



MAIRIE DE
GRIMAUD

COMPTE RENDU

RÉUNION DE PRÉSENTATION AUX CONSEILLERS MUNICIPAUX
DU PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT (PPI) DU PORT DE
PLAISANCE

MERCREDI 28 JANVIER 2026

Présents : Alain BENEDETTO, Martine LAURE, Viviane BERTHELOT, Anne KISS, Sophie SANTA-CRUZ, Nicole MALLARD, Michel SCHELLER, Marie-Dominique FLORIN, Janine LENTHY, Natacha DELANNO, Virginie SERRA, Hubert MONNIER, Frédéric MARIE ;

Absents : Frédéric CARANTA, Francis MONNI, François BERTOLOTTO, Den TUNG, Jean-Louis BESSAC, Philippe BARTHELEMY, Jean-Marc ROLAND-ROCCHIA, Sylvie FAUVEL, Gilles ROUX, Claire VETAULT, Christophe ROSSET, Benjamin CARDAILLAC, Romain CAIETTI, Juliette GRIMA.

Intervenants extérieurs : Camille LEQUETTE (Bureau d'Études EGIS), Rémi CUNIN (Cabinet GB2A), Isabelle LESPRIIT (Bureau d'Études ACRI-IN), Nicolas FAUCONNIER (Bureau d'Études CISMA) et Maître Marie-Yvonne BENJAMIN (Cabinet d'avocats GENESIS)

Services municipaux : François-Xavier MENTZER (DGS), Marina MEAZZA (DGAS), Tiphaine GRELET (Directrice administrative du port), Arthur LONGUET (Maître de port adjoint), Cécile PORTA (Directrice pôle Finances et Contrôle de Gestion) et Jean-François ANDRE (Directeur de Cabinet et de la Communication).

La séance est ouverte à 15h00.

Monsieur le Maire : « On va commencer la réunion, parce que c'est une réunion qui va être très longue, c'est une réunion d'information et donc consacrée – comme vous pouvez le voir –, à Port Grimaud et ses différents contrats de garantie d'usage et PPI. Après, je vais laisser la parole à Monsieur MENTZER qui va intervenir, je ne pense pas que l'on fasse un tour de table, on se connaît tous, il n'y a pas de sujet là-dessus. J'espère que cette réunion se passera dans les meilleures conditions, pas de coupure de parole, pas de chose comme ça, de façon à pouvoir avancer. Alors, les questions seront posées à la fin de chaque paragraphe, mais je vais laisser la parole à Monsieur MENTZER qui va se faire un plaisir de faire la réunion. Il y a beaucoup d'absents, mais beaucoup de gens en vacances, enfin, beaucoup d'absents de mon côté, mais qui sont au courant du dossier, il n'y a pas de souci de ce côté-là, il a été présenté à plusieurs reprises. Monsieur MENTZER, c'est à vous ! »

F-X. MENTZER : « Merci, Monsieur le Maire, bonjour à tous.

Donc oui, l'objet de la réunion qui nous regroupe aujourd'hui concerne la présentation du Plan Pluriannuel d'Investissement qui est programmé sur une période de trente-cinq ans, et qui va constituer l'assiette de la mise en place des contrats de garantie d'usage, dont nous parlerons plus en détail dans un instant.

Je vous propose un exposé en quatre étapes.

En première partie, nous allons effectuer une présentation détaillée donc du programme de travaux qui forme ce PPI, ce Plan Pluriannuel d'Investissement. Cette présentation sera assurée par Camille LEQUETTE du Cabinet EGIS, par Isabelle LESPRIIT du Cabinet ACRI-IN et par Nicolas FAUCONNIER de CISMA Environnement, qui sont ici présents.

Ce premier chapitre sera complété par un fléchage des travaux, entre ceux qui seront financés par le biais de la garantie d'usage et ceux qui le seront par le biais de l'autofinancement, de manière à être assuré que les travaux financés par la garantie d'usage seront au bénéfice de ceux qui en seront titulaires.

Cette prestation sera assurée par Arthur LONGUET qui est ingénieur travaux au sein de la régie. Le deuxième chapitre concernera davantage les modalités de financement de ce programme, qui aura été détaillé de manière précise et également, la présentation des conditions d'équilibre budgétaire sur cette longue période de trente-cinq années.

Et cette mission sera assurée par Rémi CUNIN du Cabinet GB2A.

En troisième partie d'intervention, nous effectuerons un rapide rappel du cadrage réglementaire au sein duquel devra s'inscrire l'exécution de cet ambitieux programme d'un petit peu moins de 60 millions d'euros hors taxe – nous le verrons –, et si vous voulez bien, nous terminerons par un rappel de la typologie des contrats d'occupation privative des postes d'amarrage, avec un accent plus prononcé porté sur les contrats de garantie d'usage, dont vous avez compris que c'est le contrat qui est indispensable et nécessaire au financement du programme des travaux. Et ce rappel juridique sera assuré par Maître BENJAMIN, ici présent, du Cabinet GENESIS Avocats.

Sur le plan de la méthode, je vous propose que les questions et les interventions interviennent au terme de chaque chapitre, de manière à laisser à l'intervenant le soin de dérouler le raisonnement et pour éviter de perturber l'exposé. Donc si vous êtes d'accord sur cette idée, je vais, en titre de préambule, engager l'exposé, en faisant un rapide rappel de la démarche de concertation dans laquelle s'est inscrite la collectivité. Démarche qui aboutit et donne lieu aujourd'hui à la présentation du PPI.

Vous le savez – j'irai assez rapidement –, vous avez adopté toutes les délibérations qui ont été prises à cet effet. La première délibération cadre, maîtresse, est celle du 28 septembre 2021, par laquelle le Conseil Municipal a décidé de résilier par anticipation les concessions portuaires qui étaient attribuées aux ASL de PG1, PG2 et la SNPG de PG3, par l'intermédiaire desquelles ils exploitaient pour notre compte le plan d'eau public. Cette délibération cadre a donné lieu à une succession de délibérations suivantes, dont celle du 09 novembre 2021 qui a décidé d'exploiter en régie directe ce service portuaire à compter du 1^{er} janvier 2022. Date à laquelle prenaient termes les concessions, suite à la décision de résiliation.

Un marché d'étude de faisabilité, relative aux travaux de remise en sécurité, de remise aux normes, de modernisation des ouvrages portuaires, a été approuvé par les élus du Conseil le 10 janvier 2024, marché qui a été attribué au groupement d'entreprises ADN Maritime, EGIS, AGORA, le marché architecture JANIN, le Cabinet ACRI-IN et GB2A. Un important programme a été soumis à une procédure de concertation préalable, obligatoire, conformément aux dispositions du Code de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme, que ce soit pour le réaménagement de la digue de la passe d'entrée – dont nous allons parler dans un instant –, comme la rénovation de la Capitainerie et des bâtiments annexes, tout comme la modernisation des infrastructures portuaires.

Pour assurer à cette procédure une clarté la meilleure, notamment dans les débats qui allaient s'y développer, la commune a sollicité la Commission Nationale du Débat Public, CNDP, pour que des garants soient désignés et viennent nous accompagner dans cet effort de dialogue, d'explications et d'échanges, avec Port Grimaud, les usagers, copropriétaires. Il a été fait droit à cette demande par la SNDP, puisque deux garants ont été désignés et ont chargé à veiller au respect du droit de l'information – ce que je disais –, la participation du public à toutes les étapes du processus de concertation.

Cette concertation s'est développée autour de deux grandes phases dominantes. Une première phase de préconcertation non obligatoire. La collectivité a souhaité qu'avant de démarrer la concertation réglementaire, soit engagé un temps d'échange et de discussion avec l'ensemble des usagers concernés. Cette préconcertation a duré à peu près trois mois, elle s'est engagée le 30 mai 2024, et elle a permis au public d'apporter ses contributions sur le site Internet du port et de la collectivité, notamment à l'occasion de réunions de quartier hebdomadaires tenues régulièrement au sein de la copropriété de Port Grimaud. Une deuxième phase de préconcertation réglementaire lancée le 21 août pour une durée de deux mois, a pris terme le 21 octobre 2024, a permis de présenter trois projets de scénarios d'aménagement pour chaque thématique développée à l'appui de nombreux documents, des insertions en 3D, des supports explicatifs, pédagogiques, pour permettre à l'ensemble des usagers de bien comprendre non seulement les enjeux, mais aussi les projets d'aménagement et les différents scénarios d'aménagement qui étaient à l'étude à ce moment-là.

S'agissant de la passe d'entrée, c'est le projet 1 bis qui a été retenu au terme de cette concertation. Là aussi, nous verrons dans un instant l'ensemble des travaux qui concerne ce scénario.

Concernant l'aménagement de la panne de l'église, c'est le scénario trois, ici encadré en rouge, à droite de l'écran, qui a été retenu au terme de la concertation et qui était développé par l'architecte JANIN et le Cabinet EGIS.

Enfin, s'agissant du projet d'aménagement de la Capitainerie avant-port, c'est le projet de l'Atelier Xavier Bohl qui a retenu les intentions les plus nombreuses, ici, toujours encadré en rouge dans la partie gauche –, et dont il vous sera parlé plus longuement dans un instant.

Cette phase de concertation d'une durée de trois mois a été clôturée le 21 octobre 2024. Les garants, conformément à la réglementation, ont remis leur rapport un mois plus tard, soit le 21 novembre, qui a été immédiatement publié d'ailleurs sur le site du port et sur celui de la collectivité. Il en résulte que les droits à l'information et la participation des publics ont été parfaitement respectés. Il avait été relevé entre autres que la disponibilité des élus et des équipes de la commune était particulièrement dynamique et reconnue par les garants. Ces derniers ont noté qu'en dépit d'un manque de sérénité quelquefois dans les débats, la concertation avait contribué à instaurer un dialogue et à faire avancer les sujets qui, il faut le reconnaître, ne sont pas faciles, très techniques pour la plupart, mais avec de vrais efforts explicatifs et de pédagogie développés.

Toujours conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, la commune a répondu aux demandes de précisions qui ont été formulées par les garants, dans le cadre de leur rapport. Ces précisions ont été regroupées dans un document intitulé « concertation, rapport de synthèse des contributions », qui lui aussi d'ailleurs est en libre consultation sur les sites de la collectivité. Ce document rappelait non seulement les enjeux des projets, mais aussi les enseignements-clés qui ont été issus du débat public, ainsi que les demandes de précision et les recommandations formulées par les garants. Il a dressé un bilan des contributions du public en les synthétisant par thème dominant, de même qu'il a repris toutes les orientations qui avaient été exprimées dans le cadre de cette concertation par les publics, et les choix majoritaires qui s'étaient dessinés au profit d'un scénario aux dépens des autres.

Ce document a également apporté des réponses techniques à la problématique de l'ensablement qui justifiait – on le verra –, les travaux importants d'aménagement de la passe d'entrée qui est, dans sa conception actuelle, un piège à sable, et qui impose donc un lourd traitement annuel de désensablement, pose des difficultés de navigation avec des risques avérés. Également, les motivations qui justifiaient l'agrandissement de la Capitainerie, qui n'avaient été pas très bien comprises durant la concertation par un certain nombre d'usagers. C'est tout simplement qu'il s'agit de se conformer aux règles du Code du travail, qui imposent des conditions de travail aujourd'hui auxquelles on ne peut déroger.

L'ensemble de ces documents a donc été présenté bien entendu au Conseil d'exploitation de la Régie du port, en date du 6 janvier 2025, également en Conseil portuaire le 20 janvier de la même année. Et enfin, le Conseil Municipal, toujours le 20 janvier 2025, a décidé de prendre acte du bilan de la concertation et d'approuver les mesures mises en place. C'est dans ce contexte que la commune poursuit aujourd'hui ses études –, ce sera évoqué ultérieurement dans le cadre de l'exposé –, afin d'affiner les scénarios retenus et pour cela, on s'est entouré du Cabinet Cerema. Encore une fois, tout cela vous sera présenté de manière plus détaillée dans un petit instant.

Ce rappel effectué, je vous propose d'engager la première partie de l'exposé avec la présentation de ce PPI. Et je passe la parole à Monsieur LEQUETTE du Cabinet EGIS, qui va se charger de cette présentation. »

C. LEQUETTE : « Bonjour à tous ! Donc effectivement, l'objectif est de rappeler un petit peu dans son ensemble, les travaux qui seront prévus et intégrés au PPI. Pour rappeler, cela a été évoqué peut-être un petit peu là, ce PPI a été construit en s'intéressant aux différentes composantes du port, en lien avec différentes problématiques. L'avant-port qui constitue un piège à sédiments sur lequel il y a des opérations de dragage récurrentes qui sont nécessaires, des infrastructures également un peu vieillissantes – on le rappellera ensuite –, en lien avec le changement climatique, il y a aussi des enjeux d'élévation de ces infrastructures pour limiter les risques de submersion. L'entretien du plan d'eau pour lequel il y a des enjeux de sécurité et modernisation des ouvrages, qui a été regardé intégralement. Et le réaménagement de la Capitainerie avec un sujet – comme l'indiquait Monsieur MENTZER –, de mise aux normes et d'extension en lien avec les besoins actuels de gestion du port.

Cette étude s'est déroulée, comme rappelé ici, sur un an et demi, avec une concertation durant les études qui a permis d'affiner les scénarios étudiés.

Concernant la passe d'entrée au niveau de l'avant-port. Tout le monde connaît la problématique de la Giscle qui apporte ses sédiments en période de crues, autant les matières en suspension pour aller un petit peu partout dans le port et dans le golfe, quant aux sédiments les plus grossiers, ils vont vraiment rester à l'exutoire de la Giscle et venir se déposer dans le chenal d'accès, occasionnant des contraintes d'accès importantes.

En bas à gauche, cette figure illustre la Giscle en crue, avec ce panache turbide qui couvre l'ensemble du port et qui se poursuit dans le golfe. On voit que les Marines de Cogolin sont beaucoup moins impactées par ce phénomène de crue, qui va vraiment venir impacter l'accès à Port Grimaud.

À droite, une carte dont les couleurs reflètent l'évolution des fonds entre 1968 et 2025. C'est une bathymétrie réalisée, une topographie des fonds en 1968 et en 2025, et on regarde la différence des deux. En rouge, vous avez les zones qui se sont vraiment surélevées de manière très importante par rapport aux cotes d'origine, et ce sont donc les zones à draguer en priorité. De manière à retrouver des tirants d'eau d'origine. Ce sont ces types de données qui ont été utilisés et qui ont servi à alimenter vraiment les études, les modèles numériques, de manière à concevoir des solutions adaptées.

Le plan d'eau intérieur. La problématique était de nombreux désordres à identifier, mais essentiellement en lien avec la vétusté. Dans certaines zones, il peut y avoir aussi des choses à réajuster en termes de sécurité, de mise aux normes en termes de circulation, comme on le voit à droite. Il s'agit beaucoup de remplacement de pontons et de reprise de quais. Également des sujets qui ne sont pas illustrés ici, mais de reprise des réseaux secs sur l'ensemble des places publiques du port.

La Capitainerie et annexes. Annexe dans le sens où il y a le bâtiment actuel d'origine, qui est vétuste et trop petit pour les effectifs de la Capitainerie. L'objectif est d'étendre ce bâtiment-là et également, le projet de réaménager les locaux qui se situent Place Françoise Spoerry, de manière à permettre la disposition de 150 mètres carrés utiles plus à l'intérieur du port. Mais il y a vraiment l'objectif de garder un emplacement à l'entrée du port à minima et un plus à l'intérieur, de manière à vraiment retrouver des espaces suffisants et de qualité pour les personnels du port.

Le programme de travaux a été bâti sur ces différentes composantes, donc vous le verrez à différentes reprises, il y a vraiment les rubriques « **travaux prioritaires** » qui concernent la partie renouvellement, entretien des équipements à l'intérieur du plan d'eau : donc les pontons, les quais, réhabilitation de réseaux. Il y a également des actions visant à s'engager dans l'obtention de la certification Ports Propres qui sont intégrées, qui visent à limiter les apports polluants au plan d'eau et aller de plus en plus vers des actions visant à favoriser la préservation de l'environnement et de la biodiversité. Également, des opérations visant à trouver des alternatives à l'utilisation de l'eau potable pour le rinçage des bateaux. Ce sont des choses qui sont aussi intégrées dans la partie réseaux divers, que vous voyez mentionnée dans les différents alinéas. Et sur les travaux bâtiment, création d'une régie annexe Place Françoise Spoerry et une nouvelle Capitaine sur l'avant-port. Ce sont les deux premières catégories.

Dans un autre gros bloc des travaux qui ont été soumis à enquête – on y reviendra après sur la partie cadrage réglementaire –, ce sont des travaux plus lourds qui nécessitent davantage de procédures réglementaires, et sur lesquels il va aussi y avoir davantage d'études à mener pour affiner les aménagements et les scénarios.

Il y a une partie qui concerne le dragage de l'avant-port, de manière à revenir aux cotes d'origine. Actuellement, on est sur une situation où on va draguer, de manière à rétablir les tirants d'eau minimum pour circuler. Avec le risque qu'à la moindre crue, comme cela a pu arriver dernièrement avec toutes les pluies de cet hiver, très rapidement, on repasse en situation de blocage potentiel des accès au port. Il y a vraiment cet objectif de faire un « reset », de revenir au tirant d'eau d'origine puis à un entretien plus régulier.

Il y a également un sujet de remplacement des mouillages dans le secteur PG1 – on y reviendra après –, il y a un slide, une diapositive dédiée à cela.

Sur l'avant-port. Les travaux, le scénario 1 bis qui a été évoqué tout à l'heure, consistent à un réagencement plus global de l'avant-port, de manière à limiter ces apports de sédiments dans le chenal d'accès et en profiter pour améliorer les conditions d'agitation dans l'avant-port, qui actuellement est assez ouvert aux coups de mer de secteur Sud-Est.

On va rentrer un petit peu plus dans le détail des différents travaux prévus. Je vais laisser la parole sur la partie travaux prioritaires à Isabelle LESPRIT du cabinet ACRI-IN. »

I. L'ESPRIT : « Bonjour à tous ! Donc effectivement, les travaux prioritaires vont consister essentiellement à reprendre des pontons, certains quais, des réseaux pour ce qui est de l'eau potable et de l'alimentation électrique, et aussi mettre en place des actions pour rentrer dans les normes Ports Propres. Tous ces travaux seront réalisés, planifiés par tranche successive, ce qui doit permettre d'assurer une gestion opérationnelle, de respecter toutes les contraintes réglementaires imposées, puisqu'en fonction des travaux, celles-ci ne seront pas les mêmes, et garantir la continuité du fonctionnement du port.

Sur ce slide, en noir entouré de rouge, ce sont les travaux prioritaires sur la tranche 1 estimés à 2,2 millions, et qui seraient réalisés courant 2026-2027. Concernant la tranche 2 qui est essentiellement la panne de l'Eglise, ces travaux sont estimés à 2,7 millions, y compris les études et le suivi des travaux. Ces derniers pourraient être réalisés en 2027-2028.

Concernant les réseaux. Les travaux sont estimés à 8 millions €, sont prévus sur 2027-2034 et concernent essentiellement les réseaux secs, l'eau potable et les Télécoms.

Pour ce qui est de la lutte contre la pollution pour avoir la certification Ports Propres, les travaux seraient estimés à hauteur de 156 000 €, études comprises, qui pourraient être réalisés entre 2027 et 2029.

N. FAUCONNIER : « Bonjour à tous ! Donc Nicolas FAUCONNIER, CISMA Environnement, en charge dans le projet sur la partie dragage et gestion des sédiments.

Comme il a été dit en introduction, il y a un problème de dragage bien connu à Port Grimaud dans la zone avant-port et la passe d'entrée, et dans le cadre du programme des travaux, trois opérations sont prévues. Une première opération pour rétablir les hauteurs d'eau comme à l'origine, à la création de la cité lacustre. Une opération qui vise à désensabler une bonne partie de l'avant-port et surtout la passe d'entrée. Cela représente un volume de 30 000 mètres cubes, pour rétablir des fonds à la cote -5,5 mètres cote marine. Là, je parle du chenal de navigation. Bien sûr, quand on s'approche le long des berges devant la plage, on n'est pas à 5 mètres, on revient progressivement à un profil plus naturel. Voilà cette première phase prévue pour 2027-2029.

Pourquoi ce calendrier ? C'est que l'on ne peut pas sortir 30 000 mètres cubes d'un coup, il y a une pression sur le littoral, des activités touristiques balnéaires qui sont fortes. Donc, sortir 30 000 mètres cubes, cela ne se fait pas en un an dans la configuration de Port Grimaud où les zones sont relativement exiguës, difficiles d'accès, pour pouvoir sortir un volume de matériaux aussi important. L'opération est donc phasée en deux phases, deux fois 15 000 mètres cubes entre 2027 et 2029 et qui nécessiteront des autorisations. Et la seconde phase, au-delà de 2030, ce sont les travaux de dragage en lien avec les aménagements, la reconfiguration de la passe d'entrée. On l'a vu aussi en introduction, donc recanaliser comme cela le flux de la Giscle a nécessité des ouvrages, retailler des chenaux de navigation, on a aussi des volumes de provisionnés et des matériaux à ressortir. La dernière phase n'est ni plus ni moins l'entretien de la passe d'entrée entre 2024 et 2060. Il va quand même rester un entretien de cette passe d'entrée, par contre, il sera beaucoup moins lourd que ce que l'on connaît aujourd'hui à Port Grimaud. On est vraiment sur des opérations toujours récurrentes, mais de beaucoup plus faibles ampleurs. Je crois que je n'ai rien oublié, je lis le texte sur le côté. C'est bon. »

C. LEQUETTE : « **Concernant le réaménagement de l'avant-port**, il est présenté en deux phases avec une première phase qui va consister à poursuivre sur des études plus poussées, Arthur va revenir dessus un petit peu après, mais ce sera porté notamment par le Cerema. C'était aussi une demande des usagers d'impliquer ce représentant de l'État qui constitue la référence sur les études maritimes. Des études qui vont viser à affiner le plan masse qui a été retenu à ce stade. Comme vous le voyez, il y avait vraiment cette extension du débouché de la Giscle avec une rectification, on vient couper un petit peu la corne de rhinocéros, on vient prolonger de manière à amener les sédiments dans des fonds plus importants, de manière à éviter qu'ils reviennent dans le chenal d'accès. Le port lui-même, sur ce plan masse, connaît une extension un petit peu vers le Nord, pour permettre l'extension de la Capitainerie et de reculer les places de bateaux actuelles, de manière à mieux se protéger des coups d'Est, ainsi qu'une extension de la digue vers le Sud qui vient aussi protéger des coups de mer que l'on connaît actuellement qui gênent l'exploitation et les accès au port. Les ouvrages de la coupe type schématique que l'on voit au centre, vise à représenter les ouvrages tels qu'ils sont pressentis et envisagés au débouché de la Giscle, qui se veulent des ouvrages très faiblement arasés sur l'eau, avec un jet très limité sinon nul.

Actuellement, le phasage des travaux est prévu sur une période s'étalant entre 2030 et 2035, pour un montant global de l'ordre de 29 millions € hors taxe. Ce sont des travaux conséquents, c'est pour

cela qu'il y a cette partie d'étude préalable prévue de manière à affirmer, confirmer et optimiser encore cette solution avant d'aller plus loin.

Sur la partie bâtiment en deux phases également. Avec dans un premier temps, la réhabilitation du bâtiment qui se situe Place François Spoerry. C'est un bâtiment existant avec des travaux qui ne concernent que l'intérieur et qui représentent une surface de 250 mètres carrés.

Sur la période suivante, 2033-2036, la partie extension de la Capitainerie actuelle, qu'il faudra également phaser avec les travaux de réaménagement de l'avant-port. Dans la mesure où les quais eux-mêmes vont devoir être surélevés du fait de – je ne l'ai pas abordé juste avant –, mais c'est vrai qu'en lien avec le porter à connaissance submersion applicable, les travaux sur cette zone-là impliquent de rehausser les quais qui sont actuellement très bas. De toute façon, on est amené à intervenir de manière conséquente sur le bâtiment actuel, même avant extension. Cette Capitainerie telle que vous la voyez, il y a une partie qui est conservée dans son actuelle implantation et une autre qui vient se rajouter à l'arrière, avec un patio intérieur et des surfaces utiles qui sont conformes à la réglementation.

Tout à l'heure, on a abordé la partie modifications, renouvellement des mouillages sur la partie PG1. Là, il s'agit de venir remplacer les mouillages actuels qui viennent souvent déborder, en tout cas pour certains, dans la zone de navigation, et qui créent un risque pour les usagers. L'objectif est de venir les changer par des systèmes de corps morts chaînes mères pendilles, de manière à éviter ce risque-là. Cela dans l'objectif plus global **de réorganiser et sécuriser le plan d'eau**, et cette partie-là devra être phasée dans le temps et en lien avec les dragages d'entretien qui ne sont pas dans cette partie-là. On est sur des travaux d'investissement qui sont un peu décalés dans le temps, parce qu'ils doivent être phasés avec le reste des actions qui sont à faire.

La chronologie globale des travaux avec deux gros blocs. Les travaux devant être engagés très rapidement, prioritaires, de renouvellement des équipements et infrastructures du plan d'eau, réseau. Les premiers travaux de dragage, de retour au code d'origine pour l'accès au port, au plan d'eau. Le remplacement des mouillages PG1 et les travaux Place François Spoerry.

Sur une deuxième phase, des travaux plus conséquents, ceux au niveau de l'avant-port et la nouvelle Capitainerie. Noter aussi le service d'eau de rinçage déminéralisée étendue, dans le sens où à très court terme, il y a le souhait d'aller vers des pilotes visant à proposer une solution alternative à l'utilisation d'eau potable, en utilisant de l'eau déminéralisée à partir de celle prélevée et restituée dans le port. Des pilotes sont prévus dans un premier temps et si cela satisfait les usagers et globalement efficace, d'étendre ce dispositif dans l'ensemble du plan d'eau.

Ici, un tableau de synthèse structuré de la même manière, avec les travaux prioritaires, les travaux d'infrastructures et dragage soumis à enquête, les travaux bâtiments, les travaux réseaux divers et une catégorie notée travaux d'entretien-renouvellement. Ce n'est pas une catégorie à part du PPI, dans la mesure où il n'y a pas l'entretien-renouvellement, mais la partie remplacement mouillage PG1 a été intégrée dans cette partie-là, dans la mesure où elle vient se phaser avec d'autres travaux d'entretien. C'est uniquement pour cette raison-là que cette catégorie apparaît.

Globalement, **sur les travaux prioritaires**, l'année prévisionnelle de fin de travaux est 2034 pour un montant d'investissement de l'ordre de 11 millions. **Sur les travaux d'infrastructures, dragage, soumis à enquête**, on est sur des montants de l'ordre de 34 millions – il me semble –, avec le gros de ce montant de 24 millions sur la partie réaménagement de l'avant-port hors partie Giscle, qui elle-même concerne à peu près 6 millions. **Les travaux bâtiment** de 3,8 millions pour l'extension de la Capitainerie actuelle, et 460 000 pour les travaux sur la Place Françoise Spoerry, également 3,9 millions **sur la partie réseaux divers** qui intègre une partie de mise en place de fibre noire et d'eau de rinçage dessalement, et 1 million sur la partie remplacement des mouillages. Pour un montant global de 59 millions environ. »

A. LONGUET : « Bonjour à tous ! Arthur LONGUET, j'interviens sur la partie études et travaux au sein du port. Je vais simplement faire une petite parenthèse pour aider à comprendre la partie investissement, dans le tableau dans la colonne investissement. Donc je vous invite à regarder ce plan-là, où on voit la répartition des postes privés et publics au sein du port, avec également les plaquettes de sécurité qui sont indiquées.

Le travail que la Capitainerie a effectué, c'est simplement de quantifier le taux de places privées et publiques pour chaque ponton et travaux en général. Par exemple, si on regarde le ponton Grand Bassin, on voit qu'il y a deux postes publics et si on fait le calcul, cela fait 85 % privé – 15 % public.

Le même exercice est fait pour le ponton Ile du Couchant Sud, là on est à 100 % privé. Si on regarde la panne de l'Eglise, 100 % de postes publics. Par exemple, au niveau du Chantier Naval, on est environ sur 55 % de privé – 45 % de public. Si on reporte tout cela en lien avec le PPI et que l'on quantifie pour les investissements entre les ex-amodiataires et le reste des postes, on arrive à une répartition juste, représentative de la réalité au niveau des investissements. Par exemple, au niveau des travaux prioritaires, les pontons que je viens de montrer à l'instant sur le plan, si on met tous ces pourcentages bout à bout, cela fait que la part d'investissement pour les ex-amodiataires dans le total des travaux est moins importante que pour la partie publique qui a logiquement moins de postes. C'est donc normal que la part soit moins importante. Quand on prend par exemple la partie infrastructures, une partie qui concerne l'ensemble des usagers du port, là, on se réfère aux chiffres, la partie ex-amodiataire de 1 449 postes contre 601 postes publics. Même exercice pour les bâtiments. Pour les travaux de réseaux divers, vu qu'il y a certaines parties privées qui sont moins touchées par ces travaux, la quantification a été faite, et cela se voit sur le pourcentage. Et enfin, on arrive à la partie renouvellement du système de mouillage pour les postes de PG1, vu que cela concerne uniquement le privé et le PG1, logiquement, la part revient uniquement aux ex-amodiataires. C'est tout pour ma partie. »

F-X. MENTZER : « Cette partie est intéressante et importante à observer, parce qu'elle permet de nous assurer – ce que l'on disait en propos introductif –, que l'assiette de travaux qui sera soumise au contrat de garantie d'usage correspond bien à des travaux dont le titulaire de la garantie d'usage aura le bénéfice, en termes d'usage d'équipement à venir. Et comme l'expliquait Arthur LONGUET, cela exclut l'autre partie des travaux qui relève de l'intérêt général, mais dont l'utilisateur n'aura pas un usage direct. Quand on parle de modernisation des réseaux et autre, l'intérêt collectif n'est plus directement lié à un usage tout à fait privé. Donc c'est un slide qu'il faut vraiment retenir, parce qu'il est important dans cette présentation d'ensemble d'un gros volume de travaux, il y a bien cet effort de répartition, de fléchage, de ce qui va relever de la garantie d'usage et de ce qui relèvera d'autres sources de financement, en l'occurrence l'autofinancement.

On me souffle une précision importante. On a cette mauvaise habitude dans l'expression courante, de considérer qu'il y a des postes publics et des postes privés. Non. Tous les postes d'amarrage sont publics, mais certains sont à usage privatif. Les quais sont privés pour l'essentiel, mais par contre, les postes d'amarrage, les postes à quai, eux ne sont pas privés, ils sont tous publics, mais une certaine partie, 63 %, sont à usage privatif via un titre d'occupation.

On est au terme de la présentation du premier chapitre qui concernait le PPI, est-ce qu'à ce stade il y a des questions ? Puisque l'on avait évoqué l'idée que l'on attendait le terme du chapitre pour donner un temps de parole, qui pourrait être d'un quart d'heure, vingt minutes, si vous en êtes d'accord, pour éviter de ne pas partir à 21 heures ce soir. »

V. SERRA : « Moi j'ai plus quelque chose qui me gêne. Les travaux, je ne mets pas en doute, je ne suis pas en mesure de dire ce qui est, ce qui doit être fait ou pas. Juste, corrigez-moi si je me trompe, les Marines de Cogolin ont été construites bien après Port Grimaud. Aujourd'hui, on le voit très bien sur les vues aériennes, physiquement, les Marines de Cogolin sont bien en avance sur la mer et ont modifié l'embouchure de la Giscle. Ce qui crée aujourd'hui justement l'ensablement que l'on a dans Port Grimaud. »

Monsieur le Maire : « Juste une précision, parce que vous me regardez, donc je réponds, c'est pour cela qu'il faut travailler sur l'embouchure de la Giscle et revenir pousser tout le sable, les limons qui arrivent de la Giscle, plus loin au large.

V. SERRA : « Tout à fait, j'y viens ! Vous m'aviez répondu en Conseil qu'il n'était pas possible de les retenir en amont. Mais aujourd'hui, on voit bien que finalement, en grosse partie, ce sont les Marines de Cogolin qui sont responsables de cet ensablement. On n'a jamais envisagé l'idée d'engager leur responsabilité pour financer une partie de ces travaux. »

Monsieur le Maire : « Pour la petite histoire, on travaille quand même avec la Mairie de Cogolin pour justement canaliser les eaux de la Giscle plus loin. Et donc, ils participeront probablement au financement, tous les financements que l'on va devoir trouver à droite, à gauche. »

V. SERRA : « Oui, mais aujourd'hui, les 29 millions – si j'ai bien noté –, de travaux qui doivent être faits pour justement avancer la digue, on est obligé de les faire parce que ce sont eux qui ont construit bien plus en avant dans la mer. »

C. LEQUETTE : « Monsieur le Maire a raison, il y a une discussion en cours avec Cogolin, qui fait aussi qu'il y a eu cette distinction qui a été faite sur les travaux d'infrastructure, hors Giscle, et uniquement ceux qui concernent les débouchés de la Giscle. De manière à aller chercher des

financements soit au niveau des Marines de Cogolin, soit au niveau de la Communauté de Communes. En revanche, on ne peut pas dire de manière assurée, que c'est parce qu'il y a Cogolin qu'il y a cet ensablement. En fait, les études de courantologie qui ont été faites de propagation des vagues, etc., beaucoup d'études de modèles numériques ont été mises en place pour mieux comprendre la dynamique, on se rend compte que sur des coups d'Est, où les vagues vont venir rabattre les sédiments dans l'avant-port, l'entrée du port se situe à une zone de convergence des courants du côté de Saint-Tropez qui descendent de l'autre côté du golfe, et qui viennent converger plus ou moins au niveau de Port Grimaud.

Donc c'est vraiment une zone de convergence et de fait, même s'il n'y avait pas cette entrée de Cogolin, c'est historiquement une zone d'accumulation, elle est vraiment au fond du golfe, au débouché de la Giscle, et c'est une zone d'accumulation des sédiments qui est là. On peut améliorer les choses en retravaillant cette zone à la sortie de Cogolin, à la corne de rhinocéros, mais de manière unilatérale, ce n'est pas Cogolin qui est à l'origine de cet ensablement. »

V. SERRA : « Je ne dis pas qu'ils sont 100 % responsables, mais on voit que là on doit faire des travaux pour avancer la digue et pour se mettre au même niveau qu'eux, quelque part. Donc c'est qu'ils sont quand même responsables en partie. »

C. LEQUETTE : « Il y a quand même la Giscle qui arrive vraiment, qui est entre les deux et historiquement, qui a été là ou quelquefois un peu plus au Nord. Mais globalement, les sédiments arrivaient historiquement là et avec une zone de convergence qui est une zone d'accumulation, qui se faisait là où se trouve l'entrée de Port Grimaud. »

V. SERRA : « Mais à l'origine, il n'y avait rien, ni Port Grimaud, ni les Marines de Cogolin. »

C. LEQUETTE : « Donc là, il s'agit plus d'aller prêcher un peu, en quelque sorte, et d'aller prolonger cet exécutoire, de manière à ce qu'il arrive dans des fonds plus importants pour que ces sédiments ne soient pas repris. Ce qui est le cas de Cogolin. Comme vous l'avez dit, ils sont dans des fonds un petit peu plus importants, ils sont plus avancés, ils sont moins soumis à ce problème-là. »

V. SERRA : « Ils sont plus avancés, c'est cela. »

C. LEQUETTE : « Mais ce n'est pas parce qu'ils sont là, qu'il y a cet ensablement de Port Grimaud. »

F-X. MENTZER : « Je me permets d'apporter une précision, mais qui vous reviendra à l'esprit. Souvenez-vous, le Président TROEGLER régulièrement, brandissait une lettre, qu'il avait diffusée d'ailleurs, signée des ingénieurs de la DDE de l'époque, qui avaient pensé l'aménagement, la sortie de Port Grimaud sur la mer, Port Cogolin n'existait pas, disant que les aménagements des passes d'entrée avec la courantologie étaient un piège à sable. Donc on ne parlait pas de Cogolin, tout cela n'existait pas et déjà c'était conçu, alors ne me demandez pas pourquoi, c'était une grande interrogation, le Président TROEGLER avait une interprétation de cette réalité, il disait que c'était, mais je lui en laisse la paternité, une forme de vengeance de l'État à l'égard de l'architecte de l'époque. Toujours est-il que c'était clairement écrit et conçu pour être un piège à sable. »

F. MARIE : « Moi, le courrier très précis, c'était effectivement conçu pour être un piège à sable, les Marines de Cogolin ont été construites quasiment concomitamment à PG2, donc il n'y a pas énormément de différenciation. La Giscle partait vers la droite, puisque le courant Ligure allait dans ce sens-là. Donc ils ont voulu faire une déviation qui était contraire au courant Ligure et forcément, il allait y avoir des dépôts de sédiments. La difficulté que l'on a rencontrée dans les dernières années, c'est suite à la disparition du désensablement de la Sablière, qui a disparu dans les années 2010 et qui après, a généré un fort flux d'ensablement. Et maintenant, on se retrouve dans une situation très compliquée. Aujourd'hui, on voit que le sable par rapport au nouveau projet partirait au large. Dont acte que comme on accepte cela, j'é mets quelques doutes là-dessus. Simplement, dans l'origine de ce projet-là, les Marines de Cogolin étaient effectivement prévues, donc comme le dit Virginie, il n'est pas du tout normal, pas logique, que ce ne soit que Port Grimaud ou Grimaud qui paie ces travaux-là.

Moi, c'est d'une manière un petit peu plus contextuelle par rapport à cette réunion. Ce que j'ai du mal à comprendre, c'est plus le timing de cette réunion. Pourquoi je dis cela ? Parce que tout ce que l'on est en train d'aborder, ce sont des éléments qui vont de 2026 à 2035, donc qui va concerner la prochaine équipe municipale qui en tout ou partie sera renouvelée. Quoi qu'il en soit, dans très peu de temps. Donc j'avoue que j'étais un peu surpris d'être invité à cette réunion, je n'ai eu aucun document préparatoire pour regarder ce qu'il en était. On a beaucoup d'informations très intéressantes, j'ai un petit peu d'avance parce que j'ai participé à la concertation depuis le début que je connais aussi un petit peu le sujet, néanmoins, ce timing-là m'interpelle. Je me dis pourquoi aujourd'hui, alors que dans deux mois, le Conseil Municipal sera renouvelé. Est-ce que d'ici deux

mois, il y a des engagements qui doivent être pris un petit peu dans l'urgence ? Parce que je remarque que cela peut encore attendre, je ne connais pas exactement la dépense qui va être faite sur 2026, mais il y a un autre sujet.

Je me permets de vous reprendre un petit peu sur la notion de places publiques, 2000 places publiques à Port Grimaud, c'est une vue de l'esprit, il y a des quais privés et à partir de là, il ne peut pas y avoir de places publiques. Mais c'est surtout, et cela, Maître BENJAMIN le sait très bien, c'est qu'au mois de mai, il y a des propriétaires qui font une demande de reconnaissance d'avoir un sui generis perpétuel, exclusif et privatif, qui pourrait, je parle bien sûr au conditionnel, remettre en cause pas mal de choses en termes de financement, et notamment de garantie d'usage. Puisque le contrat de garantie d'usage dans ce cadre-là ne pourrait pas être mis en place. Sur un quai privé, c'est déjà plutôt compliqué puisque cela va déterminer une place précise, ce qui ne paraît pas exactement la même chose, en tout cas sur la jurisprudence actuelle. Que ce soit garantie d'usage ou redevance, parce qu'il y a quand même du cash-flow, un port qui a pas mal de rentabilité, cela ne changera peut-être pas grand-chose, sauf sur la terminologie du type de financement qui pourrait être retenue. »

F-X. MENTZER : « Un premier élément de réponse s'agissant du timing. Ce n'est pas tant sur l'exécution des travaux, mais plutôt sur le financement de ces derniers. Vous le verrez dans un instant, quand Monsieur CUNIN interviendra pour vous présenter la partie financière de l'exposé, on a un effort d'investissement important à réaliser dans les trois-quatre ans à venir, ce n'est pas 35, c'est trois-quatre ans, comme il faut au moins un an pour commercialiser les garanties d'usage et autre forme de titre d'occupation du plan d'eau, on va devoir faire face à des charges importantes. Si on n'a pas les ressources, on va être dans l'embarras. Les marchés sont signés, les études sont en cours, voilà pourquoi. Il n'y a pas de précipitation. Mais la médiation a pris beaucoup de temps, beaucoup d'énergie aussi, presque six mois, il faut maintenant que l'on passe dans les phases opérationnelles pour pouvoir faire face au financement de ces études en cours. »

F. MARIE : « Financement d'une étude, vous avez un peu une idée du résultat qui existait avant les redevances amodiataires, puisqu'elles devaient être à 100 %, vous dégagiez déjà plus d'un million €. Donc on est encore dans une phase d'étude, les travaux ne sont pas lancés tout de suite. J'ai vu des travaux de réseaux, de pontons, tout cela aujourd'hui peut être autofinancé sans trop de difficulté. Celles qui sont de la garantie d'usage, cela peut attendre, puisque cela fait quatre ans qu'il y a une redevance annuelle, une cinquième année, voire une sixième année, cela ne posait pas de souci. Au moins, cela enlevait le risque juridique de cette question de garantie d'usage. »

F-X. MENTZER : « Alors, vous faites erreur, vous le verrez dans un instant, sur trois-quatre ans, de mémoire, il y a 20 millions à financer. Ce ne sont pas un ou deux millions, Monsieur MARIE, ce sont 20 millions ! Et l'autofinancement n'y suffira pas, vous le savez bien. »

F. MARIE : « Pas sur des travaux, bien sûr, 20 millions, ça ne suffira pas. »

F-X. MENTZER : « Travaux, études, c'est une charge. »

F. MARIE : « Il n'y a pas de problème. Contrairement à ce que l'on peut entendre depuis le début, on n'est pas dans l'urgence. Le port fonctionne depuis soixante ans, il n'y a pas d'élément d'urgence. Ce que l'on appelle vraiment l'urgence. Il y a un risque juridique qui existe, qui est toujours existant, qui n'est pas encore levé, il y a des éléments juridiques, les propriétaires ont le leur, on en saura déjà un peu plus au mois de mai. Un an de plus, cela ne posait pas de souci, je ne vois pas en quoi on doit lancer tout de suite les études. Cela se comprend, financer les travaux, non. Cela peut encore attendre un peu. »

Monsieur le Maire : « Si je peux me permettre, juste pour le timing. Vous savez, on a des élus en place et nous continuons à travailler. On a pris beaucoup de retard, c'est vrai, avec la concertation et différentes choses, je vous rappelle juste que depuis fin 2025, il faut remettre les choses en place. Vos histoires de procès, bien sûr, il y a des risques, mais de toute façon, les risques, on les aura tout le temps. Je ne pense pas que l'on arrive dans un climat complètement apaisé, qu'il n'y aurait pas d'attaque sur tout ce que l'on va faire, donc si on attend la fin des procès, on commence dans dix-vingt ans. S'il vous plaît, je ne vous ai pas coupé la parole, je ne veux pas le faire, vous parlez à peine, il y a toujours les mêmes interprétations de la Giscle, du piège à sable, de toutes ces choses-là. Vous annoncez même des dates qui ne sont pas du tout exactes. Non ! La propriétaire de la Sablière qui est là, elle peut vous dire à quel moment elle a été fermée ! Il y a trente ans. Mais on ne va pas commencer à faire les réunions, comme l'on a fait pendant la concertation, sur de fausses rumeurs, sur des dates qui n'existent pas, sur des choses comme cela. J'aimerais simplement que l'on avance. Quant au timing, c'est vrai qu'il va falloir mettre les garanties d'usage en place, qu'il va

falloir mettre les contrats annuels en place, et qui que ce soit qui soit à ma place va devoir faire les mêmes choses. Alors, gagner un peu de temps, cela ne peut que...

F. MARIE : « Si je puis me permettre, il n'y a pas très longtemps, un Maire a tenu le même propos que vous en disant : « Les aspects juridiques, on verra cela plus tard », c'est le Maire de Vias. Résultat des courses, il a fait une promenade et un parking qui vont coûter 6,5 millions € à la commune, entre le fait de faire et le fait de détruire. Donc, arrivé un moment, compte tenu que ce ne sont pas des urgences, surtout que ce genre de travaux, on peut en parler par rapport au patrimoine de Port Grimaud, parce que le seul objectif de ces travaux, c'est l'exploitation à l'année de l'avant-port transformé en port et l'agrandissement d'un bâtiment. Donc effectivement, il n'y a absolument aucune urgence, il n'y a aucune étude d'impact sur ce qui va être au niveau du plan d'eau. Donc les Port Grimaudois vont se battre, se défendre, parce qu'ils estiment qu'il y a d'énormes préoccupations sur comment va réagir le plan d'eau à terme en fonction de ces travaux-là. Parce que je suis désolé, aujourd'hui, on a un plan d'eau qui fonctionne, encore hier soir, avec de fortes pluviosités, où heureusement, l'eau ne monte pas trop. Mais demain, avec la montée des eaux, les effets climatiques, tout ce que j'entends de changement climatique, les travaux qui vont être réalisés pour des dizaines de millions d'euros ne vont rien résoudre. Au contraire, ils risquent d'empirer la situation actuelle. »

Monsieur le Maire : « Je vais passer la parole à Maître BENJAMIN, je ne vais pas vous répondre, on ne va pas commencer à essayer d'inventer des choses. Il y a des techniciens qui travaillent, des choses qui sont faites par des laboratoires, par différentes choses, on analyse la montée des eaux, on analyse tout cela. Il va falloir remonter les quais. De toute façon, vous le savez. Il va falloir faire tout ce qui n'a pas été fait, parce que l'on parle d'un port qui est parfait et qui maintenant rapporte de l'argent, je suppose qu'il rapportait le même argent avant. Cela n'a pas empêché que les travaux ne soient pas faits. Mais bon, c'est juste une petite parenthèse. »

M-Y. BENJAMIN : « Deux secondes, puisque j'interviendrai tout à l'heure, Monsieur le Maire, plus longuement sur la topologie des contrats que vous avez adoptée. Je voulais juste rappeler que le domaine public portuaire, c'est-à-dire le plan d'eau, est public, et que toute occupation privée doit être autorisée par un contrat. Donc aucun amarrage ne peut se faire sans avoir un contrat. Aujourd'hui, vous avez le Code des Transports, c'est très simple. Il propose deux types de contrats : un contrat annuel ou un contrat de garantie d'usage. Aujourd'hui, la collectivité ou la commune en gérant le port, va proposer aux usagers d'avoir le choix de prendre des options, ils prendront leurs risques. Mais c'est peut-être intéressant de protéger les usagers. Et au regard des textes qui s'appliquent, il y a d'autres ports qui ont appliqué les mêmes dispositifs, d'autres ports s'occupent des mêmes problématiques que Grimaud, et les textes ont été modifiés. D'ailleurs, pour autoriser les travaux et notamment pour tenir compte du réchauffement climatique, Monsieur. »

F. MARIE : « Merci, mais l'erreur que vous faites depuis le début, et je vous le dis depuis le début, Port Grimaud n'est pas qu'un port de plaisance et on le sait tous. Donc c'est une cité lacustre, et les propriétaires de quai disposent d'autres droits, que nous sommes obligés de passer par le tribunal judiciaire pour les faire reconnaître. On ne remet pas en cause la question de l'occupation du plan d'eau d'un domaine public maritime avec un plan d'eau qui a été vendu, on ne revient pas là-dessus, c'était prescrit, mais quoi qu'il en soit, les droits que l'on demande sont les droits perpétuels, ce n'est pas un droit sur trente-cinq ans. »

M-Y. BENJAMIN : « [...] juridique que vous voudrez porter devant le tribunal judiciaire, on verra la solution, mais la situation des usagers qui vont devoir signer des contrats n'en sera pas changée. Au contraire, elle sera renforcée. Donc il n'y a aucune difficulté, mais je vois que l'on débat, et c'est très intéressant votre débat juridique, mais à mon avis, il ne sera pas réglé immédiatement. De toute façon, il ne résout pas le sujet immédiat pour les usagers, c'est-à-dire d'avoir un contrat ad hoc, adapté et conforme au Code des Transports. Voilà ce qui vous est proposé et ce que je vous présenterai tout à l'heure. »

Monsieur le Maire : « Je veux juste rappeler que, même si la juridiction va peut-être vous donner raison, je ne suis pas juge donc je ne peux pas dire d'une façon ou d'une autre, c'est dix mètres du reste. »

F. MARIE : « Il y a des propositions qui ont été faites justement au-delà des dix mètres sur les questions de garantie d'usage. Mais dix mètres, cela couvre déjà 70 %, je parle de PG1 parce que je connais les chiffres, de la surface. Donc cela couvre déjà beaucoup de place. Au-delà des dix mètres, vous pouvez appliquer les tarifs quand bien même. Celui qui veut un quinze ou un seize

mètres, vous pouvez faire appliquer un tarif spécial avec la question de garantie d'usage. C'est la proposition qui, je crois, vous a été faite et rejetée. »

Monsieur le Maire : « Et donc, pour le bateau de dix mètres, les investissements ne sont pas nécessaires ! »

F. MARIE : « Je n'ai pas dit cela, je n'ai pas dit que c'était nécessaire, mais pour ce type de travaux, je suis désolé, celui qui est à dix mètres ou moins, cela ne pose pas de problème. C'est-à-dire que l'on évacue complètement le sujet, en parlant et se focalisant sur ce que vous voulez faire depuis le début. Comment vous imaginez Port Grimaud depuis le début ? Il n'y a absolument aucune œuvre de protection par rapport à la montée des eaux et autre. Et cela n'a rien arrangé, vous dites rehausser la place, l'entrée du port, etc., OK. Toutes les maisons vont être encore plus submergées encore plus rapidement qu'actuellement. On en prend note. »

F-X. MENTZER : « Monsieur MARIE, je vous renvoie à cette réunion qui s'est tenue avec Monsieur VAROQUI de la DDTM, je crois que vous étiez présent, il vous demandait, à vous, copropriétaire, de rehausser vos quais. Il y avait eu une émotion collective à l'écoute de cette intervention, on ne va pas faire une enceinte murale autour de Port Grimaud pour vous garantir de la montée des eaux. Il semblait dire qu'il appartient à chaque propriétaire de quai, dont vous êtes, de prendre les mesures nécessaires pour protéger vos biens privés. »

F. MARIE : « Oui, bien sûr ! C'est pour cela que ce n'est pas un port de plaisance, comme on le dit depuis le début. Mais néanmoins, aujourd'hui, il y a une passe d'entrée qui fait 120 mètres de large, [inaudible] n'a que 72 mètres. Donc même si on modifie et qu'il y aura cinq mètres de profondeur, qui ne pourront jamais être garantis quoi qu'il en soit, je suis désolé, mais ce risque-là existe réellement. J'habite sur place ! Le cours d'eau, je le vois matin, midi et soir, je vois comment il réagit dès qu'il y a de fortes pluies. »

C. LEQUETTE : « Actuellement, le chenal d'accès est à risque, il n'est pas du tout aux normes, et le projet permet de revenir à quelque chose qui est beaucoup plus sécuritaire. »

F-X. MENTZER : « Est-ce qu'il y a d'autres questions ou nous passons au chapitre suivant ? »

Monsieur le Maire : « Je veux juste faire remarquer qu'il n'y a pas de digue le long de la Giscle de quatre mètres de haut, comme j'ai entendu par des rumeurs Port Grimaudoises. »

F-X. MENTZER : « On voit la coupe d'ailleurs, Monsieur le Maire, elle est très bien schématisée. »

Monsieur le Maire : « C'est pour ça que j'essaie de vous faire voir que ce n'est pas du tout ce que l'on entend. »

F. MARIE : « « Non, mais bon, il y a quand même un rehaussement, j'ai oublié de mettre cinquante-deux mètres. Cela veut dire que vu les perspectives sur les images en 3D, quand on dit quatre mètres pour celle de la Giscle, l'épi Nord qui est dans la Capitainerie, je crois que l'on n'est pas trop loin de cette hauteur-là. Sinon, il n'y a aucun intérêt. »

F-X. MENTZER : « Je vais inviter Monsieur CUNIN à venir compléter l'exposé pour la partie financière avec, comme on le disait en propos introductif, les modalités de financement des 60 millions € hors taxe et les conditions d'équilibre budgétaire, sur l'ensemble de cette durée des trente-cinq années consécutives. »

R. CUNIN : « Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs, bonjour ! Donc Rémi CUNIN, je travaille comme expert en financement de projets, c'est ma spécialité, et la question qui m'est posée est de voir dans quelle mesure les différents moyens de Port Grimaud sont adaptés sur cette durée de trente-cinq ans, au projet qui vous a été présenté. En quelque sorte, est-ce que ce port a les moyens de financer ce PPI ?

On va travailler à la fois, on va reprendre les données issues des études techniques qui viennent de vous être présentées, il y a eu tout un travail d'analyse sur le budget de fonctionnement et d'investissement du port. On va revenir sur la tarification, notamment pour les quais à usage privé et puis, on va vous expliquer dans quelle mesure un recours à l'emprunt est possible et permettra d'assurer le financement du Plan Pluriannuel d'Investissement. Il y a aussi des questions annexes, c'est la justification des redevances applicables aux ex-amodiataires et puis, revenir sur la conclusion de ce qu'a présenté Arthur, est-ce que la quote-part de financement apportée par les ex-amodiataires correspond bien à la partie des investissements dont ils seront bénéficiaires.

Alors, ce schéma – je ne sais pas si vous le voyez bien –, c'est la méthodologie de l'étude. Tous les ans, quand vous approuvez le budget du port – sur la partie gauche –, vous approuvez un budget de fonctionnement avec des dépenses et des recettes de fonctionnement, ainsi qu'un budget d'investissement avec des dépenses et des recettes d'investissement. On verra, Monsieur le Maire, dans le détail, chacun des pavés, ne vous inquiétez pas. Donc je détaillerai chacun des pavés, à la

fois la partie fonctionnement, en bleu, la partie investissement, en rouge, au milieu se trouve une simulation de la trésorerie du port sur trente-cinq ans en fonction des dépenses et des recettes. Et puis, nous verrons qu'il est nécessaire de pratiquer des emprunts, et nous pourrions donc conclure sur la capacité du port à financer ce Plan Pluriannuel d'Investissement.

Premièrement. Il faut bien distinguer dans les études qui vous ont été présentées tout à l'heure par EGIS, par un groupement d'ingénierie, le fait que les études qui ont été faites distinguent d'une part, des investissements et d'autre part, ce que l'on appelle GER, gros entretien renouvellement. Les dépenses de gros entretien renouvellement ont vocation à remettre en état, telles qu'elles sont, mais telles qu'elles devraient être dans la durée, des infrastructures ou des bâtiments. Ce sont des dépenses comptabilisées dans le budget de fonctionnement, elles sont un peu spécifiques parce que – on le verra tout à l'heure –, elles ne sont pas lissées dans le temps. Comme des charges de fonctionnement où tous les ans, on paie des fluides, du personnel et des dépenses diverses. Ce sont quand même des travaux et donc chaque année, selon les urgences, on va faire ces dépenses de gros entretien réparations. Et dans le dossier préparé par EGIS, il y a 59 147 000 € actuel pour le PPI, pour l'investissement, mais également pour ces travaux de remise en état, de réparations, il y a 49 449 000 € selon les chiffres exacts. Donc il faut bien distinguer ces deux natures de dépenses. Comme je l'explique ici, on a commencé par s'intéresser aux dépenses de gros entretien renouvellement. Comme il est expliqué, ces dépenses sont susceptibles d'être lissées dans le temps en faisant des provisions. C'est pour cela que comme elles sont comptées dans le budget de fonctionnement, on va raisonner sur un montant de dépenses moyen sur l'ensemble de la durée des trente-cinq ans. Et donc cette dépense moyenne est de 1 311 000 par an. On verra cela dans le budget de fonctionnement tout à l'heure.

J'en reviens au Plan Pluriannuel d'Investissement. L'équipe d'EGIS a présenté tout à l'heure, les différentes natures de travaux ainsi que les dates, mais ils ont également travaillé sur un rythme de décaissement pour chacune des opérations. Et une fois que l'on met cela dans un calendrier, qui va de 2026 à 2037-38, vraiment la première partie des trente-cinq ans, c'est vraiment concentré sur le début de la période d'étude, on voit ici les montants d'investissement de 59 millions € qui sont répartis dans le temps. Avec une grosse phase, à partir de 2027-2028 jusqu'en 2035. Tout ceci est cohérent avec ce qui vous a été présenté tout à l'heure.

Ensuite, ce montant de 59 100 000 environ de PPI, pour faire une bonne simulation au niveau financier, il faut tenir compte de deux choses. C'est pour cela qu'il y a trois chiffres sur le tableau. Il faut tenir compte du fait que sur toute cette nature de travaux maritimes, il y a encore un certain nombre d'incertitudes lié au fait que les études ne sont pas terminées – comme cela a été exposé tout à l'heure –, il est tout à fait légitime de prendre des prudences, des aléas, qui ont été arrêtées ici à hauteur de 10 %. C'est pour cela que l'on passe, comme il est tout à fait légitime de le faire, en ajoutant 10 % d'aléas, du montant de 59,1 millions à 65,1 millions.

Ensuite, comme on va travailler sur un modèle de financement avec un emprunt, il faut tenir compte de l'inflation. Sur cette étude, donc sur la durée de trente-cinq ans, nous avons pris comme hypothèse qu'il y aurait chaque année une inflation de 1,5 % par an. Cela correspond à peu près à l'inflation que l'on connaît actuellement et c'est cohérent. Quand on fait une étude financière, on s'en réfère aux prévisions de la Banque de France qui elle ne fait des prévisions que sur deux ans, personne n'en fait sur trente-cinq ans, mais c'est tout à fait habituel dans ce type d'étude de prolonger ce type de tendance. C'est pour cela qu'en tenant compte du calendrier de décaissement, la courbe que je vous ai présentée tout à l'heure, le montant total qu'il faudra financer en tenant compte de l'inflation est de 71,6 millions €. Donc selon ce dont on parle en fonction du contexte, vous pourrez voir sur le PPI 59,1 c'est le coût actuel brut des dépenses du PPI. 65,1 c'est en tenant compte de 10 % aléas, et 71,6 c'est en tenant compte de prévisions d'inflation.

On va maintenant travailler sur le budget de fonctionnement du port. Dans le budget du port que vous approuvez chaque année, il y a un poste important. Ce sont les hypothèses de recettes : les amarrages de passage. Ce sont toutes les recettes qui ne sont pas perçues auprès des usages privés, comme on a dit tout à l'heure. Quand on regarde les chiffres du BP du port depuis trois ans, 2023-2024-2025, on obtient ces chiffres-là dont la moyenne est autour de 4,6 millions- 4,7 millions.

Quand on veut une étude sur trente-cinq ans, il est légitime d'être prudent sur les hypothèses, parce que trente-cinq ans, c'est quand même long. On ne sait pas bien ce peut donner le marché de la plaisance sur une durée de trente-cinq ans et donc, il nous a semblé prudent de faire un abattement de 10 % sur ce montant qui tient compte de ces incertitudes, sur le marché de la plaisance en général, et aussi du fait, comme il y aura des travaux importants dans le port qui vont gêner, même

si l'on essaie de les faire un peu hors saison, que l'on peut avoir quand même un impact sur une partie des recettes. C'est pour cela que l'on passe de 4 697 000 à 4 227 000, que nous avons arrondi à 4 200 000 dans la suite des calculs. Ça, ce sont les recettes des amarrages « publics », amarrages de passage.

Les travaux qui vous ont été présentés tout à l'heure envisagent donc d'augmenter ces recettes à travers, notamment la création d'amarrages supplémentaires dans la passe d'entrée, dont le montant des travaux vous a été présenté tout à l'heure et qui sont prévus d'être réalisés pour l'année 2035. Il est donc tout à fait légitime de comptabiliser les recettes que le port percevra à partir de cette année-là. Le bureau d'étude qui a travaillé sur les hypothèses d'amarrage : tailles de bateau, montant en cohérence avec la tarification actuelle du port, a estimé qu'en valeur actuelle cela pourrait représenter TTC 950 000 € par an. C'est la première ligne : passe d'entrée. Si on divise par 1,2 pour avoir HT, cela fait 792 000 et légitimement, comme sur l'ensemble des recettes d'amarrages publics on a pris une prudence de 10 %, l'abattement nous amène à 713 000 € par an à partir de 2035.

En ce qui concerne la panne de l'Eglise, c'est l'effet inverse, quelques petites places vont être supprimées et il y a un petit effet négatif, même méthode. En faisant la moyenne pondérée – c'est expliqué en détail sur le tableau –, on obtient une moyenne sur trente-cinq ans de 501 000 €, que nous allons comptabiliser dans les recettes du port.

Ensuite, pour ce qui concerne les amarrages soient sous garantie d'usage, soient dans l'hypothèse alternative des redevances pour services rendus, depuis la mise en place de la régie portuaire, un tarif au mètre carré est appliqué de 20 € TTC. Cela contribue également aujourd'hui au budget de fonctionnement du port. L'hypothèse qui a été prise pour ce calcul, donc le budget est calculé HT, on a également tenu compte du fait que cette recette serait inflatée au même rythme que le reste des dépenses et des recettes : 1,5 % par an. On a tenu compte de la surface totale mesurée par un géomètre sur l'ensemble de la surface d'eau concernée : 97 371 mètres carrés. Et j'introduis une hypothèse que nous utiliserons par la suite, c'est que sur l'ensemble des postes d'amarrage, là encore par prudence, on a fait l'hypothèse que 95 % seraient véritablement occupés en moyenne sur les trente-cinq ans. Il peut toujours y avoir des places vides, c'est la raison pour laquelle on prend 95 %. Quand on multiplie 16,67 € par le nombre de mètres carrés et par la fraction de 95 %, on obtient 1 540 000 € actuels.

Maintenant, nous allons en venir aux hypothèses de dépenses. Là aussi, nous sommes repartis du budget sur les trois dernières années. En fait, dans ce budget de fonctionnement, ces charges de fonctionnement, il y a deux principaux postes que l'on appelle des charges à caractère général, l'autre étant des charges de personnel. Les charges à caractère général sont tout ce qui n'est pas les dépenses de personnel. Nous avons estimé que ces charges étant à peu près stables, nous avons pris la moyenne sur 2024-2025. En ce qui concerne les charges de personnel, comme nous avons constaté une augmentation de celles-ci, puisque la régie augmente ses moyens, ce qui est tout à fait légitime au vu des tâches qui sont à réaliser, nous sommes repartis du budget 2025 qui est le plus pertinent pour la suite. Il y a une particularité dans le budget de fonctionnement du port aujourd'hui, notamment dans les charges à caractère général, c'est qu'il y a un montant important qui correspond à des dépenses de dragage récurrentes. Or, comme cela nous a été expliqué tout à l'heure, l'un des objectifs du PPI est de limiter l'ensablement du port et de faire des dragages sur l'ensemble des canaux. Il ne serait donc évidemment pas cohérent de maintenir au même rythme ces dépenses de dragages annuelles. Il y en aura toujours, et nous avons donc considéré que les deux tiers des dépenses de dragages annuelles actuellement observés disparaissent. Autrement dit, que le poste serait divisé par trois. On n'a pas voulu complètement les supprimer et on est parti de l'hypothèse que ce serait divisé par trois. Quand on met cela sous forme de chiffres. Dans les deux premières colonnes 2024-2025, vous avez les différents postes qui sont aujourd'hui dans le budget du port. Je vous ai expliqué comment était calculé le chiffre de la dernière colonne qui va nous servir à faire les hypothèses de projection budgétaire sur trente-cinq ans, la moyenne sur les charges à caractère général, dont 639 000 sur le dragage, la valeur 2025 pour les charges de personnel, j'enlève 67 % des dépenses de dragage et j'obtiens donc 3 662 000 en valeur actuelle.

Dans le budget de fonctionnement, il y a aussi des éléments exceptionnels. Ces dépenses exceptionnelles sont essentiellement constituées – comme le nom l'indique –, de charges qui n'ont pas vocation à se répéter d'une année sur l'autre et, notamment le port depuis la création de la régie fait face à des recours juridiques, cela peut être aussi en précontentieux, et cela explique que

depuis 2023, des provisions pour couvrir ces éventuelles dépenses ont été constituées et continueront de l'être par hypothèse jusqu'en 2026.

Le port a également engagé des recours contre un certain nombre d'usagers en vue d'être régularisé, selon sa position des paiements qu'il devrait recevoir. Et c'est pour cela que sur la deuxième ligne, et pour simplifier, on a imaginé qu'en 2032, le temps de la justice étant ce qu'il est – si vous me permettez –, on aurait le débouclage de tous ces sujets, ce dont on espère que ce sera plus tôt.

Qu'est-ce qui se passe comptablement ? La reprise des provisions précédemment constituée, ce qui est un plus. Quand on est condamné, ce qui peut arriver, on ne le souhaite pas, mais il faut être prudent pour le faire, cela constitue des dépenses, ce qui est donc un moins. Et quand on a engagé un recours et que l'on gagne, à ce moment-là c'est un plus. Globalement, on a imaginé un « plus » de 12 500 000 à horizon 2032.

Et puis, l'exercice qui m'est confié est de prévoir l'imprévisible. C'est-à-dire qu'il serait illusoire de penser que sur la durée de trente-cinq ans, il n'y ait absolument aucun autres contentieux ou problème qui se manifeste, donc on a retenu une provision de 2 200 000 de dépenses lissée dans le temps. Puisque l'on ne sait pas dans quelle mesure et à quelle échéance ceci va arriver.

Dernier point qui concerne un calcul sur l'impôt sur les sociétés. Comme vous le savez, la régie portuaire a le statut de SPIC, Service Public à caractère Industriel et Commercial, et de ce fait, le résultat comptable du port est soumis à l'impôt sur les sociétés, dont la simulation financière tient compte. Je vous passe le détail puisque là, le calcul est extrêmement compliqué, mais globalement. Les éléments exceptionnels et l'impôt sur les sociétés constituent une charge de 80 000 € par an.

En résumé. Je vous ai présenté toutes les hypothèses de recettes, que l'on retrouve à gauche, toutes les hypothèses de dépenses, de charges exceptionnelles, que l'on retrouve à droite, cela donne un solde positif de 1 187 000 € par an en valeur actuelle. Puisque l'on a raisonné sur la base du budget actuel. Ce montant moyen va lui aussi être soumis à l'inflation. Le calcul a été fait sur la base de chiffres les plus précis, puisqu'il y a des hypothèses de temporalité différentes sur un certain nombre d'événements, et sur trente-cinq ans, je vous ai fait la synthèse de ce que j'avais présenté sur le côté bleu de mon tableau, on obtient 52,4 millions € avec inflation sur l'ensemble de la durée de trente-cinq ans. C'est ce que l'on appelle l'autofinancement, que le port pourra apporter pour financer ces investissements. C'est le chiffre à retenir, autofinancement : 52,4 millions €.

Sur ce petit schéma, puisque le graphique fait bien parler, j'ai mis en bleu, en négatif, les dépenses du PPI que je vous avais présentées tout à l'heure, sur la base du calendrier de travaux qui avait été étudié par EGIS. Et en orange, les recettes d'autofinancement qui sont étalées sur la durée de trente-cinq ans. Vous allez me dire : pourquoi il y a des barres orange qui sont négatives ? C'est qu'il y a des années où il y a de grosses dépenses de GER qui ont été planifiées, ce qui vient donc obérer l'autofinancement. Mais globalement, ce dernier est bien sûr positif à hauteur de 52,4 millions €, mais vous voyez qu'il est insuffisant pour faire face seul au PPI qui est, avec inflation, de 71,6 millions €. Et au-delà du fait que le montant est globalement insuffisant, on voit très bien que la répartition dans le temps est tout à fait déséquilibrée. Les dépenses vont avoir lieu dans les dix premières années, alors que les recettes qui elles vont augmenter à partir de 2035, notamment grâce aux travaux faits dans la passe d'entrée, viennent plus tard. On se retrouve donc dans la situation que vous avez sans doute tous connue, d'aller voir votre banquier et de dire : « J'ai envie d'acheter une maison et je vais devoir emprunter de l'argent, mais ne vous inquiétez pas, j'ai des recettes. »

Il y a aussi un autre genre d'apport, c'est la partie du financement des recettes d'investissement qui vont être demandées dans le plan de financement, garantie d'usage ou équivalent, aux ex-amiatitaires.

Nous allons commencer par les garanties d'usage. Le tarif des garanties d'usage a été fixé à la hauteur de 425 € par mètre carré TTC, dont le paiement est étalé sur six ans et qui est payé une bonne fois pour toutes. Par rapport au schéma que je vous ai présenté, cela a la vertu qu'en termes de temporalité, cette recette arrive au bon moment par rapport aux dépenses du PPI. C'est donc un outil tout à fait adapté au financement de ces investissements. Si on veut chiffrer le coût moyen d'une garantie d'usage, il suffit de diviser la surface du plan d'eau : 97 371 mètres carrés, par le nombre d'amarrages concernés : 1 449, et on obtient 23 800 € HT pour une surface de 67,2 mètres carrés. Évidemment, cela dépend de la surface réelle, soit plus, soit moins.

Suite aux discussions qui ont eu lieu dans le cadre de la médiation, nous avons introduit un autre moyen permis par le Code des Transports, qui est l'introduction d'une redevance pour service rendu. L'idée est la suivante. Le service rendu est le fait de faire des travaux pour améliorer le port au

bénéfice de l'ensemble des usagers, dont les ex-amodiataires, et en contrepartie de cette amélioration, on demande sur la durée des trente-cinq ans, chaque année sous forme d'un paiement annuel. Comme cela a été expliqué par Maître BENJAMIN tout à l'heure. Tout calcul fait, nous avons déterminé que la somme qui était justifiée était de 18,10 € TTC par mètre carré et par an, en valeur actuelle. Comme c'est une redevance annuelle, elle subira également l'inflation, en tout cas dans le modèle financier tel que nous l'avons calculé.

Selon quelle méthode ce 18,10 € a été calculé ? Je vous l'exposerai tout à l'heure. On pourrait diviser par trente-cinq ans le montant de la garantie d'usage, dont l'avantage de cette dernière est d'être payée immédiatement, sauf que le port ne va pas bénéficier de cet argent et va devoir emprunter pour pouvoir faire les travaux et se rembourser dans le temps avec la perception de cette garantie d'usage. Ce qui va entraîner des frais financiers. Nous avons donc calculé quel était le montant des frais financiers dus à ce mécanisme, afin de l'imputer à ceux qui payaient cette redevance pour service rendu.

Pour pouvoir faire la première étape de ce calcul, il faut répondre à la question centrale qui est : est-ce que le port a les moyens de financer ce PPI ? Une hypothèse est donc nécessaire concernant à la fois le nombre de garanties d'usage et celui de redevance pour service rendu. Sur la base de sondages et prenant une hypothèse prudente, nous avons retenu qu'il y aurait mille contrats de garantie d'usage qui seraient souscrits, trois cent soixante-quinze contrats pour redevance pour service rendu et puis, parce que des places sont accessibles en accès public, qu'elles pourraient être commercialisées en amarrage extérieur. Ce qu'il faut retenir, comme je le disais tout à l'heure, c'est que 95 % des emplacements ex-amodiataires sont concernés dans ce scénario central, avec cette répartition 1 375.

Je résume ici les deux modalités de financement d'investissement. Première ligne : les garanties d'usage. Deuxième ligne : les redevances pour service rendu. Avec un prix moyen pour le financement des investissements avec en moyenne, dans le cadre des garanties d'usage, 23 800 € que l'on paie une bonne fois pour toutes, ou bien pour 67 mètres carrés, 1 013,58 € par mètre carré et par an. Ensuite, on multiplie par le nombre de souscripteurs, et on a la recette sur trente-cinq ans des garanties d'usage et la recette des redevances pour service rendu qui elles, font l'objet d'inflation. Je tiens à vous apporter une précision. Compte tenu du fait que les contrats de redevance pour service rendu sont sur une base annuelle, il ne nous a pas semblé prudent de considérer qu'il y aurait 100 % des recettes sur trente-cinq ans, et nous avons donc pris un abattement de 20 % à titre prudentiel.

Si j'ose dire, maintenant on a tous les chiffres, je vous les ai tous présentés, ils sont résumés ici. Nous avons 52,4 millions € d'autofinancement ; en recettes d'investissement, 23,8 millions € de garanties d'usage ; 13,9 millions € de redevances pour service rendu et nous devons financer un PPI, avec inflation, à hauteur de 71,6. J'ai complété la courbe de tout à l'heure. Dans les barres de couleur, on a à la fois les garanties d'usage en rouge, on voit bien qu'elles arrivent les six premières années ; les redevances pour service rendu, les petites barres bleues, qui sont étalées dans le temps et puis, on avait tout à l'heure déjà en orange l'autofinancement. On voit encore mieux le besoin du PPI avec la petite courbe violette, et très rapidement, si le montant des recettes est suffisant pour financer le PPI, il y a un décalage dans le temps qui nécessite de faire un emprunt pour pouvoir financer le PPI. Et comme on voit bien qu'à partir de l'année 13 ou 14, on va être largement en mesure de le rembourser.

On va donc aller voir les banques, c'est le principe de l'étude. Je n'en suis pas une, mais j'ai l'habitude de préparer des dossiers pour savoir ce qu'elles peuvent faire, et on a fait des hypothèses financières précises qui devront être confirmées après des discussions avec les banques et probablement un ensemble de banques. Pas trop de difficulté à penser que s'agissant d'une régie publique, on trouvera des financeurs. L'idée est que chaque fois que l'on a besoin d'argent, chaque année, la banque délivrera une tranche de financement que l'on s'engagera à rembourser sur quinze ans, et on a pris un taux de 4 %. Ce dernier peut vous sembler un petit peu élevé, mais c'est un taux tout compris. Où là encore, quand vous êtes en train de faire un emprunt, vous savez très bien qu'entre le coût réel du crédit et ce que l'on appelle le TEG en langage financier, il y a un écart tout à fait important. Le coût net du crédit est nettement supérieur au seul taux d'intérêt des emprunts. Le taux de 4 % est ce que l'on en appelle en finances « all in », c'est-à-dire tout compris, avec l'ensemble des frais qui ne manqueront pas d'arriver de la part de nos amis banquiers. On voit l'effet sur la durée des trente-cinq ans. En bleu, ce sont les tirages, l'argent qui va venir de la banque. C'est réparti dans le temps de manière à être optimisé. Il serait tout à fait contre-performant, d'un

point de vue financier, d'emprunter tout l'argent d'un seul coup, parce que cela nous ferait des sommes qu'il nous faudrait peut-être placer, ce n'est pas vraiment intéressant, il vaut mieux tirer exactement le montant d'argent nécessaire chaque année. Et en orange, le service de la dette, c'est-à-dire les annuités, le capital et les intérêts que l'on rembourse. On va tirer 52,4 millions €, mais les coûts n'y étaient pas et on va payer 14,9 millions d'intérêts. C'était un argumentaire pour démontrer que ces chiffres sont cohérents. Ce montant de 52,4 millions est le total, on ne va pas tout tirer d'un coup, peut être comparé à la différence entre le PPI et les 71 millions et ce qui est préfinancé par les garanties d'usage. Il n'y a que pour ces dernières que le financement arrive avant le PPI, le reste est étalé dans le temps, donc il faudra l'emprunter. On est autour de 50 millions dans les deux cas, donc ce chiffre est cohérent.

L'élément rassurant pour vous, en tant qu'autorité qui décide, est que les calculs montrent que l'endettement ne devrait pas dépasser, selon ces hypothèses, environ 28 millions €. Puisque le crédit se renouvelle. Et si l'on fait des calculs sur la cohérence des taux d'intérêt, si on empruntait les 52 millions sur quinze ans à 4 %, ce qui n'est pas le cas, c'est assez facile de faire un calcul maintenant que les tableurs Excel donnent les formules mathématiques très facilement, cela donne 18 millions €. Je trouve 14,9 dans mon calcul, c'est parce que l'on a optimisé le schéma financier. C'est mon métier.

Je rappelle le scénario central. Mille titulaires de garantie d'usage, trois cent soixante-quinze usagers de quai à usage privé qui paient une redevance pour service rendu. C'est le résumé du budget d'investissement : à gauche les recettes, à droite les dépenses. Dans les recettes figurent l'autofinancement, les garanties d'usage des redevances pour service rendu, pour un total de 90 100 000. Dans les dépenses figurent le PPI avec aléas et l'inflation pour 71,6 millions €, et le coût du financement de 14,9 millions €. Total : 86,5. Il reste donc 3,6 millions € de solde positif. Sur l'ensemble des trente-cinq ans, cela constitue 1 % des recettes du port dont l'ordre de grandeur est de 300 millions. Ne vous inquiétez pas, cela prouve que l'on a bien calculé, mais comme vous avez vu dans les hypothèses, il y a déjà beaucoup de prudenances qui ont été prises et qui sont plutôt basses pour les recettes, plutôt hautes pour les dépenses et une marge pour le taux d'intérêt. Tout est pris avec des marges raisonnables.

Conclusion. Sur la base de ces hypothèses à la fois raisonnables et prudentes, il est démontré que le PPI de 59,1 millions € qui a été présenté, avec une marge d'aléas de 10 %, est finançable via un recours à l'emprunt.

J'ai un petit focus pour répondre à quatre questions importantes par rapport aux ex-amodiataires.

On a vu que l'hypothèse était faite d'avoir 1 000 garanties d'usage, 375 redevances pour service rendu. Quel que soit le nombre dans les deux cas, est-ce que le financement du PPI est assuré ?

Deuxième question : comment justifier le montant de 18,10 €, par rapport au montant des garanties d'usage ?

Troisième question : pour que ce soit bien clair, quels sont les montants respectifs que l'on va demander à chacune des deux catégories de souscripteur ?

Quatrième question, pour faire suite à la présentation faite par Arthur : est-ce que le montant financé par les ex-amodiataires est en rapport, proportionné, au bénéfice qu'ils en retireront ?

Encore des tableaux de calculs pour démontrer que l'on est bon dans tous les cas. Il y a un peu deux scénarios extrêmes par rapport à mon scénario central qui est celui de droite. Scénario extrême, il n'y a que les garanties d'usage, ce qui serait parfait, ou scénario où il n'y a que des redevances pour service rendu. Est-ce que cela tient du point de vue financement ? Dans le cas du scénario où il n'y a que des garanties d'usage, on voit que l'écart est de 1 million. Je ne détaille pas les calculs. Par rapport à la marge de 3,6 millions que l'on avait tout à l'heure, celle-ci est un petit peu plus faible, mais elle est toujours positive. Dans le cas contraire, on a que des redevances pour service rendu, scénario B, l'écart est de 900 000 €. Ce qui prouve que nos hypothèses de sollicitation des garanties d'usage, versus les redevances pour service rendu, sont solides. Parce que finalement, quel que soit le nombre, le financement tient. C'est le calcul le plus délicat, puisqu'il faut absolument justifier que le montant des redevances pour service rendu est proportionné à celui des garanties d'usage. J'ai comparé les deux scénarios extrêmes, le A où il n'y a que les garanties d'usage et le B où il n'y a que des redevances pour service rendu. Je rappelle les hypothèses. Garantie d'usage, on paie une bonne fois pour toutes 425 € par mètre carré. Pour les redevances pour service rendu, on paie chaque année et avec l'inflation 18,10 €. L'impact direct, quand on calcule l'écart entre le scénario B et A, on n'a plus les garanties d'usage -32 700 000, mais on a des redevances pour

service rendu et comme on a intégré le coût du financement théorique, cela fait plus d'argent, 50 800 000. On a un écart de 18 100 000.

Si je calcule le coût du financement dans chacun des deux scénarios, il est évidemment plus faible pour les garanties d'usage puisque tout le financement des ex-amodiataires arrive au départ, il est évidemment beaucoup plus fort puisque l'on n'a pas du tout ce financement. Donc sur les intérêts à payer aux banques, on a un écart de 18 millions €. Ce qui correspond presque exactement à l'écart de recettes dans les deux scénarios. Évidemment, le calcul a été fait de manière progressive, je vous donne seulement le résultat, c'est pour équilibrer ce tableau que nous avons déterminé que 18,10 € était le bon montant. On est donc tout à fait équitable entre les différentes catégories d'usagers.

Je résume. Pour les souscripteurs de garanties d'usage, ils vont payer 425 € TTC payé sur six ans et continuent de payer la redevance d'occupation qui est celle du plan d'eau. Ce n'est pas le financement des investissements. Je vais directement à la ligne de droite, sur trente-cinq ans, l'ensemble des contributions nous amènent à environ 89 000 €.

Pour les redevances pour service rendu. 18,10 € payé chaque année, la même redevance d'occupation comme actuellement, ce qui fait 105 000 € avec le phénomène d'inflation, au total cumulé sur trente-cinq ans. Évidemment, le système de garanties d'usage est logiquement plus intéressant, plus attractif, mais c'est logique puisque les souscripteurs amènent du cofinancement à la Ville, tandis que les autres doivent contribuer au coût du financement.

Dernière question : est-ce que le montant sollicité auprès des ex-amodiataires est proportionné au service qu'ils en reçoivent ? Alors, j'ai repris dans ce tableau, dans la première colonne « Total », pour savoir de quoi on parle. Je rappelle qu'au global pour le PPI, il y avait trois chiffres : valeur actuelle, avec les aléas, avec aléas et inflation. 59 – 65 – 71.

Arthur nous a montré tout à l'heure que la quote-part calculée zone par zone de ce qui pouvait être considéré comme bénéficiant aux « quais privés », à l'usage privé de ces quais, est d'environ 60 %. Dans les mêmes proportions, on obtient donc 35-38 et 42,8 millions €. Si on veut comparer des choses comparables, c'est avec aléas et inflation, ce montant de 42,8 millions € est à comparer à la contribution totale, dans le scénario central que je vous ai indiqué tout à l'heure, donc 37,7. C'est-à-dire 23,8 millions € de garantie d'usage plus 13,9 millions pour les redevances pour service rendu. Comme le montant est supérieur, on peut dire que les ex-amodiataires bénéficient largement des investissements qui seront faits pour leur compte dans le cadre de ce PPI.

Conclusion. Le financement est assuré avec une marge d'aléas de 10 %, pour une hypothèse raisonnable de 1 375 souscripteurs. S'il y en a plus, c'est évidemment aussi intéressant. Le montant de 18,10 € est adapté et justifié, et celui financé par les ex-amodiataires est proportionné au bénéfice qu'ils en retireront. Voici donc l'ensemble des conclusions de l'étude financière qui a été menée. Je vous laisse la parole pour les questions et je vous remercie. »

F. MARIE : « Cela va être assez rapide. Pour la question du PPI, je vois 59-69-71. C'est l'inflation des 1,5 que je n'arrive pas à comprendre sur les trente-cinq ans. Puisqu'en fait, les investissements vont être situés sur les dix premières années à peu près, donc seront connus au bout de dix ans et au-delà, je ne vois pas l'application d'une inflation. Puisque le montant sera finalisé. C'est ma première question.

Le deuxième point, c'est au niveau des recettes. Je parle des places publiques, des prix moyens sur 2023-24-25 : 3 millions, 5 millions, 5,2 millions. Fin 2024, il y a des AOT professionnelles qui ont été signées, donc c'est vrai qu'il y avait une marge puisque cela fait 4,6 millions de moyennes, et je retire encore 10 %, cela fait 4,2 millions. D'un côté, peut-être que le PPI me semble, ce n'est pas une question de surestimer, mais de surévaluer par rapport à l'inflation, et au niveau des recettes, à mon avis, même s'il y a cette marge des travaux et des places qui vont être commercialisées, je pense qu'il y a encore une marge plus importante. Au niveau de ces recettes en tout cas. »

R. CUNIN : « Concernant le calcul de l'inflation sur le PPI, cela représente environ une augmentation de 10 % du montant global. Ce n'est pas tant que cela, parce que le calcul était fait de la manière suivante. Chaque année, entre 2026 et surtout 2035 ou 2038, c'est là où il y a le PPI chaque année, on a appliqué un coefficient d'inflation qui est de 1,5 % par an cumulé. Et comme on a des montants prévus par EGIS de dépense chaque année, le calcul se fait en additionnant. Donc celui-ci n'est pas global, mais précis. »

F. MARIE : « C'est une question de terminologie, ce n'est pas sur trente-cinq ans, ce sont juste les investissements qui ont été réalisés et réévalués sur l'année, c'est tout. »

R. CUNIN : « Dans le calcul financier, chacune des dépenses et des recettes a été simulée sur une année particulière. Et sur chacune de ces années, on a appliqué le coefficient d'inflation pour

chacune des dépenses et chacune des recettes. Et donc, cela vaut le coup de faire le PPI au départ puisque, vous avez raison, il y a moins d'inflation. Je reprends l'exemple de mon emprunt pour acheter une maison, cela vaut le coup de faire un emprunt parce qu'en général, on s'attend à ce que ses revenus augmentent dans le temps, alors que le prix de la maison que l'on achète tout de suite ne va pas trop bouger. Et donc, l'inflation incite à faire ce genre de mécanisme. Votre deuxième question, c'était ? »

F. MARIE : « Ce n'est pas vraiment une question, c'était une interrogation sur la question des revenus des places publiques. »

R. CUNIN : « D'accord. Donc effectivement, j'ai expliqué que l'on avait pris plusieurs prudences. C'est tout à fait légitime, parce que vous devez prendre une décision qui engage la collectivité sur une durée de trente-cinq ans. Néanmoins, il va se passer beaucoup de choses pendant ce laps de temps, et les équipes qui vont vous succéder auront encore des décisions à prendre. Et bien sûr, il peut y avoir à la fois de bonnes et de mauvaises nouvelles et vous aurez des marges de manœuvre. C'est ce qu'il faut voir aussi. Et le fait d'avoir davantage de recettes est une marge de manœuvre, les décisions de tarification sur les différents usagers, c'est une marge de manœuvre importante. On a prévu que cela suivait l'inflation, vous pourrez faire un petit peu moins ou un petit peu plus. Mais je pense que par rapport aux discussions budgétaires qu'il y a en d'autres lieux, vous êtes vraiment confortables. Vous avez les marges de manœuvre qu'il faut pour pouvoir prendre la décision d'engager ce PPI. »

F-X. MENTZER : « S'il n'y a plus de question, on va passer la parole à Maître BENJAMIN pour la troisième partie du sujet, qui concerne donc la typologie des contrats d'occupation des postes d'amarrage, avec un accent sur le contrat des garanties d'usage. Merci, Maître. »

M-Y. BENJAMIN : « Merci. J'interviens en dernier, et si vous me permettez, je ne vais pas du tout suivre ce que j'ai écrit, parce que je pense qu'il est intéressant de faire la synthèse à ce stade de nos travaux. Bien entendu, tout ce que j'ai écrit, je vais vous le rapporter oralement et je vais vous expliquer ce qui va changer en 2026 et pourquoi et le travail que vous avez fait.

Ce qu'il est intéressant de comprendre, c'est que l'on vous a dit que le port, la gestion du port, est un service public, industriel et commercial. Cela veut dire que le service doit être payé par les usagers, par ceux qui utilisent le port. Et deuxième sujet, il y a des caractéristiques propres de Port Grimaud qui devaient être prises en compte, notamment l'existence de quais privés, l'existence de quais publics, et un principe : une maison, un amarrage. Vous avez également une problématique importante sur Port Grimaud, ou un sujet important, c'est que vous aviez des contrats d'amodiation qui ont été signés, ce que l'on appelle des ex-amodiataires. Puisque le dispositif contractuel n'existe plus dans la réglementation française, il fallait trouver aujourd'hui un mode adapté sur le plan contractuel, pour proposer aux usagers des contrats ad hoc. Vous n'avez pas d'autres solutions que de vous référer au Code des Transports qui prévoit des dispositions très précises, puisqu'il n'autorise pas un usage privé d'un amarrage sur le domaine public portuaire, sans qu'il y ait une redevance. C'est-à-dire que les gens paient leur droit d'occuper l'amarrage.

Deux dispositifs contractuels sont autorisés par le Code des Transports : le contrat annuel ou le contrat d'amarrage. Je vous lis le texte, parce que cela me paraît important, l'article R 5314-31 dit : « La disposition privative de postes à quai, destinée à des navires de plaisance, ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an. » C'est-à-dire que le contrat basique, le contrat le plus simple, le contrat le plus courant est le contrat annuel, qui ne peut être renouvelé tacitement, mais expressément chaque année. Chaque usager doit avoir un contrat annuel. Cela veut dire qu'il va payer une redevance pour service rendu pour l'usage de cet amarrage. Le sujet est bien entendu le contrat annuel qui suppose que chaque année, on fasse la démarche de se réinscrire à la Capitainerie et de signer un contrat. Il vous est proposé, compte tenu des travaux engagés, et il vous a été démontré combien ils étaient nécessaires, il est proposé au Conseil Municipal, dans vos travaux futurs, d'adopter un Plan Pluriannuel d'Investissement et de proposer aux usagers de contribuer au financement de ce Plan d'Investissement. Et sur cette base et celle du Code des Transports, on peut proposer à ces derniers un contrat de garantie d'usage.

Il y a aussi, et je vous lis le texte, c'est l'article LR 5314-34 : « Il est possible à l'autorité compétente, donc à la Commune, d'accorder les garanties d'usage de poste d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement. » Et vous avez compris, c'est ce que l'on vous a expliqué tout à l'heure, tous ceux qui vont conclure un contrat de garantie d'usage, un contrat de dû, vont devoir participer, vont accepter de participer au financement. Et par ce contrat, il leur est proposé une garantie très importante, ils vont avoir un

droit de priorité par rapport à tous les autres. Ce qui est consenti aux ex-amodiataires, notamment compte tenu de leur particularité, c'est-à-dire qu'ils ont une maison et un amarrage face à leur quai privé, ils vont pouvoir souscrire un contrat de garantie d'usage pour une durée très importante de trente-cinq ans. Et c'est ce que la collectivité va pouvoir proposer en ayant adopté un Plan Pluriannuel d'Investissement, le PPI, c'est-à-dire ce programme d'investissement qui bénéficie aux usagers du port.

Voilà le dispositif qui va être prévu et les bénéficiaires de ce contrat de GU vont devoir accepter une redevance investissement, qu'ils vont pouvoir payer sur une durée de six ans et opter pour ce contrat de garantie d'usage, qui est un droit de priorité. Cela veut dire qu'ils sont assurés d'obtenir un contrat d'amarrage, ils vont devoir souscrire un contrat pour avoir un poste précis identifié, mais par le contrat de GU et par celui qui leur sera consenti, ils auront une priorité en tant qu'ex-amodiataires pendant trente-cinq ans. Cela veut dire aussi qu'ils pourront participer à des fonctionnements plus intéressants, puisqu'ils peuvent être membres des Comités d'usagers qui seront créés, et d'autre part, très important pour eux aussi, trente-cinq ans c'est long, mais cela peut leur permettre de présenter un repreneur en cas de cession de leur propriété, de leur immobilier, ils pourront présenter à la collectivité le repreneur de leur immobilier et du contrat d'amarrage qui est adossé, au fait qu'ils soient ex-amodiataires et disposent d'amarrage face au quai privé. C'est une particularité de Port Grimaud, et je crois que le contrat de garantie d'usage, tel qu'il est issu du Code des Transports, répond aux besoins des usagers. Et toutes les informations que vous leur avez réservées vous indiquent qu'ils sont candidats à ce contrat de garantie d'usage.

Ce que je voulais dire, c'est que bien entendu, ils ne seront pas contraints de conclure ce contrat de trente-cinq ans. Ils pourront toujours opter pour un contrat annuel qui fera qu'ils participeront toujours au service en payant une redevance. Celle-ci est décomposée de deux valeurs : ils doivent payer une valeur qui correspond au droit d'usage, comme un loyer, et une redevance qui correspond au service qu'ils obtiennent. Et on vous l'a démontrée et expliquée par le mode financier qui vous est préempté, cette redevance est différente selon les bénéfices que retirent les usagers du contrat. Et donc, il y a une redevance pour investissement concernant les contrats de garantie d'usage, parce qu'ils participent à l'investissement qui sera réalisé sur le port déterminé par rapport au coût que vous engagez, dans le cadre d'un programme de PPI, et d'autre part, par rapport au service rendu, à la fois l'occupation et les services courants qu'ils retirent de l'amarrage.

Donc deux types de contrats : le contrat de garantie d'usage pour une durée de trente-cinq ans et le contrat annuel, tous deux conformes au Code des Transports. Mais bien entendu, je dirai que pour les ex-amodiataires qui ont à la fois une propriété immobilière et qui souhaitent conserver un droit d'amarrage, le contrat de garantie d'usage leur donne une priorité pour avoir accès à un amarrage sur le port. Mais bien entendu, s'agissant d'un service public industriel et commercial, j'ai entendu vos commentaires et vos questions et de toute façon, l'amarrage ou le droit d'avoir accès, d'utiliser de façon privée le plan d'eau, impose à chaque usager de payer ce droit d'amarrage. Ce service doit être acquitté, peu importe le titre que vous revendiquez, si vous avez un droit réel, vous devez avoir une autorisation contractuelle et acquitter un prix pour le service rendu. Ce que l'on appelle la redevance pour service rendu.

Voilà les dispositifs que je voulais vous proposer, les contrats de garantie d'usage sont adoptés, rédigés et ont fait l'objet d'une concertation pour tenir compte des particularités de Port Grimaud. Ce sont des contrats conclus et donnant priorité aux résidents et ex-amodiataires, et c'était d'ailleurs la recommandation qui était faite par tout le dispositif ministériel quand ils ont adopté ces textes, en recommandant ce contrat adapté pour les ex-amodiataires, puisque ce contrat d'amodiation n'existe pas. Et d'autre part, c'est un contrat qui autorise et permet de participer au financement de l'ouvrage. C'est-à-dire que c'est un moyen pour la régie d'obtenir des financements propres, et on espère qu'ils seront souscrits par les usagers. Puisque c'est dans leur intérêt d'obtenir un droit de priorité par rapport à leur besoin d'amarrage.

Ce que je voulais dire particulièrement, c'est ce que cela suppose que le Conseil Municipal adopte le PPI sur la base des projections que vous avez adoptées, par rapport aux besoins qui vont répondre aux usagers pour le fonctionnement du port. Et d'autre part, ces contrats de garantie d'usage seront adoptés, proposés et commercialisés, et aucun usager n'aura l'obligation d'y souscrire. S'il préfère souscrire un contrat annuel, il pourra le faire. Encore une fois, je crois que c'est une opportunité pour les usagers d'obtenir un contrat qui va durer trente-cinq ans. Vous allez leur accorder un droit de priorité, c'est le Code des Transports qui vous autorise à adopter ce type de contrat. Bien entendu, je réponds à vos questions. »

V.SERRA : « Une petite question, Maître. Vous nous indiquez que la garantie d'usage est cessible en cas de vente du bien. Qu'en est-il en cas de succession ? Est-ce qu'il est transmissible ? »

M-Y. BENJAMIN : « Effectivement, de la même façon. C'est une facilité du contrat de garantie d'usage qui donne un droit de priorité, mais réellement de par la rédaction du contrat que vous allez adopter. »

F. MARIE : « Dans votre exposé, vous employez souvent le terme « prioritaire ». Prioritaire par rapport à qui ? »

M-Y. BENJAMIN : « Par rapport aux autres usagers. »

F. MARIE : « Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que vous imaginez que quelqu'un qui souhaiterait une garantie d'usage... parce que je ne vois pas, vous vous imaginez quoi ? De pouvoir mettre un bateau d'un tiers devant une maison ? »

M-Y. BENJAMIN : « Absolument pas ! C'est réservé aux ex-amodiataires, et l'exposé préalable vous a permis d'exposer les différentes situations selon les usagers, selon les situations qu'ils présentent, ils seront réservés aux ex-amodiataires. »

F. MARIE : « La place sera déterminée ! »

M-Y. BENJAMIN : « La place est déterminée par un contrat ad hoc annexe, qui complétera le contrat d'usage. »

F. MARIE : « Mais il n'y a pas une difficulté majeure sur cette question de détermination d'une place, avec la définition de la garantie d'usage ? »

M-Y. BENJAMIN : « Non, Monsieur, par rapport au contrat de garantie d'usage, il donne une priorité sur le plan d'eau et parallèlement à ce contrat de garantie d'usage, il sera conclu un contrat ad hoc pour déterminer la place. Ce sera adossé au contrat de garantie d'usage. »

F. MARIE : « Parce que détermination d'une place, c'est pour cela que je l'ai dans la jurisprudence du port de Propriano, les demandeurs ont été rejetés parce qu'ils ne pouvaient pas avoir une place déterminée. Cela ne pouvait être que dans une zone, mais pas pour privatiser, parce que cela revient à privatiser une place. Ce qui paraît tout à fait normal à Port Grimaud puisque, contrairement à un port de plaisance, il y a un lien indissociable entre l'amarrage et la maison. J'imagine bien que vous occuliez complètement cette question du contrat de sui generis dont j'ai parlé tout à l'heure, j'entends ce que vous êtes en train de me dire, trente-cinq ans sécurisés et compagnie. D'un autre côté, on est en train d'essayer de faire reconnaître un droit qui est pérenne, ce qui est tout à fait logique à Port Grimaud puisque la Ville l'a voulu ainsi, sécuriser les maisons, le plan d'eau est maintenant public, on verse une redevance d'occupation du plan d'eau et cela s'arrête à ça. »

M-Y. BENJAMIN : « Mais la problématique, c'est qu'il y a l'existence d'un domaine public et que le Code des Transports impose que tout utilisateur d'un plan d'eau le soit au terme d'un contrat, deux types de contrats : un annuel ou de garantie d'usage. Vous n'aviez pas cette possibilité jusqu'à présent, la Commune par son travail important sur l'analyse des travaux nécessaires, sur la capacité financière de la régie, compte tenu des modes de fonctionnement et d'autofinancement que vous avez pu analyser, la capacité à adopter un PPI, va proposer aux usagers un contrat de garantie d'usage de trente-cinq ans. »

F. MARIE : « Mais ce contrat de garantie d'usage sera contraire à la reconnaissance du droit perpétuel. »

M-Y. BENJAMIN : « Absolument pas ! »

F. MARIE : « Qui viendra écraser, ce n'est pas moi qui utilise ce terme, c'est Maître BOITON qui ne cesse de le répéter, que ce que vous essayez de mettre en place risque d'être largement retoqué. On verra cela au mois de mai quand ce droit sera mis en œuvre, puisque l'on est sur un droit public, qui remet en cause ce contrat sui generis privé. »

M-Y. BENJAMIN : « Non, Monsieur ! Pardonnez-moi, je vais vous répondre immédiatement. Je vous rappelle deux choses. Jusqu'à présent, les usagers avaient ce droit de priorité par rapport à leur immobilier, et il y avait aussi un contrat ad hoc qui s'appelait un contrat d'amodiation. Cela veut dire que bien qu'ils aient une autorisation écrite, ils avaient un contrat de la commune pour être autorisés à s'amarrer et devaient payer une redevance. Ce sera la même situation aujourd'hui, quel que soit le droit perpétuel, etc., vous aurez toujours le Code des Transports qui s'applique et qui exige que vous soyez autorisé par un contrat et que vous payez une redevance. Ce n'est pas gratuit d'occuper le domaine public. C'est la règle. Pardonnez-moi, Monsieur, je crois que de toute façon, je ne vais même pas plaider, puisque je plaiderai volontiers devant vous, mais ce n'est pas mon rôle aujourd'hui, je ferai juste un commentaire. Vous n'êtes pas juge, je ne suis pas juge, au contraire, vous devez conseiller la sécurité aux usagers, leur donner la possibilité d'avoir les contrats ad hoc

pour qu'ils puissent choisir, qu'ils puissent avoir une option, qu'ils puissent occuper un poste d'amarrage en toute sérénité, que la régie puisse fonctionner, que les gens comprennent que quand ils ont un poste d'amarrage, c'est un service public industriel et commercial, ils doivent payer une redevance, c'est obligatoire. Et que moi je ne prendrai pas le risque de conseiller aux usagers de le faire sans payer de redevance et de le faire sans contrat. Si jamais je perds demain, je trouverais une solution, puisque les usagers seront droits dans leurs bottes, ils auront payé leurs redevances, et ceux qui auront souscrit un contrat de garantie d'usage seront encore mieux dans leurs bottes, parce qu'ils auront souscrit un contrat ad hoc, correspondant à leurs besoins.

Là encore, je souhaite vous indiquer que c'est une possibilité ouverte aux usagers, elle ne le sera pas éternellement. Vous avez vu que l'on a un plan de financement qui est nécessaire, cela veut dire qu'à un moment donné, on va leur dire qu'ils ont tant de temps pour souscrire un contrat de garantie d'usage, et que s'ils n'en veulent pas, qu'ils prennent un contrat annuel et ils vont peut-être s'en satisfaire. Mais il faut qu'il choisisse cette option. Et je pense que moi, si j'étais leur conseil, je leur dirais : « je prends la meilleure option et la meilleure garantie pour moi. » Mais je ne suis pas le conseil des usagers. »

F. MARIE : « Si je puis répondre. À aucun moment, je n'ai dit que l'on n'allait pas payer une redevance. Je n'ai jamais dit cela. Le contrat de garantie d'usage est un mode de financement de travaux. Ni plus ni moins. Vous parlez de garantie de trente-cinq ans, je vous dis depuis le début que l'on a des droits privatifs, exclusifs et perpétuels, qui nous permettent de conserver cette place d'une manière indéterminée avec nos biens. Cela veut dire que quand on vend ou qu'il y a un héritage, c'est vendu automatiquement. D'ailleurs, ce terme « automatique » existe à Port Camargue et n'existe pas à Port Grimaud, de ce que j'ai pu comprendre, et c'est bien dommage. Puisque c'est vraiment un point qui sécurise réellement le bien. En fait, la redevance qui est rattachée à la garantie d'usage, toujours à Port Camargue, est une redevance qui est indexée. »

M-Y. BENJAMIN : « Vous êtes à Port Grimaud, cher Monsieur ! »

F. MARIE : « Oui, mais c'est une cité lacustre avec des droits privés encore plus importants que Port Camargue. Pourquoi j'insiste ? C'est que l'on est à Port Grimaud, vous faites bien de le préciser... »

M-Y. BENJAMIN : « Prenez un amarrage à Port Camargue, Monsieur, pardonnez-moi ! Nous sommes sur le domaine public, le Code des Transports impose que vous ayez un contrat, les ex-amodiataires en avaient un qui s'appelait un contrat d'amodiation. Donc vous n'aviez pas un droit qui venait de votre type de propriété, il venait du contrat d'amodiation dont vous avez bénéficié. Le contrat d'amodiation n'existe plus dans le cadre réglementaire. »

F. MARIE : « Je suis d'accord ! Le contrat d'amodiation, certains avocats vous diraient qu'ils ont été supprimés à tort, c'était pour définir une gratuité jusqu'à fin 2025, mais cela n'écrasait pas les droits que l'on a depuis l'origine, qui n'ont jamais été remis en cause. On ne va pas faire du droit ici vous et moi, on a bien compris que ça ne sert à rien. »

M-Y. BENJAMIN : « Moi, je fais du droit, Monsieur, je vous dis que vous aviez un contrat d'amodiation. »

F. MARIE : « C'est le juge qui statuera. Vous avez très bien dit, et je reprends exactement votre formulation : « le juge va statuer », le juge du Tribunal Judiciaire, puisque l'État a échoué dans cette tentative de transférer le dossier au Tribunal Administratif, ce sera le Tribunal Judiciaire qui va statuer. Donc on peut en discuter pendant des heures, cela ne sert strictement à rien, vous avez tout à fait raison, on va attendre le jugement. Ce qui ne remettra pas en cause le PPI ou autre, c'est une question de financement. Par contre, la question de la sécurité, moi quand j'entends « droit prioritaire », non ! Il n'y a pas de priorité particulière, si on arrive à obtenir ce genre de reconnaissance. »

M-Y. BENJAMIN : « Je rappelle que vous n'êtes pas conseiller des usagers. Je lis le Code des Transports, je dis que les usagers, pour obtenir un droit d'amarrage dans un port, selon le Code des Transports et depuis l'éternité, doivent avoir un contrat. Vous en aviez un d'amodiation, il n'existe plus, vous devez avoir un contrat aujourd'hui. J'arrête, Monsieur le Maire, parce que sinon je vais plaider. »

Monsieur le Maire : « Oui, on va passer la parole à Monsieur MENTZER. Alors moi, j'ai juste un terme depuis le début qui est un peu surprenant, c'est toujours cette cité lacustre. Je pense qu'il faudrait que vous regardiez un petit peu ce qu'est une cité lacustre. Cela en était une il y a soixante ans, lorsqu'elle était ouverte sur la Giscle. Je vous fournirai des tas de photographies. Là, oui, vous étiez propriétaire du canal et tout ce qui s'en suit. Là, vous ne l'êtes plus, le domaine maritime est rentré.

C'est tout ce que j'ai à dire, et ce n'est pas une question que je vous pose, Monsieur MARIE, c'était juste une réflexion. »

F. MARIE : « Je suis d'accord avec vous, ce que je regrette, c'est que cela ne rentrait pas dans les bonnes cases, l'ouverture était artificielle sur un plan privé artificiel, financé à 100 % par les Port Grimaudois. Hélas, des avis juridiques, notamment ceux de Maître RICCI, étaient connus par certaines personnes à l'époque, n'ont jamais contesté cette incorporation domaine public maritime, que nous subissons aujourd'hui, puisque nous avons un réel problème entre droit privé et droit public. On ne revient pas sur cette question de domaine public maritime, c'est un fait, mais cela n'empêche pas les spécificités liées intrinsèques à Port Grimaud et au règlement. »

M-Y. BENJAMIN : « C'est pour cela que l'on vous propose un contrat de garantie d'usage. »

F. MARIE : « S'il y a bien un endroit en France où la garantie d'usage pourra difficilement être applicable, ce serait bien à Port Grimaud. Donc on verra ce qu'il en sera. »

Monsieur le Maire : « Vous savez, j'ai plus l'impression de défendre les Port Grimaudois pour le futur, que tout ce qui se dit et se colporte actuellement. Vous garantisiez le patrimoine des Port Grimaudois. Enfin, plus exactement « on », pas vous, puisque vous dites un peu le contraire. Les Port Grimaudois, je veux bien qu'ils soient propriétaires du canal, cela reste à prouver qu'ils soient propriétaires de dix mètres devant eux, qu'ils aient un droit de priorité, si cela se fait sur le domaine public maritime, on le saura au mois de juin ou juillet. »

F. MARIE : « Excusez-moi... »

Monsieur le Maire : « Écoutez, Monsieur, non, ne coupez pas toujours la parole, parce que l'on n'est pas dans une cour de récréation, je sais que vous adorez couper la parole, je sais que ce sont vos habitudes. Moi je n'ai plus rien à dire. Je laisse la parole à Monsieur MENTZER ! »

F. MARIE : « Cela reste du DPM, on ne revient plus sur ce point-là ! La seule chose, c'est que sur le DPM, il y a des droits. Cela restera public, on ne parle pas de canaux privés, on n'a jamais employé ce terme-là, excusez-moi ! Ne me faites pas dire ce que l'on n'a pas dit ! Mais par contre, ces droits-là sont perpétuels. Donc nous, on défend des droits qui sont réellement rattachés aux biens immeubles et des droits réels. Ce qui n'est pas la garantie d'usage. C'est tout. »

M-Y. BENJAMIN : « Droits réels sur le domaine public, Monsieur ! Dans le Code des Transports, relisez-le, il faut un contrat pour être autorisé à occuper de façon privative un amarrage dans le port. »

Monsieur le Maire : « Maître, on laisse la parole à Monsieur MENTZER ! »

M-Y. BENJAMIN : « Oui, je ne dis plus rien. »

F-X. MENTZER : « Ces éléments sont très intéressants, mais s'il n'y a plus de question complémentaire, je vais passer la parole à Camille LEQUETTE. Parce que, comme vous l'avez observé, j'ai raté un petit chapitre, mais que l'on va rattraper immédiatement. Il s'agit du cadrage réglementaire, c'est-à-dire le cadrage administratif au sein duquel il faudra s'inscrire et notamment solliciter toutes les autorisations administratives pour réaliser les travaux qui vous ont été présentés. »

C. LEQUETTE : « Effectivement, on ne peut pas faire les travaux sans procédure réglementaire, il faut obtenir les autorisations de manière à conforter le PPI et le planning prévisionnel pour les dépenses, la réalisation des travaux, il est indispensable de faire ce cadrage réglementaire préalable. De manière à esquisser les grandes étapes réglementaires à parcourir jusqu'à la réalisation des travaux, pour l'obtention des autorisations.

Sur les travaux prioritaires qui sont relativement minimes, peu en interaction avec le milieu marin, on est plus sur une procédure de déclaration de loi sur l'eau qui se compte en mois et qui permet de démarrer assez vite les travaux.

Sur la partie dragage, je vais quand même laisser la main à Nicolas qui est plus le spécialiste. »

N. FAUCONNIER : « Sur la partie dragage, un point à noter, c'est que Port Grimaud dispose déjà d'une autorisation de dragage dans sa passe d'entrée, pour entretenir celle-ci. Cette autorisation est pluriannuelle, mais limitée en volume à 4 500 mètres cubes par an jusqu'en 2035. La difficulté que l'on a, c'est qu'il a été considéré par les services de l'État courant 2025, que le fait d'augmenter le volume de 4 500 à 30 000 relevait d'une modification substantielle, même si on reste sur la même qualité de matériaux, même si on reste sur les mêmes modes opératoires, ils ont jugé que c'était substantiel. Donc une nouvelle demande d'autorisation environnementale serait nécessaire pour ces travaux de rétablissement des hauteurs d'eau dans la passe d'entrée.

Voilà ce que j'avais à dire sur cet aspect-là. Une nouvelle autorisation environnementale, comme disait Camille, on n'est pas sur une déclaration, une autorisation environnementale s'obtient avec un

dossier plus conséquent, une enquête publique, et on est sur une procédure longue de plusieurs mois, d'un peu moins d'un an actuellement. »

C. LEQUETTE : « Les travaux sur l'avant-port sont quant à eux beaucoup plus conséquents, il faut passer un peu par toutes les étapes possibles et imaginables, il y a vraiment une autorisation environnementale à obtenir qui suppose l'étude d'impact, pour amener au scénario que l'on a esquissé. Il y a déjà tout un panel d'études et d'investigations qui a été mené, qui sert de documentation de l'état initial, notamment de pré-évaluation des incidences. Après, il va falloir compléter tout cela. Il y a les différentes étapes, la concertation préalable pas forcément nécessaire, elle a déjà été faite et en fonction, ce sera réajusté. Essentiellement des dossiers loi sur l'eau, d'évaluation environnementale, peut-être une demande de dérogation CNPN, dans le cas d'atteinte aux espèces protégées, en particulier les posidonies situées à l'avant de l'avant-port. Il va falloir justifier qu'elles ne sont pas impactées par le projet. Également, la Commission Nautique Locale, dans la mesure où on intervient sur le chenal d'accès, l'entrée du port, etc.

Vous voyez que la liste continue de s'étendre, on est vraiment sur une procédure complète et longue. Classiquement, de plus d'un an, parfois dix-huit mois, qui sera nécessaire et amenée, à partir du moment où on a suffisamment avancé sur les études, au moins sur le stade avant-projet, à instruire les dossiers en parallèle et obtenir les autorisations avant l'attribution des marchés de travaux.

Au niveau des bâtiments. Comme vous le voyez, c'est beaucoup plus léger. En particulier pour la Capitainerie Place Françoise Spoerry, ce sont des travaux uniquement de réaménagement intérieur qui ne nécessitent pas de permis de construire. On est donc sur une procédure de déclaration préalable avec éventuellement une demande d'autorisation de travaux, mais à confirmer. En revanche, sur la nouvelle Capitainerie avant-port, on est sur une procédure de permis de démolir, permis de construire, qui sera faite en parallèle des procédures à obtenir pour le réaménagement de l'avant-port. »

F-X. MENTZER : « Merci, Messieurs. Avant de conclure, je voudrais que Tiphaine GRELET, qui est la directrice adjointe de la régie, évoque très rapidement en quelques mots, les perspectives prochaines de l'évolution des études avec l'intervention du Cerema, dont elle va vous parler immédiatement. »

T. GRELET : « Comme cela a été précisé à de nombreuses reprises, il y aura des études complémentaires pour affiner les projets avant leurs lancements. La municipalité souhaite que cela passe par le Cerema, Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement. Et comme vous le voyez dans ce slide, le but de cette étude est vraiment d'affiner le dimensionnement des scénarios qui sont retenus. Pour vraiment comprendre l'impact que peut avoir la sortie de la Giscle, vérifier les solutions qui ont été proposées pour voir si elles sont vraiment applicables et dans quelle mesure, l'effet qu'elles auront sur l'envasement, l'ensablement. L'idée étant de faire des économies au niveau des dragages et s'il y aura un effet positif à ce niveau. Parce qu'avant de lancer de grands travaux, on veut quand même s'assurer de la stabilité et la solidité et surtout que dans le long terme, ce soit bénéfique à l'ensemble du port. C'est pour cela qu'il est très important de mener ces études, et que le Cerema étant un établissement public indépendant, permet d'avoir cette approche-là. L'idée étant de lancer le plus rapidement possible les études courant 2026, qui à mon avis, vont se prolonger sur 2027 et peut-être un peu 2028 en fonction des différentes demandes, et de bien coordonner le lancement des travaux avec les avancées, les analyses de bathymétrie et autre. »

F-X. MENTZER : « Merci, Tiphaine. Monsieur le Maire, avant de vous passer la parole, je voulais remercier ici la qualité des interventions de tous les techniciens, intervenants extérieurs et ceux de la collectivité. J'espère, et d'ailleurs je n'en doute pas, que les informations qui vous ont été présentées sont de nature à vous renseigner sur à la fois le contenu, le périmètre des travaux, leur volume financier, comment tout cela s'équilibre budgétairement, et dans quel cadrage juridique et administratif on se situe. Merci, Messieurs-dames. »

F. MARIE : « Est-ce que l'on pourra bénéficier de cette présentation, maintenant qu'elle est faite ? Pourra-t-on obtenir le document ? »

Monsieur le Maire : « Le document va être fourni pour le Conseil portuaire, Marina, vous m'arrêtez si je dis une bêtise, et il sera fourni ensuite pour le Conseil Municipal et vous l'aurez à disposition. Il n'y a pas d'objection. Pour l'instant, il est encore à peaufiner un peu, mais vous allez l'avoir. Il n'y a pas de souci. »

F. MARIE : « Je vous remercie. »

Monsieur le Maire : « Juste en conclusion. Lorsque l'on dit que pour le PPI, il n'y a pas d'urgence pour tous ces contrats-là, je vous signale juste qu'il y a beaucoup de travaux de mise en sécurité du

port qui sont urgents à faire. Je sais que cela n'a intéressé personne toutes ces dernières années, mais vous avez quand même à de nombreux endroits de Port Grimaud certains qui sont dangereux. Déjà, rien que cela, il faut vraiment que l'on prenne le taureau par les cornes et que l'on avance. Comme vous le dites, c'est vrai que l'on n'est peut-être pas à un an près, il y a des endroits qui sont assez dangereux et qu'il faut vraiment que l'on s'active pour trouver des solutions. Et l'histoire de la Giscle, c'est aussi quelque chose d'important et d'urgent. Toutes les études vont être lancées, et que l'on gagne deux ou trois mois peut être dérisoire pour certains, mais cela ne l'est pas du tout pour moi, que ce soit moi ou quelqu'un d'autre, il va avoir besoin de tout cela et d'accélérer.

La montée des eaux, je sais que c'est une plaisanterie pour tout le monde, ce n'est pas du tout cela, peut-être que l'on fera des réunions à ce sujet dans le futur, parce que la mise en sécurité du port est quand même nécessaire.

J'espère qu'il n'y aura pas ce que l'on vit tout au long de la Méditerranée, voire d'ailleurs, de risques météorologiques dramatiques qui conforteraient mes propos, mais qui seraient dramatiques pour Port Grimaud. C'est tout ce que je peux dire.

Après, je vous remercie tous de votre participation. Je sais que l'on tourne en rond sur certaines choses : partie privative et ainsi de suite, on verra bien, cela va être jugé. Comme on a vu beaucoup de jugements au fil de l'eau et qui arrivent ces derniers temps, où l'on a été attaqué sur certaines choses et pas très souvent débouté, on va attendre. Mais comme vous l'avez déjà dit au départ, tout va être contesté et les Port Grimaudois vont attacher une importance majeure sur tous les travaux qui vont être faits. Je sais que lorsque l'on voit les histoires de la Capitainerie, qui n'est qu'un projet fait par l'architecte conseil de Port Grimaud, mais qui ne sera certainement pas celui-là, parce qu'un concours d'architecte va avoir lieu. Il est vrai que tout cela est la base, qu'il va y avoir des aménagements dans les études nécessaires, en fonction de celles que l'on va avoir. Vous avez déjà dit que rien que sur la Capitainerie, vous saviez qu'il allait y avoir des recours, comme l'hôtel en face. C'est habituel chez vous. Donc on n'a pas de souci à se faire de ce côté-là, vous trouverez des solutions !

Je vous remercie, et merci à tous de votre présence et de votre participation. Et bien sûr, merci à tous les cabinets qui se sont déplacés. Vous avez été brillants. Je ne sais pas pour les autres, mais pour moi, oui. »

La séance est levée à 17h40.