ailleurs, il a été effectué un retraitement du poste « dragages » . En effet les travaux prévus dans le PPI et leur maintenance dans le temps assurée au titre du GER auront pour conséquence de diminuer les phénomènes d'ensablement dans le Port et donc de réduire significativement les couts récurrents de dragages annuels qui sont nécessaires dans la situation actuelle. Par prudence, cette baisse des dépenses dans le budget de fonctionnement (hors GER) a été considérée non pas dans son intégralité mais à hauteur de 67 % des dépenses de dragage actuellement constatées.

La page suivante résume les calculs issus de ces hypothèses.

On obtient donc le calcul ci-dessous :

En euros	2024	2025	Valeur retenue	Charges annuelles récurrentes de l'étude
Charges à caractère général (1)	2 076 512	1 976 229	Moyenne	2 026 721
<i>Dont poste dragages</i>	635 085	643 532	<i>Moyenne</i>	639 309
Charges de Personnel (2)	1 794 198	2 064 212	Valeur 2025	2 064 212
TOTAL (1) + (2)	3 870 710	4 040 441	TOTAL	4 090 583
retraitement			67 % du dragage (compte tenu du plan PPI et GER)	- 428 337
TOTAL retraité				3 662 246

Les dépenses annuelles moyennes sont donc estimées à hauteur de 3 662 k€ en valeur 2025.

Eléments exceptionnels (recettes ou dépenses exceptionnelles)

Les éléments exceptionnels, non comptabilisés dans les postes précédents, sont essentiellement constitués des dépenses et recettes issues de sinistres ou de procédures contentieuses ou précontentieuses, ou bien de provisions destinées à les couvrir ou encore des reprises de ces provisions.

Afin de pouvoir établir des prévisions sur ces postes, il a été tenu compte :

- d'éléments actuellement connus comme les procédures judiciaires engagées actuellement, pour lesquelles une approche statistique a été faite ;
- d'éléments inconnus, pour lesquels une provision théorique lissée sur la durée de la période d'étude a été prise en compte.

Les hypothèses correspondantes sont les suivantes :

	Montant	Temporalité
Provisions pour Recours	11,3 M€	2023 – 2026
Prévisions de reprises et produits exceptionnels	12,5 M€	2032
Prévisions de provisions pour éléments non connus	2,2 M€	lissé

NB : - les provisions à hauteur de 11,3 M€ correspondent aux provisions déjà passées dans les comptes plus les prévisions de provisions pour les années prochaines : elles tiennent compte des contentieux existants engagés à l'encontre de la Ville

- la prévision de 12,3 M€ correspond à la reprise de cette provision moins les montants de décisions de justice / arbitrage défavorables (actions subies) plus les montants de décisions de justice / arbitrage favorables (actions engagées). Il s'agit évidemment d'une estimation.

En tant que Service Public à Caractère Industriel et Commercial, la Régie Portuaire est soumise à l'Impôt sur les Sociétés. L'étude financière a intégré cet élément.

Un élément important dans le calcul de l'impôt est constitué des dotations aux amortissements consécutifs aux investissements du PPI et qui ont fait l'objet d'une simulation en tenant compte de la nature des travaux de dépenses réalisées et des durées d'amortissement correspondantes.

Par ailleurs, les intérêts financiers des emprunts sont déductibles fiscalement.

La simulation est donc faite en tenant compte de tous ces éléments selon les différents scénarios et le résultat présenté correspond au scénario central présenté ultérieurement.

Selon la simulation, l'impact budgétaire global des éléments exceptionnels et de l'impôt est équivalent à une charge annuelle moyenne de 81 k€ en valeur 2025.

Synthèse : Budget de fonctionnement moyen annuel sur 35 ans

Recettes

En milliers d'euros constants HT	Recettes de fonctionnement courant En moyenne sur 35 ans
Amarrages publics (annuels et escales)	4 202
Redevance d'occupation quais privés	1 540
Recettes nettes générées par travaux passe d'entrée et panne de l'église	501
TOTAL	6 241

Dépenses

En milliers d'euros constants HT	Dépenses de fonctionnement courant et GER
Charges de fonctionnement	3 662
Gros entretien renouvellement	1 311
Impôt + exceptionnel	81
TOTAL	5 054

Excédent = la différence entre les recettes et les dépenses permettant un autofinancement des investissements et du cout du financement du PPI à hauteur de **1 187 k€ / an**

Conclusion sur l'autofinancement des investissements

Fonctionnement
=>
Part
d'autofinancement
des investissements

Recettes amarrages de passage

Recettes des Redevances
d'occupation

Dépenses de fonctionnement
de la Régie

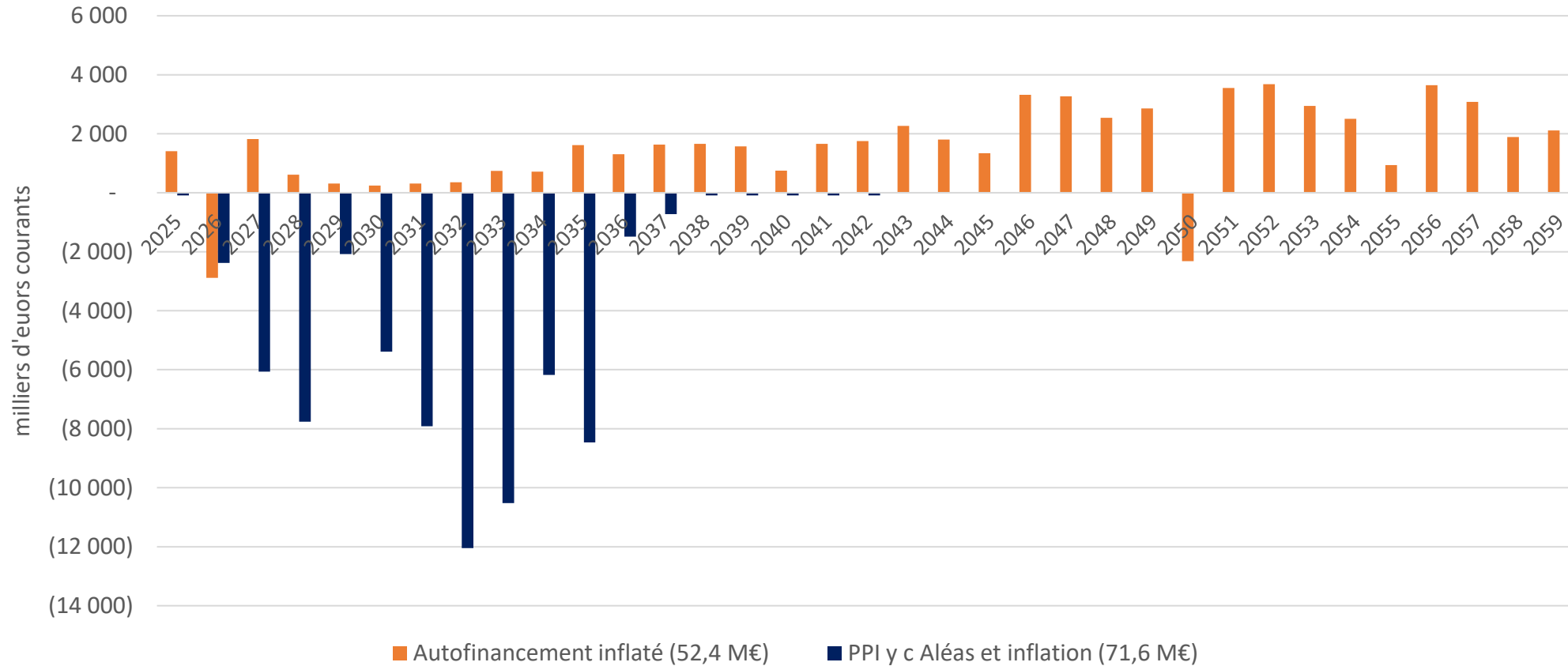
Dépenses de Gros Entretien
Réparations

Avec une hypothèse d'inflation de 1,5 % par an sur la durée de l'étude, **l'autofinancement égal à 1,187 M€ par an** en moyenne (en euros constants) **contribue aux investissements à hauteur de 52,4 M€** sur la durée de 35 ans

Budget de fonctionnement du port

Comparaison entre les flux d'autofinancement et celui du PPI

L'excédent d'exploitation est insuffisant pour financer le PPI



Ce graphique représente pour chaque année : les flux positifs correspondant à l'autofinancement (recettes de fonctionnement – dépenses de fonctionnement – impôt et éléments exceptionnels / les flux négatifs correspondant aux dépenses du PPI. Le décalage temporel est visible. Les éléments négatifs pour l'autofinancement correspondent à des années où les dépenses de GER sont importantes

1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

➤ 3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- **Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu**
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Financement des investissements par les ex-amodiataires : Garanties d'Usage (GU) et Redevance pour Service Rendu (RSR)

Hypothèses financières relatives aux GU

La commune de Grimaud a pris la décision de fixer le tarif des Garanties d'usage (GU) à 425 € TTC / m² en contrepartie d'un droit d'amarrage pour une durée de 35 ans.

Le versement des garanties d'usage pourra être étalé sur les 6 premières années à compter de leur souscription.

Calcul du coût moyen d'une garantie d'usage :

Rappel : la surface du plan d'eau concernée – après relevés fait par un géomètre – est égale à 97 371 m².

Rappel : 1449 amarrages sous garantie d'usage

Par conséquent :

La moyenne du prix réel de vente des GU s'élève donc à : $97\,371 / 1449 = 67,2 \text{ m}^2$ et $67,2 \times 425 / 1,2 \text{ (TVA)} = 23\,800 \text{ € HT}$

Introduction de la redevance pour service rendu (RSR)

La garantir d'usage étant facultative, les usagers éligibles à la GU qui viendraient à la refuser se verront proposer un contrat annuel moyennant le paiement d'une redevance pour service rendu.

Cette redevance correspond également à un mode de financement des investissements (PPI) dans la mesure où il est démontré, comme pour les GU, que les montants sont en rapport avec l'amélioration de l'usage que pourront en retirer les souscripteurs (cf. diapo 74).

Cette redevance, calculée en proportion de la surface octroyée est fixée à la somme de 18,10 € TTC / m² et est indexée en fonction de l'inflation.

Son calcul prendra en compte l'augmentation des frais financiers générés par l'utilisation d'outils de préfinancement destinés à couvrir la charge annuelle du PPI. En effet, contrairement au dispositif des GU, la RSR ne permet de mobiliser les ressources budgétaires suffisantes au financement de l'effort d'investissement porté sur la période de 2026 à 2036 (cf diapo 70).

De plus, quel que soit le nombre de souscripteurs respectifs des GU ou de cette redevance, l'équilibre économique de la Régie Portuaire doit être atteint (cf. diapo 70 et 71).

Présentation des hypothèses du scénario central

Le scénario d'étude dit « central » correspond au cas considéré comme le plus proche de la situation probable.

On considère que, sur la base de 1449 emplacements recensés (y compris sur quai accessible au public) :

- *1000 contrats garanties d'usage seront souscrits, soit 69 % ;*
- *375 contrats avec redevances annuelles pour service rendu seront souscrits, soit 26 % ;*
- *72 occupations au tarif plein (5%).*

Il a été considéré que, dans la durée, le taux de souscription total serait seulement de 95%

Synthèse des hypothèses de recettes d'investissement perçues auprès des ex-amodiataires

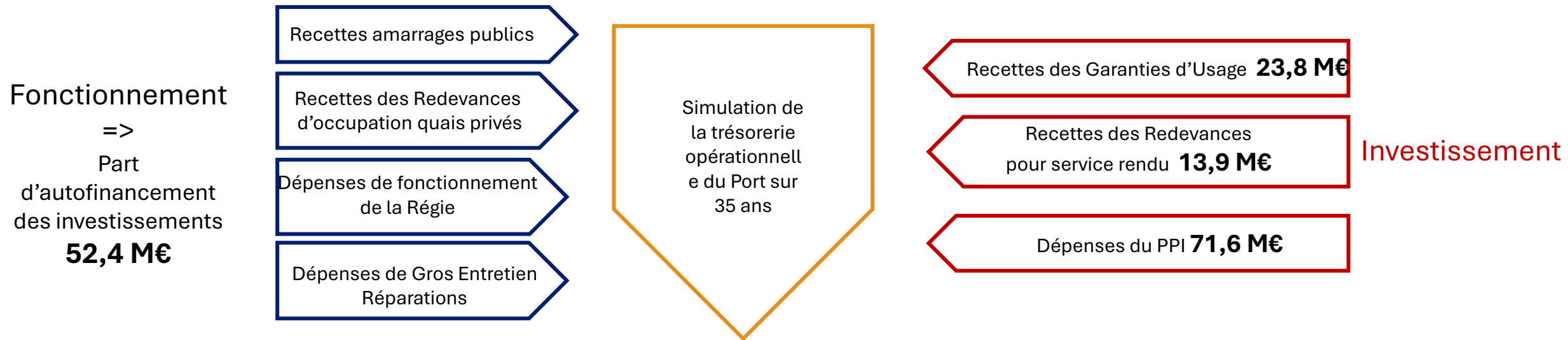
Financement des investissements

Tarifs équivalents TTC / m ²	Garantie d'usage Tarif / m ²	Redevance pour Service Rendu Tarif / m ² / an	Prix moyen HT (surface de 67,2 m ²)	Nombre de souscripteurs (scénario central)	Total sur 35 ans HT avec inflation de 1,5 % + hypothèse prudente pour les perceptions de RSR
Souscripteurs des Garanties d'usage (GU)	425 € TTC Soit 354,17 €HT Payée sur 6 ans	-	23 800 € HT pour 35 ans	1000	23 800 k€
Redevance pour service rendu (RSR) annuelle (quais privés)	-	18,10 € TTC Soit 15,08 €HT	1 013,58 € HT Par an hors inflation	375	13 900 k€

L'hypothèse prudente pour les « RSR » est que, en moyenne sur 35 ans, 80 % des recettes seront perçues

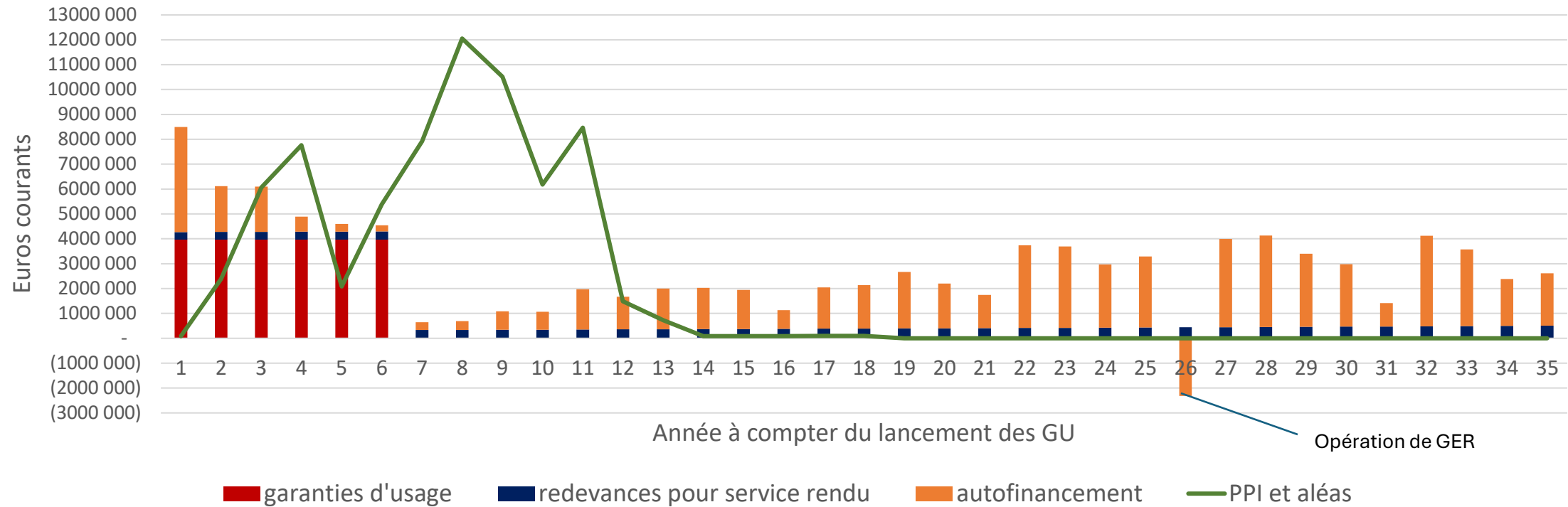
Simulation de la trésorerie opérationnelle du port sur 35 ans

La trésorerie opérationnelle se définit comme celle résultant des dépenses et recettes de fonctionnement (c'est-à-dire l'autofinancement) et des dépenses et recettes d'investissement. La courbe de la page suivante compare dans le temps les flux de financement disponibles pour l'investissement (Ressources = GU + RSR + Autofinancement soit 90,1 M€) avec les besoins de financement du PPI (71,6 M€).



Financement des investissements par les ex-amodiataires : Garanties d'Usage (GU) et Redevance pour Service Rendu (RSR)

Financement des investissements : besoins et ressources



Si, de manière globale, la somme des ressources couvre les besoins, il y a un décalage temporel nécessitant le recours à l'emprunt.

On voit que le flux des garanties d'usage permet d'anticiper les dépenses d'investissement. En revanche, plus le nombre de souscripteurs de RSR au détriment des GU augmente, plus le décalage des ressources dans le temps est important, nécessitant d'augmenter le recours à l'emprunt.

1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

➤ 3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- **Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI**

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Etude relative à l'emprunt

Conclusion sur le financement du PPI

Hypothèses concernant le recours à l'emprunt

Les hypothèses qui ont été retenues dans la cadre de cette étude financière ne résultent pas de discussions avec des éventuels partenaires bancaires, cette démarche aurait été prématurée à ce stade. Par conséquent, il est possible que les conditions futures issues du processus restant à lancer diffèrent des hypothèses ci-dessous. Nous considérons que les hypothèses de cette étude sont, dans la mesure où l'environnement macro-économique ne serait pas bouleversé, équivalentes et suffisantes au stade actuel de la réflexion.

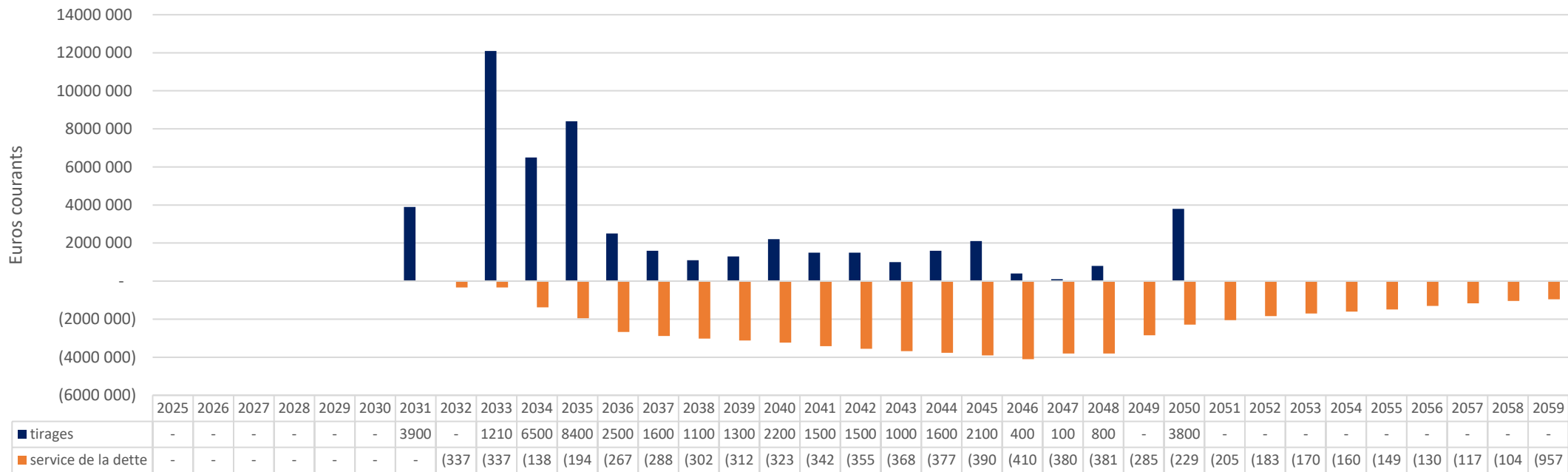
Plan de
financement
par emprunts

Type d'emprunt	Crédit revolving
Modalité de remboursement	Annuités constantes
Durée	15 ans et au plus tard année 35
Taux	4 %
Frais	Inclus (taux « all-in »)

Simulation des tirages et remboursements de l'emprunt

Calcul des intérêts

Tranches d'emprunt : tirages et service de la dette



Le service de la dette comprend l'ensemble des annuités à rembourser, c'est-à-dire le capital et les intérêts.

Les tirages sont calculés afin de faire face aux besoins de la trésorerie opérationnelle (cf diapo 59) et au service de la dette – cette modalité est possible dans le cas d'un crédit revolving.

Dans ce scénario, la totalité des tirages s'élève à 52,4 M€ et les intérêts à 14,9 M€.

Etude relative à l'emprunt

Conclusion sur le financement du PPI

Commentaires sur les résultats

Commentaires sur les résultats de la simulation de l'emprunt :

- Le montant de la totalité des tirages (52,4 M€) peut être comparé en ordre de grandeur à la différence entre le montant du PPI à financer (71,6 M€) et le préfinancement par les garanties d'usage (23,8 M€) ce qui donne 47,8 M€, la différence s'expliquant par l'autofinancement des premières années et par l'écart entre la durée des tranches d'emprunt (15 ans) et la durée totale de 30 ans permettant les remboursements ;
- Dans ce scénario, le montant maximal de l'endettement du port est de 28,3 M€ : le montant de 52,4 M€ n'est pas emprunté en une seule fois. Le montant de 28,3 M€ tient compte des remboursements déjà effectués. Ce montant apparaît acceptable au vu des recettes récurrentes ;
- Si on effectuait un seul emprunt de 52,4 M€ à 4% sur 15 ans remboursable en annuités constantes, la totalité des intérêts versés serait de 18,3 M€. Le montant calculé dans l'étude (14,9 M€) résulte de l'optimisation dans le temps des tirages et des remboursements.

Scénario central

On en déduit le bilan suivant entre les recettes et les dépenses d'investissements en tenant compte des coûts induits par l'emprunt.

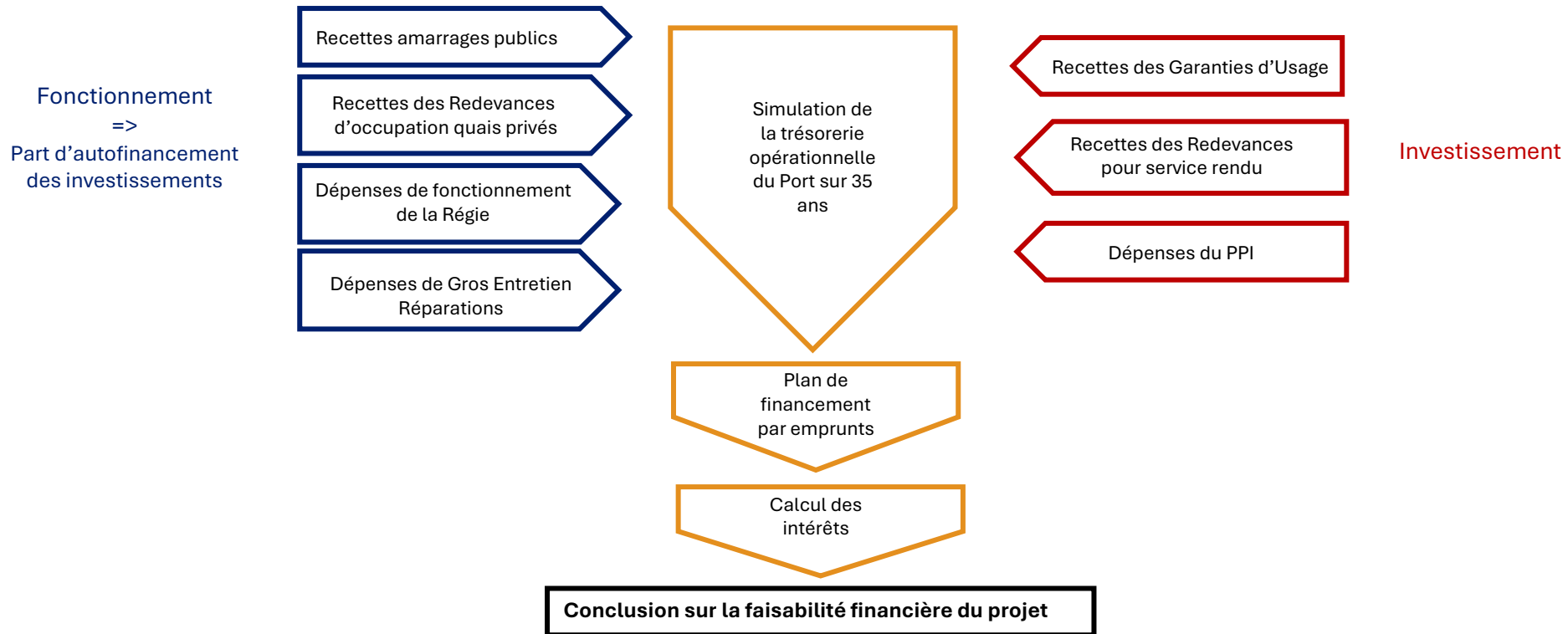
Il apparaît un excédent de 3,6 M€ sur l'ensemble de 35 ans, ce qui constitue une prudence de 1 % des recettes totales sur la durée.

En milliers d'euros courants HT (arrondis) <i>(inflation 1,5% par an)</i>	Recettes	
Autofinancement	52 400	58,2 %
Garanties d'usage	23 800	26,4 %
Redevances pour service rendu	13 900	15,4 %
TOTAL	90 100	

En milliers d'euros courants HT (arrondis) <i>(inflation 1,5% par an)</i>	Dépenses	
PPI + aléas	71 600	82,7 %
Coût du financement	14 900	17,3 %
TOTAL	86 500	

Etude relative à l'emprunt

Conclusion sur le financement du PPI



Sur la base des hypothèses raisonnablement prudentes qui ont été retenues, il a été démontré, dans le cas du scénario central, que le financement du PPI de 59,1 M€ en valeur actuelle, en ajoutant 10 % d'aléas et une inflation annuelle de 1,5 %, soit au global 71,6 M€, était assuré via un recours à l'emprunt.

1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

➤ 3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI
- **Focus sur les recettes perçues auprès des ex-amodiataires**

4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Focus sur les recettes perçues auprès des ex-amodiataires

L'objectif de cette partie est de répondre aux questions suivantes:

1. Le financement du PPI est-il assuré dans tous les cas en fonction du nombre respectif de souscripteurs de Garantie d'usage et de Redevance annuelle pour service rendu (RSR) ?
2. Comment est justifié le montant de la RSR comparativement à celui des GU ?
3. Quelles sont les contributions globales demandées aux ex-amodiataires dans l'un et l'autre cas ?
4. Le montant d'investissement financé par les ex-amodiataires est-il proportionné au bénéfice qu'ils en retireront ?

Les réponses aux 2 premières questions ont conduit à l'étude de scénarios différenciés sur les nombres de souscripteurs selon l'une ou l'autre formule.

Présentation des scénarios étudiés

Deux scénarios « extrêmes » A et B ont été étudiés en plus du scénario central :

		Scénario A « uniquement garanties d'usage »	Scénario B « uniquement redevances annuelles »	Scénario C « central »
Nombre de souscripteurs	GU	1 375	0	1000
	Redevance pour service rendu	0	1 375	375
Objectifs du scénario		Confirmer la faisabilité financière du PPI sur 35 ans	Déterminer le montant équivalent de la redevance pour service rendu par rapport au cout de la GU	Déterminer le scénario budgétaire le plus probable

Dans l'ensemble des scénarios, il a été considéré par prudence que seulement 95 % des emplacements historiques étaient souscrits soit 1375

Question 1 - Etude de faisabilité du financement du projet de PPI : cas limites

Le scénario testé ci-dessous est celui où **il n'y a que garanties d'usage**, avec la même hypothèse de PPI + aléas de 10 %

En k euros HT courants cumulés sur 35 ans <i>(inflation 1,5% par an)</i>		Scénario A	Scénario central	Ecart
Recettes d'investissement	Garanties d'usage	32 700	23 800	+ 8 900
	Redevances service rendu	-	13 900	- 13 900
Charges	Frais financiers	- 11 200	- 14 900	+ 3 700
	Autres impacts dont impôt			+ 300
TOTAL				- 1 000

Montants arrondis à 0,1 M€ près

Ce scénario améliore la marge d'aléas possibles sur le PPI.
La faisabilité financière du projet de PPI est confirmée.

L'écart reste à l'intérieur de la « marge de sécurité » de 3,6 M€ du scénario central.

Le scénario testé ci-dessous est celui où il n'y a que des redevances pour service rendu, avec la même hypothèse de PPI + aléas de 10 % .

En k euros HT courants cumulés sur 35 ans (inflation 1,5% par an)		Scénario B	Scénario central	Ecart
Recettes d'investissement	Garanties d'usage	-	23 800	- 23 800
	Redevances service rendu	50 800	13 900	+ 36 900
Charges	Frais financiers	- 29 200	- 14 900	- 14 300
	Autres impacts dont impôt			+ 300
TOTAL				- 900

Montants arrondis à 0,1 M€ près

Ce scénario améliore la marge d'aléas possibles sur le PPI
La faisabilité financière du projet de PPI est confirmée.

L'écart reste à l'intérieur de la « marge de sécurité » de 3,6 M€ du scénario central.

Question 2 - Justification de la redevance pour service rendu par comparaison des scénarios A et B

Ces scénarios reposent sur la même hypothèse de PPI + aléas de 10 %.

Rappel : la RSR est fixée à 18,10 € TTC / m² / an valeur 2025.

En k euros HT courants cumulés sur 35 ans (inflation 1,5% par an)		Scénario A 1 375 GU	Scénario B 1 375 RSR	Ecart
Recettes d'investissement	Garanties d'usage	32 700		- 32 700
	RSR		50 800	+ 50 800
TOTAL Recettes	Impact direct			+ 18 100
	Cout du financement	- 11 200	- 29 200	- 18 000
Impact				+ 100

Montants arrondis à 0,1 M€ près

Les 2 scénarios sont équivalents en termes d'équilibre financier.

Le montant de 18,10 € TTC / m² / an couvre les frais financiers induits.

Il est donc équivalent à la contribution par les garanties d'usage.

Des études détaillées démontrent que ce montant est adapté quelque soit le nombre de souscripteurs de RSR.

Question 3 - Synthèse des hypothèses de tarification sur les quais privés : Tarif en base 2025 TTC/m²

Financement des investissements

Tarifs équivalents TTC / m ²	Garantie d'usage	Redevance pour Service Rendu	Redevance d'occupation (RO)	Total Annuel	Total sur 35 ans TTC /m ² (hors inflation pour les RSR et RO)	Total sur 35 ans TTC avec surface moyenne de 67.2 m ² et inflation
Souscripteurs des Garanties d'usage (GU)	425 € Payée sur 6 ans	-	20 €		1 125 €	89 834 €
Redevance pour service rendu (RSR) annuelle (quais privés)	-	18.10 € Payé chaque année pendant 35 ans (soumis aux aléas et inflation)	20 €	38,10 €	1 333.50 €	105 637 €

Question 4 - Fléchage des contributions quais privés

Selon le calcul effectué par les services de la Régie portuaire pour affecter entre les différentes catégories d'utilisateurs le bénéfice fonctionnel des investissements, la quote-part pour les ex-amodiataires est de 35,4 M€ sur 59,1 avant aléas et inflation.

En tenant compte de ces éléments on obtient les chiffres suivants :

		TOTAL	Part quais privés
PPI proposé	Millions d'euros constants	59,1	35,4
PPI + aléas 10 %	Millions d'euros constants	65,1	38,9
PPI + aléas 10 % + inflation 1,5%	Millions d'euros courants	71,6	42,8

Le montant total de 42,8 M€ est à comparer à la contribution de 37,7 M€ en euros courants issue des GU + RSR dans le scénario central (23,8 M€ de GU et 13,9 M€ pour les RSR).

Il est donc démontré que la contribution demandée aux utilisateurs des quais privés est proportionnée (voire inférieure) au bénéfice qu'ils en retirent.

Conclusion de l'étude financière

Sur la base des hypothèses tarifaires retenues pour la contribution des ex-amodiataires, avec l'hypothèse de continuité des recettes et dépenses courantes du port sur une durée de 35 ans :

1. Le financement du PPI est assuré avec une marge d'aléas de 10 % pour un nombre global de 1375 souscripteurs quel que soit leur répartition entre les garanties d'usage ou les redevances annuelles pour service rendu.
2. Le montant de 18,10 € TTC / an / m² pour la redevance pour service rendu est cohérent avec le tarif de 425 € TTC / m² pour les garanties d'usage puisqu'il tient compte des frais financiers induits.
3. Selon la répartition fonctionnelle étudiée par les services du Port, le montant d'investissement financé par les ex-amodiataires est proportionné au bénéfice qu'ils en retireront.

Régie Port de Plaisance de Port-Grimaud

Cadrage réglementaire



1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de l'étude financière
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

➤ 4. Cadrage réglementaire

5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Travaux Prioritaires – Phase 1

Plan d'eau intérieur - Travaux portuaires prioritaires avec 8 opérations prévues :

- Pontons (réfection/remplacement) : 7 opérations
- Plagettes (mise en sécurité)

Travaux prioritaires – Phase 2

Plan d'eau intérieur - Travaux portuaires prioritaires avec :

- Pontons : 8 opérations (dont panne de l'église)
- Travaux quais : 3 opérations ;
- Réhabilitation de quais et pontons y compris réseaux : opérations sans contact avec le milieu marin;
- Réseaux divers : 2 opérations (fibre noire et solution eau de rinçage)

Rubrique/nomenclature	Avis et autorisation nécessaires	Bilan
Loi sur l'eau au titre du code de l'environnement	Pour les travaux de Phase 1, le projet répond a priori aux rubriques suivantes (à confirmer): 4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	Déclaration Loi sur l'eau.

Travaux de dragage d'entretien dans la passe d'entrée

Le port dispose déjà d'un Arrêté Préfectoral autorisant les dragages d'entretien de la passe d'entrée en date du 24 février 2025 :

- Régime de l'autorisation = Niveau Déclaratif ;
- Le volume autorisé = 4 500 m³/an ;
- Qualité des sédiments autorisée = en dessous du seuil réglementaire de contamination N1 ;
- Filière de gestion des sédiments = Plateforme D de traitement/stockage de Déchets Non Dangereux (DND)/ Rechargement de plage éventuels en cas d'études concluantes;
- Autorisation valable jusqu'en 2035.

Nouveau dossier d'autorisation environnementale dragage augmentation des volumes à draguer entre 2027 et 2028

- Augmenter les volumes à draguer entre 2027 et 2028, 30 000 m³/an, (15000 m³ à draguer x 2) ;
- Pas de changement concernant le traitement (hors site) et la filière de gestion (valorisation en plateforme spécialisé DND, rechargement de plage) ;
- Rédaction d'un porter à connaissance.

Planning prévisionnel :

2027 Dragage Traitement = 15 000 m³ ;

2028 Dragage Traitement = 15 000 m³ ;

2029 Rechargements éventuelles selon conclusions étude R&D : Optimisations possibles des coûts de travaux.

Travaux sur l'avant-port 1/ (y compris dragage pour adaptation du chenal accès)

Rubrique/nomenclature	Avis et autorisation nécessaires	Bilan
Concertations préalables sous l'égide d'un garant de la CNDP	Ces démarches ont déjà été réalisées. Si aucune modification substantielle ne vient modifier le projet, aucune concertation supplémentaire n'est donc nécessaire.	Non nécessaire sauf si modification du projet
Loi sur l'eau au titre du code de l'environnement (annexe R214.1 code environnement)	Le projet répond aux rubriques suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • 4.1.1.0 : Travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant (A). • 4.1.2.0. : Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu (A) • 4.1.3.0. Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin (D) de la nomenclature loi sur l'eau. A ce titre les travaux de l'avant-port sont donc soumis à autorisation Loi sur l'Eau.	Projet soumis à autorisation Loi sur l'eau
Evaluation environnementale au titre du code de l'environnement	Le projet répond aux rubriques suivantes de l'article R. 122-2 : <ul style="list-style-type: none"> • 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales (cas par cas) • 11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière (cas par cas) • 12. Récupération de territoires sur la mer (cas par cas) • 25. Extraction de minéraux par dragage marin ou fluvial (cas par cas) • 39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement 	Projet potentiellement soumis à examen au cas par cas
Dérogation d'atteinte aux espèces protégées	Au regard de la proximité de l'herbier de posidonie, le projet est susceptible d'impacter cet habitat remarquable. En ce sens, le projet nécessite une demande de dérogation CNPN.	Demande de dérogation CNPN.
Commission nautique locale	Le projet ne concerne pas de gros travaux portuaires d'envergure régionale ou nationale, il est en ce sens soumis à avis de la CNL.	Avis de la CNL
Compatibilité avec les documents d'urbanisme	D'après le PLU en vigueur, Port Grimaud est situé en zone UBa et l'avant-port en partie sur du DPM (voir chapitre suivant) et sur les zones 1N et 1Ni1. Une mise en compatibilité du PLU semble donc nécessaire pour prendre en compte les aménagements envisagés	Mise en compatibilité PLU

Travaux sur l'avant-port 2/

Rubrique/nomenclature	Avis et autorisation nécessaires	Bilan
Mise à jour des limites administratives du port	Le projet semble dépasser l'emprise portuaire actuelle. Une demande de mise à jour des limites administratives portuaires assortie d'une demande de transfert de DPM et d'artificialisation de DPM naturel devra être intégrée au dossier réglementaire.	Le projet est soumis à une demande de mise à jour des limites administratives portuaires et d'artificialisation de DPM naturel
Déclaration d'intérêt général (L211-7 CE)	Le projet est concerné par « 5° La défense contre les inondations et contre la mer et 2° L'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau, y compris les accès à ce cours d'eau, à ce canal, à ce lac ou à ce plan d'eau ; »	Le projet est soumis Déclaration d'intérêt Général (DIG)
Enquête publique	À l'issue de la réponse aux avis, il sera nécessaire de présenter les dossiers déposés sous la forme d'un Dossier d'Enquête Publique (DEP), tel que défini dans le Code de l'environnement (article L.123-1).	Le projet est soumis à la réalisation d'un dossier d'enquête publique (DEP)
Déclaration de projet	La déclaration de projet doit intervenir dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, à défaut de quoi l'opération ne pourra être réalisée sans une nouvelle enquête publique.	Le projet est soumis à déclaration de projet
Compatibilité avec l'objectif «Zéro Artificialisation Nette (ZAN) »	L'artificialisation des sols est l'un des effets permanents attendus du projet, puisque les digues artificialiseront une partie du DPM naturel. Le projet est donc concerné par l'objectif ZAN. Au regard de la situation juridique actuelle.	Validation par les services de l'Etat

Travaux Bâtiments

Création Capitainerie Annexe Place F. Spoerry (travaux intérieurs)

Rubrique/nomenclature	Avis et autorisation nécessaires	Bilan
Déclaration préalable	Article R*431-35 code urbanisme	A réaliser
Demande d'Autorisation de Travaux	Il s'agit en effet d'un ERP avec un effectif différent, des contraintes d'accessibilité et de sécurité nouvelles	A confirmer

Nouvelle capitainerie Avant-Port

Rubrique/nomenclature	Avis et autorisation nécessaires	Bilan
Permis de démolir	Article L430-2 code urbanisme	A réaliser
Permis de construire	Article A431.4 code urbanisme b) Sous le numéro Cerfa 13409 lorsque la demande porte sur une construction autre qu'une maison individuelle ou ses annexes	A réaliser
Permis de démolir et permis de construire regroupés sur la même demande		



Capitainerie Avant-Port hors zone labélisée Architecture Contemporaine Remarquable (ARC), mais avis Architectes des Bâtiments de France (ABF) potentiellement requis pour formuler des recommandations sur les travaux, avec appui le cas échéant du Conseiller Architecture

Régie Port de Plaisance de Port-Grimaud

Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour
Service Rendu (RSR)



1. Contexte

2. Programme de travaux

- Généralités
- Synthèse des travaux
 - Travaux Prioritaires - Pontons et quais
 - Travaux Prioritaires - Réseaux
 - Travaux soumis à enquête – Infrastructures et dragage
 - Travaux bâtiments principal et annexe
 - Modification/renouvellement des mouillages PG

3. Financement du projet de Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI)

- Objectif de la présentation
- Données issues des études techniques
- Budget et fonctionnement du port
- Financement des investissements par les ex-amodiataires : garanties d'usage et redevance pour service rendu
- Etude relative à l'emprunt – Conclusion sur le financement du PPI

4. Cadrage réglementaire

➤ 5. Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Selon le **Code des transports** « la disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente » (**article R.5314-31**).

Il autorise toutefois l'autorité compétente à « accorder des **garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de 35 ans, en contrepartie d'une participation au financement** d'ouvrages, de bâtiments ou équipement ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements » (art. R.5314-34).

Il est admis que « **la délivrance d'une garantie d'usage** prise en application de l'article R.5314-34 du Code des transports **doit s'appliquer au renouvellement des titres d'occupation résultant des amodiations précédemment délivrées et arrivées à échéance** ».

La garantie d'usage est souvent présentée comme une « réservation » ou un « **droit de priorité** » ; **elle est donc indissociable du contrat de mise à disposition d'un poste à quai** destiné à un navire de plaisance.

Sur cette base réglementaire, compte tenu des particularités architecturales de Port-Grimaud, les usagers du service pourront en 2026 opter pour les solutions contractuelles les plus adaptées.

Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Premier type de contrat pour autoriser l'occupation d'un poste à quai identifié : **le contrat annuel**

Ce contrat est conclu au maximum pour 12 mois. Il doit donc être renouvelé.

Il justifie le paiement d'une redevance pour occupation ou/et pour service rendu (RSR) selon l'option retenue par l'utilisateur du service.

- Le contrat annuel est **conclu pour une autorisation d'une occupation de place de port identifiée** (occupation de type escale, ou saisonnière) ; il est le contrat proposé en cas d'occupation sur les quais publics ; le mode de fixation de la **redevance** tient compte de deux valeurs : **un droit d'occupation** (qui est équivalent à un loyer) et **une redevance pour service rendu (RSR)** qui tient compte des services mis à disposition ; la redevance moyenne exigée de l'utilisateur est de 120 € TTC par an par m² pour un poste d'amarrage de dimension moyenne;
- Le **contrat annuel conclu pour une autorisation annuelle sur un quai privé par un ex-amodiataire** qui aurait entendu conserver ce type de contrat exclusivement. Le détenteur de ce contrat annuel acquitte **une redevance pour services rendus « investissement » (RSR)** de 18,10 € TTC par an et **une redevance d'occupation** de 20 € TTC par an soit un total de 38,10 € par an TTC par m²; les ex-amodiataires resteront libres de souscrire seulement au **contrat annuel** avec paiement de la redevance annuelle pour service rendu pour financer la mise à niveau des installations, la part investissement et le paiement de la redevance annuelle d'amarrage : occupation, s'ils n'entendent pas prendre l'option de souscrire un contrat de G.U.
- **Le contrat annuel conclu par les titulaires de contrat de garantie d'usage (G.U.)**, qui seront garantis détenir un droit d'amarrage pour une durée de 35 ans ; ils participent au financement des investissements du port en souscrivant au contrat de G.U.. Au titre du contrat annuel, aux termes duquel une place physique identifiée face à leur propriété leur est réservée, ils acquittent une redevance d'occupation de 20 € TTC par an par m².

Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Deuxième type de contrat : **le contrat de garantie d'usage (G.U.)** (article R 53914-31 du code des transports).

Ce contrat de G.U. est *stricto sensu* une « *réservation* », « *un droit de priorité* » à un poste d'amarrage dans le port (avec paiement de la redevance capitalisée pour service rendu « investissement » pour financer la mise à niveau des installations et les constructions nouvelles) et qui ne vaut pas occupation d'une place identifiée.

Les titulaires des contrats de G.U. souscriront **un contrat de mise à disposition d'un poste à quai (le contrat annuel)** qui vaut occupation (avec paiement de la redevance annuelle d'amarrage : occupation, entretien courant).

Au titre du contrat de G.U. **le bénéficiaire acquittera une redevance pour service rendu de 425 € TTT par m² pour 35 ans qu'il pourra acquitter en six fois sur une durée de six ans** (il paie au surplus une redevance pour un contrat d'occupation de 20 € par m² TTC par an au titre du contrat annuel auquel il souscrit pour occuper le poste d'amarrage désigné).

Les deux contrats conclus ensemble, le contrat annuel et le contrat de G.U. garantiront le droit d'occuper le plan d'eau devant le quai privé pendant 35 ans.

Contrats Garantie d'Usage (GU) et de Redevance pour Service Rendu (RSR)

Le conseil portuaire sera saisi du projet de PPI tel qu'il vous a été présenté, des projets de tarifs pour 2026 qui confirmeront ceux qui ont été jugés réguliers par la Cour Administrative d'Appel (CAA) de Marseille, présentant les hypothèses de redevances différenciées selon les situations distinctes des usagers.

Cet avis du conseil portuaire sera préalable à la saisine du conseil municipal qui adoptera le PPI, les tarifs pour 2026, les contrats types pour le contrat de G.U. et le contrat annuel.

Les contrats de G.U. seront à la suite proposés pour un nombre de contrats de G.U. fixés à **1449 postes sur une période qui ne pourra être supérieure à 10 mois** (de mars à décembre 2026). **Au-delà de ce calendrier, il ne sera plus possible de souscrire un contrat de G.U. pour ce programme d'investissement.**

L'avantage du contrat de G.U. confère au preneur une stabilité pour toute la période de 35 ans et la possibilité de présenter un repreneur en cas de cession de la propriété immobilière attenante au quai accueillant l'amarrage.