

**RÉUNION PUBLIQUE DE LA CONCERTATION DU
12 SEPTEMBRE 2024**

COMPTE RENDU DE SÉANCE

Sous la présidence de Monsieur Alain BENEDETTO – Maire,

Présents : M. Alain BENEDETTO, M. Jean-Luc AQUA (Directeur de la Régie du Port), Mme Dominique DE LAUZIÈRE (Garant CNDP), M. Jacques LAVILLETTE (Garant CNDP), François-Xavier MENTZER (Directeur général des services de la mairie de Grimaud), M. Frédéric LOMBARD (Professeur d'université, faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille), M. Julien BELDA (Juriste SAS BELDA, Consultant maritime et portuaire), Mme Marina MEAZZA (Directrice générale adjointe des services de la Mairie de Grimaud), M. Didier RIHOUEY (Directeur Projet), M. Camille LEQUETTE (Chef projet).

La séance est ouverte à 18h00

Monsieur le Maire : « Bonsoir à tous. Très heureux de vous avoir aussi nombreux dans cette salle et de nous accueillir. C'est la 21ème réunion que je fais à Port-Grimaud ou avec les gens de Port-Grimaud, donc je pense qu'on va finir par s'entendre.

C'est une nouvelle étape très importante que nous franchissons ensemble et votre présence démontre à quel point ce projet est important pour vous tous. Et on le voit dans vos nombreuses venues à chaque réunion, voire surtout aux réunions des Blaquières. Je tiens à le redire, cette démarche d'échange est une démarche volontaire. C'est la mairie qui a voulu mettre ça en place de façon à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Chaque contribution que vous exprimez, chaque fois que vous vous exprimez, c'est une victoire pour la méthode que j'ai installée et pour le projet de remise aux normes de Port-Grimaud. Mon objectif a toujours été de vous associer aux décisions qui concernent votre patrimoine commun. Je dirais même notre patrimoine. Il y a un point essentiel que je rappelle dès maintenant quand vous êtes nombreux, vous êtes toujours nombreux à poser la question, la place de bateau devant votre maison est garantie lors des garanties d'usage. Ça a été dit, ça a été redit, ça a été délibéré, c'est passé à la préfecture. Nous avons donc l'assentiment de l'État ; ce qui n'était pas évident, je sais. C'est inscrit noir sur blanc aussi dans le règlement du port qui a été adopté par le Conseil Municipal en janvier. Donc, quelquefois, il suffit de lire. Je crois que c'est cette délibération qui a été attaquée aussi, non ? Oui, donc là, si on le met noir sur blanc, vous l'attaquez, donc c'est quand même surprenant.

Comme la dernière fois, je tiens à revenir sur certains points qui sont très clairs dans mon esprit, mais qui font tout de même l'objet de fausses informations dans le port. Permettez-moi de revenir sur quelques points essentiels afin de dissiper quelques malentendus. Aucun projet de nouvelle délégation de service public, DSP, n'est envisagé. Je l'ai dit lors de la dernière réunion. Je le redis. On ne vend pas Port-Grimaud à des Américains. Sa gestion doit rester fidèle à son identité et ne doit pas être guidée par les intérêts purement financiers. Il n'a jamais été question de transformer Port-Grimaud en prolongement de Saint-Tropez. Vous le savez tous, enfin pour certains qui habitent Grimaud, depuis 25 ans, je défends avec conviction l'authenticité de notre village et de sa commune. Nous sommes ici pour protéger ce cadre de vie, cadre de vie qui est précieux, et non pas en faire une attraction mondaine comme je l'entends. Il n'y aura aucun bateau plus grand que ceux d'aujourd'hui. Je l'ai dit et je le redis. Je tiens à ne rien changer, ni les longueurs des bateaux ni quoi que ce soit sur les bateaux, surtout que beaucoup de bateaux appartiennent à vous tous et qui sont grands, qui sont hauts, enfin tout ce que vous me demandez d'interdire. Ça me paraît difficile d'imposer à des gens d'acheter tel ou tel bateau. De plus, je tiens à vous rassurer, personne ne sera exproprié, ça aussi on l'entend, je ne vois pas

ce qu'on pourrait exproprier. Vos propriétés resteront les vôtres dans le respect des règles du domaine public. Aucune augmentation du nombre de bateaux. On l'a déjà dit et je le redis. Ni introduction de plus grande unité. Il est hors de question de passer des bateaux plus importants, plus gros que ceux qui existent actuellement dans Port-Grimaud. Il y a peut-être deux bateaux un peu importants qui sont carrément dans l'avant-port, mais c'est tout. Le restant, toutes les dimensions ont été faites dans des conseils portuaires, dans un plan qui a été fait, qui a été adopté par les entités de Port-Grimaud. Donc, je ne veux rien changer à tout ça. Quant aux rumeurs sur les modifications majeures, elles sont sans fondement. Il n'y a aucun projet pharaonique dans les scénarios présentés. On vous les a présentés, on les a diffusés, ils sont affichés ici. Vous voyez bien qu'on ne veut pas doubler le port, qu'on ne veut pas faire un port exceptionnel. On ne va pas refaire le port de Marseille à Grimaud, soyez-en certain. La panne de l'église que l'on a présentée lors de la dernière réunion ne sera pas prolongée. Les gabarits seront les mêmes que pour les bateaux accueillis actuellement. Devant les quais de l'église pour redonner la fameuse perspective, nous allons donc supprimer les bateaux qui sont devant. Vous voyez que l'on vous écoute. Encore plus de transparence lorsque j'ai parlé de la ZMEL. J'ai reçu aujourd'hui une vingtaine de questions sur la ZMEL. Ça n'a rien à voir avec l'aménagement du port, mais alors rien. La ZMEL, il va y en avoir deux ou trois sur la commune. Ce sont simplement des ancrages écologiques pour préserver les posidonies. Je pense que j'entends parler d'environnement régulièrement. Ça en fait partie. D'ailleurs, c'était notre politique municipale, préserver le littoral, préserver les espaces proches du rivage, donc nous le faisons. Et j'espère le faire rapidement. Je ne vois pas qui ça peut gêner d'avoir des bateaux ancrés. Ils y sont de toute façon, au large de Beauvallon et compagnie, vous avez une multitude de petits bateaux qui sont ancrés. C'est pour supprimer tous ces ancrages et en avoir un qui permette de suivre et de le contrôler. Ce soir, nous allons faire un rappel des éléments présentés la dernière fois et nous allons également vous présenter des éléments chiffrés des scénarios pour que chacun puisse mieux comprendre les enjeux et contribuer de manière active. Nous organiserons, ça a été une demande, le mardi 1^{er} octobre une matinée entière d'ateliers thématiques. Ceux qui veulent y participer pourront participer. Bien sûr, les places seront réduites, mais je pense qu'entre les ASL et les personnes qui sont en charge de Port-Grimaud, ils pourront sélectionner un certain nombre de personnes à venir de façon à ce que l'on puisse travailler, que l'on puisse s'entendre et s'écouter. Cela m'avait été demandé, donc je vais faire trois ou quatre ateliers dans cette salle et nous allons tous pouvoir discuter et débattre.

Maintenant, je vais laisser la parole. Madame, vous prenez la parole. »

Y. BLISSON : « Oui, je vais passer la parole à Madame dans un instant. Merci, Monsieur le Maire. Je me présente rapidement. Je serai l'animateur de cette réunion. Je travaille pour Agora Communication qui travaille avec Egis sur cette réunion et sur l'ensemble de ces réunions de concertation. Alors en effet, qui dit concertation publique dit garant de cette concertation et garant du débat public. Je passe donc tout de suite la parole à Madame Dominique DE LAUZIERE qui va nous faire un point sur cette concertation. »

D. DE LAUZIERE : « Non, pas du tout, je ne vais pas faire de point, juste me présenter et dire à tous ceux que je n'ai pas rencontrés, il y a beaucoup de nouvelles têtes, de gens qu'on n'a pas vus. D'abord, excuser mon collègue, Jacques LAVILETTE, qui n'a pas pu être présent aujourd'hui et rappeler notre rôle qui est d'accompagner la concertation et de défendre le droit de tout citoyen à être informé sur les projets qui touchent à l'environnement et de pouvoir s'exprimer sur ce projet. C'est notre seule mission, c'est de garantir cette parole. Je voudrais juste poser une question à Monsieur le Maire. Les ateliers dont vous avez parlé, est-ce qu'il y a un sujet particulier ? »

Monsieur le Maire : « Non, on débattera des questions que l'on nous a posées lors de différent envoi de courriers et on va pouvoir débattre là-dessus. »

D. DE LAUZIERE : « OK. Donc, si vous avez des questions sur notre mission, je suis à votre disposition après la réunion. »

Y. BLISSON : « Merci, Madame. On va vous proposer maintenant un film que vous avez peut-être déjà vu si vous étiez à la réunion précédente. Je ne sais pas s'il a été chargé sur le PowerPoint. On regarde ces images et on se retrouve dans un instant. »

Diffusion du film**

Y. BLISSON : « Voilà. À ce stade, peut-être quelques points sur les différentes étapes de la concertation. Vous avez un calendrier qui s'est affiché auquel il faut donc rajouter les réunions-ateliers dont vient de parler Monsieur le Maire. 11 réunions pour être acteur de cette étude. Et vous voyez, on a mis en gras la réunion d'aujourd'hui du 12 septembre, donc on en est à peu près à la moitié, on a dépassé un petit peu la moitié de ce calendrier. La publication du bilan de concertation aura lieu en novembre 2024, mais d'ici là, il y aura un apéro du Port le mercredi 18 septembre et une nouvelle réunion publique le jeudi 3 octobre. Cette concertation est aussi en capitainerie, comme vous le voyez depuis le 31 mai, tous les jours de neuf heures à 12 heures et de

14 heures à 18 heures. Il y a un site Internet. Il y a également une boîte mail. Je vais vous passer une autre diapositive sur ce sujet du phasage, de la concertation et des différents endroits où vous pourrez vous informer. Il y a un espace ressource dont vous avez l'adresse : www.portdegrimaud.fr/pg2030.

Je vais maintenant passer la parole pour que l'on rentre dans le vif du sujet de cette réunion à Monsieur François-Xavier MENTZER, le directeur général des services de la mairie de Grimaud s'il veut bien intervenir. Comme nous l'avons fait la dernière fois, je vous propose qu'on prenne toutes les questions en bloc à la fin de la réunion afin de pouvoir laisser les présentations se dérouler sans interruption, mais après, vous aurez bien entendu plusieurs dizaines de minutes pour intervenir, poser vos questions et interpellier nos intervenants. Monsieur MENTZER, je vous passe la parole. »

F. X. MENTZER : « Bonsoir Mesdames et Messieurs.

Vous m'entendez ? François-Xavier MENTZER, c'est moi. J'occupe le poste de directeur général des services au sein de la collectivité depuis de nombreuses années. On va demander d'intervenir ce soir sur différents sujets dont le contenu me semble avoir été évoqué à maintes reprises sous différentes formes et depuis deux ans dans différents scénarios. Je suis donc un peu gêné vis-à-vis de ceux qui ont entendu ces informations de manière réitérée. Je vais renouveler l'exposé, pourquoi ? Parce que l'on se rend compte à travers un certain nombre d'interventions, d'échanges informels avec vous que beaucoup de questions continuent à graviter sur ces sujets qu'on a regroupés autour de quatre thématiques qui vous sont ainsi présentées.

Les motivations qui ont conduit le Conseil Municipal à dénoncer par anticipation les contrats de concessions, ou exactement racheter les contrats de concessions.

En deuxième point, les motifs qui ont conduit les membres du Conseil Municipal à retenir la régie comme mode de gestion de l'ouvrage portuaire.

Les principales raisons du rétablissement des comptes publics portuaires depuis 2022.

Et enfin, un rappel des modalités de calcul de la redevance de 20 € le mètre carré.

Je crois que je dispose d'un quart d'heure, donc il va falloir être efficace et concis.

Je vous propose d'évoquer le premier point immédiatement et sans tarder. Je vous renvoie évidemment à la délibération du 28 septembre 2021 qui détaille de façon très précise toutes les raisons qui ont conduit le Conseil Municipal à décider cette résiliation anticipée des contrats de concessions. Il y a, je crois, quatre pages. En substance, cette délibération rappelle qu'aux termes d'un audit technique, financier, juridique qui avait été conduit par le Groupement Abington à la demande de la collectivité pour préparer la fin des concessions arrivant en 2025 et 2028. Cet audit a révélé un certain nombre de dysfonctionnements et même de désordres très importants. C'est sur la base de ces éléments-là que le Conseil Municipal a décidé de résilier les concessions. En premier point, on retiendra le mode de gestion pratiqué par les anciens concessionnaires qui est dénoncé par le cabinet comme étant inadapté et inefficace à l'ouvrage portuaire. Le seul enjeu du mode de gestion, qui était celui des ex-concessionnaires, était de conserver une rente de situation au seul intérêt des usagers copropriétaires que vous êtes. J'ai conscience d'avoir un discours qui ne sera pas séduisant, mais je m'efforce d'être clair et argumenté. Or, cette politique de gestion de bas tarifs, à minima, n'a pas permis de satisfaire les besoins en modernisation qu'imposait l'ouvrage portuaire. De même, elle n'a pas été en capacité de financer un programme de renouvellement des équipements portuaires et, de manière générale, à maintenir une maintenance globale satisfaisante de l'équipement public du port. Cette réalité peut être illustrée à partir d'un seul exemple, je n'en donnerai pas plus, qui tient au défaut de maintenance des canaux intérieurs à PG1. Un relevé bathymétrique qui a été réalisé récemment en 2023, je crois, par la société Semantic et dont vous voyez ici une animation, montre sur l'ensemble du périmètre de PG1, les canaux notés en rouge, plus c'est rouge, plus les fonds sont hauts, n'ont pas été dragué comme il fallait. Il y a aujourd'hui un danger potentiel de navigabilité dans cet espace. La remise en état de ce dragage qui n'a pas été fait s'élève à 17 millions d'euros. »

Des personnes dans le public : « Non, c'est faux ! »

F. X. MENTZER : « Je m'attendais à ce type de remarques. Point suivant. Autre motif de dénonciation, c'est la gestion déficitaire présentée par les ex-concessionnaires, déficit structurel, j'y reviendrai dans un instant si vous me le permettez. Là, tout de suite, je ne développe pas pour évoquer un autre motif de dénonciation qui est celui de la gestion amalgamée qui était pratiquée par les anciens concessionnaires, amalgamée entre comptes publics et comptes privés. En d'autres termes, pour être très clair, des ressources issues de l'exploitation portuaire, argent public, ont servi à financer des charges de copropriété, donc des charges privées ; ce qui est formellement interdit. Nous avons d'ailleurs déjà dénoncé cet état de fait dans le cadre de conseil portuaire et j'ai regardé récemment, dès 2011 ou 12, nous intervenions auprès des gestionnaires de l'époque pour leur demander de faire une comptabilité analytique séparant les comptes publics du port avec les comptes privés des ASL et des copropriétés. Il faut croire que l'on n'a pas bien été entendu. D'ailleurs, je m'appuierai sur un document beaucoup plus récent qui a été, je crois, édité ou diffusé le 4 mars 2022, produit par la commission

des finances internes à PGI, diffusé à tous les conseils syndicaux et qui révélait entre autres sujets, il faut aller sur les pages d'avant, c'est souligné en jaune, le tableau ci-dessous qui montre que les recettes portuaires représentaient près de 60 % du budget des produits des ASL. 60 % alors qu'en fait, ça aurait dû être complètement distingué.

Le tableau ci-dessous montre que, contrairement au discours des différents présidents, mais aussi des rapporteurs des commissions de finances auxquelles la question a été posée depuis au moins quatre ans, son excédent brut d'exploitation, l'EPE que vous connaissez tous, a été en moyenne de 765 000 € – c'est positif alors qu'on avait les comptes déficitaires – par an sur les quatre dernières années, donc nullement déficitaire comme indiqué par les gouvernances de l'ASP. Je n'irai pas plus loin, mais c'est clair. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est une commission interne à nos propres services. »

Intervenant du public

Y. BLISSON : « Les questions, on les posera à la fin, Monsieur, sinon on n'arrivera pas à tenir le débat. »

Intervenant du public

Monsieur le Maire : « Monsieur, est-ce que vous pouvez vous taire, s'il vous plaît ? »

Intervenant du public

Y. BLISSON : « S'il vous plaît, on va laisser Monsieur MENTZER terminer. On va laisser l'orateur terminer, s'il vous plaît. »

F. X. MENTZER : « Ça reste un document interne à vos services qui a été produit et diffusé. »

Intervenant du public

F. X. MENTZER : « Si, c'est marqué : diffusé. C'est noté sur le document. Je le tiens à votre disposition. »

Intervenant du public

F. X. MENTZER : « Oui, je sais, vous êtes le seul à maîtriser le sujet. »

Intervenant du public

F. X. MENTZER : « Autre motif de dénonciation, c'est bien sûr l'instabilité de la gouvernance de PGI, une majorité succédant à une autre. On a regardé sur l'intervalle d'une grosse dizaine d'années, il y a eu cinq présidences, donc une durée de vie de deux ans. Oui, c'est bien une instabilité parfaite, des interlocuteurs toujours nouveaux. La nomination de deux administrateurs judiciaires dans l'intervalle parce que justement, les représentants élus n'étaient pas en capacité, n'avaient pas la majorité suffisante pour exercer leur autorité, faire filer les affaires courantes et, surtout ce qui nous intéresse, gérer le port. C'est donc que l'ensemble de ses principales raisons, il n'y en a pas d'autres, vous le verrez dans la délibération que j'ai citée, qui ont conduit le Conseil Municipal à vouloir mettre un terme à une gestion qui, de toute évidence, apparaissait insuffisante pour ne pas dire défaillante.

Le point deux. Pourquoi le conseil a-t-il choisi la régie comme mode de gestion du service portuaire ? Fort de cette expérience pas très positive, clairement, le conseil a pris l'option, a fait le choix volontaire de gérer en direct cet ouvrage sans intermédiaire. Et, dans cette perspective, effectivement, la régie apparaissait comme l'outil le plus adapté, le plus souple parce que justement, aucun intermédiaire dans la gouvernance, moins coûteux qu'une DSP parce qu'il n'y a pas de rémunération de l'exploitant et puis, finalement, peut-être plus respectueuse de l'intérêt général.

Autres éléments, c'est que compte tenu des déficits... »

Des intervenants publics protestent.

Y. BLISSON : « S'il vous plaît, laissez intervenir Monsieur MENTZER, merci. »

Intervenant du public *

F. X. MENTZER : « Non, Monsieur, du tout. Aucunement. Donc, un autre argument qui a justifié le choix de la régie en mode de gestion de l'ouvrage, c'était de rétablir les comptes du service public qui étaient présentés déficitaires chaque année. La transition est toute faite pour arriver sur le point suivant, le rétablissement des comptes du service portuaire à compter de l'année 2022. Là, il faudrait le graphique avec les diagrammes qui montrent que, sur l'intervalle de temps de 2016 à 2023, vous avez l'évolution du solde d'exploitation du service portuaire. Sur la partie de gauche, c'est la période de gestion effectuée par les concessionnaires. On mesure ce solde qui est noté par le diagramme jaune, la différence entre les dépenses et les recettes, on voit qu'on est en solde négatif chaque année. Ces documents ont été présentés en conseil portuaire, validés via les documents qui sont à votre disposition et, avec une tendance même à la dégradation de ce déficit sur l'année 2020 qui dépasse les 1 million d'euros en 12 mois. En 2022, la commune prend en main le service par effet inattendu, on dira, et elle arrive à rompre cette mécanique déficitaire puisqu'on génère même un excédent qui n'est pas énorme, qui est de 600 000 € ou 300 000 suivant que l'on prenne en compte ou pas une redevance payée à la collectivité. Mais en tout cas, on stoppe cette mécanique déficitaire. La tendance s'est fortement consolidée en

2023, comme vous le voyez, où l'excédent de clôture d'exploitation avoisine le million d'euros. Alors, pourquoi ? Il n'y a aucun miracle, on n'est pas meilleure que personne.

Tout simplement parce qu'il a été mis en place un mode de gestion radicalement différent de celui que l'on connaissait, c'est pour ça que j'ai parlé d'intérêt général, et qui a permis effectivement de dynamiser considérablement les recettes portuaires ; ce qui n'était pas forcément le cas avant, avec un taux de rotation nettement amélioré dans les places escale, donc dites publiques, donc non amodiées. À cette dynamique de recettes, c'est ajouté une rationalisation de nos charges qui a été rendue possible par le fait que nous avons unifié la gestion des trois plans d'eau et que là où il y avait trois administrations, il n'y en avait plus qu'une. Donc, des économies d'échelle importantes sur les consommations, sur les contrats de prestations de services, sur les postes de direction, il y avait trois directeurs il n'y en a plus qu'un, etc. Donc, une dynamique de recettes associée à un effort de rationalisation de nos charges pour casser cette mécanique déficitaire.

J'en arrive enfin au dernier point qui est celui du calcul de la redevance du plan d'eau fixée à 20 € le mètre carré. Vous allez encore réagir. Je le sais, mais pourtant je ne peux pas vous dire autre chose. Ces 20 € le mètre carré de surface occupée dont vous vous acquittez depuis 2022 est exactement, et je vais vous expliquer pourquoi, la même somme que vous payiez à travers les charges, les appels de charges lorsque les concessionnaires étaient en gestion. Pourquoi ? »

Des intervenants publics : « Non. »

F. X. MENTZER : « Mais je vais vous dire pourquoi. Lorsque nous avons monté le budget 2022, le premier budget où nous étions en gestion, nous n'avions aucun élément d'appréciation véritable, aucun élément d'antériorité de gestion du Port, nous découvrions ce métier. On a donc repris dans le budget 2022, et c'est vérifiable ça aussi, les produits et les recettes qui avaient été collectées par les ex-concessionnaires sur l'exercice N-2. On n'avait pas 2021. Copié-collé. Et on a regardé que les ex-amodiataires que vous êtes s'étaient acquittés de la somme cumulée sur les trois plans d'eau, de la somme de 1,7 million. 1,7 million divisé par les surfaces amodiées, 84 000 je crois, on arrive à 19,70 €, me semble-t-il, de mémoire, et on a arrondi à 20. Donc, en fait, ces 20 € le mètre carré ne sont autres que la traduction en mètre carré des sommes dont vous vous acquittiez à travers les appels de charges. »

Des intervenants publics : « Non. »

F. X. MENTZER : « Ça, c'est le premier constat. Le deuxième constat montre qu'en fait, l'idée répandue et tout à fait erronée selon laquelle l'occupation du plan d'eau antérieurement était gratuite est parfaitement fautive puisqu'encore une fois, ce qui s'appelle aujourd'hui redevance s'appelait avant appel aux charges. »

Des intervenants publics : « Non. »

Un intervenant public

Y. BLISSON : « Merci, Monsieur. Écoutez, je vais vous proposer... parce que sinon on va se retrouver dans une situation où on ne va pas pouvoir développer l'ensemble des présentations. Monsieur MENTZER est là toute la soirée, donc il est là avec nous, il ne bouge pas. Il répondra à vos questions tout à l'heure dans la séquence de questions – réponses qui prendra le temps qu'il faudra. Vous pourrez lui poser des questions à ce moment-là. Si on faisait les questions maintenant, on risquerait à la fois de cannibaliser les sujets suivants et, par-dessus le marché, de ne pas avoir le temps de faire toutes les présentations. Donc, je vais maintenant passer la parole à Frédéric LOMBARD et Julien BELDA pour la partie consacrée aux garanties... à Madame Marina MEAZZA, pardon, excusez-moi, vous étiez sur le même slide que Monsieur au départ, donc je vous passe la parole. Vous êtes directrice générale adjointe des services de Grimaud. Marina MEAZZA. »

M. MEAZZA : « Bonsoir. En fait, ce qui m'a été demandé, c'est de faire un petit rappel très bref de l'environnement institutionnel autour duquel s'articule l'action de la régie du port. En fait, la gestion en régie portuaire signifie que le service est entièrement intégré au service de la commune. Donc, la régie du port ne dispose pas d'une personnalité juridique distincte de celle de la commune. Le Maire est le représentant légal de la régie et le Conseil Municipal en a conservé son pouvoir décisionnaire. Pour autant, bien que placée sous l'autorité du Maire et du Conseil Municipal, la régie est dotée d'un conseil d'exploitation dont les membres sont désignés par le Conseil Municipal sur proposition du Maire. Ce conseil d'exploitation comprend à la fois des élus et des représentants des usagers. Pour ce qui nous concerne, le conseil d'exploitation est composé de sept membres, quatre conseillers municipaux et trois représentants des élus. Il est saisi pour avis sur un certain nombre de points, notamment concernant le budget prévisionnel de la régie, les redevances, donc les tarifs lui sont soumis, ça peut être également aussi la nomination du directeur de régie qui doit être prise sur avis du conseil d'exploitation, mais au final, c'est le Conseil Municipal qui conserve son pouvoir décisionnaire. Il peut être consulté par le Maire pour tout sujet et, de même, le conseil d'exploitation peut présenter toutes propositions utiles. »

Comment cela fonctionne ? Il est convoqué régulièrement par son président qui est le Maire en exercice. Les séances du conseil d'exploitation ne sont pas publiques. Néanmoins, le conseil d'exploitation peut très bien entendre toute personne qui pourrait techniquement apporter un éclairage sur un point inscrit à l'ordre du jour. Il y a bien sûr des conditions de quorum et de majorité, mais, somme toute, c'est comme toute réunion classique. Deuxième instance consultative dont vous avez sans doute entendu parler et dont on a parlé tout à l'heure, c'est le conseil portuaire. Contrairement au conseil d'exploitation, le conseil portuaire existe dans tous les ports de plaisance quel que soit son mode de gestion, qui soit délégué ou pas, le conseil portuaire est institué. Le conseil portuaire est constitué notamment du Maire, d'un membre du personnel communal qui est affecté à la régie du port, des représentants de professionnels du nautisme, de la réparation et construction navale, des représentants des plaisanciers qui sont élus par le CLUP Je reviendrai dessus tout à l'heure, un membre de la chambre de commerce et d'industrie lorsqu'elle n'est pas elle-même concessionnaire et, lorsque le port est concédé comme ça a été le cas pour nous jusqu'au 31 décembre 2021, par bien sûr un représentant de chacun des concessionnaires et un représentant du personnel de chacun des concessionnaires. Les membres sont nommés par arrêté du Maire pour une durée de cinq ans. Le conseil portuaire est consulté obligatoirement pour avis dans un certain nombre de prérogatives qui sont listées par le code des transports, notamment sur le budget prévisionnel du port, sur le règlement particulier de police, la délimitation administrative du port, les tarifs et conditions d'usage des outillages, etc. Il y a plusieurs compétences sur lesquelles le conseil portuaire doit être obligatoirement consulté et, de manière générale, il est tenu d'informer de l'évolution de la situation du port, que ce soit technique, financière, sociale, etc. Les avis du conseil portuaire sont des avis simples, c'est-à-dire que la collectivité est tenue de le consulter, c'est une formalité obligatoire, mais elle peut éventuellement s'en écarter.

Comment cela fonctionne ? Le conseil portuaire se réunit au moins deux fois par an. Ses séances ne sont pas publiques. Toutefois, comme pour le conseil d'exploitation, il peut entendre toute personne qu'il juge utile. Il est convoqué par son président avec des conditions également de quorum et de majorité pour le vote. Comme je vous le disais, les membres du conseil portuaire sont désignés pour cinq ans, ce qui pour nous sera un prochain renouvellement complet en avril 2026. »

Intervenant du public

M. MEAZZA : « Oui. Lorsqu'un membre titulaire démissionne comme c'est le cas par exemple où on a eu un démissionnaire qui était le représentant du CLUP de PG2... Donc, je vais faire la transition, justement, ça me permet de faire la transition. Il est remplacé pour la durée du mandat restant à couvrir dans les mêmes conditions. Justement, j'évoquais le CLUP, le comité local des usagers permanents du port qui comprend les titulaires de contrats de longue durée, donc des contrats de garantie d'usage et les contrats annuels, en tout cas à tous contrats supérieurs à six mois. Le CLUP désigne trois représentants des plaisanciers pour siéger au conseil portuaire. La liste des membres du CLUP est tenue à jour par le gestionnaire du port, donc l'inscription n'est pas automatique, c'est-à-dire qu'il vous appartient à tous d'effectuer la demande d'inscription sur la liste du CLUP. Le CLUP se voit communiquer le budget du port. Là, il n'a pas été réuni depuis la reprise en régie, mais à court terme, comme je vous le disais, on devrait sans doute provoquer une réunion puisqu'il faudra procéder à l'élection du représentant titulaire du CLUP de PG2 qui a démissionné. »

Y. BLISSON : « Merci, Madame, pour ces précisions. On va donc maintenant poursuivre l'ordre du jour et vous pourrez revenir sur les questions sur ces sujets à la fin. Je précise aussi, je ne vous l'ai pas dit tout à l'heure, que pour la première fois de cette concertation, la réunion d'aujourd'hui est également diffusée sur la page Facebook de la mairie de Grimaud. Je viens de voir les images à l'instant.

Donc, maintenant, le sujet des garanties d'usage va être abordé par deux intervenants que vous avez déjà entendus qui sont encore avec nous ce soir, Frédéric LOMBARD qui est professeur d'université à la faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille et Julien BELDA, juriste à la SAS BELDA, consultants maritimes et portuaires. Je vous propose, Messieurs, d'intervenir sur ce sujet des garanties d'usage. »

F. LOMBARD : « Merci, Monsieur. Bonsoir, Messieurs, dames.

Il y a effectivement, je dirais au moins quelques minutes avant que vous présentiez un sujet dont vous avez déjà peut-être entendu parler puisque c'est la troisième fois désormais que nous traitons ce sujet devant cette assistance. Pour essayer de situer l'objet de notre intervention, il s'agit, vous l'avez compris, aujourd'hui, de vous rappeler l'environnement juridique de la gestion des ports, quel que soit le nom qu'il porte ou qu'on leur donne. Le sujet qui est le nôtre, que nous allons traiter en 10 minutes seulement, nous allons à peine effleurer la question, c'est de savoir quel outil juridique utilisé pour organiser l'occupation d'un poste d'amarrage par un plaisancier. Ces outils juridiques sont très peu nombreux. Ce sont des titres juridiques, des contrats ou des actes unilatéraux délivrés par l'autorité portuaire. La garantie d'usage est un contrat. Ça veut dire que c'est quelque chose qui est négocié entre les parties, donc le gestionnaire du port d'un côté, la régie en l'occurrence,

et le plaisancier. C'est un contrat qui n'a que l'objet en réalité de... l'objet principal du point de vue du plaisancier, c'est d'assurer son droit d'amarrage dans un port puisque le contrat de garantie d'usage, le mécanisme de la garantie d'usage est organisé dans un code, le code des transports, dans la partie de ce code relative au port, et notamment au port géré par les collectivités, et au sein de ceux-ci les ports de plaisance. Donc, ce n'est pas une invention d'un haut fonctionnaire du ministère des Travaux publics ou de l'administration des ponts et chaussées. Les contrats de garantie d'usage sont des outils textuels. Ça résulte d'un texte, d'un code.

Ce code, et ce texte en l'occurrence, a un avantage et un défaut. Le texte en question, c'est l'article R 5314-34. Ne retenez pas ce chiffre puisque je l'ai sous les yeux. C'est un article qui est très bref, il fait trois lignes, qui a pour vous un avantage, c'est qu'il est bref et qu'il est à la fois précis sur les droits qu'il accorde aux uns et aux autres. Comment fonctionne ce contrat ? C'est un contrat de droit public. Ça veut dire que c'est un contrat soumis en cas de litige, ce que tout le monde souhaite éviter, au juge administratif, mais c'est surtout un contrat qui est soumis à de grandes règles de droit public qui doivent être rappelées puisque je crois qu'une des sources des tensions que l'on peut percevoir dans cette concertation, c'est que parfois quelques règles élémentaires de gestion du domaine public n'ont pas été correctement énoncées dès le début, à mon avis. Ces quelques règles sont assez simples, c'est le principe de précarité de l'autorisation d'occupation du domaine public. C'est le caractère personnel, mais cessible de l'autorisation d'occuper le domaine public. C'est l'obligation de payer une redevance, pas d'obligation gratuite. C'est la nécessité d'obtenir une autorisation, il n'y a pas de droit acquis à l'occupation du domaine public, quel qu'il soit. Il faut une autorisation. Une fois qu'on a en tête ces grands principes, on connaît le régime des contrats de garantie d'usages qui sont très simples en réalité. Ils reposent sur la garantie, c'est le mot, la garantie accordée au bénéficiaire qu'il aura l'usage d'un poste d'amarrage pendant toute la durée du contrat. Ça peut être 35 ans maximum. Je crois que c'est le choix que les autorités municipales ont fait. 35 ans, l'usage d'une place est garanti.

Alors, il y a quand même une petite différence avec l'amodiation, c'est que c'est une sorte de promesse, c'est-à-dire que la garantie d'usage est un contrat-cadre qui, chaque année, en tout cas c'est mon analyse, mais elle est partagée par tous ceux qui interviennent, je crois, ce soir à cette table, c'est un contrat-cadre par lequel le gestionnaire vous délivre annuellement une autorisation d'amarrage. Et vous avez cette garantie-là à brandir comme une assurance en cas de difficultés, en cas... ce qui évidemment je ne souhaite à personne et n'arrivera pas ici, en cas de réticences, quel que soit le motif, vous disposez d'un contrat de garantie d'usage, alors, qui ne vous donne pas droit à une place. Il n'y a pas de droit à l'autorisation domaniale. On ne le dira jamais assez. Ça n'existe pas, quel que soit le contexte, ça n'existe pas. Mais vous êtes dans une situation titulaire d'une garantie d'usage un peu plus favorable que l'occupant ordinaire, celui qui a une simple autorisation annuelle. Lui, au bout d'un an, il doit tout recommencer. Voilà, l'ouvrage est remis sur le métier par le gestionnaire du port. Pas vous. Le contrat de garantie d'usage clarifie votre situation. Il y a quand même un prix à payer puisque vous imaginez bien que ce type d'avantage a un prix parce que c'est quand même un avantage administratif qui est conféré au titulaire de la garantie d'usage. Le prix, c'est la participation au financement de travaux portuaires. »

Protestation dans la salle.

F. LOMBARD : « C'est le code. Lisez-le. Une garantie d'usage peut être accordée en contrepartie d'une participation à des travaux portuaires. C'est le texte. Vous avez tous vos téléphones sous les yeux, tapez cet article R5314-34 du code des transports. Lisez l'article. On peut le commenter ensemble si vous voulez. Je n'invente rien, c'est écrit. Cette participation au financement de travaux portuaires prend plusieurs formes. Je vous poserai la question après si vous voulez.

C'est un outil de sécurisation parce que pendant 35 ans, vous avez l'assurance, la garantie, pas l'assurance, d'obtenir une place, celle qui est au droit de votre propriété. Ce n'est pas conçu comme cela à l'origine, il faut quand même avoir à l'esprit. La garantie d'usage est là pour corriger les amodiations, mais... »

Un intervenant public

Un intervenant public

F. LOMBARD : « Vous ne voulez pas que je réponde à la fin ? »

Y. BLISSON : « Voilà, je pense que le mieux c'est de laisser défiler les interventions. Vous aurez tout à fait la possibilité de poser vos questions après et d'y revenir. »

F. LOMBARD : « Je me contenterai de vous dire, c'est que les amodiations n'existent plus. Les contrats d'amodiation n'existent plus. Ça n'a plus de racines. Ça n'en a jamais eu d'ailleurs. Ça n'existe plus. Je terminerai simplement en vous disant qu'il y a quelques questions de points de vigilance. Je vais en évoquer deux seulement pour laisser la parole à Julien BELDA immédiatement après. D'abord, c'est : est-ce qu'il existe d'autres outils ? À chaque fois, on me pose la question. Est-ce qu'il y a d'autres manières d'assurer au titulaire,

au propriétaire d'un bien sur le terre-plein de Port-Grimaud, qui n'est pas port, j'ai bien compris ? On va faire comme si pour les besoins de la cause. Existe-t-il d'autres outils ? Il y en a un autre seulement, c'est l'AOT annuel. Il n'y en a pas d'autres. La servitude n'est pas possible. Le droit d'usage n'existe pas sur le domaine public. La garantie d'usage en fait office, mais le droit d'usage n'existe pas.

Le BEA n'est pas applicable, le bail emphytéotique de très longue durée ne s'applique pas dans votre cas de figure et l'autorisation constitutive de droits réels non plus. Il n'y a pas d'autres possibilités. Je sais bien que l'idée est quand même de trouver quelque chose, mais il n'y en a pas d'autres.

Le deuxième point de vigilance, c'est : existe-t-il une spécificité pour les cités lacustres, des marinas ? Alors, j'ai déjà eu l'occasion de le dire pour ce qui était là lors de la dernière séance, c'est qu'au point de vue de la gestion des infrastructures du domaine maritime artificiel, ça n'existe pas. Une marina, une cité lacustre, ça n'existe pas. C'est un argument architectural qui est parfaitement légitime, appréciable et admirable quand on voit effectivement le cadre dans lequel vous vivez, mais juridiquement, ça n'a pas d'effet, ça n'a pas d'impact. Simplement, ça doit autoriser... parce que le texte, j'ai commencé par là et je vais terminer par-là, le texte est court. Ce qui veut dire qu'il autorise non pas à faire preuve de liberté, mais d'imagination. Logiquement, la garantie d'usage ne permet pas l'affectation d'un poste déterminé. Logiquement, ça ne permet pas ça parce que c'était conçu comme ça, c'était conçu pour rompre avec les amodiations. Mais il y a quand même une spécificité factuelle, pas juridique, de fait dans une marina. Ce n'est pas un port comme un autre. C'est un port, je suis ferme là-dessus, c'est un port, mais pas comme les autres. Dans ce contexte-là, on peut admettre qu'une certaine dose de souplesse peut être injectée dans la gestion des garanties d'usage et, pourquoi pas, envisager que, sous la réserve du respect des principes de la domanialité publique, on peut attribuer – c'est ce que fait la commune – une place déterminée en application de la garantie d'usage. Et quelle place ? Celle qui se trouve au droit de la propriété.

Voilà pour les grandes lignes du contrat de garantie d'usage. Je laisse Julien BELDA vous dire, de son point de vue, les éléments pratiques que ce type de contrat autorise. »

J. BELDA : « Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Moi, je voulais encore faire un petit point sur la domanialité publique puisqu'effectivement, c'est un point qui est plutôt sensible et sur lequel il y a des réactions visibles. On peut parfaitement comprendre le point de vue d'un privé qui a acheté une maison, qui a investi, qui est titulaire d'un acte notarié et qui, un jour, se voit opposer une domanialité publique à laquelle il ne s'attendait pas. On est bien d'accord que c'est une mauvaise nouvelle. C'est une mauvaise nouvelle, mais elle est incontournable. Encore une fois, l'idée est que Port-Grimaud est soumis au droit français. Les plus hautes cours de justice française, la Cour de cassation, le tribunal des conflits ont expressément et explicitement qualifié dans leur décision que le plan d'eau faisait entièrement partie du domaine public de l'État. Ça, c'est une réalité objective. Il n'y a plus de débats là-dessus puisque ça a été... »

Un intervenant public

J. BELDA : « Effectivement, ça pourrait se déclasser, mais si vous me parlez de déclassement, ça veut dire que vous avez déjà vu qu'il était dans le domaine public. Donc, on ne peut déclasser que ce qui est de la domanialité publique. Aujourd'hui, il n'y a pas de débats sur le régime juridique du plan d'eau. Éventuellement, théoriquement, il pourrait se déclasser, mais étant donné que le domaine public maritime artificiel, les ports, marina ou pas marina, il ne faut pas croire, il ne faut pas jouer sur les mots, ça ne sert strictement à rien. Les ports de plaisance, les ports maritimes sont du domaine public maritime artificiel parce que c'est la loi qui en dispose ainsi. Si on veut déclasser une parcelle, il faut qu'il y ait un parallélisme des formes et que ce soit une loi qui déclasse le plan d'eau. Partant de là, encore une fois, j'entends que c'est frustrant, j'entends qu'il y a des notaires qui vous ont certifié ou qui ont fait des actes notariés, mais un acte notarié, nous sommes bien d'accord, ne peut pas aller au-delà de la loi. En revanche, il y a des notaires qui peuvent commettre des erreurs. »

Une intervenante publique

J. BELDA : « Mais non, Madame, c'est la loi française. »

Protestation dans le public.

Y. BLISSON : « S'il vous plaît, s'il vous plaît. Vous poserez vos questions à Monsieur BELDA à la fin. Laissez-le terminer, s'il vous plaît. Merci. »

J. BELDA : « Si vous voulez, je peux vous faire la lecture des passages de la Cour de cassation et du tribunal des conflits. On peut ne pas partager ce sentiment, mais juridiquement, c'est carré de ce côté-là. L'État, c'est ce que nous disent les Cours de cassation et le tribunal des conflits, c'est subrogé dans tous les droits sur ce qui concerne le plan d'eau. Et d'ailleurs... »

Un intervenant public

J. BELDA : « Personne n'a parlé des quais, Monsieur. Pourquoi vous revenez là-dessus ? Vous parlez de quelque chose, les quais, mais les quais, on est bien d'accord, personne ici à part vous ne parle de ce sujet-là. Les quais des propriétés privées resteront les quais... »

Un intervenant public

J. BELDA : « Oui, comme pour qu'il y ait des rues, il faut qu'il y ait des maisons. »

Un intervenant public

J. BELDA : « Il faut en revenir à ce point-là, c'est que le tribunal des conflits constate que l'état s'est subrogé dans tous les droits du fait du transfert de propriété, de la propriété privée à la domanialité publique. Ce n'est pas moi qui le dis, ce n'est pas Monsieur LOMBARD, ce sont les codes et surtout l'interprétation des juges souverains, les juges du fond et les plus hautes cours de justice de France. »

Y. BLISSON : « Bien, alors écoutez, on continue et gardez bien vos questions pour tout à l'heure parce que maintenant, on va aborder un nouveau point de l'ordre du jour de cette réunion, les diagnostics et études de scénarios d'aménagement. Je vais passer pour cela la parole à Didier RIHOUEY et Camille LEQUETTE et Nicolas FAUCONNIER qui vont intervenir sur ce point avec un élément plus précis sur la gestion des sédiments en fin d'intervention. Je vous laisse la parole, Messieurs. »

D. RIHOUEY : « Bonjour à tous.

Je vais commencer cette présentation des scénarios d'aménagement. J'espère que vous m'entendez bien. Je vais vous rappeler les types de projets, le calendrier des études. Ensuite, je vous rappellerai les scénarios qui ont été présentés lors de la réunion du 21 août dernier ; scénarios qui sont soumis à cette concertation. Après, Camille et Nicolas vous feront des présentations plus détaillées à la fois sur des points particuliers liés au dragage des sédiments et plus globalement sur la comparaison via une analyse multicritère des scénarios qui vous ont été présentés la dernière fois et que je vais vous rappeler.

Tout d'abord, l'équipe de projets. Nous, on est le bureau d'études Egis, mandataire de cette étude, mais cette étude, comme il y a beaucoup d'aspects, on a pas mal de cotraitants et sous-traitants, dont ACRI-IN) et également CISMA sur d'autres aspects à la fois sur les dragages et les ouvrages portuaires, ACCOAST sur le diagnostic des ouvrages. On a également des cabinets, GB2A Avocats et GB2A Finance sur des points juridiques et financiers. Citer aussi JANIN Architecte, COSMA et j'en oublie pour appréhender à la fois des études techniques sur le volet portuaire et également des études environnementales et réglementaires pour, entre autres, pouvoir faire labelliser le port avec un label port propre, des études financières et juridiques et également un aspect architectural en lien notamment avec la capitainerie.

Cette étude est phasée en trois phases. Tout d'abord, un diagnostic pour bien faire un état des lieux technique de l'ensemble du plan d'eau, la partie intérieure, avant-port et au droit du port. Ça, c'est vraiment l'état des lieux, le diagnostic. La deuxième phase est une phase qui consiste à définir des scénarios faisables d'aménagement. L'idée est de bien pouvoir se projeter sur des scénarios qui sont réalisables d'un point de vue réglementaire. On ne peut pas venir détruire des espèces protégées, donc l'idée est vraiment de proposer des scénarios qui soient réalisables et de pouvoir les comparer à travers une analyse multicritère qui va vous être présentée et puis, une fois qu'on aura via cette analyse et la concertation retenue une piste préférentielle, décliner ce scénario à travers un programme de travaux. On va venir détailler comment et à quel coût on va réaliser ces travaux.

Alors, je le disais, plusieurs objets. Donc, le plan d'eau intérieur avec différentes choses qui sont regardées, des problématiques de vétusté d'infrastructures, des problématiques de plan d'amarrage. Ça, c'est regardé pour avoir un plan d'amarrage optimisé et également à travers des travaux d'urgence, venir réparer les quais, certains objets portuaires qui sont en mauvais état et qui présentent des désordres qui pourraient nuire à la sécurité des usagers et des ouvrages mêmes. Un gros sujet lié à la passe d'entrée pour la sécurité et limiter son ensablement. Également un sujet lié à la capitainerie qui a été construite avec la construction du port, donc qui est vétuste et qui, aujourd'hui, ne permet pas l'exploitation dans de bonnes conditions. Et un autre sujet au droit du port qui est lié à la création d'une zone de mouillage écologique léger qui a été évoquée également.

Moi, je vais vous présenter les scénarios. On les a séparés en trois. La panne de l'église ou le grand ponton qui vient sur cette place de l'église avec des travaux jugés urgents dans la mesure où c'est une panne qui présente des désordres puisqu'elle a failli couler. La modernisation de la capitainerie au niveau de l'avant-port et puis la reconfiguration de la passe d'entrée. L'idée de cette panne de l'église ou de ce grand ponton, c'est de rouvrir les perspectives au-delà du fait qu'elle présente beaucoup de désordres et qu'elle est en mauvais état. Les contributions et même les perspectives liées à l'architecture montrent qu'aujourd'hui on a de grandes unités qui viennent vraiment obturer la vue vers le grand canal et/ou vers la place de l'église quand on arrive en bateau. Donc l'idée à travers cette reprise de la panne de l'église est de rouvrir ces perspectives pour pouvoir également à réorganiser le plan d'amarrage dans un souci esthétique et rationnel et de donner finalement à ce

nouveau ponton un standing adapté aussi à l'accueil du public. Les scénarios vous ont été présentés la dernière fois. Vous avez ici le scénario 1 dit scénario JANIN qui est l'architecte du groupement où là, on viendrait élargir le ponton, être toujours dans l'alignement du quai et proposer en bout de ponton un appontement avec une forme arrondie. Ça, c'est le premier scénario et on voit que, dans ce scénario, on relibère la perspective vers le grand canal, le grand lac plutôt, pardon.

Autre scénario proposé par Xavier BOHL. Là, on garde ce côté relativement étroit de la panne, du ponton et on a toujours ce ponton en T légèrement biseauté ici. Et puis, on vient aussi adjoindre un petit ponton en T un petit peu décalé dans l'axe de l'église elle-même. Là, toujours la même logique, on libère les perspectives et l'espace.

Et dernière solution sur laquelle on a réfléchi. Là, on viendrait plutôt dans l'axe du bâtiment pour pouvoir redonner également de l'espace et permettre finalement de mieux accueillir les bateaux. Et là, sur cette proposition, on a plutôt le ponton en bout qui est centré et avec cette forme arrondie.

Aujourd'hui, ce sont des propositions de scénarios. Cela ne veut pas dire qu'on va nécessairement en choisir un, mais l'idée, à travers ses propositions, est de faire réagir dans le cadre de cette concertation pour qu'on vienne faire ressortir le plus adapté et le meilleur.

L'autre objet, c'est la capitainerie. L'idée est de l'étendre. Aujourd'hui, elle est trop petite. Il y a des problématiques liées aux Algecos, aux usages, des problématiques d'infiltrations. Ça, ça a déjà été dit, donc c'est clair qu'aujourd'hui il faut reprendre et réorganiser cette capitainerie pour lui redonner vie et donc, dans une contrainte, c'est-à-dire la préserver, garder les perspectives vers le golfe de Saint-Tropez. L'idée, c'est de ne pas avoir des bâtiments qui vont être trop gros ou trop imposants et de rester dans l'esprit voulu par François SPOERRY.

Le premier scénario, c'est le scénario qui a été produit par l'atelier BOHL. Là, on garde la capitainerie existante et on vient finalement redonner un patio intérieur en refermant cette capitainerie un petit peu sur elle-même. On n'augmente pas finalement son emprise visuelle quand on arrive au droit de la capitainerie, mais par contre, on donne beaucoup plus d'espace pour pouvoir accueillir toutes les activités de la régie notamment. Également proposée par le cabinet BOHL, la réalisation d'un phare au niveau du musoir, donc c'est la terminaison de la digue, donc reprise de l'avant-port dans le scénario que je vous présenterai après.

D'autres scénarios proposés par l'architecte du groupement, Aloïs JANIN. Là, l'idée c'est : on garde la capitainerie qui est en biais, la capitainerie actuelle et on vient finalement faire une espèce de chicane en la rallongeant de part et d'autre et en gardant le morceau actuel qu'il faudra reprendre. Voilà la logique.

Et le dernier scénario, là, on serait plutôt sur une reprise intégrale de la capitainerie. On viendrait finalement s'aligner dans l'axe de l'enracinement de la jetée du port. Voilà pour les scénarios de la capitainerie.

Et je vais conclure avec des scénarios de reconfiguration de la passe d'entrée. Comme je le disais, l'idée est d'avoir des scénarios qui soient faisables avec différents objectifs. L'objectif premier est de limiter l'agitation. Deuxième objectif, c'est limiter l'ensablement qui provient de la Giscle. Camille reprendra un petit peu les explications des processus, mais voilà, quand il y a des crues importantes qui, généralement, ont lieu lors des événements avec des coups d'Est. Finalement, les apports sédimentaires de la Giscle sont rabattus vers l'entrée de Port-Grimaud. Donc, l'idée sur ce premier scénario qui est proposé est de changer le positionnement de l'enracinement de la digue pour redonner de la largeur. Ce que j'ai oublié de dire aussi sur les objectifs de cette reconfiguration, c'est redonner de la largeur au chenal de navigation qui, aujourd'hui, est très étroit et donc, c'est aussi redonner de la sécurité et de la capacité aux bateaux de bien naviguer à l'entrée du port. Pour faire ça, on réaligne l'enracinement de la grande jetée. Ce qui nous permet de créer une zone protégée plus importante. On vient également prolonger la digue de la Giscle pour la faire sortir au-delà et permettre une expulsion des sédiments bien meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui. Et on vient également prolonger la petite digue sud pour créer une zone de gamme plus importante.

Deuxième scénario. Là, on a plutôt une logique de grande digue, la digue du port qui est un petit peu plus courte et donc, comme les plus courtes, finalement on a une entrée qui est plus exposée que le scénario un à l'action des vagues. Donc là, on vient protéger de l'agitation via la création d'un brise-lames. Ce sera un brise-lames relativement bas d'un point de vue visuel, qui viendrait couper l'agitation et qui canaliserait également le débit de la Giscle. On a proposé la possibilité de venir mettre une espèce d'estacade sur la partie sud du débouché, mais, comme je l'ai dit, on propose des solutions, on les compare pour vous permettre également de réagir.

Le dernier scénario trois qui est proposé. Là, on change complètement de paradigme, c'est-à-dire que l'on tourne complètement l'ouverture du port vers le nord. Ce scénario... là, on vous présente des scénarios. On en a mouliné plusieurs avant d'arriver à ceux-là. Le premier, quand on l'a sorti, on allait beaucoup plus au large et cette digue faisait une embouchure qui était un peu moins sinieuse. Là, on a un peu l'impression d'avoir une chicane. Là, finalement, pourquoi on a retenu ce scénario vers le nord aussi contraint ? C'est qu'on a beaucoup

d'herbiers de posidonies et, de toute façon, on sait très bien qu'on ne sera pas autorisé à écraser de grosses surfaces d'herbiers, donc on se contraint pour que ces travaux-là ne viennent pas empiéter sur des herbiers qui sont protégés. Voilà la logique. Là, on a différents ouvrages qui nous permettent de pouvoir imaginer un accès par le nord. Finalement, ce scénario, pourquoi on le propose aussi ? C'est que c'est le scénario qui permet de tourner le dos à la Giscle, c'est-à-dire que ce scénario permet vraiment de s'affranchir de cette problématique des apports de la Giscle. Donc, on ne pouvait pas ne pas l'appréhender. Et puis, au fur et à mesure que l'on a avancé dans nos échanges et dans nos échanges également avec la mairie de Cogolin et Marine, on s'est dit que ces scénarios 1 et 2 potentiellement vont venir aussi impacter un peu plus la partie marine de Cogolin. Donc, on a réfléchi à une variante du scénario 1 avec une Giscle qui serait canalisée un petit peu plus loin pour pouvoir permettre les captures des sédiments à des profondeurs plus importantes qui reviendront moins facilement dans le chenal de navigation des deux bassins portuaires.

Je vous ai présenté sur ses diapos également des coûts qui ne vous avaient pas été présentés la dernière fois. Je reviens sur le premier. Ces coûts, on est sur des études préliminaires, mais on a quand même fait un effort assez important pour pouvoir chiffrer au mieux les travaux. Les travaux intègrent la reprise des terre-pleins, les ouvrages en enrochements, la reprise des quais, on reprend vraiment tous les ouvrages de l'avant-port. Ça intègre également les dragages pour venir redonner des profondeurs et une navigation optimisée. On voit qu'en fonction des variantes, on est sur des coûts qui varient entre 27 millions d'euros hors-taxes et 30 millions hors-taxes pour le scénario 3 qui est le plus cher. On le voit bien au regard des ouvrages qui sont construits. C'est le scénario qui finit avec un coût le plus important. Je le répète, on est sur des chiffrages amonts, c'est-à-dire que sur la globalité de ces chiffrages, quand on passe ensuite aux études qu'on appelle avant-projet et pro, là, on vient vraiment définir plus précisément les ouvrages qu'on va venir construire et c'est ça qui permet après d'affiner les coûts. Là, l'idée est d'avoir des enveloppes globales de travaux pour pouvoir comparer les scénarios.

Avant de passer la parole à Nicolas sur les aspects dragages, on vous avait présenté cette espèce de petit rappel via le site « remontez le temps » qui permet d'avoir accès aux orthophotographies historiques permettant de retracer la construction de Port-Grimaud et des marines de Cogolin et qui montre l'anthropisation aussi de la Giscle qui était un petit fleuve côtier qui divaguait, qui était plutôt bloqué, il ne trouvait pas toujours la sortie vers la mer. Il y avait plutôt des étangs rétro littoraux. On voit au fur et à mesure des constructions, on est venu à travers ces constructions anthropiser fortement l'ensemble du secteur. Là, les scénarios que l'on propose, quand on regarde à l'échelle déjà du temps, de 60 ans, et en prenant de l'altitude, on voit que l'intervention qui va être faite est relativement restreinte dans l'espace et elle se situe vraiment uniquement au niveau du débouché dans des emprises qui restent comparables aux emprises que l'on a actuellement.

Je vous remercie de votre attention. Je vais passer la parole à Nicolas et, bien évidemment, je serai à votre disposition pour vos questions. Aussi, on a le film 3D. J'avais oublié le film. Je vous le montre. »

Diffusion du film**

***N. FAUCONNIER :** « Bonjour à tous. Nicolas FAUCONNIER, CISMA Environnement. On accompagne la mairie et Egis sur ces problématiques de dragage et de gestion de sédiments. Je vais plus particulièrement vous parler des sédiments à l'intérieur des canaux. Pour cela, je vais vous brosser un rappel de la réglementation, vous montrer les résultats des analyses sédimentaires qu'on a eues à l'intérieur des canaux et vous montrer aussi les études qui sont en cours de réalisation sur les recherches de filières de gestion de ces produits de dragage.*

La réglementation en lien avec les sédiments et les travaux de dragage est relativement compliquée parce qu'on n'a pas qu'un seul texte de loi qui régit à la fois l'extraction et la gestion de ces sédiments. On a une multitude de textes de loi. Par exemple, ce qui relève de l'extraction, donc de l'opération de dragage en tant que tel, ce sont les rubriques loi sur l'eau du code de l'environnement, notamment la rubrique 4 1 3 0 qui définit sous quel régime réglementaire vont être soumis les travaux, un régime de déclaration ou un régime d'autorisation. Cette rubrique, en fonction de la qualité des sédiments et en fonction du volume que l'on a à sortir, le régime est plus ou moins contraignant pour mener l'opération. En d'autres termes, plus le volume est important à sortir, plus la qualité des sédiments est mauvaise, plus on s'achemine vers une demande d'autorisation environnementale et plus cette demande est difficile à obtenir auprès des services de l'État parce que ces opérations de dragage sont très encadrées par le code de l'environnement parce qu'on peut avoir un impact sur l'environnement et principalement le milieu aquatique. Ça, c'est pour la partie dragage, extraction sensu stricto. Ensuite, une fois qu'on a sorti ces boues de dragage, ces sédiments, quand ils sont contaminés, il faut les gérer à terre, on ne peut pas les gérer en mer, on ne peut pas les immerger, on ne peut pas les gérer sur la plage non plus. On est obligé de les gérer à terre soit en élimination soit en valorisation et, à partir de là, c'est une autre réglementation du code de l'environnement qui vient s'appliquer. Ce ne sont pas les rubriques de la loi sur

l'eau, ce sont les rubriques des installations classées, des ICPE, parce qu'il faut bien garder en tête qu'une fois que le sédiment est sorti de l'eau, réglementairement, il est assimilé à un déchet. Dès qu'on traite un déchet, qu'on stocke un déchet, qu'on transporte un déchet, cette réglementation sur les installations classées pour l'environnement, donc les ICPE qui s'appliquent. Comme ça, on a des dossiers qui sont relativement lourds à monter, qui sont lourds à instruire et qui doivent répondre en termes techniques à des points techniques et des études très précises qui sont dictés par le code de l'environnement. C'est pour ça qu'on est appelé pour définir quelle est véritablement la qualité de ces sédiments et quelles vont être les études à mener pour trouver des solutions de dragage et de gestion de ces sédiments au sein de Port-Grimaud. On a réalisé deux campagnes de diagnostic sédimentaire pour évaluer cette qualité des sédiments au sein du port. Ces analyses, comme je le disais à plusieurs reprises, sont encadrées par le code de l'environnement et doivent respecter des seuils, les fameux seuils N1, N2 qui figurent dans un arrêté ministériel et qui permettent donc d'apprécier l'incidence que peut avoir un dragage sur le milieu marin. Les sédiments qui peuvent être une source de contamination quand on vient les draguer, ils se remettent en suspension dans la colonne d'eau est là, on peut avoir une pollution de la colonne d'eau et une pollution du milieu marin.

On a réalisé ces fameuses analyses N1, N2, donc ces analyses de métaux lourds, d'hydrocarbures, d'hydrocarbures polycycliques, de polychlorobiphényles, tout un tas de contaminants qui sont demandés réglementairement par les services de l'État. Une fois qu'on a ces analyses-là, on lance une deuxième batterie de tests qui est plus liée cette fois-ci à comment on va gérer ces sédiments à terre. On appelle ça des tests de lixiviation ou des tests d'écotoxicité pour trouver des solutions de gestion de nos sédiments. Ce sont des tests qui reprennent aussi là encore des protocoles scientifiques dictés par des organismes d'État, des organismes d'experts du CEREMA ou INERIS. Là, je vous ai mis quelques exemples de carottages qui ont été réalisés dans Port-Grimaud. Vous verrez que, sur la photo de gauche, on est sur un sédiment qui est plutôt sableux qui a été sorti de la passe d'entrée, qui a été carotté dans la passe d'entrée. Et on a un matériau qui est beaucoup plus vaseux, organique, qui est dans la cité lacustre. À côté, la troisième photo tout à droite, ce sont des essais de déshydratation qu'on a réalisés pour voir comment évoluait le matériau de dragage, comment il se déshydratait parce que ce sédiment est gorgé d'eau, donc il faut le déshydrater pour pouvoir le traiter et surtout le transporter. On a donc réalisé ces tests, ces premiers essais d'analyse et de déshydratation. Voilà le plan d'échantillonnage. On a identifié plusieurs secteurs avec des zones d'envasement, notamment la partie des douves à l'entrée de la cité lacustre, quelques points hauts dans le reste du bassin. C'est fait en lien avec les levées bathymétriques qui ont été réalisées. On ne vient pas carotter n'importe où. On vient draguer et analyser les sédiments là où on estime qu'il y aura des besoins dans l'avenir. Les résultats sont les suivants. En toute transparence avec vous, les sédiments dans les canaux ne sont pas véritablement de bonne qualité. On pouvait s'y attendre. On a de fortes concentrations en métaux, que ce soit du cuivre, du plomb, donc principalement des métaux lourds. La bonne nouvelle, c'est qu'on n'a pas de contamination organique. Il n'y a pas de pollution à l'hydrocarbure ou des polluants qui sont classiquement recherchés dans les sédiments. On est vraiment là en présence de métaux lourds. Mais il faut quand même relativiser parce qu'on a quand même des suspicions d'autres polluants qu'on diagnostiquera un peu plus tard. Parce que ces sédiments qui sont dans la cité lacustre sont quand même d'une qualité très médiocre à cause de ces métaux lourds, mais aussi en réalisant des tests d'écotoxicité des tests qui nous permettent de trouver des filières de valorisation, que je détaillerai un peu plus loin dans la présentation, ces tests montrent qu'on a une toxicité assez importante et que le sédiment est qualifié de dangereux. Donc, je ne sais pas si vous vous souvenez, mais je vous ai bien dit que les sédiments, une fois qu'on les sort de l'eau, sont assimilés à un déchet et, si un déchet a cette étiquette de déchets dangereux, je ne peux pas le valoriser en tant que tel. Je suis obligé de le traiter. Donc, imaginez qu'un sédiment est dragué et là, comme il est jugé dangereux dans certains secteurs du port, je vais être obligé de le traiter pour enlever cette dangerosité et faciliter son opération de prise en charge de valorisation.

Voilà pour ce qui relève des sédiments à l'intérieur du port. Si je résume, un sédiment vaseux, fin, contaminé en métaux lourds, qui a une réponse écotoxique positive et qui est dangereux, donc qui nécessite une opération de traitement pour pouvoir faciliter sa gestion après à terre. Je n'ai pas parlé de la passe d'entrée. J'interviens rapidement sur la passe d'entrée. Elle est plutôt sableuse, donc là, on n'a pas ce matériau fin, on a un matériau plus grossier. La contamination ne reste pas sur ces matériaux grossiers. La passe d'entrée n'est pas une zone de décantation, enfin si, à part pour le sable, mais que le sable se décante, on n'a pas de pollution qui décante à ces endroits-là. Les bateaux ne sont qu'en transit et ils ne stationnent pas ou il n'y a pas de rejet à proprement dit. Donc, on a un matériau sableux qui est sain. La seule difficulté qu'on a dans cette passe d'entrée c'est qu'on a un mélange de sable fin et de sable grossier et des fois, de débris végétaux en provenance de la Giscle qui nous font un millefeuille entre des sédiments sableux, des sédiments un peu plus fins et des débris végétaux qui font que, là aussi, on ne peut pas leur charger directement sur la plage parce qu'on a une différence de

granulométrie, un sable qui a un aspect différent, qui est chargé en débris végétaux, particules organiques. Il n'est pas pollué. C'est juste son aspect et c'est juste sa granulométrie qui est plus fine et ces petits débris végétaux qui font que, sur les plages, ce n'est pas forcément accepté. Et en plus, comme en parler Didier avant moi, on a les posidonies qui ne sont pas très loin, espèce protégée. Les services de l'État ont plusieurs fois tiré la sonnette d'alarme en disant que ces rechargements de plage qui étaient pratiqués par Port-Grimaud... aujourd'hui, il y a une plage qui a changé d'aspect. Est-ce qu'il n'y aurait pas des dépôts de sables qui vont sur ces posidonies et qui les ensablent ? Là aussi, on doit traiter ces sédiments dans la passe d'entrée pour évacuer ces petites particules organiques et enlever ses sables fins qui peuvent ensabler nos posidonies qui ne sont pas très loin. Voilà sur l'aspect des résultats des diagnostics sédimentaires.

À partir de là, on va proposer à Port-Grimaud plusieurs scénarios de dragage dans la cité lacustre en fonction de cette qualité de sédiments. Là, ce sont des études qui sont en cours, qui vont faire un recensement des pratiques réalisées à Port-Grimaud dans le passé ou des pratiques qui sont réalisées dans le golfe de Saint-Tropez, que ce soit aux marines de Cogolin, à Sainte-Maxime, voir ce qu'il se fait localement et étendre aussi ces recherches de solutions de gestion de nos sédiments à une échelle départementale, voire sur la façade méditerranéenne parce qu'on a aussi des exemples de valorisation de sédiments que l'on a pu porter dans d'autres ports.

Pourquoi je parle souvent de valorisation ? Parce qu'aujourd'hui.... Quand je parle de valorisation, c'est traiter notre matériau sédimentaire, enlever sa contamination, utiliser ce produit qui n'est ni plus ni moins un limon, une matière minérale, et le réinjecter dans des besoins en remblais par exemple, en valorisation dans les ouvrages portuaires, en aménagement paysager, en technique routière, utiliser des sédiments pour par exemple faire des pistes cyclables, faire des routes. Voilà les sujets qui sont aussi abordés. Ou aussi trouver avec Egis des solutions sur la Giscle de pièges à sédiments pour essayer de limiter cet envasement, cet ensablement de la passe d'entrée. Quoi que l'on ait vu sur la Giscle, les premiers retours que l'on a, c'est que ces pièges à sédiments, un, administrativement, ce n'est pas du dragage maritime, ça serait du dragage en milieu eau douce, cours d'eau et, administrativement, il est encore plus compliqué à obtenir qu'un dragage maritime. Et comme il est complexe, on reste sur de petits pièges à sédiments et ce petit piège à sédiments, il suffit qu'il y ait une crue de la Giscle et d'un seul coup, il est comblé et il n'opère plus, il est plus fonctionnel.

Donc, ces solutions de valorisation, je reviens là-dessus, sont recherchées en priorité, de réutiliser localement nos sédiments une fois qu'ils sont traités pour éviter de les envoyer en décharge ou en plate-forme de traitement. Parce que ces sédiments qui sont contaminés, si on les envoie en décharge, les coûts sont vraiment rédhibitoires, prohibitifs. Que ce soit en transport, que ce soit en acceptation en décharge, ça ne serait pas supportable pour le port. Et aussi, il y a une problématique environnementale, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, le code de l'environnement restreint les quantités de déchets qui rentrent dans ces décharges. Aujourd'hui, une décharge est faite pour recevoir des ordures ménagères. Elle n'est pas faite pour recevoir du sable ou elle n'est pas faite pour recevoir des produits minéraux comme des limons. Elle a des quotas, elle a des fonds de fouilles qui sont réservés pour les ordures ménagères et les activités d'enfouissement de sédiments ou de sables sont retaxées par l'État. Il y a une taxe qui s'applique, c'est la fameuse taxe TGAP. C'est la taxe sur les activités polluantes. Cette taxe sur les TGAP vient s'appliquer sur les sédiments, donc il n'y a aucune raison aujourd'hui que les sédiments partent en décharge. Il faut absolument trouver des solutions de valorisation localement. On vous a mis sur la droite quelques idées de coûts de traitement jusqu'aux coûts de gestion décharge, donc coûts de traitement, coûts de valorisation, coûts de gestion. ISD, c'est installation de stockage : I inerte, DND déchets non dangereux, D déchets dangereux. Donc, on voit que ces installations de stockage, ce sont les décharges, ça coûte vraiment très cher.

Le travail que l'on a mené aussi avec le port, ce sont ces premières expérimentations pour trouver ces filières de valorisation. Il y a une dune paysagère qui a été mise en place au niveau de l'enracinement de la digue de Port-Grimaud. Ça, c'était des sédiments qui étaient dragués dans le port, qui ont été traités, donc ce sont les fameux sédiments de la passe d'entrée qui ont été débarrassés des sables fins, des limons, qui ont été débarrassés des débris organiques, des débris végétaux de la Giscle. Et on a comme ça fait une dune paysagère expérimentale pour voir comment se comportait le sable à l'érosion éolienne, comment se comportait la végétation dessus. On a planté des espèces locales pour voir si ces expérimentations de dunes en protection, par exemple en merlon paysager, en reconstitution de cordons dunaires pouvaient s'opérer sur le littoral de Grimaud. Ça, c'est en cours. Et la deuxième opération qui a été menée cet hiver, c'est la réfection d'une piste VL pour véhicules légers dans les hauts de Beauvallon où là, on a utilisé le sédiment traité. On a séparé le limon, on a gardé que les fractions sableuses qui nous intéressaient. Ces sédiments nous ont permis de réaliser, de refaire une piste VL dans les hauts de Beauvallon. Donc, on a incorporé nos sédiments dans la chaussée de cette piste. On a incorporé nos sédiments dans une grave cimentée et à hauteur de 19 %. Ça nous a permis

comme ça de voir quelles étaient les proportions qu'on pouvait réincorporer dans nos ouvrages routiers pour pouvoir trouver des solutions de réemploi de nos sédiments de Port-Grimaud. C'est une piste qui fait 256 m de long. Elle a été réalisée et on commence les essais mécaniques pour voir comment aujourd'hui se comporte la piste en ayant incorporé du sédiment vis-à-vis d'un trafic routier. Il y a des mesures géotechniques qui sont réalisées pour voir si c'est viable dans le temps. Ce sont des expérimentations qui vont durer un an et qui vont être reproduites sur d'autres secteurs de la commune.

Voilà pour ma partie et pour vous faire le point sur ces études en cours sur le dragage et la gestion des sédiments. Je vais laisser la parole à Camille d'Egis. »

C. LEQUETTE : « bonsoir à tous.

Je vais vous présenter un peu plus en détail les études qui ont été menées de manière qui nous amène à comparer les scénarios qui vous ont été présentés. Pendant tout ce temps, on les a étudiées avec différents outils. L'objectif est de rappeler un peu les principaux enjeux, ce qu'on cherche à regarder et de quelle manière on évalue l'efficacité des scénarios, des principes d'aménagement. Encore une fois, ce sont des principes, ce ne sont pas des scénarios définitifs. Vous avez vu, il y a différents principes. On canalise une partie, on laisse peut-être avec un brise-lames détaché, on retourne complètement l'entrée du port. Il y a une autre où on canalise davantage l'exutoire de la Giscle. Ces principes ont été regardés et passés au crible des différents outils d'ingénierie qui sont les modèles numériques. Les modèles numériques sont des maquettes. Ce sont des maquettes numériques où on va reproduire le terrain terrestre, sous-marin, et on va regarder de quelle manière les écoulements se font, et ça, sur différents aspects.

On va regarder sur les vagues, les vagues qui arrivent sur les ouvrages. Ça va être le premier point que je vais développer un petit peu plus. On va regarder également de quelle manière les eaux circulent entre la Giscle, le plan d'eau, la mer, de quelle manière finalement l'eau se renouvelle entre l'intérieur, l'extérieur et permet à cette eau de ne pas croupir et de rester de bonne qualité. Il y a un troisième aspect, c'est évidemment l'ensablement qui est le principal sujet qui nous amène ici, de quelle manière les aménagements qu'on propose permettent ou non de limiter cet ensablement dans l'avant-port.

Concernant les vagues, c'est un aspect qui est particulièrement important en termes de sécurité. On va regarder cet aspect à deux niveaux. On va le regarder au niveau de la stabilité des ouvrages actuels, des ouvrages que l'on veut mettre en œuvre. L'objectif est bien sûr d'avoir des ouvrages qui tiennent dans le temps et en particulier en lien avec la hausse du niveau marin en lien avec les changements climatiques. Actuellement, c'est un point qu'on avait évoqué à la dernière réunion le 21 août. La digue actuelle, la digue Nord est particulièrement basse. Elle est régulièrement soumise à des franchissements dès qu'il y a des coups de mer. Un coup de mer annuel avec le vent qui pousse l'eau vers la côte, on a une surcote qui se crée ici, les vagues arrivent, il y a des franchissements importants. L'objectif, dans la slide qui va suivre, était d'illustrer un petit peu plus de quoi il s'agit lorsqu'on parle de franchissements de vagues sur une digue et dans quelle mesure ça peut impacter la sécurité de l'ouvrage et des usages. Un autre aspect, c'est également l'agitation du plan d'eau. Au quotidien, dans quelle mesure le fonctionnement du plan d'eau est perturbé ou non par les vagues qui sont susceptibles de parvenir jusqu'à l'entrée du plan d'eau au niveau des bateaux qui sont amarrés. Donc, il y a vraiment des aspects d'événements extrêmes, les vagues extrêmes et aussi au quotidien les vagues qui sont susceptibles de rentrer, de se réfléchir sur les ouvrages et de perturber le confort des usagers. En bas, vous avez des illustrations. Là, on est plus sur des événements extrêmes. Encore une fois, c'est un point qui est particulièrement important dans l'objectif de mettre en sécurité le plan d'eau. Vous avez en haut à gauche une figure qui montre la propagation des vagues, de quelle manière elles rentrent et elles parviennent jusqu'au fond du golfe. Vous avez des conditions à l'extérieur du golfe de Saint-Tropez qui sont bien plus importantes, bien plus contraignantes, bien plus fortes que ce qu'on a au fond du golfe. Il n'empêche qu'au fond du golfe, on peut avoir des événements avec des houles qui arrivent de 1 à 2 m qui viennent déferler sur les ouvrages. »

Intervenante publique

C. LEQUETTE : « Je crois qu'il n'y a pas besoin de photos. Quand on va sur la digue, on se rend compte qu'elle est très basse et, évidemment, ce que tout le monde apprécie, c'est d'avoir cette vue sur le golfe de Saint-Tropez. La vidéo que je veux vous montrer ici, c'est une digue qui est bien plus élevée que celle que vous avez à Port-Grimaud. »

Intervenante publique

C. LEQUETTE : « Oui, bien sûr. Si vous avez des images, je suis preneur. »

Intervenante du public

C. LEQUETTE : « Ici, vous avez une digue qui est située pas très loin d'ici. Ce n'est pas la peine de la nommer particulièrement. C'est ** (01.32.48/1). »

Intervenant du public

C. LEQUETTE : « Cette digue est arasée plus haute que la digue de Port-Grimaud. C'est pour illustrer vraiment ce qu'il se passe quand il y a des vagues qui arrivent. Si l'ouvrage n'est pas assez élevé, il y a une partie de l'énergie des vagues qui passent par-dessus. »

Intervenants du public qui parlent en même temps que l'intervenant.

Y. BLISSON : « S'il vous plaît, on laisse Camille terminer et vous aurez la possibilité de poser des questions et d'émettre vos commentaires tout à l'heure. Laissez terminer la présentation, s'il vous plaît, messieurs, dames. »

C. LEQUETTE : « Qui peuvent créer des écoulements très dommageables qui peuvent forcer sur les amarres des bateaux qui sont amarrés à l'arrière. Ce sont des choses qui sont très normées. Il y a un guide qui s'appelle le guide EurOtop qui définit des critères de franchissements pour les ouvrages de protection. Dans ce cas-là, ce serait une digue qui a été rehaussée de manière à permettre de se protéger contre ce type d'événement et protéger les usages qui sont situés à l'arrière. Actuellement, on est sur une digue qui est basse. Chaque année, il peut y avoir des franchissements importants. À l'horizon de 30 ans, c'est peut-être tous les mois qu'il y aura des vagues susceptibles de passer et de provoquer des dangers vis-à-vis des usagers, de piétons qui voudraient profiter de la vue. J'espère qu'ils ne seront pas là en cas de tempête. Vous avez en bas à gauche une illustration d'un résultat de modèles d'agitation qui montre de quelle manière l'agitation, les vagues qui vont rentrer plus ou moins dans le port. »

Y. BLISSON : « S'il vous plaît. Vous avez des professionnels qui font des présentations. La moindre des choses est de les laisser s'exprimer. »

Protestation du public.

Y. BLISSON : « Messieurs, Mesdames, vous aurez la parole dans un instant. C'est une réunion de concertation... »

Intervenante du public

Y. BLISSON : « Ça suppose d'abord que vous entendiez les personnes qui établissent des diagnostics. Après, vous pourrez les commenter, il n'y a aucun souci. On aura une ouverture de discussions dans quelques instants. Mais laissez par courtoisie intervenir les intervenants. »

Protestation du public.

Intervenante du public

Y. BLISSON : « Vous aurez la parole. Vous aurez la parole dans quelques instants. »

C. LEQUETTE : « N'hésitez pas à poser des questions à l'issue de la présentation. On sera tous à même d'y répondre.

Un autre point important qui fait l'objet vraiment... c'est le cœur du projet, c'est l'ensablement du port. C'est une image que l'on avait déjà présentée la fois précédente avec des comparaisons de levées bathymétriques. Il y a des cartographies des fonds marins qui ont été faites en 2009, en 2013. Depuis, il y en a beaucoup d'autres qui ont été faites et qui montrent ce même phénomène où on voit une élévation des fonds qui est de plus en plus importante, qui se rapproche de la passe d'entrée du port et qui gêne la navigation, qui peut mettre en danger des usagers qui veulent rentrer et sortir du plan d'eau. Ici, vous avez des illustrations des opérations d'extraction qui ont été largement détaillées par Nicolas. À droite, vous avez une illustration d'animation de modélisation, de simulation de ce phénomène de sédimentation dans l'avant-port. Ici, vous avez un programme de crue de la Giscle. On simule ici une crue de période de retour 10 ans. En fait, on estime que, pour des petites crues, il n'y a pas forcément tant de sédiments qui vont être portés, il y a vraiment des effets de seuil, mais par contre, dès que l'on a de grosses crues, on a des quantités énormes de sédiments qui peuvent arriver dans le port. Ici, vous avez des flèches qui indiquent les courants. On a des conditions de vagues assez fortes qui créent des dérives littorales à la côte. Le vent également est intégré aux modélisations. Ici, on a une dérive qui arrive vers le port. Une dérive également qui va du Nord vers le Sud. Le port se situe un peu à une confluence de courant. Quand on est dans une situation de coups d'Est importants, de nord-est importants, on a des vagues qui arrivent, qui ramènent des sédiments du Nord, qui ramènent des sédiments du Sud. On est sur une zone de convergence et, historiquement, c'est une zone d'accumulation. Le fond du golf est une zone d'accumulation. Les sédiments de la Giscle se déposent à cet endroit-là. Ce modèle permet de représenter les sédiments qui sont charriés dans la Giscle, qui sont remis, qui sont mobilisés pendant la crue et qui viennent se déposer à la sortie de la Giscle, une partie vraiment au débouché de la Giscle, une autre partie... alors, il n'y a pas le détail, mais une partie est remobilisée en direction de la plage. La plage elle-même est remodelée pendant ces coups de mer et une partie des sédiments finit ici dans la passe d'entrée du port. Vous avez des zones qui sont surcreusées et c'est ce qu'on retrouve sur cette image. Ici, vous avez des fonds qui sont bleus et bleus clairs. Ici, vous avez des fonds qui sont plutôt dans les bleus foncés. On voit bien que cette simulation est complètement réaliste et permet vraiment de se représenter ce qu'il se passe pendant des événements de ce type et de comparer scénario par

scénario de manière à voir et à quantifier cette efficacité. Ici, vous avez un exemple d'illustration de simulation du renouvellement. Le renouvellement, on ne va pas le faire pour des événements de tempête. L'objectif est de regarder ce qui se passe sur des situations relativement communes et en particulier en période estivale où le vent est modéré, il y a rarement pas de vent du tout, surtout dans cette région, mais il y a des situations où on est en situation de brise thermique, où il n'y a pas de grand système dépressionnaire qui est en place et, finalement, le vent est uniquement lié aux variations de température de la mer et de la terre, l'une par rapport à l'autre, qui créent un courant ascendant ou descendant. C'est cette situation-là qui est représentée. On a uniquement la marée et un vent oscillant, alternant entre le matin et le soir qui est pris en compte. Ce sont des situations qui sont généralement pénalisantes quand on a des plans d'eau qui sont assez fermés et qui peuvent être soumis à un risque d'eutrophisation. »

Intervenante du public

C. LEQUETTE : « Bien sûr. La simulation démarre avec le plan d'eau qui est donné avec une valeur à une. On a une concentration qui est donnée à une pour isoler et voir de quelle manière ça va évoluer. Donc, la mer, la Giscle sont avec des concentrations qui sont à zéro et cela permet de voir comment se fait le mélange entre l'intérieur et l'extérieur. On voit que finalement le plan d'eau se renouvelle assez bien et même très bien pour un plan d'eau de ce calibre. C'est probablement ce qui fait qu'il n'y a pas de problème de qualité d'eau actuellement. Cela ne veut pas dire que la qualité de l'eau est irréprochable. On le voit dans les sédiments qui sont envasés dans les canaux. De fait, il n'y a pas actuellement de phénomènes d'eutrophisation où on va avoir un développement algal énorme qui va générer des réactions biochimiques ensuite et amener à des situations de ** (01.39.43/1) comme on peut le voir plus dans certaines lagunes, par exemple dans l'étang de Thau. Dans l'étang de Thau, il y a certaines zones qui sont très confinées qui peuvent avoir ces phénomènes. »

Intervenante du public

C. LEQUETTE : « Les zones en rouge sont les zones qui sont moins bien renouvelées. On voit qu'en situation de brise thermique, il y a la zone du port au public qui est mal renouvelée. C'est une simulation qui ne tient pas compte, par contre, des apports d'eau douce qui sont a priori identifiés dans le plan d'eau et pour lesquels on n'a pas de cartographie. On n'a pas de cartographie, de codification, on ne sait pas où elles arrivent, mais il semblerait qu'il y ait des apports d'eau douce et cela participe probablement à préserver aussi cette partie-là du plan d'eau. »

Intervenante du public

Intervenant du public

C. LEQUETTE : « La marée est prise en compte. Vous le voyez ici. C'est cette oscillation qu'on voit ici avec le petit point rouge qui se déplace. Ce n'est pas très lisible de là où vous êtes, mais la marée est prise en compte et là, c'est une simulation sur un cycle de marais complet. Les marées ne varient pas énormément ici, mais on simule une marée réelle dans le modèle. À droite, vous avez une situation de vent d'est qui est relativement commune aussi, peut-être moins que le vent d'ouest. J'aurais pu mettre le vent d'ouest qui est plus souvent représenté. On voit que la situation se passe différemment. La zone sud du port se renouvelle très bien. La zone nord va se renouveler moins bien. On a moins de circulation qui se passe dans cette configuration où la circulation est très forcée par le vent. Heureusement, ce n'est pas la situation la plus courante. Là, la simulation est plus courte aussi, elle est présentée sur une durée plus courte. Sur la même durée, on a des renouvellements qui sont quand même meilleurs qu'avec la brise thermique.

Ces scénarios, on les a comparés sur la base de ces études, sur la base de dires d'experts, notamment au niveau de l'accès au port. Est-ce que l'accès va se faire plus ou moins facilement ? Et on va voir que le scénario 3, c'est ce qu'introduisait Didier tout à l'heure, on aurait aimé pouvoir le faire un peu différemment, le faire aller un peu plus au large avec moins de chicanes. Finalement, les contraintes environnementales, et en particulier les habitats marins, les herbiers, font qu'on est très contraint et que c'est ce plan masse tel qu'il vous a été présenté qui est regardé. Et l'accès, effectivement, sur ce plan d'eau, sur ce plan masse, sur ce principe d'aménagement et beaucoup moins bon que pour les autres. Il y a des estimations budgétaires qui sont prises en compte. Il y a des résultats de modélisation. Il y a des dires d'experts. Ce sont les critères qui vous ont été présentés la dernière fois, donc des coûts d'investissement, l'ensablement de l'avant-port qui impactent forcément les coûts d'exploitation du plan d'eau. Le fonctionnement de l'avant-port global de manière globale avec différents sous-critères, l'accès et la navigation, l'agitation, franchissement évoqué précédemment, la capacité d'accueil, le gain d'espace terrestre utile en particulier pour agrandir la capitainerie. Le critère environnement et réglementaire qui intègre la partie renouvellement du plan d'eau que je viens de vous présenter, la préservation des habitats naturels. Est-ce qu'on va aller plus ou moins artificialiser les fonds marins ? Est-ce qu'on va empiéter ou non sur les enjeux écologiques ? La faisabilité réglementaire, ça a été évoqué en particulier par Nicolas, il y a de fortes contraintes réglementaires selon ce qu'on fait ou pas. De fait,

sur ces différents principes d'aménagement, il n'y a pas énormément de différence de contraintes en termes de faisabilité réglementaire, sauf si on va empiéter sur les zones d'herbiers, sauf si également dans le cadre d'un piège à sédiments où on va aller curer dans une zone qui présente de fortes contraintes de ce point de vue-là. La pondération a été un petit plus axée sur les critères relatifs à la sécurisation. C'est le cœur du projet. Donc, la partie ensablement et fonctionnement de l'avant-port ont une pondération légèrement plus marquée que les autres critères. »

Y. BLISSON : « On passe aux deux derniers slides et après, c'est à vous. »

C. LEQUETTE : « Ces deux derniers slides ont pour vocation... tout n'est pas très lisible. L'objectif... après, ce support de présentation, vous l'aurez ainsi que les fiches diagnostic, le précédent support de présentation et les autres documents qui étaient déjà sur le site Internet. Vous les aurez sur le site Internet. Cette première slide présente une comparaison des principaux scénarios qui vous ont été présentés. Le scénario 1, si vous vous rappelez, la canalisation de la Giscle, on étend la digue Nord. Le scénario 2 avec un brise-lames. Le scénario 3 où on retourne complètement le plan d'eau. Et il y a le scénario 1B où on étend davantage la sortie de la Giscle. Ces scénarios sont comparés à un scénario zéro qui est plus ou moins de ne rien faire, mais qui implique néanmoins de la maintenance régulière, des réparations probables dans un contexte de changement climatique, d'intensification potentielle de tempête, d'élévation du niveau marin. Il y a un critère, encore une fois, sur le coût. Ces différents scénarios ont été notés de manière pondérée. Les scénarios qui vous ont été présentés ont des notes qui se tiennent. On est entre 2 et 3,4 sur 5. Ce sont des notes qui sont données sur cinq. Le code couleur permet de se repérer un petit peu où on se situe entre le bas et le haut. Une fois tous ces critères pris en compte avec leur pondération, vous avez une pondération de deux sur l'ensablement, le fonctionnement de l'avant-port, et un sur les autres critères. On obtient une note sur 20 qui permet de comparer les scénarios les uns par rapport aux autres. Souvent, quand on fait l'exercice avec les différentes personnes, les notes ne vont pas forcément être les mêmes. Finalement, le résultat est sensiblement le même d'une personne à l'autre. Je vous invite évidemment à faire votre évaluation sur la base des informations qui nous ont été données.

Ce qui ressort de cette comparaison, c'est que le scénario 1B ressort nettement par rapport aux autres. Il est plus coûteux, on va étendre davantage les digues en sortie de la Giscle. Il permet néanmoins de limiter bien davantage l'ensablement de l'avant-port. Les sédiments vont aller plus au large dans des fonds plus importants. Ils ne vont pas revenir dans la passe d'entrée. Au niveau du fonctionnement de l'avant-port, ces ouvrages participent également à limiter un petit peu l'agitation en cas de coups d'Est. Et pour ce scénario, on prolonge également la digue Nord qui permet également de limiter l'agitation sur les cas de nord-est. Vous avez également des notations... Effectivement, ce n'est pas extrêmement lisible. Ce diagramme radar a pour objectif également de restituer une vision graphique de ces notations. Plus la surface est étendue et meilleure est l'appréciation du scénario. Cet exercice a également été fait avec des scénarios où on regarde ce qui se passe dans le cas où on considère la possibilité de mettre en place un piège à sédiments. C'est un sujet qui vous tient à cœur. C'est un sujet intéressant, pertinent. On voit néanmoins qu'il est fortement contraint en termes réglementaires. Il ne résout pas non plus tous les problèmes. C'est ce qu'indiquait Nicolas tout à l'heure. On ne peut pas faire un piège à sédiments de 10 000 m³ dans la Giscle. On va forcément être limité, peut-être à 2 000 m³ au maximum. C'est moins que le taux de sédimentation annuel au moyen que l'on a dans l'avant-port et sur une crue très importante. Si vous avez 10 000 m³ qui passent, ce piège à sédiments, forcément, de toute façon ne va pas tout capter et il faudra aussi venir le curer régulièrement. Donc ça, c'est aussi des impacts sur l'environnement. Il y a même un scénario 1C qui a été ajouté pour l'exercice où on repart du scénario 1B qui a les digues de la Giscle qui sont largement étendues et on vient également encore rajouter un piège à sédiments en amont. On voit qu'évidemment ça dégrade un peu cette note qui reste meilleure que le scénario 1. Mais ce sont des choses sur lesquelles il y a une forte incertitude sur la faisabilité réglementaire. C'est encore une fois des éléments qui sont disponibles, qui seront disponibles sur le site Internet et sur lesquels on peut discuter dès à présent si vous avez des questions particulières. »

Y. BLISSON : « Écoutez, maintenant, on va passer en effet aux questions. Merci de vos applaudissements pour les intervenants. Je vais juste donner cinq minutes la parole au président de PG3, Monsieur EGLI, qui va nous dire quelques mots et je passe déjà avec mon micro pour prendre vos questions. »

M. EGLI : « Bonsoir Mesdames et Messieurs. Merci de nous recevoir et j'aimerais profiter de cette soirée et de toutes les personnes qui sont présentes pour rapidement, si vous me donnez trois minutes, vous présentez la position de Port-Grimaud 3. Pour l'instant, on a souvent entendu parler de Port-Grimaud 1 et de Port-Grimaud 2, on connaît bien leur position. Je vous mets tout de suite à l'aise, je respecte parfaitement les positions de tout le monde, mais je pense que ça mérite qu'on passe deux minutes pour vous expliquer notre position. Nous avons été exactement dans la même situation que vous tous en septembre 2021 quand les concessions ont été résiliées. J'étais aussi fâché que vous. J'ai décidé avec mon conseil syndical d'attaquer les

quatre décisions du Conseil Municipal, comme vous l'avez fait dans toutes vos structures. Malheureusement, il n'y a pas eu de résultat concret avec ces quatre actions en justice devant le tribunal administratif puisque, je saute un peu jusqu'au bout, trois de ces actions en justice ont été rejetées par le tribunal administratif, en ce qui nous concerne, pour des raisons qu'on peut comprendre parce que n'étions pas concessionnaires, comme vous le savez, mais nous étions le sous-concessionnaire de la SMPG. Donc le tribunal a estimé, certainement à juste titre, que nous n'avions pas la qualité pour agir. Par contre, mon conseil syndical, et surtout en assemblée générale, après une année de procédure et beaucoup d'argent dépensé, m'a demandé de travailler sur des solutions et d'arrêter de chercher la confrontation avec la mairie de Grimaud. J'ai donc cherché le contact avec Monsieur le Maire et son équipe et j'ai passé beaucoup de temps avec son équipe pour essayer de discuter et de trouver des solutions. J'ai mis en avant le fait que, pour moi, le plus important était que nous puissions établir la liaison entre la maison, la terrasse et la place d'amarrage pour le bateau, que cette liaison devait être confirmée, établie et sûre. Nous avons abouti au fameux règlement de police du port ou le règlement d'exploitation du port que vous avez certainement tous lu dans lequel il est mentionné noir sur blanc que cette liaison est établie à Port-Grimaud, donc que la maison est liée à la terrasse et à la place d'amarrage qui se trouve devant la maison. C'est réglementaire, c'est noir sur blanc. À ma connaissance, c'est le seul port de France qui a une telle clause dans son règlement qui établit ce lien. Donc, j'ai trouvé que, sur cette base, on pouvait poursuivre la discussion. On est ensuite arrivé à la garantie d'usage. La garantie d'usage, le professeur LOMBARD l'explique beaucoup mieux que moi, mais je veux dire qu'on a eu la chance d'avoir eu ce changement réglementaire qui nous a permis non seulement de construire un nouveau port avec une garantie d'usage, mais de faire la réfection d'un port existant. Et nous avons sauté à pieds joints sur cette possibilité pour financer la réfection de Port-Grimaud, donc tout ce que nous avons entendu aujourd'hui avec ses garanties d'usage. Je suis personnellement persuadé que la solution est extrêmement intéressante et qu'il ne faut pas la louper, il ne faut pas manquer cette possibilité. Pour que fonctionne cette garantie d'usage, il faut qu'il y ait une réfection du port. Sans réfection du port, il n'y a pas de garantie d'usage.

Pourquoi ? Parce qu'il faut dépenser de l'argent pour refaire le port, comme on l'a entendu aujourd'hui. Et je pense qu'on peut discuter sur la manière dont ça se fera et ça, c'est chacun de vous qui donnera son avis, mais je pense que le principe de refaire le port, de faire une réfection est extrêmement intéressant. Cela nous permet à terme d'avoir des places d'amarrage devant nos maisons pour un montant qui représente le quart, je le précise bien, de ce que vous devriez payer dans n'importe quel port de France pour le même emplacement. Je vous dis que de toute manière, vous ne pouvez pas aller à l'encontre du fait que nous sommes sur le domaine public maritime. Donc, simplement aujourd'hui, je me permets d'insister sur ce point et de vous dire que si on rejette toutes les propositions qui sont faites par la commune et qu'on aboutit au statu quo, qu'il ne se passe rien, il n'y aura pas de garantie d'usage. Gardez ça à l'esprit. C'est très important. Pour le reste, c'est la concertation. Je ne peux que vous inciter tous ici à participer à cette concertation et faites-le non seulement de manière positive et exprimez vos avis, donnez vos avis pour que tout le monde sache exactement où nous nous situons, où nous allons. Voilà, c'est ce que je voulais vous dire. Je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté. »

Y. BLISSON : « Merci, Monsieur. Monsieur a le micro. Je vais juste vous demander trois choses avant de vous passer la parole. D'abord, de vous présenter avant de faire votre intervention et ensuite, s'il vous plaît parce que je pense qu'il y aura beaucoup d'interventions, le plus concis possible et le plus courtois aussi. »

Intervention du public.

Y. BLISSON : « Allez-y, Monsieur. Cela n'empêche pas d'être percutant et incisif, mais vous pouvez être court pour laisser la place tout simplement. Votre question, allez-y. »

F. MARIE : « Vous m'entendez ? Juste une petite parenthèse par rapport à l'intervention de Jurg. C'est le président de PG3. Je suis à PG1. Effectivement, nous n'avons pas tout à fait les mêmes droits. C'est comme ça, c'est l'histoire qui fait que. J'ai entre les mains une assignation auprès de l'État et de la commune. On est 250 propriétaires, 300 contrats d'amarrage rien que sur PG1 pour faire reconnaître un droit sur les 10 m, un droit perpétuel, donc bien loin des 35 ans, exclusif et privatif. Ce sont des droits qui étaient inscrits dans les règlements de copropriété de PG1, PG2. Effectivement, PG3 n'ont pas tout à fait les mêmes éléments. »

Y. BLISSON : « Pouvez-vous juste vous présenter, Monsieur ? »

F. MARIE : « Monsieur Frédéric MARIE de Port-Grimaud I. C'était une petite parenthèse pour dire que la question de la garantie d'usage, effectivement, nous sommes entre le droit privé et le droit public. Tout le monde n'est pas logé forcément à la même enseigne. Ce qui me dérange, c'est la généralité. Il faut véritablement que chacun comprenne que nous avons des spécificités et que, si par hasard on dit : oui, garantie d'usage, droit public, tout en sachant que dans le règlement d'exploitation, d'ailleurs, tu le sais très bien puisque je t'ai envoyé les comparatifs, il y a des éléments qui sont très gênants. Très gênants parce que quand on m'explique qu'il y a un lien indissociable entre la maison et l'habitation, ce n'est pas tout à fait le cas puisque lorsque tu vends ta

maison en cas de succession, l'accord de la commune est obligatoire. Donc, ce n'est pas un droit réel, contrairement aux droits que nous tentons de défendre, et nous comptons les défendre, quoi qu'il en soit. En sachant que cette assignation remonte à août 2023. Nous sommes maintenant au mois de septembre 2024 et que l'État et la commune n'ont toujours pas conclu. Effectivement, il aurait été pratique qu'on puisse accélérer sur ce point-là. On ne dit pas que le plan d'eau n'est pas public. On n'a jamais dit ça. Simplement sur les 10 premiers mètres, il y a des droits qui sont assortis à ce plan d'eau. Mais ça, c'est une petite parenthèse. Maintenant, j'aimerais revenir plutôt... »

Y. BLISSON : « Alors, rapidement parce que... »

Intervention du public.

F. MARIE : « S'il vous plaît, au moins un peu de respect parce que pendant un quart d'heure, on nous a attaqués, en particulier l'ASP de PG1. Ainsi, par rapport au compte. Il s'avère que je suis à la commission finances et également la commission juridique. Ce sont des éléments qui m'intéressent bien. Ce qui me dérange, c'est que l'on compare toujours l'incomparable. Il y a un seul point sur lequel je suis d'accord à Monsieur MENTZER, parce que là, je m'adresse à Monsieur MENTZER, c'est l'histoire du mode de gestion. Il est vrai que le mode de gestion n'était pas du tout le même. Les concessionnaires qui étaient des associations de propriétaires... c'était les propriétaires qui ont financé l'intégralité des installations portuaires. On ne retrouve ça nulle part. C'est-à-dire qu'au minimum, on pourrait avoir un minimum de reconnaissance. Les propriétaires ont tout financé. Tout ! C'est-à-dire que la commune n'a pas mis un centime d'euro dans Port-Grimaud. »

F. MARIE : « Attendez, je vais finir pour l'histoire de la comparaison des comptes parce que justement, ça serait bien de remettre les petits graphiques que vous avez présentés parce que vraiment, ça me dérange énormément, et je vais vous dire pourquoi. Ça va être rapide. Enfin, rapide, vous avez eu deux heures et Monsieur MENTZER a eu 15 minutes pour nous attaquer en frontal, donc merci. Premièrement, la régie ne paye pas de redevance à la commune. On payait quand même 400 000 € qui remontaient à la commune. 1,6 million sur quatre ans. Tout ça pour une résiliation anticipée. Je suis désolé, que ce soit pour les comptes ou même l'état des installations, ce n'est pas vrai. Les comptes étaient bien tenus.

Il y avait une sorte d'amalgame, il n'y avait pas de société dédiée. Eh oui ! Dans la constitution de 1975, la société dédiée n'existait pas. C'est le premier point. Vous avez d'ailleurs parlé de résiliation, ce n'est pas une résiliation pour faute parce qu'il n'y en avait pas, donc vous avez racheté. On rappellera quand même que l'ASP de Port-Grimaud 1 a réclamé 1,7 million d'euros. Je crois que PG1, c'est aux alentours d'un million d'euros. SNPG, parce que ce n'est pas PG3, mais SNPG, je crois que le chiffre que j'avais entendu était d'à peu près 3 millions d'euros, donc au final, on sera à peu près à 6 millions d'euros de risque pour quatre en anticipation dont on ne comprend toujours pas la volonté. »

Intervenant du public

F. MARIE : « Attends, non, ce n'est pas ça, c'est autre chose. Deuxièmement, la provision de fin de concession PG1 constituait des provisions de 525 000 €. Vous le savez très bien. C'est dommage. On ne voit pas dans le graphique, mais dès le mois de mai 2022, vous avez fait un référé pour réclamer 1,5 million d'euros à PG1 que vous avez perdus et également en référé, mais également en conseil d'État. Donc, effectivement, cela a impacté nos comptes. Par prudence, on avait constitué des provisions de 525 000 €. Bon, c'est comme ça. Mais cela veut dire que ce n'est pas comparable. Troisième point. Dans les charges des ASP, il y a ce qu'on appelle les charges communes générales. À Port-Grimaud 1, 35 %, c'est-à-dire que 35 % du directeur est impliqué dans les comptes de la concession, la sécurité, l'entretien des voiries, etc. Vous, dans les comptes de régie, vous avez des charges, des charges du plan d'eau. Toutes les charges du terrestre, c'est-à-dire l'entretien des voiries, la sécurité dont vous bénéficiez, aujourd'hui, c'est zéro. On a, de mémoire, 370 000 € de charges, de factures hors-taxes en 2022, 420 000 en 2023. Il y a zéro dans vos comptes. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, les propriétaires continuent à supporter l'intégralité des charges. Voilà, c'est comme ça, mais vous avez ** effectivement, on défend nos intérêts, c'est dommage, on a des frais d'honoraires, mais on défendra nos intérêts. Ensuite, quatrième point... »

Y. BLISSON : « Oui, je laisse finir, Madame, mais il faudra que tout le monde puisse parler. »

Intervention du public.

F. MARIE : « Quatrième point. Je n'ai pas fini. Monsieur MENTZER a eu 15 minutes. »

Y. BLISSON : « Mais je laisse finir. C'est Madame qui me posait la question. »

F. MARIE : « Quatrième point. Il y a une refacturation de la commune vers la régie. J'habite la Grand-rue. Tous les jours, je vois les services de la commune aller à la régie, l'entretien, la sécurité, etc. donc, effectivement, il y en a à peu près pour 200 000 € en 2022. 2023, vous allez enregistrer. On vous demandera le détail parce qu'il serait normal que l'on retrouve dans cette quote-part une partie de votre salaire, une partie du salaire du Maire, du secrétaire général, etc. Vu votre implication au temps passé, c'est tout à fait logique,

mais je ne sais pas si c'est le cas, mais justement, on vous demandera le détail. Cinquième point, ne vous inquiétez pas, j'ai bientôt fini. L'impôt sur les sociétés, alors c'est assez curieux, en 2023, vous avez enregistré IS de 2022 pour 172 000 €. Une IS de 2023, vous l'enregistrerez peut-être en 2024. Alors que non, il doit être affecté à l'exercice. C'est même la dernière écriture comptable. Ça, c'est encore un point. Le sixième. Alors ça, c'est un truc aussi qui m'a beaucoup étonné. En 2023, vous sortez un bénéfice d'un million d'euros, mais dans les recettes de la régie il y a une ligne qui est un report d'excédent de 600 000 €. Ce que je lis, c'est que dans les 1 million d'euros, vous avez intégré les 600 000 €, mais ça, c'est encore des questions qu'on vous posera parce que je suis assez surpris quand même de la présentation des comptes de la régie. J'ai un peu l'impression, et surtout quand on voit les graphiques, que ces 600 000 € sont comptabilisés à deux reprises. Enfin, je tiens quand même à signaler que les comptes de l'ASP sont certifiés par un commissaire aux comptes ; ce qui ne semble pas être le cas de la régie. Il serait peut-être bien quand même que les comptes de la régie soient également certifiés par un commissaire aux comptes. Même si c'est une autonomie financière, vous fonctionnez comme étant un établissement autonome. J'en ai terminé. Dorénavant, M. MENTZER, tout ce que je demanderai, c'est que, quand vous faites des graphiques ou des éléments comme ça, la moindre des choses est d'au moins expliquer que ce n'est pas comparable. Quoi qu'on veuille, ce n'est pas comparable et, effectivement, les ASP étaient au service des propriétaires et c'est les propriétaires qui ont financé l'intégralité des installations. Merci beaucoup. »

F. X. MENTZER : « Monsieur MARIE, un petit moment pour vous répondre. Personne ici, surtout pas moi ni personne à cette table, n'a contesté le fait que les propriétaires d'origine ont financé Port-Grimaud. Donc, je ne comprends pas votre intervention. C'est le premier point. »

Intervention du public.

F. X. MENTZER : « Si votre gestion était à ce point parfaite, Monsieur MARIE, comment vous vous débrouillez pour faire du déficit tous les ans ? Laissez-moi finir. »

F. MARIE : « Je viens de vous expliquer les charges. Je viens de vous expliquer le montant des charges. On n'est pas dans le détournement de fonds, je suis désolé, par rapport à ce que vous avez dit en 2022. D'ailleurs, si vous êtes dans le détournement de fonds, je vais vous dire une chose... »

F. X. MENTZER : « Vous pouvez me laisser finir. Est-ce que vous pouvez me laisser finir, Monsieur MARIE ? C'est de l'incorrection parfaite. Je ne vous ai pas interrompu. Donc, ce sont les routes, l'entretien des routes qui justifient les 1 million de déficits de 2022 ? Ces chiffres, vous les avez présentés... »

Intervention du public.

F. X. MENTZER : « Vous les avez présentés au conseil portuaire. Ça a été validé. »

Intervenante du public

F. X. MENTZER : « Je n'invente rien. S'agissant du report des 600 000 €, il n'est pas double. Il est simplement une recette qu'on encaissait, celle des titres qui ont été contestés dont on a reporté la somme sur l'exercice suivant. Donc, ce n'est pas un doublon, c'est un report de produits de l'exercice un sur l'exercice deux. S'agissant du commissaire aux comptes, Monsieur MARIE, vous le savez très bien, il vérifie l'exactitude de vos comptes, si la facture d'achat de fournitures a bien été imputée en compte de classe six, article je-ne-sais-quoi. Mais l'origine des fonds, personne ne l'analyse, sinon la Cour des comptes et vous le savez, donc ne tenait pas des propos qui ne sont pas parfaitement exacts. Nous, on n'a pas besoin de commissaire aux comptes. Je suis surpris de votre question. C'est le trésor public qui tient nos comptes. »

Y. BLISSON : « alors, Monsieur, vous voulez intervenir. Allez-y. Vous vous présentez et vous intervenez. Merci. »

P. DE SAINT-RAPT* : « Bonjour. Philippe DE SAINT-RAPT, PGI. Madame MAEZZA, je vous remercie d'avoir fait un appel à candidatures pour le CLUP parce que souvent les gens ne savent pas ce que fait le CLUP. Notamment depuis la reprise des concessions du plan d'eau par la régie, les représentants de PGI au CLUP ont informé le conseil portuaire d'un risque d'illégalité sur les tarifs. C'est d'ailleurs ce qui a amené la décision du tribunal administratif de Toulon d'annuler certains tarifs. Donc, c'est bien beau de faire des concertations, mais surtout, il faudrait écouter, il faudrait entendre les préconisations des membres des différentes commissions. Je m'arrêterai là. Deuxièmement, je voulais vous remercier, Monsieur le Maire et vos équipes, d'avoir bien voulu organiser un premier atelier dans le cadre de cette concertation. La demande de l'ASP de Port-Grimaud 1 est que ce premier atelier soit un atelier pour planifier les ateliers qui viendront derrière. Pourquoi ? Parce que nous avons beaucoup de sujets à voir ensemble et si nous souhaitons que ce soit une vraie concertation, que ce ne soit pas une simple consultation. Et là-dessus, j'en appelle à Madame la garante puisque justement, nous, ce que nous souhaitons, c'est une concertation. Une concertation, c'est-à-dire un travail ensemble entre les équipes de la régie, les ASP puisque vous l'avez tous voté, une grande partie du territoire qui est concernée par les différents travaux est dans le périmètre des ASP bien que propriété de l'État,

mais également aussi des représentants des propriétaires résidents à Port-Grimaud qui se sont regroupés dans le cadre de la préconcertation puisque nous avons 600 familles qui contribuent régulièrement aux différents travaux. Donc, la demande que nous faisons, et nous souhaitons que Madame la garante quelque part s'assure que cette demande soit bien suivie d'effet, c'est que la première réunion soit une réunion de planification puisque derrière, nous avons estimé au bas mot à six, voire sept le nombre de thèmes que nous allons devoir aborder. Nous ne pouvons pas aborder tous ces thèmes dans une seule réunion. Vous avez vu les chantiers que vous proposez. Certains ont trait aux infrastructures, certains ont trait à l'esthétique, d'autres ont trait à la sécurité, d'autres ont trait aux visites de Port-Grimaud, à l'accueil des personnes tierces à la cité lacustre. On ne peut pas traiter l'ensemble de ces sujets en une demi-matinée. »

Y. BLISSON : « Merci. Je vais passer la parole dans la salle. »

M. APPOLO* : « Bonjour à tous. Monsieur APPOLO*, PGI. Je voudrais déjà dire bonjour à Monsieur le Maire avec tout le respect que je vous dois et que je vous accorde malgré qu'à la première question à la première entrevue qu'on a eue, vous m'avez tourné le dos et vous ne m'avez pas répondu. Mais je vous respecte vous personnellement. Je respecte vos fonctions parce que les engagements de chacun sont très importants et très respectueux. Ce que je voudrais dire, c'est que j'ai plusieurs craintes. La première question, c'est que vous aviez dit, je ne me rappelle plus des nombres, j'ai une mémoire de poisson rouge, donc ce que je voudrais dire, c'est que les contrats d'amodiation ont disparu. Alors, je ne sais pas qui les a fait disparaître. Néanmoins, vous nous donnez des garanties d'usage. Alors, les garanties d'usage, ça me fait penser, vous savez, le nouveau packaging qui reste le même, les prix qui sont identiques et puis, dans le paquet, il y a moins de choses. Donc, la garantie d'usage, on perd aussi des avantages. Vous dites qu'on pourrait négocier certains avantages. Un bon dialogue vaut mieux qu'un gros conflit. Ce que j'aimerais, c'est que, quand on avance des choses pour un dialogue, on soit entendu. Donc, si les contrats d'amodiation nous donnaient des avantages, ce qui serait possible, c'est : est-ce qu'on pourrait garder les avantages du contrat d'amodiation ? Puisque Port-Grimaud n'est pas un port comme tous les autres, ce n'est pas une Marina, c'est Port-Grimaud. Donc, ce que je voudrais, c'est qu'on puisse négocier sur ces contrats-là. Ensuite, vous dites que les notaires nous ont un peu trahis ou ils nous ont trompés. Bon. Pourquoi des gens qui commettent des erreurs, s'ils ont commis une erreur, ne sont pas réprimandables ? Pourquoi ce n'est pas eux qui viendraient ici et nous rembourseraient du fait que vous avez pris les places de port avant terme ?

Ce serait quand même à eux soit de nous rembourser, soit... moi, je n'ai rien touché depuis. Alors, je ne sais pas si c'est le pape, si c'est le notaire, mais je n'ai rien touché de ce qu'on m'a pris alors que j'avais payé l'appartement et la place de port. Ensuite, vous parlez du traitement des sables. Je pense que traiter le sable avant qu'il arrive en mer, c'est quand même moins onéreux que de le traiter en mer. Parce que le dragage, le transport, la séparation, le traitement, je pense que ça coûte quand même plus cher que de le laisser arriver en mer et ensuite aller le chercher. Donc, faire des barrages comme vous l'avez dit, mais plus importants avec un suivi du dragage dans la Gisclé et avec des pièges à sable par des vortex, on pourrait faire ça. Vous avez dit également que vous êtes tous des professionnels, vous nous avez fait voir des graphiques, etc. Moi, je sais une chose, c'est qu'en France, depuis qu'il y a des constructions faites par des états, par les mairies, par les états, je n'incrimine personne, mais quand on voit par exemple Eurotunnel, ça a coûté trois fois le prix. Le budget des confluences, il a coûté trois fois le prix. L'EPR, il a coûté cinq fois le prix. Il y a plein de choses comme ça et vous, vous nous dites que ça va coûter x milliers d'euros, x millions d'euros. Moi, je vais vous dire franchement, ça va coûter x millions d'euros multipliés par trois ou par quatre. Et ceux qui vont payer les trois ou quatre fois les X millions d'euros, ce sont les propriétaires et ce sont les résidents de Port-Grimaud, de Grimaud, etc. Et ce sont les citoyens. Parce que vous avez beau être professionnels, à chaque fois qu'on a monté des structures, parce que c'est quand même important et on est dans un domaine maritime, à chaque fois qu'on a monté quelque chose, ça a coûté 10 fois le prix. Donc, à un moment donné, notre crainte est là. Non seulement de se faire prendre ce qu'on avait, mais en plus de ça, d'être plumé à la suite. Nous, on est d'accord pour l'embellissement, pour l'amélioration, etc., mais se faire plumer, je suis désolé, même vous personnellement, vous n'aimeriez pas que je vienne chez vous et que je vous prenne des choses. »

M. APPOLO* : « Alors, on négocie, mais on doit nous écouter. Maintenant, vous faites comme vous voulez. Nous, on va essayer de se défendre. »

Y. BLISSON : « On peut peut-être répondre sur la différence entre amodiation et droits d'usage et la réponse sur le dragage en amont pour donner une réponse à Monsieur avant de passer à d'autres questions. »

F. LOMBARD : « Je vais répondre aux deux premières questions, mais très rapidement puisqu'il y a beaucoup de questions de votre question. La différence entre l'amodiation et la garantie d'usage, c'est que l'amodiation n'existe plus. Ce qui est difficile à comprendre, et je me mets à votre place, c'est que les ports dans les années 60 étaient gérés sur la base de circulaires. Les circulaires sont des textes formulés par les préfets et les ministres

qui n'ont aucune valeur juridique. Aucune. Une circulaire, c'est une note de service. Le préfet adresse une note de service au directeur de port. Dans les notes de service valables à l'époque sur la gestion de port, il était évoqué cette idée d'amodiation, cette notion d'amodiation qui vient du Moyen Âge. Je ne vais pas vous faire un cours d'histoire. »

Intervenant du public

F. LOMBARD : « D'accord, mais je ne fais pas la loi, je l'expose et je la subis comme vous. L'amodiation n'existe plus. Essayez de taper le mot amodiation dans Légifrance, c'est le journal officiel, il y a une occurrence, c'est le code minier. C'est tout. Ça n'existe plus. Pourquoi ça n'existe plus ? Parce qu'à force de voir ce qui se passe, alors pas ici, ou je n'en sais rien d'ailleurs, mais les préfetures maritimes ont constaté quoi ? Un usage abusif des amodiations, des cessions sans que le gestionnaire du port ne soit jamais informé de rien, des successions, parfois même des propriétarisations de ces titres. Ce sont des actes administratifs. Vous avez acheté votre permis de conduire ? Non. On ne peut pas acheter une autorisation administrative. Ayant constaté ça, que décident les ministres et les préfets successifs à partir des années 70 ? C'est allé très vite, à partir de 75 en fait. Il y a une concordance avec ce que vous subissez ici. On explique au préfet que l'amodiation, on les laisse s'éteindre et on les change, on les remplace peu à peu par des garanties d'usage qui accordent schématiquement les mêmes droits, et dans le respect des principes fondamentaux de la domanialité publique que je vous ai rappelée tout à l'heure ; ce que les titulaires d'amodiation avaient un peu oublié, de bonne foi parce qu'on ne leur avait pas rappelé. Alors, les notaires précisément, les notaires commettent des erreurs. Le rôle du notaire, qui a une obligation de résultat, est de s'assurer... »

Intervenante du public

F. LOMBARD : « Laissez-moi finir, s'il vous plaît. Le notaire commet des erreurs comme moi peut-être. »

Intervenante du public

F. LOMBARD : « Je ne sais pas. Je n'ai pas lu les 2 500 actes notariés de cession. »

Intervenante du public

Intervenant du public

F. LOMBARD : « Il est débiteur d'une obligation de résultat, c'est-à-dire qu'il doit garantir factuellement la réalité de ce qu'il constate, qui est propriétaire du bien, et il doit s'assurer que, juridiquement, l'opération qu'il instrumente est réalisable. Alors, je ne suis pas un professeur de droit notarial. En l'occurrence, un notaire qui vous dit que oui, vous êtes titulaires d'un droit ou propriétaire du lot devant votre ouvrage, votre immeuble commet une erreur. »

Intervenant du public

F. LOMBARD : « Il a écrit, mais ça n'a pas de valeur. »

Y. BLISSON : « La deuxième question sur le dragage plus en amont dans la Giscle, etc. Est-ce que vous pouvez répondre peut-être à ce point-là assez rapidement aussi si possible pour qu'on puisse passer la parole à Madame qui a le micro. Allez-y. »

N. FAUCONNIER *(00.27.23/2) : « Sur ces dragages en cours d'eau, effectivement ce piège à sable solutionnerait peut-être en partie l'ensablement de la passe d'entrée, sauf qu'il faut répondre à deux questions. Il y a une question technique et il y a une question réglementaire. La question technique qui a été développée par Camille, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, il faut un gros piège à sable pour stopper et puiser ce sable en amont de Port-Grimaud. Et ce gros piège à sable, ça veut dire quoi ? Ça veut dire recréer des ouvrages aujourd'hui qui sont détruits sur le territoire national. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, les cours d'eau, on vient enlever des barrages, on vient enlever des digues, on vient enlever des seuils pour rétablir une circulation de la fourmée de la flore, rétablir des corridors écologiques. Par exemple, sur l'embouchure de la Giscle, il y a une espèce protégée qui s'appelle l'anguille. L'anguille remonte les cours d'eau en Méditerranée pour se reproduire et il s'avère que les services de l'État, quand on va leur dire de faire un piège à sable de 10 000, 20 000, 30 000 mètres cubes de capacités, ils ne nous autoriseront pas cette réalisation de cet ouvrage qui va à l'encontre aujourd'hui de la philosophie qui est prise. Et je rajouterai une chose. En 2009 et en 2012, il y a eu de grosses crues importantes du Préconil. Le Préconil, c'est le cours d'eau qui traverse Sainte-Maxime. Ces inondations ont été dramatiques parce qu'il me semble qu'il y a eu des morts en 2009 et en 2012. On a à l'époque réalisé avec la mairie de Sainte-Maxime des dossiers réglementaires. On a fait de nombreuses études pour désensabler le Préconil qui avait été ensablé suite aux crues, pour augmenter la hauteur d'eau, augmenter le passage hydraulique dans l'éventualité d'une prochaine crue pour éviter que les quartiers soient inondés. Ça n'a jamais été accepté parce qu'au regard des problématiques environnementales, de corridors écologiques, de remontées des anguilles, etc. Donc, les curages et même l'extraction minière en rivière, aujourd'hui, ne sont plus autorisés. »

Y. BLISSON : « Madame, vous avez un micro. Allez-y, je vous en prie. »

M. SALZARD* : « Bonjour. Je suis Maud SALZARD de PGI. Nous aimerions connaître les modalités de participation financière de la régie liées au fonctionnement des infrastructures et des services que vos collaborateurs et vos clients utilisent sur notre copropriété. »

Y. BLISSON : Si vous pouvez reformuler votre question, Madame, la répéter, s'il vous plaît. »

M. SALZARD* : « Je répète. Nous aimerions connaître les modalités de participation financière de la régie liées au fonctionnement des infrastructures et des services que vos collaborateurs et vos clients utilisent sur notre copropriété. »

Intervenante du public

F. X. MENTZER : « Précisément, on utilise quoi ? La voirie. »

Intervention du public.

F. X. MENTZER : « La sécurité ? On utilise la sécurité ? »

Intervenante du public

F. X. MENTZER : « On a notre propre service qui tourne toute la nuit... »

Intervenante du public

F. X. MENTZER : « Et sur le terrestre, on fait quoi ? »

Intervenante du public

Y. BLISSON : « Laissez répondre. Je crois qu'il a bien compris cette fois-ci votre intervention. Vous le laissez répondre, s'il vous plaît. »

F. X. MENTZER : « C'est pour laisser le passage de la voiture de la régie ? »

Intervenante du public

F. X. MENTZER : « C'est sur les quais publics, ça. »

Le public : « Non. »

Intervenante du public

F. X. MENTZER : « Monsieur le Maire a demandé aux différents présidents de trouver une clé de répartition. D'ailleurs, ça a été noté... »

Intervenante du public

F. X. MENTZER : « Mais Madame, il faut que ce soit recevable. Vous nous demandez des sommes folles. On veut bien participer, mais avec des choses qui sont discutables. Vous avez vu les sommes que vous nous demandez pour une voiture qui passe de temps en temps ? »

Intervention du public.

Intervenante du public

M. MARIE* (00.31.54/2) : « Le pont Castellane nous a coûté 400 000 €. Alors, ce n'est pas que les routes, ce n'est pas que la sécurité. On a un budget de fonctionnement entre 5 et 6 millions. Eh bien oui, le plan d'eau est complètement inséré dans la copropriété. C'est pour ça qu'on dit depuis le début que l'aberration, c'est d'avoir fait l'équipe publique de devenir une concession. Effectivement, dans Port-Grimaud, c'est une aberration ! Ce n'est pas Port-Camargue 2 500 privés, 2 500 publics* (00.32.13/2). »

F. X. MENTZER : « Mais c'est l'histoire, Monsieur MARIE. »

Intervenante du public

Intervenant du public

F. X. MENTZER : « Je comprends que ça vous fâche. »

Intervention du public.

P DE SAINT RAPT : « Monsieur MENTZER, vous savez pertinemment qu'actuellement il y a un enrichissement sans cause de la régie puisqu'elle utilise des biens, propriétés de tiers, y compris les quais d'ailleurs puisque la régie loue des quais qui appartiennent à l'ASP Port-Grimaud pour des places de port. Il y a l'utilisation de services communs par la régie de l'ASP ; ce qui génère ** (00.33.00/2) de la commune. Vous le savez. Donc, à un moment donné, il va bien falloir qu'on se mette autour de la table... »

F. X. MENTZER : « On y est au tribunal, et ce sera jugé. »

P DE SAINT RAPT : « À ce moment-là, que votre Maire ne se plaigne pas qu'il y ait plein de procès. Vous installez des squatters, vous ne payez pas vos charges. Eh bien oui, Monsieur. »

Y. BLISSON : « Monsieur, vous avez un commentaire à faire, donc allez-y. Présentez-vous, s'il vous plaît, je vous passe le micro. »

M. DIGNON* (00.33.29/2) : « Monsieur DIGNON* de PGI. J'ai quelques petites remarques. Alors, faire des travaux, je ne suis pas du tout contre sauf que je vais dire une chose : combien d'entre vous, vous êtes tous devant nous, habitent à Grimaud ? »

Intervenante du public

M. DIGNON* : « Et combien d'entre vous habitent à Port-Grimaud ? »

Intervenante du public

M. DIGNON* : « Donc, vous prenez des décisions pour nous. Vous décidez pour nous. »

F. X. MENTZER : « Nous sommes des techniciens. On amène des informations techniques, on ne décide de rien. »

M. DIGNON* : « Enfin, on nous impose quasiment. Voilà, on a prévu pour vous. C'est ça à quoi ça me fait penser et ce n'est pas très agréable de notre côté. On ne peut pas le prendre très bien parce que globalement, on voit tout en négatif. »

F. X. MENTZER : « Par contre, les élus habitent Grimaud. Ceux qui décident habitent Grimaud. Nous, nous sommes des techniciens. »

M. DIGNON* : « Oui, d'accord, mais entre habiter Grimaud et Port-Grimaud, ce sont deux choses complètement différentes. J'y allais en vacances avant, j'y habite à l'année et c'est complètement différent. On ne peut pas comparer. Ensuite, le scénario de marée. Vous nous avez parlé des marées. J'étais très étonné parce que j'étais en Bretagne avant, j'étais bien habitué aux marées et je ne comprenais pas comment ça se fait que l'eau puisse monter de 30 ou 40 cm et redescendre une demi-heure plus tard. En effet, vous avez complètement oublié qu'il y a un effet de houle qui rentre dans la baie. Et ça, vous ne l'avez pas du tout intégré dans vos schémas. Revoyez vos schémas parce que là, c'est complètement faux. »

Y. BLISSON : « Vous pouvez le laisser répondre sur ce point ? Et vous continuerez après. Allez-y. »

D. RIHOUEY : « Les vagues sont prises en compte dans les simulations. »

Intervention du public.

M. DIGNON* : « Oui, enfin, entre une marée qui rentre et qui monte en six heures et quelque chose qui monte en une demi-heure et qui ressort aussi vite après, ce n'est pas tout à fait pareil. »

D. RIHOUEY : « Vous avez raison. Peut-être que tous les phénomènes ne sont pas représentés. Les phénomènes ** (00.35.21/2) avec les vagues et qui induisent des oscillations à la côte qui peuvent être de l'ordre de la minute, deux minutes, trois minutes, quatre minutes. Ce sont des oscillations qu'on ne représente pas systématiquement dans les modèles. »

M. DIGNON* : « Mais ça monte de presque 40 cm. »

D. RIHOUEY : « Oui, mais là, l'objectif était de voir déjà comment se comportait le plan d'eau à l'état actuel. On voit qu'effectivement le modèle reproduit un bon renouvellement de la masse d'eau ; ce qui est cohérent avec la réalité. Et l'objectif est de voir comment ça se comporte d'un scénario à l'autre. On n'est pas dans un objectif de représenter exactement ce qui se passe. De la même manière, on n'a pas représenté les sources marines qui semblent exister dans le plan d'eau. On n'a pas représenté non plus d'apports d'eaux pluviales. Il y a d'autres choses qui se passent. On ne peut pas tout représenter. L'objectif était d'avoir quelque chose qui est représentatif de la situation actuelle et de comparer les scénarios. »

M. DIGNON* : « Ensuite, un autre petit détail. Les garanties d'usage, on nous dit que c'est pour 35 ans, mais en réalité ça peut très bien être coupé beaucoup plus tôt. On peut très bien nous les sucrer au bout de 10 ans. C'est juste un détail, mais on ne nous en parle jamais. »

Y. BLISSON : « Là aussi, on va vous répondre sur ce point, vous donnez des précisions. »

J. BELDA : « Oui, votre question est parfaitement pertinente. Effectivement, comme toute autorisation du domaine public, quelle qu'elle soit, que vous soyez sur du ferroviaire, sur de l'aéroportuaire, si vous prenez les plus grandes compagnies que ce soit maritimes, aéroportuaires, peu importe, elles ont des occupations temporaires du domaine public. Elles investissent parfois des dizaines et des dizaines de millions d'euros et, de la même manière, il y a ces principes fondamentaux de la domanialité publique qui permettent, mais pour un motif d'intérêt général. Ce n'est quand même pas rien, il faut le qualifier. »

M. DIGNON* : « Comme les 50 ans qu'on avait et qui sont passés à 45. »

F. LOMBARD : « Les 50 ans, oui, mais... »

Intervenant du public *

Y. BLISSON : « Vous prenez le micro, s'il vous plaît, parce qu'on ne vous entend pas. »

J. BELDA : « Le principe fondamental, et encore une fois ce sont des principes qui ont plusieurs siècles, ce n'est pas la découverte du droit public, ce sont des textes qui datent de plusieurs siècles, le domaine public inaliénable. Les autorisations sont forcément précaires, révocables et temporaires. Et en cours d'AOT effectivement, on peut y mettre un terme, mais il faut le justifier par un motif d'intérêt général. Ici, l'avantage que vous avez dans la garantie d'usage par rapport à beaucoup d'autres contrats, c'est que si la collectivité résilie votre contrat, votre autorisation, elle devra vous indemniser. »

Intervenante du public

J. BELDA : « La part restante d'amortissement, peu importe, il y a des modalités à calculer. Donc, si vous voulez, elle n'est pas encouragée à indemniser parce que non seulement il faut un motif d'intérêt général et, en

plus, il faut procéder à l'indemnisation ; ce qui peut être écarté, c'est-à-dire que vous pouvez avoir aussi des contrats où à l'intérieur, il est indiqué : résiliation, etc. Mais là, comme il y a un investissement particulier et effectivement, on peut prévoir, et il sera prévu parce que c'est prévu, qu'il y ait une indemnisation des occupants. Mais encore une fois, il faut quand même qu'il y ait un motif d'intérêt général. Donc, c'est pareil, ce n'est pas arbitraire. »

M. DIGNON * : « Ensuite, Port-Grimaud amène des devises et de la TVA, Cogolin renvoie la pollution de la Giscle avec la petite boucle qui fait que ça nous renvoie un petit peu toutes les cochonneries qui sortent de la Giscle. Au lieu d'aller chez eux, ça va chez nous. En principe, on fait payer les pollueurs. Pourquoi est-ce que c'est à Port-Grimaud de payer ? Et non pas déjà rien qu'à la commune de Grimaud parce qu'on pourrait très bien faire payer les gens de Grimaud, on pourrait aussi faire payer les gens de Cogolin, on peut faire payer la communauté de communes. Pourquoi est-ce que c'est à Port-Grimaud de dévaser ? »

M. DIGNON * : « Si c'était la Giscle de mettre les pièges à sable, c'est très bien les pièges à sable, sauf que des pièges à sable, ce n'est pas Port-Grimaud qui va les payer. Et là, dans notre cas, c'est Port-Grimaud qui paye. »

Y. BLISSON : « Je crois que vous avez une possibilité de réponse. Laissez répondre, s'il vous plaît. »

J. BELDA : « J'aurais tendance à dire que c'est parce que simplement les usagers du plan d'eau sont les principaux bénéficiaires des infrastructures et que c'est normal en tant que principal... »

M. DIGNON * : « Non, Port-Grimaud amène les touristes. Les touristes vont au restaurant, les touristes font vivre tout le monde, donc il n'y a pas de raison. Port-Grimaud fait partie de Grimaud. Dans ce cas-là, c'est tout le monde qui paye. »

Intervention du public.

Y. BLISSON : « Laissez répondre, s'il vous plaît. On n'entend pas Monsieur à la tribune. Laissez-le répondre. »

J. BELDA : « Votre ** (00.40.17/2) a vocation à être ici 35 ans. Vous voyez la différence. »

M. DIGNON * : « Non, on ne parle pas de la même chose. Non, parce que les travaux, c'est pour refaire la digue, pour refaire la capitainerie. Ça, c'est la garantie d'usage. La dépollution du port ne fait pas partie de la garantie d'usage. »

Intervenant du public

M. DIGNON * : « C'est l'entretien. Et l'entretien, on fait payer les pollueurs. Pourquoi est-ce que c'est à Port-Grimaud, seuls aux habitants de Port-Grimaud de payer ? En plus, ils payent une taxe d'habitation parce que c'est une résidence secondaire en général. Donc, on paye de tous les côtés. »

Intervenante du public

Y. BLISSON : « Laissez répondre Monsieur. »

J. L. AQUA : « Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris. Vous parlez dépollution du port. Vous parlez des envasements des canaux de PGI. »

Intervention du public.

J. L. AQUA : « Je n'ai pas très bien compris parce que tout à l'heure, Monsieur, je vous ai vu jouer du violon quand on présentait les solutions pour le dragage. Vous jouiez du violon. Pardon, je parle à Monsieur. »

Intervenant du public

J. L. AQUA : « Voilà, donc vous jouiez du violon. Quand ce qui a été fait ici a été fait à peu près partout en France parce qu'à peu près tout le monde essaye d'avoir à peu près les mêmes solutions... »

Intervenant du public

Y. BLISSON : « Laissez parler les gens, s'il vous plaît. »

J. L. AQUA : « Sur un problème que, manifestement, vous ne connaissez pas et que vous n'avez pas traité pendant un certain nombre d'années. Parce que si les canaux de PGI sont envasés, aujourd'hui, c'est bien que le dragage n'a jamais eu lieu. »

Intervenante du public

J. L. AQUA : « Peut-être. Mais aujourd'hui, les canaux de PGI sont envasés. On vous a démontré, les analyses ont montré qu'on était sur des déchets dangereux, donc jouer du violon sur un sujet aussi complexe et aussi difficile, c'est... je peux vous répondre, c'est totalement irresponsable. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, et effectivement Monsieur a demandé qui va payer tout ça, le seul vrai sujet aujourd'hui, la seule vraie question c'est comment on va désenvaser les canaux de PGI. Parce que bien évidemment, PG2 et PG3 ne vont pas vouloir payer, donc on ne pourra effectivement pas mettre ça dans les garanties d'usage. Vous avez raison. Ensuite, vous avez parlé de la passe d'entrée et sur la passe d'entrée, vous avez dit que c'est le contribuable qui n'a qu'à payer. Mais vous savez que pratiquement tous les ports, et notamment prenez La Londe-les-Maures, vous avez le Maravanne qui arrive à La Londe-les-Maures, ce n'est pas le contribuable londais qui désensable

le port. C'est les usagers du port. Le port de Dunkerque drague 3 millions de mètres cubes par an, mais on ne fait pas payer les Anglais ! C'est le plateau continental qui se bouche et pour accéder au port de Dunkerque, c'est le port de Dunkerque qui paye. Donc, c'est généralement... ce n'est même pas généralement, c'est la loi, c'est l'usager du port qui paye le service qui lui est rendu. Et ce n'est sûrement pas le contribuable qui n'a pas de bateau à Grimaud ou ailleurs, puisqu'effectivement moi, je n'habite pas Grimaud, qui va payer pour vous. Ce n'est pas comme ça que ça marche. Ça ne marche comme ça dans aucun port. Ce n'est pas une histoire de vache à lait, etc., c'est que ça ne marche comme ça nulle part, strictement nulle part. »

Intervenant du public

J. L. AQUA : « Mais peu importe d'où ça vient ! Et ensuite, vous avez dit deux choses. Vous avez dit que la corne sert à nous envoyer les choses. Est-ce que vous êtes sûrs de ce que vous dites ? Est-ce que vous êtes sûrs que la corne avait pour objectif d'envoyer la Giscle dans l'entrée de Grimaud ? Elle a une autre fonctionnalité. Elle protège aussi la Giscle des remontées d'eau quand il y a des tempêtes. Et ça, ça a été démontré. Donc, tout n'est pas simple. Vous avez raison sur la corne. Bien évidemment, il faut le travailler, mais ce n'est pas la solution je claques des doigts et elle est trouvée. Ce n'est pas si simple que ça. Vous avez absolument raison sur la corne, il faut travailler. L'autre sujet, vous avez parlé de pollution. La pollution des sédiments vient d'où à votre avis ? Les Maures, ce n'est pas pollué. La colline n'est pas polluée. Donc d'où vient la pollution ? Elle vient des maisons, elle vient du chantier naval, elle vient de l'antifouling. »

Intervention du public.

J. L. AQUA : « Ne dites pas non ! C'est ça. Oui, Monsieur, la pollution dans les sédiments. On vous a mis un bouquin en ligne, lisez-le. Donc, là-dessus, la pollution dans les sédiments vient de l'activité humaine et cette activité humaine, c'est les maisons, les rejets sauvages, vous en avez de partout, le chantier naval, les antifouling des bateaux. C'est ça la pollution. Donc ça... »

Intervenant du public

J. L. AQUA : « À ce moment-là, vous avez un parking de 4 ha, il est traité, les eaux sont traitées, quand il pleut, ça lessive, on est d'accord. Je suis totalement d'accord avec vous. Le parking de 4 ha, il va où ? »

Intervenante du public

J. L. AQUA : « Le 4 ha, quand ça peut, ça ruisselle dans la mer par la petite rivière et dans le port. Ce n'est pas simple, il faut le travailler, mais ce n'est sûrement pas en jouant du violon. »

Y. BLISSON : « Est-ce que vous avez d'autres commentaires ? Pour voir s'il y a d'autres questions. »

Intervenant du public * (0045.41/2) : « Ensuite, la vidéo est superbe. Je dis chapeau, vous avez fait une magnifique vidéo. Elle a dû coûter très cher parce que franchement, elle est géniale. Par contre, je lui reproche un petit quelque chose. Quand on la regarde dans le détail, on s'aperçoit que, finalement, c'est devenu un port de plaisance moderne. Ça n'a plus le cachet. Je comprends que c'est très bien de vouloir faire une grande esplanade. C'est très chouette, mais le petit côté un petit peu rural de Port-Grimaud a été effacé sur la jetée extérieure. Il faut relever la jetée parce que quand on voit que ça monte de presque 1 cm par an, un jour on va avoir les terrasses dans l'eau sur les maisons. Donc, je suis d'accord qu'il faut que la jetée soit surélevée. Quand on la voit aussi large comme ça, bien pavée, etc., ça ressemble à un port comme si on était à la Napoule. Ce n'est plus Port-Grimaud. Moi, ça me gêne un petit peu. Ensuite, quand on voit la magnifique partie où tout est dégagé pour le passage de l'église, oui, tout est dégagé dans la vidéo, mais dans la réalité, on va avoir... là, il y a quelques bateaux, mais la panne de l'église est toujours pleine de bateaux. Ce n'est pas comme les maisons, les bateaux devant les Marinas ou, globalement, en hiver, il y a un bateau sur trois qui est présent. D'ailleurs, il n'y a pas trop de pollution avec les antifouling, il n'y a presque pas de bateau en hiver. Et maintenant, quand on voit la panne de l'église, elle est représentée avec quelques bateaux, et généralement des voiliers. Quand ça va être des bateaux à moteur qui font la hauteur de deux étages de marina, la perspective n'y est plus. Je dirais que ce n'est pas parce que les ASL ont fait des erreurs à l'époque, si on veut refaire Port-Grimaud et le rendre touristique de nouveau, il faut virer la panne de l'église. »

Y. BLISSON : « Il y avait une question esthétique, donc peut-être sur la vidéo, un commentaire de la part d'Egis. »

J. L. AQUA : « Le commentaire, je vais le faire. Sur la vidéo, l'objectif de la vidéo, et il est fondamental parce que c'est très légitime comme demande de la part des usagers, c'est de ne pas avoir d'impact sur la vue vers Saint-Tropez. Donc, la commande de cette vidéo, la commande initiale, la principale commande de la vidéo, et d'ailleurs je remercie... je ne me rappelle plus son nom, mais il y a des personnes qui nous ont permis d'aller chez eux pour aller faire des prises de vue. L'immeuble qui est juste en face, on est allé chez les personnes dans leur salon pour faire les prises de vue pour que ce ne soit pas triché, que ce soit vraiment juste. Je lui ai envoyé, il m'a remercié derrière, etc. On a fait ce travail. L'objectif de la vidéo était de montrer qu'il n'y a pas d'impact malgré le fait que la digue est légèrement rehaussée. Et, grosso modo, ça l'a démontré. Après, vous pouvez tous

faire l'exercice par vous-même, il est très simple à faire. Vous y allez à pied et vous regardez ce qu'on voit au premier et si les gens vous laissent rentrer, vous voyez... enfin, au rez-de-chaussée, du premier et du deuxième et c'était ça l'objectif de la vidéo. Après, très honnêtement, je ne suis pas architecte, mais tout ce qui a été présenté, dans tout ce qu'on a présenté, il y a à chaque fois un scénario de Monsieur BOHL qui, en termes d'architecture, s'y connaît beaucoup mieux que moi. Très concrètement, la vidéo est basée uniquement, mais cela ne veut pas dire que l'on veut influencer les gens et ça ne veut pas dire que c'est ça qu'il faut choisir, c'est bien vous qui habitez ici, c'est bien vous qui décidez et, très honnêtement, je n'habite pas là à titre personnel, ce qu'on va vous faire, c'est vous qui le décidez, je n'ai aucun intérêt là-dedans, je vous rassure là-dessus. Que ce soit l'un ou l'autre, ça me donnera du travail. Mais, grosso modo, la vidéo est basée exclusivement sur les esquisses que nous a produites Monsieur BOHL. Donc, en termes d'architecture et d'esprit de Port-Grimaud, autant vous pouvez dire que je n'y connais rien, je ne savais pas où était Port-Grimaud il y a un an et demi, mais lui, je ne pense pas qu'on puisse dire ça. Vous voyez ? Donc, sur la partie panne de l'église, c'est pareil, c'est une forte demande qu'il y a eu au niveau de la préconcentration de libérer la perspective de vue. Ça a été une demande de beaucoup de contribution, beaucoup de gens ont demandé ça. Monsieur le Maire a dit que c'était génial et qu'il fallait le faire. Je suis allée voir Monsieur BOHL pour dire : qu'est-ce qu'on fait ? Comment on fait parce qu'ils veulent ça ? Et c'est ce qui a été décidé. Maintenant, l'étape suivante est de dire qu'on enlève tout et on ne veut plus de bateau, honnêtement, moi, ça, je ne sais pas répondre. Très concrètement, aujourd'hui ce qui a été présenté par Monsieur BOHL a l'air, parce qu'on a un point d'infos aussi en capitainerie où les gens viennent, a l'air de plutôt plaire. Je peux me tromper, mais c'est un peu le retour que l'on a. Je ne sais pas si j'ai répondu à tout, mais je crois qu'il n'y avait que deux points. »

Y. BLISSON : « Alors, Monsieur, prenez le micro, allez-y. Madame, vous allez parler dans un instant. Il y a Monsieur qui a le micro. Je vous le passe juste après. »

*Intervenant du public * (00.50.41/2) : « Laissez, le projet n° 3 que vous avez projeté. On rentre par le Nord dans la passe. Est-ce que la sécurité est bien prévue ? Parce que par vent d'est on peut être poussé vers la digue, donc je trouve ça un peu dangereux quand même les entrées par le Nord. »*

*N. FAUCONNIER * (00.51.02/2) : « Vous avez tout à fait raison. C'est pour cela qu'on a bien rappelé l'historique, ce qui a amené à aboutir à ce plan qui se voulait vraiment changer de paradigme où on retourne finalement l'entrée vers le Nord.*

Idéalement et dans les premières esquisses qui ont été produites, donc pas celles-ci, il y a d'abord eu des premiers jets d'esquisses, qui ont été produits pour réfléchir et pour servir de base de travail, qui allaient plus loin en mer, qui avaient une base plus ouverte avec des chicanes moins à 90°, mais vous avez tout à fait raison, c'est un plan de masse qui est dangereux en termes de navigation et qui peut faire qu'on va rentrer, on va avoir de l'agitation qui va se réfléchir sur la digue, on n'aura pas une bonne visibilité des petites embarcations qui sortent. On va vouloir s'écarter du musoir, de l'extrémité de la digue, on va se rapprocher, on risque d'intercepter quelqu'un qui sort du plan d'eau. C'est pour ça que, dans la liste multicritère, vous pourrez consulter plus en détail sur le site Internet après cette diffusion, vous pourrez voir que sa note est très dégradée en termes de sécurisation du plan d'eau. »

Y. BLISSON : « Madame, vous avez le micro, allez-y. »

B. PERNELLE : « Bettina PERNELLE*, PG1. Est-ce que ça serait possible, parce que c'est la demande de beaucoup de Port-Grimaudois, d'avoir un projet qui serait un quatrième avec pas du tout de bateaux sur le lac intérieur où il y a l'église ? C'était le projet de François SPOERRY, il l'a dit, il l'a répété. Si nos prédécesseurs ont mis une digue, il n'était pas d'accord du tout, mais il n'avait pas la possibilité, il n'était pas à l'ASP, il n'était pas à la direction. C'est un président passé qui avait donné cette décision. Donc, est-ce que ce serait possible d'avoir ce projet ? Parce que nous habitons là et, en fait, on dit que les gens normaux préfèrent ce projet-là, mais nous qui habitons là, il y a beaucoup de gens, et toute la journée, qui disent : pourquoi on n'enlève pas tout ? Donc, est-ce que ce serait possible ? Nous demandons un projet sans bateaux sur le lac intérieur. Merci. »*

C. PUSSAC : « Bonjour. Catherine PUSSAC, PG2. Il y a eu des tas d'études évidemment sur les digues, et notamment la mairie de Grimaud avait commandité le CEREMA, vous savez que c'est une grande institution publique, pour justement travailler sur le scénario des aménagements des plages de Grimaud. Il est bien marqué dans ce rapport que la mairie de Grimaud n'a absolument pas voulu que le CEREMA étudie les aménagements de Port-Grimaud. Je trouve que c'est un peu dommage de ne pas avoir profité que le CEREMA, institut d'État, puisse faire cette étude à confronter avec Egis et de n'avoir qu'un scénario d'Egis. C'était ma première remarque. Après, Monsieur le Maire pourrait peut-être nous dire pourquoi cette étude n'a pas été prolongée sur Port-Grimaud parce qu'en effet, les courants, il n'y a pas de frontières aux courants, c'est Tchernobyl, le nuage a été loin. Je pense que les courants ne s'arrêtent pas aux frontières de Port-Grimaud et c'est dommage*

parce que c'est un tout. C'est un golf et c'est un tout et je pense que ça aurait pu avoir... parce que de toute façon, c'est l'État qui va, en finalité, valider votre projet et c'est dommage de ne pas avoir eu cette belle occasion. »

J. L. AQUA : « Mais Madame PUSSAC, on ne peut pas décider que c'est le CEREMA qui fait une étude... »

*C. PUSSAC * : « Ça a été commandité par Monsieur le Maire, donc il aurait pu commander une étude. »*

J. L. AQUA : « Madame PUSSAC, le CEREMA est l'ancien CETMEF qui s'est marié au CT, qui a fusionné et qui a fait le CEREMA. C'est un organisme technique d'État qui, aujourd'hui, sert de service technique aux services de l'État et qui peut, parce qu'ils ont besoin d'argent et donc, depuis pas très longtemps, commence à commercialiser des prestations pour des collectivités ou pour d'autres organismes. Le CEREMA à ce moment-là tombe dans la logique d'une commande publique et, à ce moment-là, il pouvait, mais ça n'avait été interdit à personne s'il n'avait pas fait... je connais très bien le CEREMA ils ne sont pas du tout en capacité de faire le groupement qu'il y a en place ici puisque j'ai travaillé beaucoup avec le CEREMA pendant très longtemps, ce ne sont pas des gens qui pilotent un groupement comme celui qu'on a mis ici sur les études de faisabilité. Mais si néanmoins, parce qu'ils peuvent évoluer puisque l'État a besoin d'argent et il oblige maintenant ses services à en trouver, donc si le CEREMA avait voulu répondre à la consultation, puisque j'ai déjà lancé des consultations auxquelles le CEREMA a répondu et je les ai retenus, notamment sur de la valorisation de sédiments, là où on jouait du violon, le CEREMA aurait été attributeur de la prestation. Mais ils n'ont pas répondu. »

C. PUSSAC : « Monsieur, je ne vous ai pas dit ça. Je ne vous ai pas dit que c'était actuellement. C'était en 2021 ou 2022 où la mairie de Grimaud a demandé cette étude. Il y a le rapport qui est sur Internet et vous pouvez le demander. Et, en effet, la mairie de Grimaud aurait pu très bien étendre, puisqu'ils ont fait toutes les plages, à Port-Grimaud. Ça, c'était à l'époque, en 2021 ou 2022. Donc, ça aurait été bien d'avoir ce scénario. Ils auraient très bien pu prolonger cette demande, mais la mairie n'a rien fait. »

J. L. AQUA : « Madame PUSSAC, je vous confirme que ça ne marche pas comme ça. C'est-à-dire que le CEREMA a une mission, donc on l'a missionné... donc, cette mission a un coût et, si on veut l'étendre, il faut reconsulter pour trouver... donc là, de toute façon, comme la mission de l'Egis est totalement différente de la mission du CEREMA, on n'aurait même pas pu étendre la mission. Si ça se trouve, elle est 10 fois plus importante que celle d'Egis que celle qu'a eue CEREMA. Donc, la seule solution... et je vous assure que ce n'est pas pour bloquer puisque le CEREMA, j'ai beaucoup travaillé avec eux et je les apprécie énormément. Donc, le CEREMA, s'ils avaient voulu répondre, ils auraient pu répondre. »

C. PUSSAC : « Je ne vous ai pas dit qu'ils allaient répondre à cet appel d'offres. Je dis qu'à l'époque, en 2021, 2022, je vous enverrai si vous voulez le petit paragraphe où, en effet, la mairie a interdit de travailler sur Port-Grimaud et les aménagements. Bien sûr que ça aurait été beaucoup moindre que ce que propose Egis parce que c'était un autre projet, mais au moins, ils auraient pu voir l'érosion, les choses comme ça dans leur capacité à l'époque. Je vous enverrai le texte, Monsieur AQUA. »

F. X. MENTZER : « Vous avez sûrement raison, Madame. Encore une fois, on insiste. Une extension de mission suivant le montant doit repasser par une consultation. Ce n'est pas de gré à gré, donc juridiquement... »

C. PUSSAC : « Je le sais. »

F. X. MENTZER : « Eh bien alors ! Ne dites pas : pourquoi on ne l'a pas fait ? Il faut faire une consultation complémentaire qui n'a pas eu lieu. À l'époque... »

*Intervenante du public **

*C. PUSSAC * : « Deuxième chose, petite remarque. Il y a les apéros informels qui sont bien, a priori. Les petits fours étaient très sympas à la dernière où j'ai assisté. Et puis, j'ai enregistré si vous voulez pour faire des comptes rendus et surtout ne pas déformer les propos et ce qui était rendu en discussion. Monsieur le Maire a interdit d'enregistrer, donc j'ai fermé, et de diffuser. Donc, j'ai fermé mon ordinateur. Par contre, je vois que maintenant il y a un compte rendu de cet apéro et donc, nous, si vous voulez, le compte rendu n'est pas tout à fait le reflet de ce qu'il s'est passé. Donc, ce qu'on voudrait demander au garant, c'est pour l'équité, c'est-à-dire qu'on puisse enregistrer aussi ces apéros informels. Alors, pas dans les discussions un petit peu comme ça, mais dans ces apéros informels, que nous puissions faire un compte rendu qui vient rééquilibrer le compte rendu fait par je ne sais pas qui. »*

J. L. AQUA : « Par moi. Et d'ailleurs, faites-le et faites-le même au micro maintenant parce que Madame PUSSAC, dans le compte rendu, j'ai dit trois choses. C'était une brève, donc je n'ai pas fait un compte rendu de 14 pages. J'ai dit que la réunion s'était plutôt bien passée. C'est vrai ou ce n'est pas vrai ? »

C. PUSSAC : « Il y a eu quelques altercations quand même. Enfin, je pense. »

J. L. AQUA : « Si vous voulez. Parce que vous filmez avec votre écran, etc., mais bon, c'est anecdotique. Il y a eu des réunions beaucoup plus mouvementées. Donc, premier point, j'ai dit qu'effectivement, ça s'était plutôt

bien passé, qu'on avait eu une intervention de PG2 pour dire qu'ils souhaitaient avoir une discussion constructive avec le port. A priori, ce n'est pas faux. J'ai dit qu'on avait parlé, et c'est l'essentiel de ce qui a été dit, du débouché de la Giscle, et ce n'est pas faux, et j'ai dit que les gens qui assistaient à cette réunion étaient venus poursuivre les échanges en capitainerie dans la suite. Et c'est vous-même qui êtes venue passer deux heures avec moi le lendemain matin. Donc, à quel moment ai-je dit quelque chose qui n'était pas vrai ? »

C. PUSSAC : « La question n'est pas là. C'est que justement, dans les échanges, si vous voulez, qu'il y a eu avec les personnes, il y a des gens qui ont posé des questions, notamment sur la Giscle, et ils avaient leur point de vue. Donc, un compte rendu, ce n'est pas de dire que tout va bien, tout s'est bien passé. Non. Il y a eu, dans le compte rendu, des personnes qui ont contesté ou discuté avec vous certaines choses et qui ne sont pas représentées dans les comptes rendus. Donc, peu importe, mais pour l'équité, me semble-t-il, tout simplement l'équité, sans polémiquer. S'il y a des réunions informelles, à ce moment-là, il faut que nous enregistrons également pour faire un compte rendu qui viendra peut-être avec votre compte rendu et chacun se fera son idée. Sauf qu'il ne peut pas y avoir qu'un compte rendu de la mairie, et nous, non. »

J. L. AQUA : « Et bien, faites-le. »

C. PUSSAC : « Oui, mais moi, je voulais enregistrer pour justement ne pas déformer les propos et on m'a dit non. »

J. L. AQUA : « Faites-le. La réunion a quand même une semaine, vous vous en rappelez. Ensuite, le lendemain, on a passé 2h30 ensemble, vous vous en rappelez aussi. Donc, faites-le. »

C. PUSSAC : « Non. J'aimerais enregistrer et qu'on nous donne l'autorisation d'enregistrer. Sinon, il n'y a pas de compte rendu, ni de la mairie ni de nous. »

Y. BLISSON : « Monsieur, vous avez un micro, allez-y. »

M. CASSEVILLE : « Merci. Monsieur, Madame, bonjour. Monsieur CASSEVILLE*, Port-Grimaud 1. A priori, je vais changer de sujet. Il semblerait qu'il y ait plus de personnel aujourd'hui à Port-Grimaud 1 qu'auparavant à la capitainerie. Que l'on rénove la capitainerie, oui, d'accord, mais pourquoi l'agrandir ? S'il y a plus de personnel, c'est pour travailler, c'est pour être sur le terrain, pardon, sur l'eau, mais pas dans la capitainerie. Alors, première question, pourquoi l'agrandir ? La rénover, OK. Deuxième question. Il y a plus de personnel aujourd'hui. Est-ce qu'il y a des gardiens à l'entrée de Port-Grimaud 1 ? Devant chez nous, nous voyons des unités énormes venir, faire demi-tour avec des moteurs, je ne suis pas spécialiste de la mer, avec des moteurs transversaux qui te remuent la vase, je ne te dis pas ! Et après, on dit que les palplanches sont dégradées, les palplanches s'abîment. Il faut voir comment ces grosses unités font demi-tour. Alors, pourquoi est-ce qu'on les laisse rentrer dans Port-Grimaud ? Voilà mes questions. Merci. »

J. L. AQUA : « Je ne veux pas monopoliser la parole, mais, en fait, ça a été dit tout à l'heure par Monsieur le Maire en introduction, les bateaux qui rentrent aujourd'hui sont les mêmes qui rentraient l'année dernière, sont les mêmes qui rentraient l'année d'avant, sont les mêmes qui rentraient l'année d'avant... »

Intervenante du public

J. L. AQUA : « Ce n'est peut-être pas une raison, mais effectivement, ce qui n'a pas été fait pendant 30 ans, on doit le faire en un an. Mais, très concrètement, les bateaux aujourd'hui ne sont pas différents de ceux d'hier. »

Intervenante du public

J. L. AQUA : « C'est faux, et non seulement faux, mais en plus, de PG1, on a tous les pointages jusqu'à 2001. Donc, c'est faux et on peut le prouver. Très concrètement, peut-être qu'il faudra effectivement empêcher des bateaux de rentrer, mais vous savez, c'est quand même.... C'est avec Madame PUSSAC qu'on a discuté de ça. Ce n'est quand même pas simple parce que les gens ici ne sont pas habitués du tout à s'annoncer, ne sont pas habitués du tout à dire qui rentre. Normalement, dans un port, quand vous êtes à l'extérieur, vous prenez VHS canal neuf, j'arrive, est-ce que je peux rentrer, etc., s'il vous plaît, capitainerie et compagnie. Mais ici, ce n'est pas ça. Ici, vous avez des bateaux jusqu'à 47 m qui rentrent, qui font le tour et qui vont faire le plein sans même demander à qui que ce soit. Pourquoi ? Parce qu'ils gagnent trois centimes au litre et, vu le nombre de litres, ils gagnent beaucoup d'argent. Ça, c'est notre travail d'arriver à l'intégrer. La police se met en place depuis deux mois. Avant, ici, il y avait un règlement de police 1993. Normalement, on le change tous les cinq ans et il avait 30 ans. Donc là, on a actualisé ce règlement de police. Mais pour avoir un règlement de police, il faut pouvoir avoir un policier. Il y avait zéro policier. Donc, le premier policier est là-bas. Il a fait sa formation l'année dernière. Cette année, il y en a un deuxième qui va faire la formation. Et j'entends tout ce que vous dites. Il faut réglementer. Il y a plus de besoins de police et vous avez raison. C'est une énorme demande, une énorme demande dans beaucoup de contributions. Et la vitesse, et le bruit, et les Jet-skis, et les gros bateaux. Il faut plus de police. Mais laissez-nous le temps de le mettre en place. Là, il est là depuis deux mois. Il est assermenté par le procureur, etc., et la deuxième personne fait sa formation avant la fin de l'année, donc on aura une équipe de deux qui commencent à permettre d'avoir un travail sérieux dès l'année prochaine.

Aujourd'hui, on est surtout en train de travailler sur les dangers. On ne travaille pas sur le gros bateau qui tourne dans le lac, on travaille sur le bateau de 23 m posé sur un amarrage de 14 m parce qu'il peut y avoir un accident. D'ailleurs, je crois qu'il y en a déjà eu. Enfin, je ne fais pas d'ici, donc je ne peux pas le savoir, mais je crois qu'il y a eu un accident avec des gens qui sont morts. Donc 23 m sur un amarrage de 14 m est une priorité pour la sécurité et il est là-dessus actuellement. On a encore fait une réunion ce matin sur un certain nombre de dossiers et il est là-dessus actuellement. Une fois que ce sera traité et qu'il sera renforcé, peut-être qu'effectivement on aura plus de police puisque c'est une vraie demande des usagers. Voilà, ça revient beaucoup dans les contributions. »

Y. BLISSON : « On va accélérer un petit peu. La taille de la capitainerie, c'était la deuxième question de Monsieur. Je vais passer la parole à tout le monde, mais il y avait une question du Monsieur. Il y avait deux questions. Il y en avait une sur le projet... »

J. L. AQUA : « Sur la capitainerie, on va faire vite. Aujourd'hui, on est dans des conditions de travail qui ne respecte pas le droit du travail. Aujourd'hui, les gens qui sont très gentils et que je remercie, qui sont là, sont très coopératifs puisqu'on entasse les gens dans un bâtiment qui n'est pas fait pour ça. Il n'y a aucune isolation thermique. Il y a des fuites en veux-tu en voilà. Tout ce qui est plomberie, c'est tout HS, il faut tout refaire. Donc, les gens acceptent de travailler dans ces conditions, mais, soyez rassurés, si la question est qu'il ne faut pas 1 m² de trop pour qu'on soit trop dans le confort, on n'aime pas le confort. Nous, pour l'instant dans cette capitainerie, on est très à l'étroit. Voilà, et finalement, on se tient chaud, on travaille beaucoup. Mais concrètement, si le souci est d'avoir 1 m² de trop, peut-être qu'on vous soumettra : est-ce que c'est un peu trop ou pas un peu trop ? Voilà, vous nous direz. Très concrètement aujourd'hui, on travaille dans des conditions qui sont déraisonnables et qui ne respectent pas le Code du travail qui est le minimum normalement quand on travaille. »

Y. BLISSON : « Merci, Monsieur. Alors, vous aviez une question juridique, vous m'aviez dit. »

*J. P. ALFEL * (01.06.41/2) : « J'ai une question pour les juristes. Pardon, Jean-Philippe ALFEL*, PG3. Ma question est : ceci est une réunion publique, est-ce que j'ai le droit de filmer ? »*

Le public : « C'est filmé. »

*J. P. ALFEL * : « Je le sais. Ma question est par rapport à la remarque de Madame. Dans quelles circonstances peut-on, dans le cadre d'une réunion publique, être empêché de filmer ? »*

Y. BLISSON : « Je vais peut-être passer la parole à la représentante de la commission du débat public. »

D DE LAUZIERES (01.07.22/2) : « C'est la personne qui organise la réunion qui décide si c'est filmé ou pas, mais c'est déjà filmé. C'est déjà filmé puisque c'est déjà retransmis, si j'ai bien compris. C'est en direct sur Facebook. En plus, si vous filmez, vous êtes obligés de demander aux gens une autorisation de le faire pour qu'il figure sur votre film. »*

Intervenant du public

Une intervenante

*J. L. AQUA : « Juste pour revenir là-dessus, parce que Madame **PUSSAC** qui est là, il y a deux choses. Le fait d'être filmé, finalement, ce n'est pas très grave parce que ce qu'on dit de toute façon on pourra le répéter, le rerépéter, il n'y a aucun souci avec ça. C'est plutôt la méthode et je suis désolé, Madame **PUSSAC**, mais vous auriez eu une petite GoPro, ça ne m'aurait pas choqué, mais avec votre ordinateur qu'on vous met sous le nez, parce que c'était un peu maladroit, mais c'est comme si je prenais mon Smartphone, que je venais à 20 cm de votre visage et que je vous le mets. En plus, il y avait une lumière qui nous venait dans les yeux. Donc, grosso modo, la méthode était très désagréable. Ceci étant dit, je ne pense pas qu'il y ait un souci à être enregistré sur ce qu'on dit, voire le répéter à la prochaine réunion ou la suivante. Donc, ce n'est pas vraiment ça la question. Là, quand on a demandé à ce que ça s'arrête, c'est que vous bougez avec votre ordinateur pour aller devant le Maire à droite et devant moi à gauche, etc. avec votre grand écran et votre lumière. C'était désagréable. Donc, je ne pense pas... de toute façon, Monsieur le Maire a même souhaité que ce soit en direct sur Facebook, donc je veux dire qu'il n'y a même pas de filtre dans ce qu'on dit. C'est enregistré, ça passe en direct. Donc, ce n'est pas le sujet, ce n'est pas le souci. C'est que c'était discourtois. Voilà, c'était la façon, je pense. Mais encore une fois, et en plus sans vous en vouloir parce que je pense qu'on a passé 2h30 plutôt agréables ensemble, en tout bien tout honneur, je le précise, mais pour le coup, vous auriez eu une petite caméra, ça passait mieux. Je pense. »*

Y. BLISSON : « Alors, on a une question de Monsieur. Allez-y. Vous pouvez peut-être vous lever pour qu'on vous voie. »

V. ORSAC : « Bonjour. Victor ORSAC, Port-Grimaud 2. J'aurais voulu savoir si le périmètre de cette concertation était vraiment défini parce qu'on parle de choses, on n'en parle plus. La semelle, on devait en parler, c'était un des grands axes apparemment en début de réunion, mais on n'en parle plus. Est-ce qu'il y a

un périmètre défini à cette concertation, oui ou non ? Est-ce que les sujets sont arrêtés ? Je sais que dans le cahier des charges qui étaient sorties il y a peut-être un mois ou deux, il était question de travaux de réseaux, de fibre optique, de choses comme ça, donc des travaux lourds il me semble que cela n'a jamais été évoqué lors des deux réunions qu'on a eues. D'ailleurs, cette réunion, je trouve que c'était un peu une redite quand même du contenu de celle à laquelle on assistait il y a 15 jours, donc c'est un petit peu dommage de se déplacer pour revoir la même chose, soit dit en passant. Et après, deuxième point pour moi, on nous parle de choses, de scénarios par exemple pour la passe d'entrée. Il y a des choses très lourdes dedans. Il y a la problématique de l'ensablement. Après, la problématique de la capitainerie. J'aurais aimé les voir dissocier, problématique ensablement parce que visiblement, ça concerne que les digues sud, donc l'ensablement est une problématique. La taille de la capitainerie en est une autre et je pense qu'elles sont complètement distinctes. Donc, au moins, si on pouvait faire deux lots et parler de choses de façon un peu plus posée et un peu plus atomisée, ce serait mieux, et de ne pas mettre ça au même niveau qu'un problème de panne devant l'église qui doit être un truc de, je ne sais pas, peut-être 1 million, 2 millions d'euros. En gros, c'est une paille comparée à l'échelle du projet. Donc, mettre la problématique de la panne de l'église, on a l'impression que c'est un peu pour nous amuser. Et après, on nous fait un lot : oui, là, c'est le scénario 1, 2 ou 3. Je ne sais pas s'il faut appuyer sur un bouton pour choisir, mais voilà, moi, ça me semble un peu flou et j'aurais bien aimé qu'on ait le périmètre complet et qu'on parle à chaque fois de la même chose. »

Y. BLISSON : « Madame la garante. »

D. DE LAUZIERES : « Oui, je vais essayer de vous répondre. Si vous ne m'écoutez pas, ça ne sert à rien que je réponde en fait. Je voudrais juste rappeler le cadre de la concertation. Dans une concertation, le maître d'ouvrage, en l'occurrence la commune, saisit la commission nationale si elle souhaite que la concertation soit garantie. Mais, une fois qu'il a fait ça, la concertation peut porter sur tous les sujets qui traitent du projet. Donc, la commune soumet à la concertation un projet qu'elle porte, mais on peut discuter de tous les sujets qui sont connexes à ce projet. C'est pourquoi vous avez une multitude de sujets sur lesquels on rebondit d'une réunion à l'autre et c'est normal que ce ne soit pas fixe. Si c'était très fixe, vous seriez sans doute le premier à dire, et vous auriez raison, que c'est trop contraint et qu'on doit pouvoir parler de tout. C'est une réponse partielle peut-être. »

J. L. AQUA : « Juste si je peux compléter Madame DE LAUZIERE. Je vous rejoins à 100 %. Si vous avez un peu de temps, parce que vous êtes venus quasiment à toutes les réunions publiques, passez en capitainerie. Effectivement, le sujet des réseaux est un vrai sujet. Vous avez levé un point qui n'est pas abordé. Ce qu'on a essayé de faire ce soir, c'est vrai que c'était long, mais comme on reçoit des contributions, c'est répondre à ce que veulent les gens. C'est ça la concertation. Et il y a eu beaucoup de contributions qui ont parlé du sujet de la reprise en régie. C'est pour ça qu'il y a eu ce quart d'heure. Il y a eu beaucoup de questions qui ne touchaient pas au projet d'aménagement, mais à la gouvernance. C'est pour ça que... même en proposant d'inventer une gouvernance.

La gouvernance ne s'invente pas dans un corps. C'est le code des transports qui la dicte et c'est pour ça que Madame MEAZZA a rappelé qu'il existait des instances dans lesquelles les gens, s'ils sont motivés parce qu'ici, le gros avantage, et c'est très plaisant, croyez-moi, ce n'est pas du tout une contrainte à vivre, les gens contribuent. Moi, j'ai déjà fait beaucoup ce qu'on fait là, j'en ai fait ailleurs. Les gens ne parlent pas. Donc, vous, quand vous avez un truc à faire et que les gens ne parlent pas, c'est compliqué, beaucoup plus compliqué que quand les gens parlent trop. Donc, c'est très bien que les gens parlent. Du coup, on a essayé d'expliquer que, sur certains sujets, et c'est vrai, avec Madame DE LAUZIÈRE on a échangé aussi, mais il y a certains sujets qui relèvent par exemple du règlement de police, pas du projet d'aménagement. L'histoire de la vitesse dans les canaux, c'est le règlement de police. Donc, tout ça, c'est le conseil portuaire. Si ici on vous dit quelque chose, mais que ce quelque chose n'a pas de valeur puisque s'il n'est pas entériné par le conseil portuaire, s'il n'est pas voté, je peux vous raconter n'importe quoi, donc c'est là que ça se décide. C'est pour ça que Marina est passée là-dessus. Après, c'est vrai que la question du sédiment a été un peu rébarbative, mais ça a été aussi des demandes. Les tarifs, pourquoi c'est cher, etc. ? Ce sont des gens qui ont demandé. Il y a des gens qui ont écrit. Donc, la réponse a été apportée pour ces gens-là. Après, l'histoire de la redite, c'est parce que Madame la garante a estimé que cette réunion qui était non prévue au démarrage, on l'a rajoutée parce qu'elle a dit que ce ne serait pas forcément les mêmes personnes qui seraient là. Vous, c'est vrai que je vous ai vu tous les soirs. Mais c'est très bien. Par contre, il y a des sujets, parce qu'on n'a pas trop discuté ensemble, mais sur la partie réseau, il y a un vrai gros sujet. Eh oui, les réseaux font partie des travaux. Parce que suivant comment vous les faites, ils peuvent coûter plus ou moins cher. Donc ça, si vous êtes intéressés, moi je suis très intéressé pour passer une heure avec vous, deux heures avec vous, enfin le temps que vous jugerez nécessaire pour qu'on discute de ces sujets-là. Vraiment. »

Y. BLISSON : « Monsieur, vous avez le micro. »

*H. MONNIER * (01.16.04/2) : « Je suis Hubert MONNIER* de PG2. Je voudrais revenir sur les sédiments de la Gisle. Vous avez dit que des pièges à sédiments qui existaient ou qu'on pourrait faire ne bloqueraient pas grand-chose. Mais on pourrait au moins les étudier et les remettre en question si c'est possible. Ce qui m'interroge beaucoup, c'est qu'en amont de la Gisle jusqu'au pont de bois à Grimaud, est-ce qu'on ne peut pas s'occuper des berges de la Gisle qui déverse tout un tas de cochonneries, de déchets végétaux et d'éboulements qui vont partir dans le cours de la Gisle ? »*

D. RIHOUEY : « Juste un élément de réponse. Toute cette gestion du cours d'eau, pour le coup, il y a un maître d'ouvrage avec une nouvelle compétence depuis 2018. La compétence s'appelle GEMAPI. Là, pour le coup, toute la question de l'entretien des cours d'eau en lien avec les risques d'inondation, etc., tout cela est traité par la Communauté de communes. Donc là, dans le cadre de cette étude, on se focalise quand même sur une problématique d'ensablement de l'embouchure, et donc on ne peut pas traiter tous les problèmes, surtout qu'ils ne sont pas du ressort de la maîtrise d'ouvrage ni de la régie portuaire ni de la mairie qui n'est pas compétente sur ces sujets. »

*H. MONNIER * : « Je comprends bien, mais est-ce qu'on ne peut pas impliquer la Communauté de communes dans le raisonnement de Port-Grimaud ? »*

Monsieur le Maire : « Monsieur MONNIER, d'abord, on vous a dit à plusieurs reprises que les travaux maintenant dans un cours d'eau sont très compliqués à mettre en place. Je veux bien parler, mais que les gens écoutent parce que ce n'est pas toujours intéressant de parler avec un brouhaha derrière. Donc, merci. Vous partez, mais en silence, ce n'est pas dramatique. On n'a pas le droit de faire les travaux. Ensuite, les berges dont vous parlez qui s'écroulent, le syndicat de la Gisle qui existait avant avait fait des endigages. Actuellement, on les fait tous démonter parce que les cours d'eau doivent rester libres, ils doivent avoir leur circuit comme avant dans le temps. C'est comme ça que des gens perdaient du terrain, d'autres en gagnaient parce que la rivière avait décidé de passer ailleurs. C'est comme ça maintenant que l'État voit les rivières. Donc, on ne peut pas travailler dans la rivière, dans la Gisle. Il y a des endroits où on passe d'une berge à l'autre sans descendre en quelque sorte. On est toujours au même niveau. Donc, c'est vrai qu'il faudrait travailler, mais on a plus le droit. C'est tout. Autrement, ça serait fait. »

Y. BLISSON : « Madame. »

L. DAVID : « Louise DAVID, PG2. J'avais une question pour vous, Monsieur AQUA. Vous avez parlé de la capitainerie. En fait, il m'a semblé entendre qu'il était possible de dispatcher aussi un petit peu les services de la capitainerie. Qu'en est-il ? Est-ce que vous pouvez nous en dire plus ? »*

J. L. AQUA : « Là-dessus, l'idée, mais encore faut-il arriver à la mettre en œuvre parce qu'elle n'est pas forcément simple, mais l'idée semble logique et cohérente à tout le monde et d'ailleurs, ça fait aussi partie des contributions, les gens l'ont écrit plein de fois, et c'est une excellente idée. L'idée est qu'aujourd'hui, on a physiquement la maîtrise d'un local à l'enracinement de la digue et d'un local à la Marina de PG3, un petit

local, mais sur lequel on est, entre guillemets, en capacité de mettre notamment... on envisage d'y mettre la police. C'est assez calme, etc.

Et après, c'est vrai qu'on souhaiterait, mais encore faut-il qu'on y arrive, avoir un accueil privilégié pour les propriétaires et les professionnels, c'est-à-dire les contrats longs, c'est-à-dire en gros avoir un endroit, un service, parce qu'aujourd'hui j'ai trois personnes, voire quatre à temps plein qui ne s'occupent que des ex-amodiés, et depuis deux ans, donc le temps de mettre toute la base de données à jour, donc les gens travaillent là-dessus. Du coup, ils connaissent très bien les dossiers des propriétaires. Ce sont des gens très investis. Et d'avoir cette équipe dédiée aux ex-amodiataires, aux propriétaires, pour avoir un accueil un petit peu plus privilégié sur les propriétaires par rapport au touriste qui fait une escale d'une semaine ou d'un mois. L'idée serait d'avoir un lieu pour ça. Après, l'autre point, c'est qu'on a également un service technique, donc on a des bateaux, on a des outils, on a un établi. Ça, aujourd'hui, c'est dans des Algeco tous rouillés à la capitainerie. C'est vrai que sur le paysage, je reconnais que ce n'est pas très joli. On a une série d'Algeco tout rouillés qui arrivent à une pissotière qui fuit. C'est la situation actuelle. Mais on veut l'embellir, bien évidemment, et trouver peut-être, mais encore faut-il qu'il y en ait un à vendre, au chantier naval, un local qui serait dédié au service technique ou à la manutention de la capitainerie. Ça serait cohérent. C'est le schéma cohérent. Et, bien évidemment après, je vous rassure, on n'a aucune velléité d'avoir des surfaces disproportionnées par chacun des salariés parce qu'ils auraient envie d'avoir un grand bureau. Donc, on adaptera, en fonction de ce qu'on arrive ou pas à avoir, le dispatching. Et vous avez parfaitement raison, le plus intelligent est celui que vous venez de dire. Parce qu'après, on a eu des contributions qui disent, vu qu'on ne peut pas nous voir, c'est assez logique : partez à Grimaud, faites du télétravail, on ne veut pas vous voir. Il n'y a pas beaucoup de ports où les gens qui s'occupent du port ne sont pas là. Ça n'existe pas trop. Par contre, ce que vous avez dit, je ne travaille pas de secret, Monsieur le Maire, c'est ce qu'on essaye de faire. Mais ce n'est pas facile. On essaye, mais ce n'est pas facile. »

Y. BLISSON : « On va prendre la dernière question. Madame, allez-y. »

Mme LESSAR : « Bonjour. Une petite question technique au sujet des deux plages. Pardon, excusez-moi, Madame LESSAR, PG1. Dans quelle mesure les plages de Port-Grimaud, on en a deux quand même, dans les trois scénarios, les problématiques d'érosion et éventuellement de recharge de ces deux plages ont-elles été prises en compte ? »

Y. BLISSON : « Allez-y Camille. »

C. LEQUETTE : « Les plages actuelles d'un mode de fonctionnement qui évolue au gré des saisons, des années. Il y a eu des rechargements, effectivement, de la plage au nord du port par des sédiments qui ont été dragués dans l'avant-port. Néanmoins, il n'y a pas de bilan qui mette en évidence un risque aggravé d'érosion actuellement, ni pour cette plage ni pour la plage à PG2. Les aménagements que vous voyez sur l'écran amènent à refermer légèrement l'énergie des vagues qui arrivent sur la plage de PG2. Cette plage est amenée finalement à être plus stable dans le cadre de ces aménagements qu'actuellement. Sur la plage au nord, il n'y a pas d'interventions particulières, en particulier si c'est le scénario 1 ou 2. L'enracinement de la digue n'est pas modifié, c'est uniquement sa forme qui est modifiée. On ne vient pas grignoter sur la plage au nord et il n'y a pas de modifications significatives de son mode de fonctionnement. »

Y. BLISSON : « Parfait. Écoutez, je vous remercie de toutes vos interventions. La concertation n'est pas complètement terminée. Il y aura d'autres phases où vous aurez la possibilité de poser d'autres questions dans les réunions publiques et vous pouvez donc également continuer à amener vos contributions. Je vais proposer à Monsieur le Maire de nous dire quelques mots de clôture de cette séance. »

Monsieur le Maire : « [...] pour des dossiers que vous connaissez et que vous reconnaissez. Il y a des gens qui sont contre tout projet et il y en a d'autres qui voudraient quand même que ça évolue. On ne peut pas convaincre ceux qui ne veulent rien parce qu'ils pensent qu'en ne faisant rien, on aura les contrats d'amodiation moins chers, enfin les contrats de droit d'usage exactement. Donc, peut-être qu'il faudrait vraiment réfléchir un peu à tout ça. Ce n'est pas vraiment l'objet de dire en revoir maintenant. Je remercie toujours la politesse qui est absolument indéniable à Port-Grimaud. Heureusement qu'il y a des gens qui sont censés et qui savent répondre normalement. Merci de votre participation. J'aimerais bien voir le Monsieur qui fait « oh » de loin à côté. J'aimerais bien discuter avec lui. »

Y. BLISSON : « Merci. Bonne soirée. Bon retour. »

La séance est levée.