

## **RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION DU 21 AOÛT 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 LAVILETTE (Garant CNDP), 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), M. Didier RIHOUEY (Directeur Projet), M. Camille LEQUETTE (Chef projet).

\*\*\*\*\*

*La séance est ouverte à 18h45*

*Monsieur le Maire* : « Mesdames, Messieurs, Grimaudois et Grimaudoises, chers amis, bonjour. Bien sûr, je tiens à vous remercier d'être aussi nombreux ce soir, et de pouvoir avoir enfin les fameuses explications et les premiers croquis qui vont vous être présentés. Cette démarche, je tiens à le souligner, est volontaire, elle n'était absolument pas obligatoire. Elle permet de mettre en œuvre le dialogue que je souhaite depuis le premier jour et donc de discuter avec le plus grand nombre.

*Nous sommes ici, pour échanger et construire ensemble l'avenir de Port Grimaud qui, je l'espère, restera le plus proche possible à l'idée originale de François SPOERRY. J'en profite pour remercier la présence de Madame SPOERRY.*

*Cette concertation, je l'ai voulue ouverte et encadrée, avec la présence de deux garants indépendants que je remercie sincèrement pour leur engagement. Ils veilleront à ce que chacun puisse s'informer, s'exprimer librement sur le projet.*

*J'aimerais clarifier certains points qui semblent susciter des inquiétudes. Les intentions de la commune n'ont pas changé depuis le début de ce processus. Je tiens à réaffirmer notre engagement. Il n'est pas question de lancer une nouvelle délégation de service public – ce que je lis par-ci, par-là – qui nous dessaisirait de la gestion d'un site remarquable à protéger. Je reste attaché à ce que Port Grimaud conserve son identité et son indépendance.*

*Port Grimaud est un style, ce n'est pas une entreprise pour faire de l'argent. Si on lançait une DSP, ce ne serait pas vu de cette façon-là.*

*Je ne souhaite en aucun cas transformer Port Grimaud en une extension de Saint-Tropez. Ceux qui me connaissent savent que je me bats depuis 25 ans pour préserver l'authenticité de Grimaud. Nous voulons que notre commune reste un lieu où il fait bon vivre, loin des strass et paillettes.*

*Bien sûr, mon équipe municipale et moi-même sommes fiers de ce que nous avons réalisé ; de l'environnement que nous avons su préserver, de la gestion financière rigoureuse de la commune. Permettez-moi de rappeler que la gestion du Port, c'est-à-dire de la régie, est indépendante du budget communal. En aucun cas, nous n'avons l'intention de détourner des fonds de Port Grimaud vers les finances de la commune. Ce qui serait parfaitement illégal et bien sûr, la plupart d'entre vous le savent.*

*Je tiens également à rassurer chacun d'entre vous. Il n'est nullement question d'exproprier qui que ce soit. Vos maisons, vos quais resteront les vôtres dans le respect bien sûr des biens publics.*

*Contrairement à certaines rumeurs, je ne souhaite pas augmenter le nombre de bateaux ni accueillir des embarcations plus grandes que celles que vous aviez, il y a deux ans ou trois ans ou cinq ans ; c'étaient les mêmes. Sans défendre ni cautionner ce qui s'est fait par le passé, il y a eu une évolution importante, des aspects*

*des navires dans les cinquante ans, ils ont fait comme les voitures, ils ont évolué. Certains se sont élargis, certains se sont allongés. C'est pareil, je vous dis, que pour les voitures.*

*C'est vrai que pour les places publiques, comme pour les places des propriétaires, j'aimerais, et j'ai une préférence, bien sûr, pour des bateaux les moins importants possible. Je n'ai vraiment pas envie d'imposer quoi que ce soit à qui que ce soit, et les bateaux qui sont devant chez vous, parce que certains propriétaires étaient déjà venus me voir en me disant : " il faut dire à mon voisin que son bateau est trop large et trop long. " Ce n'est pas mon rôle et je ne le ferai pas. Les accusations portées à cet égard sont infondées ; d'autant plus que certains d'eux, surtout ceux qui m'accusent depuis longtemps d'avoir arrêté les concessions un peu trop tôt, ont refusé la prolongation des contrats d'amodiation que l'on avait travaillée pour prolonger de cinq ans.*

*Je veux rappeler que la fin des concessions s'est imposée après un audit révélant des dysfonctionnements et des conflits au sein de certaines associations de propriétaires.*

*Je vais bien sûr m'arrêter ici, car les techniciens, derrière moi, vont vous présenter certaines choses.*

*Je souhaite maintenant revenir sur les thèmes qui nous réunissent ce soir :*

- *la reprise des digues pour éviter l'ensablement de la passe d'entrée et de certains canaux*
- *la mise en sécurité de la cité face à la montée des eaux et aux phénomènes météorologiques de plus en plus courants. Il y en a eu encore, je pense, pour le 15 août du côté de l'Espagne. Ça risque, un jour, de nous arriver aussi.*
- *La réhabilitation de la capitainerie et la mise aux normes de plusieurs infrastructures.*
- *Le réaménagement de la capitainerie pour améliorer les conditions de travail des agents du port.*

*Vous allez découvrir tout ceci par les présentations qui vont vous être faites.*

*Je voudrais juste ajouter que nous travaillons avec l'atelier Xavier BOHL et bien sûr, Monsieur Bernard SPOERRY, qui nous a aidés et nous aide dans ce projet.*

*Je vais maintenant laisser la parole aux différents intervenants qui vont vous faire un descriptif de tout ça.*

*Avant tout, je vais laisser la parole à celui qui va nous gérer la réunion et qui va prendre la parole maintenant.*

*Je vous remercie de votre écoute. »*

*D. CHOMETTON : « Merci, Monsieur le Maire.*

*Bonjour à toutes et à tous. Merci d'être venus aussi nombreux, ça fait plaisir de voir un événement public qui soit porté avec une telle ferveur.*

*Avant de donner la parole aux différents interlocuteurs, je vais juste vous dire en deux mots ce qui va se passer ce soir. Avant, je vais me présenter. Je m'appelle Damien CHOMETTON, je suis le responsable d'une société de communication qui est à Marseille, qui s'appelle AGORA COMMUNICATION, et dont la vocation est d'animer des réunions publiques pour des acteurs publics en général. C'est mon métier.*

*Je travaille avec les gens d'EGIS, à ma droite. On a répondu à la consultation lancée par la mairie. Je suis un technicien, pas dans la maîtrise d'œuvre des solutions techniques, mais plus dans la communication. Voilà pour que vous sachiez qui est en face de vous.*

*Cette réunion va se passer en plusieurs temps.*

*Dans un premier temps, je vais donner la parole à nos deux garants, Madame DE LAUZIÈRE et Monsieur LAVILLETTE qui vont nous rappeler ce qu'est le rôle d'un garant, à quoi ça sert et pourquoi ils sont là ce soir. Après, je donnerai la parole à Monsieur SALLE qui est ici. Monsieur SALLE représente un groupe de contributions produites dans le cadre de ces études.*

*Les garants, vous aurez à peu près trois minutes pour vous exprimer. Monsieur SALLE, vous aurez entre dix et quinze minutes. On essaie de régler ça, en termes de temps, assez précisément pour ne pas vous garder avec nous trop tard.*

*Une fois qu'on aura eu cette présentation, je vous dirais juste deux mots, un rappel sur les différentes étapes de la concertation qu'on a menée jusqu'à maintenant. On redonnera 10 minutes la parole à nos deux juristes qui sont à droite de la table, qui sont intervenus lors de la réunion publique du 1<sup>er</sup> août, et qui vont nous réexpliquer ce que sont ces garanties d'usage et à quoi elles servent.*

*Après, on aura les deux interlocuteurs d'EGIS, à ma droite, Didier RIHOUEY et Camille LEQUETTE, qui vont véritablement vous présenter ce qu'est chacune de ces études.*

*Je dois vous dire que pour cette réunion, il y a un dispositif de traduction mis en place. Pour les personnes qui ont un smartphone, vous pouvez prendre en photo ce QR code, ça téléchargera automatiquement cette application. Sur cette application, il vous suffira de cliquer sur la langue que vous souhaitez pour avoir la traduction automatique dans vos oreillettes. Il faut, pour ça, que vous soyez dotés d'oreillettes. Ça vous permettra d'entendre et de suivre les débats si vous êtes étrangers. Je crois que c'est tout ce que j'avais à vous dire. Pour cette application, lorsque vous l'aurez téléchargée... »*

*Intervenante public\**

*Un intervenant traduit en anglais\**

D. CHOMETTON : « Il y a des casques à disposition, sauf que les casques à disposition fonctionnent, si je ne dis pas de bêtise, simplement en langue française. En anglais ! S'il y a des personnes qui veulent des casques avec la traduction en anglais... »

*Un intervenant traduit en anglais\**

D. CHOMETTON : « Merci, Monsieur. C'est ça la concertation aussi.

J'en ai terminé. Je vais donner la parole à Madame DE LAUZIERE et à Monsieur Jacques LAVILETTE qui sont donc les deux garants de cette concertation. »

D. DE LAUZIERE : « Merci. On va être très rapide, en fait. C'est juste pour rappeler aux personnes qui n'étaient pas là le 30 mai, ou 31 mai, je ne sais plus, notre rôle et pourquoi nous sommes ici.

Monsieur le Maire a initié une concertation qui n'était pas obligatoire, mais il a souhaité avoir la garantie de la Commission nationale de débat public. La Commission nous a nommés, Jacques LAVILETTE et moi, pour encadrer cette concertation. Notre seul rôle est de s'assurer que les gens sont informés du projet et peuvent s'exprimer dans le cadre de la concertation.

J'en profite pour dire qu'on remercie Monsieur le Maire aussi, d'avoir initié une phase de préconcertation où les gens ont commencé à réfléchir à ce qu'ils voulaient pour leur lieu de résidence et pouvoir mettre des mots sur les principaux sujets de concernement. Ainsi, ça nous permet aussi de commencer à recenser les propositions qui ont été formulées par les résidents. En tout cas, ça nous a permis de mieux comprendre les enjeux en place. »

J. LAVILETTE : « En effet, quelles que soient les options posées, une nécessité s'impose à tous : trouver des solutions pérennes aux problèmes qui se posent pour Port Grimaud, comme l'a évoqué Monsieur le Maire : l'ensablement, la gestion pérenne, la préservation des infrastructures des canaux au mieux de vos intérêts tout en préservant la qualité du site.

À cet égard, vous allez devoir conjuguer la loi avec la spécificité de Port Grimaud puisqu'il n'y a aucune situation juridique qui soit comparable, notamment pour les garanties d'usage. C'est la raison pour laquelle la planification d'une réunion pédagogique a été organisée, pour vous permettre de vous exprimer en connaissance de cause et de donner votre avis sur les différentes solutions proposées, éventuellement même d'en chercher d'autres. C'est ensemble que peut-être, vous allez inventer de nouveaux modèles.

Le sujet est complexe, effectivement, et l'avis éclairé qui vous est proposé est indispensable pour que les débats soient féconds, productifs.

Pour qu'elle soit féconde, une concertation doit être ce qu'en dit le terme, c'est-à-dire échanger ensemble pour un projet commun. Il est fortement recommandé, après avoir reçu les informations exhaustives, de dire ce qu'on veut, de dire ce qu'on ne veut pas et aussi de faire des propositions.

Il est essentiel pour tous de conserver à l'esprit qu'une concertation n'est pas une tribune ; c'est encore moins un tribunal. C'est un espace où chacun doit pouvoir obtenir l'information nécessaire pour se faire un avis, pour exprimer une opinion sur le projet. L'échange entre le public et le porteur de projet doit permettre de se rapprocher sur un programme partagé. Il appartient donc à chacun, résident comme commune, de contribuer à la productivité de ces échanges. C'est donc vous tous, qui êtes comptables de l'efficacité de cette concertation préalable, laquelle, comme l'a rappelé Monsieur le Maire, était volontaire. Autant que ce soit productif.

Je vous remercie. »

Applaudissements.

D. CHOMETTON : « Merci, Monsieur LAVILETTE.

Je vais demander à Monsieur SALLE de bien vouloir nous rejoindre. J'en profite, pendant qu'il arrive, pour vous dire que toute cette première partie de réunion, ce sont des présentations qu'on va avoir. Monsieur SALLE va nous faire une présentation d'une dizaine de minutes, maximum 15 minutes. Après, on aura les présentations du bureau d'études et des juristes.

On fera des échanges avec vous en deuxième partie de réunion. Une fois qu'on aura eu toutes les présentations, on fera comme les autres fois, je viendrai avec vous, micro en main, et vous vous présenterez pour pouvoir poser vos questions.

J'arrête de parler. Monsieur SALLE, c'est à vous. »

H. SALLE : « Merci. Déjà, je voudrais passer une minute à remercier. Merci, Monsieur le Maire, de nous donner la parole pour cette préconcertation qui nous a permis d'exprimer nos besoins. Merci aux garants qui nous ont guidés tout le long de ces deux mois et demi pour nous indiquer comment travailler. Merci à tous les contributeurs ; je ne sais pas combien il y en a dans la salle, levez la main. Bravo !

*Il y a énormément de contributeurs qui ont produit environ trois tomes de contributions, qui sont sur le bureau des garants – Monsieur le Maire a également – qui sont très riches. Il y a des contributions collectives qui présentent un certain nombre de thématiques, des contributions personnelles qui peuvent être émotionnelles ou contestataires, un certain nombre de choses. C'est très intéressant de voir exactement l'opinion de tout le monde. Et puis, il y a un troisième tome qui a des contributions plus techniques. On n'a pas pu imprimer autant de groupes de trois tomes qu'il y a de personnes ici, mais vous pourrez y accéder en ligne.*

*Pourquoi j'ai souhaité parler en début de réunion ? En fait, on a passé deux mois et demi de travail, environ 500 personnes ont travaillé dessus. On ne connaît pas le nombre de centaines d'heures de travail, mais c'est important en début de projet, comme pour n'importe quel projet, de décrire quel est le contexte, quels sont les enjeux, quels sont les besoins. C'est ce que je vais essayer, ici, de synthétiser en dix minutes. Les 500 pages qui sont là-bas, je vais les synthétiser en 10 minutes ; elles tiennent aussi sur quatre pages. L'idée est effectivement que chacun ait une idée très synthétique de ce qui s'est dit dans les différentes contributions.*

*Tout d'abord, en début de projet, il faut faire une étude de contexte. Quel est le contexte de Port Grimaud ?*

*Port Grimaud est une cité lacustre unique au monde avec une architecture remarquable et sensible. Le rang architectural est classé, on ne peut pas faire ce qu'on veut dessus. C'est également une résidence privée gérée par des associations de propriétaires, et elle a un plan d'eau intégré en son sein. Le plan d'eau, ce n'est pas un plan qui est venu par là, c'est un plan qui a été construit pour que les résidents puissent circuler, pour qu'ils puissent aller faire leurs courses, pour qu'ils puissent aller chez le médecin, aller à la plage.*

*Chaque propriétaire, ou presque, dispose devant chez lui, d'un droit d'amarrage. Pour beaucoup, c'est mentionné dans l'acte de propriété ; ce sera un des sujets qui sera traité tout à l'heure, si j'ai bien compris.*

*Et puis, la particularité de Port Grimaud, en plus de la cité lacustre, est d'avoir une tradition d'accueil pour certains bateaux, et notamment au départ, c'étaient surtout des voiliers ou de vieux gréements qui donnaient un peu le prestige à Port Grimaud sur le quai d'honneur.*

*Maintenant la deuxième partie. Maintenant qu'on a dressé ce contexte essentiel, on va tracer, en cinq-six points, l'état des lieux, c'est-à-dire les inquiétudes des habitants.*

*Les habitants sont inquiets à cause de la surfréquentation du plan d'eau central, des canaux, mais également de la Grand-rue. Indirectement, quand il y a beaucoup de bateaux, notamment devant la capitainerie, la Grand-rue est très chargée.*

*Les habitants sont inquiets par les disparitions des places d'amarrage temporaires qui servent pour se rendre dans les commerces, sur les lieux d'activité et à la plage. Ils sont inquiets, vous l'avez dit, Monsieur le Maire, par la vue occultée des bateaux trop gros, des bruits de générateurs, des fumées. Ils sont inquiets aussi par l'impact que peuvent avoir des bateaux avec un moteur trop puissant qui peut user ou détruire les infrastructures. Ils sont inquiets par les activités récréatives qu'ils constatent sur le plan d'eau comme des jet skis des non-résidents, des plateformes récréatives souvent bruyantes et gênantes ; et ils sont inquiets par une sorte d'atmosphère oppressante des gyrophares, des projecteurs sur les façades, des drones, etc. Ils sont, bien sûr, inquiets pour leur droit d'amarrage.*

*Je synthétise ce qui s'est dit dans les contributions. C'est important, Monsieur le Maire.*

*Les enjeux. Avant de faire un projet, avant de décider des travaux, il faut savoir ce qu'on veut comme projet pour Port Grimaud.*

*Les habitants, en tout cas ceux qui ont contribué, souhaitent une cité lacustre écoresponsable. C'est très important de nos jours de parler d'écoresponsabilité. Des circulations douces, des bateaux de taille raisonnable, une protection de l'environnement, une zone humide sans doute à protéger et, si possible, éviter les sources de pollution. Si on veut de la défense de l'environnement plutôt que de faire du correctif, c'est préférable de faire du préventif et d'éviter de faire venir des bateaux trop polluants. Évidemment, ils souhaitent ne pas être dépossédés des droits attachés à leur maison pour s'amarrer devant chez eux.*

*Le quatrième et l'avant-dernier point, ce sont les besoins, la synthèse des besoins. Ce qui sort le plus des contributions si on fait la synthèse, les habitants souhaitent le respect : respect pour les habitants, respect pour l'environnement, respect du cadre de vie, respect du droit.*

*Pour l'environnement, ils préfèrent prévenir les sources de pollution en évitant d'accueillir de trop grosses unités. Ils préfèrent prendre des mesures en amont pour prévenir l'ensablement ; tout ce qui peut être fait en amont sur la Giscle évite de désensabler.*

*En termes de sécurité de cadre de vie, adapter le trafic comprenant des navires qui sont accueillis et compatibles avec la sensibilité, voire la fragilité des infrastructures, semble préférable plutôt que de refaire des infrastructures qui seraient compatibles avec les nouveaux types de bateaux.*

*Un respect des constructions et des bâtis actuels ; respect du cadre de vie des résidents sur le plan d'eau en termes de sécurité et de tranquillité.*

*En termes d'amarrage résidentiel, c'est ce que vous disiez et ce que disait Monsieur LAVILETTE aussi, on souhaite pouvoir travailler ensemble sur des conventions réellement adaptées aux spécificités de pouvoir autonome.*

*On souhaite aussi, comme tout le monde l'a souhaité et on est bien parti pour ça, un dialogue et des discussions à mettre en place, notamment pour les orientations concernant l'exploitation du plan d'eau. J'en ai fini pour les différents points.*

*Pour la suite de cette concertation, on pense que, au cours de la réunion, sinon dans les jours qui suivent, on espère disposer rapidement d'éléments tangibles sur les scénarios proposés. Pour l'instant, on n'en a pas. On souhaite avoir accès aux documents qu'on a demandés depuis quelque temps, qu'on n'a pas. A priori, on devrait les avoir à partir de maintenant ; ça veut dire que le travail va réellement commencer. Et puis, on souhaite connaître ou partager la méthodologie de travail et les modalités concrètes qui seront mises en œuvre pendant la phase de concertation préalable qui, étant une phase de dialogue, il faut bien trouver des modalités pour pouvoir dialoguer. Merci. »*

*D. CHOMETTON : « Merci, Monsieur, pour le respect de votre temps de parole. Merci. Alors, je vous propose qu'on visionne une vidéo qui... »*

*Intervenant Public\**

*D. CHOMETTON : « Parce que Monsieur SALLE me les a remises il y a quelques minutes, et techniquement, on n'avait pas le temps de reprendre la présentation dans son intégralité. Après, je pense qu'elles seront mises à disposition. Je vous donne la réponse. Je vous propose de prendre quelques minutes... »*

*Intervenant Public\**

*D. CHOMETTON : « Sauf erreur de ma part, c'était déjà le cas pour la précédente réunion, ce sera le cas pour celle-ci également. »*

*Intervenant Public\**

*D. CHOMETTON : « Oui, c'était le cas, Monsieur. Bien sûr, dans l'intégralité. Je vais en parler après. Lorsque vous allez sur le site de Port Grimaud, il y a des petites coches ; il vous suffit de sélectionner la date de la réunion publique dans laquelle vous avez tous les outils.*

*Pour la précédente, par exemple, qui s'est tenue le 1<sup>er</sup> août, il y avait la vidéo intégrale de la réunion, la présentation qui avait été projetée, qui était assez courte, et il y avait également le détail de toutes les questions, ainsi que toutes les réponses. Ce sera la même chose pour cette réunion. Ça répond à votre question ?*

*Je vous propose de commencer par voir une petite vidéo très courte, qui dure, je crois, 3 minutes 30 et qui nous présente le contexte de ces études. »*

*Diffusion de la vidéo*

*D. CHOMETTON : « Avant de donner la parole à nos deux juristes qui vont nous rappeler ce que sont les garanties d'usage, je prends juste quelques minutes pour vous rappeler où on en est à la communication et la concertation.*

*On a eu une première réunion, une phase préalable d'information. Cette phase préalable a eu lieu depuis la première réunion qui s'est déroulée le 30 mai, durant laquelle on a annoncé le lancement des études et qui s'est déroulée jusqu'à hier. Durant cette première période, il y a eu des apéros du port, des réunions publiques qui ont permis d'aborder différents sujets. C'était la première phase.*

*Après cette phase, on va dire antérieure à la concertation préalable, on attaque aujourd'hui, on entre véritablement dans la phase de concertation préalable qui va durer deux mois à compter d'aujourd'hui. La première réunion est celle d'aujourd'hui, du mercredi 21 août. Et puis, cette phase de réunion va en appeler d'autres jusqu'au 3 octobre, pour arriver au mois de novembre 2024 à la publication d'un bilan de concertations qui rassemblera l'ensemble des échanges et des contributions qui ont été faites par les uns et par les autres.*

*Je voulais juste rappeler que ces quelques réunions représentent 11 temps d'échanges structurés, 11 réunions durant lesquelles vous avez pu, et vous pourrez encore, rencontrer les gens concernés par ce projet. Dans le même temps que ces réunions structurées, il y a d'autres rendez-vous qui se déroulent également. Il y a des rendez-vous en ligne ; vous pouvez consulter le site internet de Port Grimaud sur lequel il y a tous les documents que j'évoquais tout à l'heure en répondant à Monsieur, pour lesquels on a quelques documents ici. Il y aura les kakemonos, il y a une brochure qui fait une douzaine de pages qui réexplique ce qu'on va dire aujourd'hui, et puis il y a des fiches de synthèse thématiques sur lesquelles l'EGIS reviendra tout à l'heure en détail.*

*En plus de ces réunions, il y a cette concertation qui peut se passer en ligne, où on peut laisser des contributions sur une boîte mail et bien entendu, il y a aussi une autre concertation qui se déroule en capitainerie depuis le 30 mai.*

*En capitainerie, il y a un kakemono, même plus il y en a cinq, juste derrière, que vous pourrez regarder à l'issue de la réunion, et un registre sur lequel vous pouvez déposer également des contributions.*

*Je voulais juste prendre deux minutes pour vous rappeler toute la palette d'outils que vous pouviez utiliser pour participer à cette concertation. »*

*Intervenante Public\**

*D. CHOMETTON : « À partir de ce soir, je crois. Il était prévu de le mettre en ligne à l'issue de cette réunion, si on devait rajouter des choses en cours de réunion.*

*Je donne la parole, maintenant, pour parler des garanties d'usage, à nos deux juristes qui vont disposer d'une dizaine de minutes pour vous rappeler, en dix minutes – ce sera un exploit, Frédéric – une heure et demie de réunion, la dernière fois. Merci. »*

*F. LOMBARD : « Merci, Damien. Bonsoir Messieurs-dames. Effectivement, Julien et moi avons essayé de résumer en dix minutes le propos de la conférence organisée par la commune dans le cadre de cette concertation le 31 juillet dernier, je crois.*

*Dix minutes pour vous présenter les garanties d'usage, mais très brièvement et très succinctement. J'espère que la séance de questions permettra de répondre aux incomplétudes ou aux manques que vous pourriez ressentir. Voilà schématiquement les points qui nous semblent devoir être énoncés, rappelés. Je vous redis et Julien vous le dira également du point de vue qui est le sien, c'est-à-dire du point de vue du praticien. Je parle du point de vue qui est le mien, c'est-à-dire celui de l'universitaire.*

*Les contrats de garantie d'usage, ce sont des outils d'occupation de plan d'eau dans les ports de plaisance relevant des collectivités territoriales. Ce sont des contrats assez mal compris souvent, assez mal envisagés par ceux qui les mettent en œuvre ou ceux qui doivent les subir, avec des guillemets évidemment. Je précise que ce n'est pas un outil dérogatoire ; simplement, c'est un outil qui est conditionné, c'est-à-dire que la conclusion de contrat garanties d'usage suppose de respecter une série de conditions que n'exige pas la délivrance annuelle des autorisations d'amarrage que vous connaissez, qui forment en quelque sorte, le droit commun.*

*Cet outil des garanties d'usage, ce contrat, je ne vais pas... j'aimerais le faire, évidemment, parce que ça permet de le comprendre, mais vous dire : « est-ce que si... ». Il faut d'abord savoir que c'est un outil qui naît de la pratique. C'est un outil qui est né d'une circulaire qui, aujourd'hui, n'a plus de valeur, qui n'en avait pas déjà beaucoup, qui n'existe plus aujourd'hui. C'est une circulaire de 1981. C'est un outil qui a été intégré dans le Code des transports en 1978. C'est un outil qui est présent très souvent dans les cahiers des charges des concessions portuaires – Port Grimaud, pas pour l'instant, mais beaucoup de concessions portuaires – des ports ordinaires, pas des marinas. C'est un outil qui a été conçu pour tous les ports de plaisance. C'est un outil qui a fait l'objet d'une révision récente à travers un décret du 21 décembre 2023 qui a sensiblement modifié son régime, pas complètement, pas assez ; clairement pas assez, mais qui a modifié son régime juridique.*

*Le contrat de garanties d'usage, pourquoi ce contrat est apparu ? Dans un flou juridique assez net, si je puis m'exprimer ainsi, pourquoi est-il apparu ? C'était pour prendre la suite des contrats que vous connaissez, les contrats d'amodiation qui sont des contrats d'occupation du domaine public qui reposent sur la même logique, qui permettent d'obtenir une participation financière de l'amodiataire à \*\* initiale de la reconfiguration du port en échange d'une place.*

*La garantie d'usage repose sur la même logique, mais pas exactement. La garantie d'usage essaie de rompre avec ce qui faisait quand même le défaut de l'amodiation, la logique propriétaire. La garantie d'usage, c'est un outil qui essaie de ménager à la fois une certaine stabilisation pour les occupants. Ils sont assurés de disposer d'un titre pendant 35 ans maximum et, comme l'amodiation, d'obtenir pour la collectivité compétente, le gestionnaire du port, des sommes qui permettent, en plus d'édifier des ports, mais de les reconfigurer, les moderniser, les adapter aux évolutions du climat ou que sais-je encore. C'est un outil qui prend ce qu'il y avait de bien dans l'amodiation, mais qui, peut-être, laisse de côté ce qui avait été pointé du doigt par le juge de la Chambre régionale des comptes et quelques services de l'État.*

*Contrat de garanties d'usage, voilà les points qu'il faut retenir. C'est un contrat, comme je vous le disais – ça se s'écrit, ça se négocie – qui a pour objet d'organiser l'occupation d'un plan d'eau, et uniquement cela, devant une habitation ou pas. Ce n'est pas conçu uniquement pour les marinas, la garantie d'usage, c'est pour tous les ports de plaisance. Ça permet d'accroître la durée d'occupation qui est annuelle, en principe, comme vous le savez. Ici, il y a peut-être du 35 ans. Alors, il y a une architecture un peu complexe, un peu subtile, mais c'est une forme de contrat-cadre qui assure le titulaire de la garantie d'usage des biens qu'il aura pendant 35 ans, ou la durée prévue, peu importe. C'est annuel. Ce sont des autorisations annuelles d'amarrage et il est assuré, pendant la durée de la garantie d'usage, de les obtenir.*

*En contrepartie de cela, parce que c'est quand même un droit hors du commun... droit commun ; le droit commun, c'est un an. C'est un outil qui sort de l'ordinaire, du droit commun de la domanialité publique. Le*

*bénéficiaire doit participer au financement de travaux portuaires. C'est une condition de recours aux garanties d'usage. Pas de travaux, pas de garantie d'usage, c'est dans l'article R.5314-34 du Code des transports qui le dit explicitement.*

*La logique de fonctionnement est assez simple ; elle est double. Il faut sécuriser les occupants parce que ce ne sont pas des occupants comme les autres. Ils ont contribué au financement du port, il faut les sécuriser, et en même temps, donner au gestionnaire, un outil simple, souple, de financement. Dans un contexte de tension, de pénurie budgétaire et de besoin d'adaptation des ports, il faut un outil de financement.*

*Ça ne peut pas être les redevances dans une certaine mesure ; ça ne peut pas être l'endettement dans une certaine mesure aussi. Ce sera un autre levier qu'il faut imaginer, c'est celui qu'offre la garantie d'usage.*

*C'est un contrat qui apparaît aujourd'hui comme étant, non pas le seul – j'y reviendrai – ce n'est pas le seul contrat qui permet d'occuper un plan d'eau, mais c'est le seul qui présente cet avantage-là majeur, de stabiliser pendant une très longue durée, l'occupation du plan d'eau que doit l'amarrage.*

*La dernière réunion a été l'occasion pour moi ou Julien d'entendre des idées formulées par les plaisanciers de Port Grimaud ; pas seulement d'ailleurs, je l'ai entendu dans d'autres réunions publiques, il y a d'autres outils :*

- le bail emphytéotique administratif qui est dans le code, qui ne s'applique pas*
- les autorisations constitutives de droit réel qui supposent des constructions par l'occupant. Vous voyez bien que ce n'est pas non plus le cas de figure.*
- Les servitudes sur le domaine public. Elles ne sont possibles que si elles sont compatibles avec le domaine et ce n'est pas franchement le cas en l'occurrence.*

*C'est à peu de chose près, non pas le seul outil, mais le seul qui permet de stabiliser une occupation comme je vous le disais, pendant une très longue durée.*

*Le point important, me semble-t-il, ce sont les questionnements, les points de vigilance, peut-être même les préjugés qu'on peut nourrir à l'égard des garanties d'usage quand on ne les connaît pas. On a beaucoup d'excuses puisque ça se pratique, comme je vous le disais, assez peu. C'est un droit, la garantie d'usage, qui est né de la pratique, donc il est assez liquide. Quand on essaie de le saisir, c'est très difficile. Ça ressemble à un usage, presque à une coutume.*

*J'ai noté six préjugés, six points de vigilance sur lesquels il faut peut-être apporter une réponse, qui n'est pas définitive. Vous savez que le juriste n'est pas médecin, ce qu'il donne, ce sont des avis, pas des diagnostics.*

*Premier point, celui que je viens d'évoquer sous forme de question : est-ce que les contrats de garanties d'usage sont les seuls contrats possibles pour occuper un plan d'eau dans un port de plaisance ? La réponse est non, il y a d'autres contrats possibles. Il y en a d'autres, c'est l'autorisation annuelle. C'est l'article 5314-31. C'est le principe, c'est le droit commun. Normalement, et par principe, pour occuper un port, il faut une autorisation annuelle renouvelée aussi longtemps que possible, bien évidemment, mais annuelle. Il existe aussi... alors, je ne maîtrise pas bien le droit applicable ici, enfin le règlement portuaire et les autorisations quotidiennes, journalières, hebdomadaires, mais à chaque fois, ce sont des autorisations temporaires. La durée doit commencer à un an. Ça peut être moins, ça ne peut pas être plus qu'un an. Ça peut être cinq ans si l'occupant est un professionnel, sinon c'est la garantie d'usage. Il n'y a rien d'autre.*

*Deuxième préjugé : est-ce que ce ne sont pas des contrats d'amodiation autrement nommés ? Est-ce qu'on ne fait pas un peu de renaming ? On appelle autrement un contrat qui existait depuis toujours. La réponse est non. D'abord, parce que les contrats d'amodiation n'existent plus. Eux-mêmes ont été conçus sur du sable. Les contrats d'amodiation, ce sont des contrats qui ont été bâtis par la pratique portuaire, mais pas que portuaire d'ailleurs, la pratique dans les parkings publics pour ceux qui connaissent un peu leur gestion, dans les mines, dans les carrières. L'amodiation n'existe plus et elle avait donné lieu, pas à Grimaud, mais partout on avait pu observer sa mise en œuvre à des dérives contre lesquelles les services de l'État s'efforcent de lutter. Comment ? En amendant un peu leur logique grâce à la garantie d'usage. Ce qui change, c'est qu'on est titulaire de sa garantie d'usage pas propriétaire du droit qu'elle fait naître.*

*Troisième question : Est-ce que les marinas... J'appelle Port Grimaud, une marina, j'espère ne pas commettre de faute de goût. C'est une cité lacustre. Est-ce que les cités lacustres ou les marinas, puisque j'élargis un peu mon objet, présentent une spécificité de ce point de vue-là ? En réalité, pas vraiment. Les marinas ou les cités lacustres, au point de vue de la gestion des eaux, sont des ports. Ce sont des ports. Ils doivent être gérés comme cela, comme des ouvrages portuaires. Le domaine public maritime artificiel, si vous préférez, l'article 2111-6 du Code général de la propriété des personnes publiques définit ce qu'est un domaine maritime artificiel, et ça correspond à ça.*

*La difficulté est que la marina présente une spécificité, et c'était dit dans le film qu'on vu, c'est qu'il y a un amarrage prévu au droit de la maison, c'est ce qui fait l'essence même de cette cité lacustre. Est-ce que finalement, la garantie d'usage remet en cause ce dispositif, cet aménagement ? Il n'y a pas de réponse. Ce*

*n'est pas oui ou non. La garantie d'usage, c'est un contrat. La chance qui est celle des gestionnaires de ce port comme des plaisanciers, c'est qu'il est souple et que, si j'ose dire, presque tout est à faire. J'avais tendance à considérer, quand la garantie d'usage se pratiquait avant le décret de 2023, parce que c'était dit comme ça, dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire de 1991, \*\*\* on ne peut pas affecter une place déterminée. La garantie d'usage ne permet pas ça. Ça repose sur le foisonnement. Comme en parking, vous rentrez dans le parking, vous vous gardez où il y a une place.*

*En réalité, c'est vrai, c'est ce que la circulaire de 81 prévoyait. Sauf que je le répète, je l'ai dit le 31 juillet, mais je crois que tout le monde n'a pas bien compris, cette circulaire n'a pas été rédigée spécialement pour les marinas et encore moins pour une cité lacustre. Elle a été rédigée pour tous les ports. Il faut savoir que permet le droit. Qu'est-ce que ça permet ? Qu'est-ce que ça autorise ?*

*Je pars du principe et je considère toujours que ça ne permet pas l'attribution d'un poste précis. Dès lors que ce n'est pas interdit, dès lors que les choses se font de manière constructive, que le contrat est bien rédigé, que tout le monde est au clair sur les droits reconnus aux uns et aux autres, que les principes de la domanialité publique sont respectés, pourquoi pas ? Sous toutes ces réserves, et moyennant toutes ces précautions, pourquoi pas ? Y a-t-il une spécificité ? Juridiquement, non. Contractuellement, peut-être.*

*Trois autres points sur lesquels je passerai rapidement. La garantie d'usage remet-elle en distribution les droits de propriété : Le quai, les palplanches, le fonds de l'eau, l'eau, le droit de ponton, que sais-je encore ? Non. La garantie d'usage ne détermine pas un régime de propriété d'un régime d'occupation du plan d'eau. Rien d'autre.*

*Dernier point qui est important, me semble-t-il. Est-ce que le titulaire d'une garantie d'usage en a, en quelque sorte, la libre disposition ? Pas la libre disposition, mais la disposition. Elle est cessible, la garantie d'usage et les places de droit d'amarrage également. Sous réserve de respecter les principes de la domanialité publique, notamment l'agrément du gestionnaire, mais c'est possible.*

*Je n'en dirai pas davantage. Je cède la parole à Julien. »*

*D. CHOMETTON : « Merci, Frédéric. Je vous propose maintenant de donner la parole à Camille LEQUETTE. »*

*C. LEQUETTE : « Bonjour à tous. Merci d'être là et pour votre écoute.*

*Je vais vous présenter une partie un peu plus technique que ce qui a été présenté jusque-là. L'objectif est de présenter l'équipe, la méthodologie, l'approche qui a été retenue avant d'aborder les scénarios qui font l'objet de cette concertation, pour lesquels vos contributions sont attendues.*

*L'équipe de projet, tout d'abord. C'est un projet qui se veut global, multithématique. Il nécessite évidemment un groupement pluridisciplinaire et nombreux, multiple. Il est porté par EGIS. Nous sommes mandataires de ce groupement. Nous sommes assistés, sur le volet concertation-communication par AGORA COMMUNICATION. Sur certains aspects portuaires, nous sommes accompagnés par ACRI qui est un autre bureau d'études spécialisé en maritime.*

*En tant qu'EGIS, également, nous intervenons sur la partie études environnementales ; nous sommes assistés par CISMA, sur la partie plus particulièrement concernant les sédiments.*

*Les cabinets GB2A AVOCAT et FINANCE interviennent également sur les volets juridiques et financiers du projet, de manière à apporter une vision globale au projet et à élaborer finalement ce programme d'investissement pluriannuel.*

*Le volet architecture, capitainerie bâtiment est porté par Aloys JANIN, architecte.*

*SEE UP, également nous accompagne sur le diagnostic, l'état des lieux, l'état des besoins, les projections des besoins dans le futur, en termes de besoins au niveau des amarrages, des besoins nautiques.*

*Un sous-traitant, COSMA, qui apparaît en blanc, intervient également sur des inventaires environnementaux, a fait des cartographies des biocénoses, des habitats marins présents devant l'entrée du port.*

*Enfin, ACCOAST également qui est intervenu sur des investigations sous-marines de diagnostic des ouvrages, de voir leur état de manière à prioriser également des travaux de ce point de vue là.*

*Ce projet se déroule en trois phases principales, ce qui va vraiment poser le contexte, l'état des lieux, définir les besoins avant d'élaborer des scénarios. Vous voyez que ces phases se font un petit peu plus ou moins en parallèle. Il y a forcément des phases qui sont itératives.*

*Aujourd'hui, on se situe à une phase où on va vous présenter le diagnostic ou des scénarios. Une prochaine réunion publique, on vous présentera l'étude de ces scénarios et des bases de comparaison qui nous apporteront des éléments de compréhension complémentaire qui vous permettront d'aller vers le choix d'un scénario.*

*Ce projet s'intéresse à différents aspects.*

*Comme vous le voyez, il s'intéresse :*



- au plan d'eau. Une analyse vraiment générale du plan d'eau, des besoins de remise en sécurité des équipements, des ouvrages.
- Au niveau de la passe d'entrée, on va le voir, qui est également un gros morceau de l'étude
- la capitainerie. L'objectif est d'avoir des bâtiments et des moyens adaptés aux besoins actuels.

On voit également, un objectif aussi de création d'une zone de mouillage devant Port Grimaud, également à l'étude.

Au niveau de la passe d'entrée de l'avant-port, cette image permet d'apprécier des choses qui ont déjà été abordées, de multiples fois, et notamment lors de la réunion de lancement. Ce sont des éléments qui sont connus. La configuration actuelle de la passe d'entrée fait qu'elle est sujette à un dépôt de sédiments qui proviennent de la Giscle en période de crues. En période de crues, le débit augmente de manière énorme, apporte des sédiments ; ces sédiments arrivent dans une zone où la circulation fait qu'il y a moins de courant, ça se dépose et il se trouve que ça se dépose essentiellement dans l'axe du chenal d'accès au port, ce qui induit des problématiques d'accès en termes de sécurité.

La configuration elle-même de la passe qui est ouverte un petit peu à l'est au sud-est implique des situations qui peuvent être problématiques en termes d'accès avec de l'agitation qui peut être importante pour l'amarrage des bateaux dans l'avant-port.

L'objectif principal du projet est une remise en sécurité du port. L'objectif est d'améliorer le confort des usagers. Évidemment, si à un moment, il n'y a aucune attente de ce point de vue, c'est quelque chose qui va être remis en cause.

La digue elle-même est très basse, on va le voir, et elle est soumise régulièrement à des franchissements importants qui sont exacerbés dans le cadre d'une élévation du niveau marin qui est déjà en cours et qui est amené à s'accélérer.

Finalement, les objectifs du projet pour la passe d'entrée :

- garantir la pérennité des ouvrages. Si on ne vise pas une pérennité des ouvrages de protection à l'entrée du plan d'eau, c'est finalement l'utilité du plan d'eau qui disparaît. On ne pourra plus, finalement, rentrer et sortir du plan d'eau ; elle perdra totalement son objectif premier.
- Limiter l'agitation et garantir que les bateaux puissent rentrer et sortir de manière sécuritaire dans le port. On le voit sur cette image, la passe d'entrée se rétrécit à certains endroits. Elle n'est pas conforme aux normes de sécurité standard pour des ports avec des circulations de navire. »

#### **Interventions du public\***

**C. LEQUETTE** : « Il me semble qu'il y a quand même des bateaux qui doivent rentrer et sortir de ce port. Alors, bien sûr, l'objectif, on va le voir, c'est de reconfigurer également la passe d'entrée de manière à ne plus avoir de bateaux de taille importante qui soient situés dans la passe et de permettre d'avoir une passe d'entrée qui présente une largeur qui permette d'avoir une sécurité suffisante. »

#### **Intervention du public\***

**D. CHOMETTON** : « Pardon Messieurs-dames. Juste, laissez peut-être Camille terminer sa présentation. Après, je vous assure que, comme les autres réunions, je viendrai vers vous et je donnerai la parole à toutes les personnes qui le souhaitent. Merci. »

**C. LEQUETTE** : « Un autre objectif également, on y reviendra par la suite, c'est :

- gérer cet ensablement. C'est quand même la problématique principale. Je pense que personne n'aura rien à redire par rapport à ça.

Il y a un ensablement qui se fait dans la passe, il faut arriver à le gérer. Déjà, gérer les sédiments qui sont là et faire en sorte peut-être de reconfigurer la passe d'entrée de manière à limiter cet ensablement et réduire les coûts de gestion induits par cette problématique.

Concernant la digue de protection. J'ai parlé des franchissements qui sont importants.

Ici, vous avez une illustration. L'image que vous avez à droite est une image de l'altimétrie de la digue ; en bleu, les points les plus bas, en rouge les points les plus hauts, et juste en dessous, une coupe de la digue, vraiment le relief de la digue au niveau de l'axe rouge auquel j'ai ajouté une ligne bleue en dessous qui figure le niveau d'eau en situation de mer annuelle, qu'on retrouve plus ou moins tous les ans, peut-être une à deux ou trois fois par an, et des vagues qui peuvent arriver sur cette digue. Les vagues sont à l'échelle. Ce ne sont pas les vagues maximales sur ce type d'événement, et on voit que déjà la crête des vagues est au niveau de la crête de la digue. Ça préfigure des franchissements qui seront régulièrement importants, significatifs. Ça peut mettre en péril la digue, ça peut mettre en péril des navires qui seraient d'ailleurs. Ça peut également mettre en péril, même pour des événements plus réguliers que des coups de mer annuels, la sécurité des usagers qui circuleraient sur cette digue. On est sur des problèmes de sécurité importants. On voit sur la ligne bleue foncée ce qui peut se passer avec une projection minimaliste d'élévation du niveau marin à l'horizon 2070, avec une

élévation de 40 centimètres, où on voit bien que la crue des vagues passe allégrement sur la digue. Il est important, de ce point de vue là, de sécuriser l'entrée du port.

Au niveau de l'ensablement, vous avez, en bas à gauche, une illustration de l'altimétrie des fonds, la cartographie des fonds qui montre une comparaison entre 2009 et 2013. Ce sont des images que vous avez, a priori, déjà vues à de nombreuses reprises, qui montrent un ensablement, une progression de l'ensablement qui se dirige vers la passe d'entrée.

À droite, vous avez un résultat de modélisation d'un modèle numérique, d'une maquette qui reproduit ces processus, ces phénomènes, qui va être mise en œuvre sur les scénarios proposés, de manière à évaluer l'efficacité de ces scénarios en termes de limitation de l'ensablement. Sur ce résultat de modèle, on voit bien qu'il y a une tache rouge. Les taches bleues sont à peu près aux mêmes endroits que les exhaussements observés entre 2009 et 2013 ; ce qui montre que ce volet permet de reproduire ce qu'on observe et permet d'évaluer l'efficacité des différents aménagements.

Ces sédiments, il faut les gérer. Actuellement, ça coûte de l'ordre de 1 million d'euros par an. Ce sont des sommes considérables. Je ne parle que des sédiments de l'avant-port, pas de l'envasement des canaux. Ces sédiments, évidemment, il y a des solutions de revalorisation. On va essayer de travailler l'optimisation, la revalorisation de ces sédiments même au sein des aménagements qui seront proposés, de manière à avoir des coûts de travaux qui seront les plus faibles possible. »

#### Intervenante Public\*

C. LEQUETTE : « On va le voir également. Effectivement, vous avez tout à fait raison. C'est une remarque très pertinente.

Les pistes d'intervention étudiées sont multiples :

- la modification en plan des digues : comment reconfigurer la passe d'entrée de manière à limiter cet ensablement ? L'objectif est de réduire cet ensablement tout en réduisant l'agitation à l'intérieur du port, sécuriser toujours cet accès sur différents plans ; il y a l'agitation et l'ensablement.
- Modifier la géométrie de la digue qui va permettre de réduire les franchissements, réduire l'agitation résiduelle également
- Le réagencement de la passe d'entrée, avec peut-être un réagencement au niveau des terre-pleins de station d'avitaillement qui posent problème actuellement. Son emplacement fait qu'il y a des bateaux très importants qui vont se positionner. »

#### Intervention du public\*

C. LEQUETTE : « Si ce n'est pas vrai... »

D. CHOMETTON : « S'il vous plaît. Je vous l'ai dit tout à l'heure. Ne pas être d'accord est une chose, respecter l'intervenant en est une autre. Permettez-lui de terminer s'il vous plaît et je l'ai dit, je viendrai vers vous. S'il vous plaît ! »

C. LEQUETTE : « Comme l'a fait remarquer, très justement, la dame qui se situe au fond de la salle, il peut y avoir aussi des interventions également sur la Gisclé qui peuvent être envisagées, mais elles ne peuvent être regardées, finalement, qu'en complément des solutions de reconfiguration des lieux, du fait des fortes contraintes réglementaires qui sont liées.

C'est très, très compliqué, aujourd'hui, de venir justifier qu'il faut draguer des sédiments dans les cours d'eau. Ce sont des choses qui sont interdites actuellement, qui sont à la source de beaucoup de problèmes d'érosion sur le littoral français, et qui sont très réglementées, très contraintes. Évidemment, c'est quelque chose qui est regardé. C'est quelque chose qui fait partie du cahier des charges de l'étude qui est regardé, mais actuellement qui est regardé en tant que complément.

Concernant la capitainerie, l'analyse, je pense que tout le monde l'a en tête, et ça a été rappelé dans le cadre de la vidéo qui vous a été montrée tout à l'heure. La capitainerie a été bâtie avec Port Grimaud pour accueillir six personnes. Aujourd'hui, la capitainerie se veut gérer l'ensemble du port, elle doit accueillir une vingtaine de personnes. Les bâtiments sont vétustes, c'est une passoire thermique. Aujourd'hui, on a ajouté des algécos qui viennent dénaturer l'architecture, les perspectives sur cette partie de la cité. Je pense qu'il n'y a pas de doute sur le fait qu'il y a quelque chose à faire au niveau de ce bâtiment-là.

Ce qui est envisagé néanmoins, c'est de ne pas centraliser tout au niveau de cette capitainerie, mais bien d'avoir quelque chose qui est dispatché à l'échelle du port avec :

- le centre principal qui resterait à l'autre bout de l'avant-port, dans lequel, vous voyez, il y a les principaux centres (la direction, le pôle d'exploitation...) finalement, le gros de l'activité qui resterait au niveau de cette capitainerie
- un site qui serait excentré au niveau de la marina qui pourrait intégrer la police portuaire

- un site au niveau de la Place François SPOERRY avec des locaux qui pourrait être dédiés aux contrats longs.

Tout ça, ce sont des choses qui peuvent être rediscutées.

- Un site au niveau du chantier naval avec des locaux techniques qui pourraient être exploités dans ce but d'avoir des magasins et un atelier de la régie.

Aujourd'hui, la concertation se focalise sur la capitainerie au niveau de l'avant-port. Les scénarios qui vous seront présentés par la suite se focalisent sur cette partie-là.

L'objectif sur ce bâtiment reste l'objectif de préserver l'esprit des lieux, l'esprit de l'architecture SPOERRY et de garder des perspectives, de ne pas gâcher la vue. Par exemple, il n'a pas été question de rajouter des restaurants ou des choses comme ça. L'objectif est, en tout cas, essentiellement d'améliorer le confort des usagers. C'est vraiment là l'objectif du projet.

Au niveau du plan d'eau intérieur, différentes problématiques sont rappelées ici. La première, la plus problématique en termes de gestion, c'est l'envasement des canaux qui impacte fortement les tirants d'eau ; pas partout dans la cité, mais dans certaines parties, ça devient très problématique.

On a des infrastructures portuaires, pour certaines qui ne sont pas optimisées, qui sont vétustes. On va le voir, dans le diagnostic à rentrer, quand même pas mal d'ouvrages qui sont abîmés.

Des équipements ne sont plus adaptés avec des bornes électriques, notamment qu'il faudra remettre aux normes, qu'il faudra peut-être même anticiper avec l'évolution des besoins des navires qui sont amarrés.

Un problème également au niveau du plan d'amarrage qui, actuellement, ne correspond pas au plan d'amarrage prévu. Dans certains cas, il pose même des problèmes en termes de sécurité avec des passes trop rapprochées des autres ; ce qui complique les manœuvres et peut engendrer de réels problèmes.

Au niveau de l'envasement des canaux, vous avez une figure, ici, qui illustre le problème. On voit les fonds en 1975. On voit que ça se rehausse entre 1975 et 2021. C'est illustré également par la figure en haut à droite, avec des couleurs qui vont entre les zones envasées ou celles qui restent assez stables. Globalement, on est sur quelque chose qui s'est énormément envasé ; il n'y a pas eu d'entretien dans toutes les parties du port. Actuellement, le budget qui serait requis pour traiter ces sédiments très pollués est estimé à environ 17 millions, sans garantie que ce soit faisable. Il y a un vrai objectif de rechercher des solutions de gestion, peut-être échelonnées dans le temps. Peut-être certaines parties, on n'y touchera pas parce que, finalement, les bateaux prévus dans ces secteurs-là ont un tirant d'eau déjà suffisant.

Tout ça est en train d'être regardé tout en ayant en tête que c'est une problématique très contrainte en termes de réglementaire. Dans la majeure partie du plan d'eau, les sédiments sont réellement très pollués ; ce qui nécessite des traitements particuliers, qui sont très coûteux.

En bas de cette slide, que vous avez également dans les fiches techniques mises à disposition sur le site internet, vous avez des coûts indicatifs de traitement qui montrent que finalement pour du dragage seul, juste enlever les sédiments et les déposer, ça a un coût qui est déjà important. S'il s'agit de les traiter et de les mettre en décharge spéciale, ça a des coûts qui sont parfois quatre fois supérieurs.

Au niveau de l'état des ouvrages, un diagnostic a été fait visuel en circulant à terre dans les canaux, également avec des inspections subaquatiques.

Voilà, le gros, en synthèse, ce qui est des principaux défauts qui apparaissent. Ce sont des problèmes de corrosion, des épaufrures, des fissures, des ferrillages à nu. Par exemple, sur le quai de la station d'avitaillement, on a des ferrillages à nu, des fissures et des problèmes d'accessibilité, de sécurité des usagers, des platelages qui sont parfois abîmés. Des fois, ce sont des choses qui sont faciles à reprendre, mais on voit, par exemple, sur la passerelle de la Place de l'Église, des problèmes de sécurité, des choses qui ne sont pas pleinement optimisées.

Au niveau des pontons et équipements, de la même manière, il y a énormément de choses à reprendre. Il y a beaucoup d'équipements et de pontons qui n'ont pas été renouvelés. Il est important d'arriver à quelque chose, une mise en sécurité, une amélioration du confort des usagers. C'est vraiment l'objectif premier de cette analyse.

Concernant le plan d'amarrage, ce plan d'amarrage a été revu entièrement. Il est encore en cours d'adaptation en continu, en fonction des itérations du projet. Le principe de base retenu, c'est la recommandation standard : un tiers de la longueur d'un canal réservé au chenal, un tiers pour une place d'un côté, un tiers pour une place de l'autre. C'est quelque chose qui n'était pas retrouvé dans un bon nombre de zones du plan d'eau.

On voit également, en bas à gauche, que, sur de nombreuses places, les bateaux amarrés ne correspondaient pas aux places qui étaient prévues, avec beaucoup de surlongueurs constatées.

Il est important également, et c'est quelque chose qui sera intégré au plan d'amarrage et au règlement portuaire, de bien avoir en tête que la place d'amarrage définie ne correspond pas à la taille du bateau

directement. Elle intègre bien tout l'équipement qui va autour, et c'est bien tout cet équipement, avec le bateau à l'intérieur, qui constitue la place d'amarrage associée à un quai et à une maison.

Je vais laisser la parole à Didier RIHOUEY qui va vous présenter les scénarios élaborés sur la base du diagnostic qui vous est présenté.

Encore une fois, ce diagnostic est abordé assez succinctement ici, dans l'objectif de vous donner les principaux messages. Il y a des fiches techniques thématiques qui rassemblent un peu plus d'éléments, qui sont disponibles sur le site. Bien entendu, il y a une séance de questions/réponses à la fin de cette session, qui permet aussi d'apporter ces éléments de réponse. »

D. RIHOUEY : « Merci, Camille. Pour cet exposé qui permet vraiment de poser le contexte. J'ai la chance, finalement, de vous présenter les scénarios sur les trois objets que sont :

- la panne de l'église. Savoir que cette panne de l'église était en très mauvais état a nécessité des réparations en urgence parce qu'elle s'écroulait, donc elle présume de grosses dégradations. L'idée est de vous présenter des scénarios. C'est pour ça qu'on a marqué des travaux d'urgence puisqu'elle présentait des problèmes de structures importants.
- la capitainerie
- La reconfiguration de la passe d'entrée pour venir traiter les problématiques qui vous ont été présentées. Le travail sur la panne de l'église, c'est de la remettre en sécurité si elle pose problème. Nous allons le faire à travers un objectif, donc rouvrir les perspectives. »

#### **Intervention du public\***

D. CHOMETTON : « Didier, juste expliquez ce qu'est la panne de l'église. »

D. RIHOUEY : « C'est le grand ponton qui est dans la continuité du quai. Excusez-moi, le ponton flottant qui est dans la continuité du quai.

Aujourd'hui, ce ponton flottant a des problèmes puisqu'il coule. L'idée, il faut le réparer dans le cadre de travaux d'urgence. Quitte à le réparer, pourquoi ne pas le modifier pour rouvrir les perspectives ? Ça a été évoqué dans le propos introductif. On a sur ce secteur, sur le quai de l'église, de grosses unités qui bouchent la vue. L'idée, et dans l'esprit de la réfection de ce ponton, c'est bien de rouvrir cette perspective qui nous permet de réorganiser le pont d'amarrage dans un souci esthétique rationnel. Ce qu'on voit sur les images, c'est que, finalement, ça fait des décennies qu'il y a de grosses unités, ce n'est pas un phénomène nouveau, mais l'idée est de rouvrir cette perspective et d'apporter un standing au site dans la continuité franche de l'espace public. Je vais vous présenter trois scénarios :

- Vous voyez la panne, le ponton ici. Dans l'idée, il est élargi et propose en son bout, une forme arrondie. C'est le premier scénario produit par l'architecte du groupement.
- Il y a également un scénario produit Xavier BOHL où on garde une étroitesse dans le cheminement du ponton et on arrive sur un ponton un peu en forme de T pour accueillir les unités en bout, et un ajout d'une petite panne dans la continuité de l'église elle-même pour venir accueillir des petites unités, également répondre aux problématiques, à savoir pouvoir venir s'accoster et aller sur la place, etc. C'est rapporter des usages.
- Et puis, un troisième scénario où on a retravaillé avec l'architecte. On a regagné cette étroitesse et on vient décaler légèrement l'axe du ponton pour venir l'aligner sur le bâtiment, dans une logique de navigation. Ça nous permet, tout en gardant cette réouverture, de bien accueillir les bateaux, et là, une barrière d'eau. On est aux études préalables. Rien n'est encore figé. On est là pour apporter des scénarios tranchés pour pouvoir les comparer. On les compare avec des outils qu'on appelle des analyses multicritères et on les partage avec vous.

Les échanges que l'on va avoir ensemble viennent nourrir ces scénarios. Aujourd'hui, rien n'est arrêté. C'est important que vous l'ayez à l'esprit. On fonctionne toujours comme ça, avec des scénarios, des fois, un peu tranchés. Il y a des choses qui ne vous plaisent pas ; dites, ça nous va très bien, c'est l'idée de la concertation et l'idée d'avoir plusieurs scénarios.

Deuxième objet : la capitainerie.

Elle nécessite d'être remise en état. Aujourd'hui, il y a vraiment des problèmes structurés, des infiltrations. Elle est finalement trop petite. C'est une extension et une réorganisation, qui s'appuient également sur le terre-plein, revisité en lien avec la reconfiguration de la passe d'entrée.

L'objectif et la ligne directrice, c'est préserver les perspectives vers le Golfe et garder l'esprit de cette capitainerie initiale dans le cadre de Port Grimaud.

Plusieurs scénarios :

- Le scénario 1 produit par l'Atelier Xavier BOHL ; on a ici, des esquisses. Il va falloir vous la figurer sur les scénarios de l'avant-port.

*Je ne sais pas si vous arrivez bien à distinguer le scénario. »*

*D. RIHOUE : « Vous le verrez après. Je vais un peu gâcher la surprise, mais sur ce scénario-là, on a produit une vidéo 3D qui vous permettra de bien avoir à l'esprit l'objet de cette structure.*

*L'idée, c'est, sur la base de l'existant, venir construire quelque chose, de l'agrandir par-derrrière.*

*Un autre scénario, toujours dans la continuité de l'existant. Vous avez une première perspective d'un des scénarios du réaménagement de l'avant-port avec des terre-pleins qui ont été modifiés, rallongés – on y reviendra par la suite – avec le premier scénario de l'architecte JANIN avec cette configuration.*

*Enfin, le dernier, un scénario plutôt complètement... on change l'orientation de la capitainerie ; elle se retrouve complètement dans une orientation ouest-est différente de la configuration actuelle. Voilà pour les scénarios de la capitainerie.*

*Ensuite, je vais vous expliquer les scénarios de l'avant-port.*

*Le préambule à tout ça, c'est de proposer des scénarios qui soient faisables. Au droit de Port Grimaud et, Camille l'a dit dans ses propos introductifs, on a des herbiers de Posidonie qui ont poussé, aujourd'hui, on ne peut pas détruire et venir empiéter sur ces herbiers. On est sur un respect de ces herbiers de Posidonie, donc on est contraint par la position de ces herbiers, ce qui nous contraint les positions.*

*Dans le premier scénario, la grosse différence par rapport à la digue actuelle, c'est qu'on vient... Aujourd'hui, l'enracinement de la digue actuelle est le même, mais on le réoriente vers l'est. On réaligne et ça nous permet de rouvrir l'espace sans casser la vue et ça nous permet, finalement, de pouvoir réaccueillir ici les terre-pleins et d'avoir une digue plus longue pour avoir, ici, un plan d'eau plus calme.*

*On vient aussi rallonger légèrement cette digue. Enfin, on vient canaliser la Giscle en la menant plus profond et en la sortant de l'axe plus enroché directement.*

*Vous me poserez peut-être la question : « Pourquoi on ne va pas mettre les digues plus loin, plus au large ? »*

*Je vous l'ai dit, il y a des herbiers de Posidonie. L'idée est de ne pas venir empiéter sur les herbiers. On est vraiment contraint par ces herbiers. C'est particulièrement vrai sur le scénario trois où on vient complètement changer la configuration avec une sortie qui se ferait vers le nord. D'un point de vue agitation, d'un point de vue technique d'ingénierie portuaire, c'est un scénario qui nous allait bien, sur lequel on a réfléchi ; on est allé chercher un peu les profondeurs plus importantes qui permettraient d'avoir des conditions d'agitation meilleure, mais on est toujours contraint par ces herbiers et donc, on a cette entrée orientée vers le nord.*

*On a finalement un scénario trois, un petit un scénario hybride par rapport au scénario un. On a la digue actuelle, la digue nord un peu moins longue, on vient casser l'agitation avec une espèce de brise-lame assez bas ; on serait sur un ouvrage assez bas, pour venir à la fois canaliser la Giscle et couper l'agitation.*

*Voilà pour les grandes logiques. Ces scénarios-là, on va les comparer. Ils sont en phase de comparaison d'un point de vue technique, d'un point de vue efficacité sur l'agitation et sur la sédimentation. Bien sûr, on évalue leur coût en fonction des matériaux qu'il faut mettre en œuvre pour les réaliser.*

*On a voulu aussi, à travers ce morphing, recontextualiser à la fois l'origine, la construction de Port Grimaud, le débouché de la Giscle. On voit très bien sur cette image qu'à la base, on avait des marécages et qu'on est venu vraiment créer un plan d'eau à l'intérieur qui a été ouvert de façon artificielle dans une continuité, pour se retrouver in fine avec une configuration où on a une passe d'entrée, la Giscle, qui vient carrément être rabattue, réorientée vers l'entrée de Port Grimaud qui pose des problèmes, aujourd'hui, d'ensablement récurrents.*

*Si on prend de la hauteur, on voit bien que les aménagements envisagés, on est à l'échelle de Port Grimaud, vous voyez que quand on regarde au global, on voit à peine l'évolution. Si on s'élève encore plus et qu'on regarde ça à l'échelle du littoral et du fond du Golfe de Saint Saint-Tropez, on voit que ce sont des aménagements qui restent contraints. On n'est pas là pour refaire des digues géantes, agrandir l'avant-port ; on a le même nombre de bateaux, même occupation. L'idée est une meilleure agitation pour la sécurité de la navigation, limiter l'ensablement, également pour la navigation et avoir un port qui fonctionne bien. Ce sera également mis à la disposition et vous pouvez consulter ces images sur le site. Remonter le temps de l'IGN qui est très, très intéressant quand on s'intéresse à l'aménagement du territoire en termes d'évolution de l'urbanisme. C'est très intéressant d'aller voir ces sites.*

*Comme je vous le disais, pour pouvoir comparer ces scénarios, que va-t-on regarder ? C'est le nerf de la guerre, c'est le prix de chacun, les coûts d'investissement, mais également les coûts de fonctionnement. En fonction de l'efficacité des scénarios, il faudra continuer à draguer ou pas, et dans différentes proportions, on va regarder l'efficacité sur l'ensablement. Comme le disait Camille, pour regarder ça, on utilise des modèles numériques qui sont en fait des espèces de maquettes numériques où on va discrétiser l'espace et le temps et on va être en capacité de simuler une crue de la Giscle. C'est pour ça, on a parlé de piège à sédiments. Ce sont des choses qu'on regarde, mais en capacité, sur un secteur particulier, en amont de la Giscle, créer un piège à sédiments*

et regarder dans quelle mesure il va venir s'ensabler et dans quelle mesure ce système est efficace pour lutter contre l'ensablement. On a vraiment des outils numériques qui nous permettent de vraiment faire de la prospective, de comprendre les processus et de pouvoir comparer finement les processus entre eux.

Bien sûr, l'agitation, les franchissements par paquets de mer. Aujourd'hui, on ne peut pas ne pas anticiper l'impact du réchauffement climatique. Qu'on soit pessimiste ou optimiste, il faut faire cette hypothèse dans toutes nos études. Aujourd'hui, où qu'on soit, on est obligé d'intégrer ces phénomènes-là. On regarde également la question du gain de l'espace à terre pour pouvoir accueillir les infrastructures (la capitainerie) en capacité d'accueil, les impacts paysagers sur l'ensemble du secteur et puis, l'environnement. On regarde évidemment les questions de renouvellement du plan d'eau et la préservation des habitats naturels. Notre scénario de référence, c'est toujours « qu'est-ce qui se passe si on ne fait rien ? Combien ça coûte ? Est-ce que les ouvrages sont pérennes ? Est-ce que ma digue ne peut pas présenter, à terme, des problématiques d'instabilité ? » C'est vraiment notre scénario de référence, un scénario d'inaction, et c'est ce qu'on viendra vous présenter techniquement le 12 septembre, c'est-à-dire des outils techniques de ces modélisations, ces comparaisons pour bien pouvoir apprécier les côtés positifs et négatifs de l'ensemble des scénarios qui sont aujourd'hui mis à l'étude.

Je me répète, ce sont des études préalables. Ce n'est pas le scénario qui va partir avec l'entreprise de travaux, il faudra encore faire des études de maîtrise d'œuvre, que le scénario soit autorisé au titre de la loi sur l'eau. Tout ça prend du temps. Ce sont des échanges avec les services de l'État. Là, on est vraiment sur quelque chose d'assez amont qu'on partage avec l'ensemble des acteurs et des habitants de Port Grimaud.

Pour conclure, un film. Après, on va pouvoir débattre. C'est un mixte de scénarios produits par AERODRONER. Je vous laisse le découvrir. »

*Diffusion d'un film\*\**

D. CHOMETTON : « Je vous rappelle juste les consignes pour pouvoir poser les questions, que vos questions soient audibles par tout le monde. C'est de bien déjà vouloir vous présenter, de faire des interventions suffisamment courtes pour qu'elles puissent être traduites et que la compréhension soit la plus facile pour tout le monde. N'oubliez pas de vous présenter. J'attends la question de Monsieur. »

F. RAYMOND : « Merci. Je suis Fabrice RAYMOND. J'habite à Port Grimaud sud, Port Grimaud 2. Maître, j'ai d'abord, juste une question à vous poser pour bien comprendre dans quelles conditions vous intervenez. Je crois qu'il y a peu de temps ou quelques années, vous avez fait une consultation pour PG1. Est-ce que vous êtes mandaté par la mairie ? Est-ce que c'est du bénévolat ? C'est d'abord pour resituer et je vous poserai des questions. »

F. LOMBARD : « Je ne suis pas avocat, je suis professeur. »

F. RAYMOND : « Je peux vous appeler Maître ? »

F. LOMBARD : « Non. J'ai effectué une consultation pour PG1 ; j'en ai même effectué deux en 2021 et 2022. Je travaille pour la commune, pas en tant que consultant, mais pour animer une réunion. Je ne suis pas consultant de la commune, je ne délivre pas de conseils à la commune. Je suis rémunéré pour ça, évidemment. »

F. RAYMOND : « D'accord. Concernant les garanties d'usage, vous avez dit que normalement, c'est du bon sens, on s'arrange, on n'aurait pas... »

F. LOMBARD : « On s'arrange, oui. »

F. RAYMOND : « C'est une discussion. Quel sera le sort des gens qui ont des maisons qui, pour des raisons x ou y, pas de bateau en ce moment, et donc ne souhaiteront pas signer une garantie d'usage. Est-ce qu'ils risquent d'avoir un bateau installé devant chez eux ? »

F. LOMBARD : « Il n'y a pas de réponse juridique à cette question. C'est une décision de gestion. Il faut la poser aux autorités gestionnaires du port. »

D. CHOMETTON : « J'ai une question ici. Monsieur, je vous laisse vous présenter. »

M. DE SAINT RAPT\* : « Professeur LOMBARD, ce soir, on va parler du statut du plan d'eau, de sa destination, de sa nature. Votre collègue et directeur de thèse, Jean-Claude RICHIER, nous a fait une très belle consultation sur ce sujet ; on aura l'occasion d'en reparler, je pense, en phase 2 de la consultation.

Vous nous avez exposé, la dernière fois, que, à côté de la garantie d'usage, nous devons avoir un contrat et payer une redevance d'occupation du plan d'eau, sous réserve qu'il soit \*\*.

Comment est-ce que la régie va pouvoir gérer une différence de tarification entre la personne qui aura signé une garantie d'usage, propriétaire de son quai, et celle qui n'aura pas signé de garantie d'usage et qui sera elle aussi propriétaire de son quai ? Pourquoi ? Vous savez très bien que l'arrêt de la CJCE Italie contre Commission européenne est très clair. Je crois d'ailleurs que la régie s'est déjà fait sanctionner, il y a quelques semaines, par le Tribunal administratif. Il ne peut y avoir de distorsion tarifaire entre les usagers. Si mon voisin

*prend une garantie d'usage, si je n'en prends pas, normalement, nous devons payer la même redevance d'occupation du plan d'eau.*

*F. LOMBARD : « Je ne connais pas la décision du Tribunal administratif que vous évoquez, mais légalement, on peut établir des discriminations. C'est jugé par le Conseil d'État depuis 1974. Le principe d'égalité est simple, on traite de la même façon les personnes placées dans une situation identique, mais on peut traiter différemment des personnes qui sont objectivement dans des situations différentes. »*

*M. DE SAINT RAPT\* : « En dehors de tout aspect économique, CJCE 2005 ? »*

*F. LOMBARD : « Oui. Je ne connais pas cet arrêt. La Cour de justice des communautés européennes... »*

*M. DE SAINT RAPT\* : « On en parlera après sinon. »*

*F. LOMBARD : « Je suis désolé, la CJCE, c'est un peu compliqué, mais le droit européen ne comporte pas de régime juridique des biens publics. C'est un droit de la concurrence. Cet arrêt concerne la gestion d'un port, pas les droits portuaires. Ce n'est pas la même chose. Il n'est pas hors sujet, mais je ne suis pas sûr qu'il soit déterminant.*

*Établir une discrimination tarifaire, c'est possible, ça se fait tous les jours dans les communes, pas peut-être dans les ports ; pour les cantines scolaires, pour l'accès aux services publics administratifs, les écoles de musique, ça se fait. »*

*M. DE SAINT RAPT\* : « Sur les SPA ? »*

*F. LOMBARD : « Sur les deux. Un service public est un service public. Il n'y a pas de différence. Qu'il soit géré par une personne privée ou une personne publique... »*

*M. DE SAINT RAPT\* : « Entre un SPA et un SPIC, il y a une différence quand même ! »*

*F. LOMBARD : « Si, je vous assure. »*

*D. CHOMETTON : « Une autre question, peut-être. Qui veut prendre la parole ? Monsieur. »*

*N. CHUB\* (01.30.44) : « Nicolas CHUB, j'habite à Grand-Rue à PG1. Tout d'abord, je voudrais remercier et saluer les intervenants qui ont fait un excellent travail et qui, malgré tout, ont évolué dans un climat particulièrement hostile. Je vous assure que pas tout le monde à Port Grimaud ne se comporte de cette manière. Port Grimaud est un havre de paix.*

*Ma question s'adresse peut-être à vous, les spécialistes techniques, peut-être à Monsieur le Maire. Je parle de délai. Est-ce qu'on a une vision quand on va pouvoir bénéficier d'une situation réglée concernant le port ? Apaisée, merci – tout le monde est apaisé, ici, la preuve – d'avoir une vision quant aux délais, mais peut-être aussi, est-ce qu'on a une estimation ? J'ai une remarque de mes collègues qui voulaient dire que tout projet, fut-il même très amont, on a une vague estimation. Est-ce que vous pouvez nous donner quelques indications sur le coût et les délais ? Merci. »*

*D. RIHOUEY : « Je préfère vous amener des éléments de réponse le 12 parce que, pour le coup, on va comparer les scénarios. Ce sera le 12 septembre qu'on va amener ces... On a besoin d'affiner nos calculs. On regarde tout avec détail. Ces éléments de coûts vous seront présentés le 12.*

*Concernant les délais, et je l'ai dit un petit peu dans les propos. Aujourd'hui, on est en stade très amont. Il faudra encore, une fois qu'il y aura un scénario qui aboutit, qui fait consensus, le consolider pour que, ensuite, la collectivité puisse consulter un maître d'œuvre qui va faire \*\* le projet. Il faudra obtenir les autorisations. Les autorisations, c'est long. Nécessairement, sur ce type de projet, il faut une autorisation au titre de la Loi sur l'eau, ça prend 12 mois d'instruction, l'encart public ; tout ça prend du temps, les allers-retours avec les services de l'État. Après, une fois que vous avez les autorisations, le maître d'œuvre fait la consultation pour les entreprises de travaux. Il faut compter entre 6 et 7 ans pour voir un projet émerger.*

*Après, on se pose des questions : comment on phase ? On a des contraintes. On le fait souvent en été, pendant que tout le monde est là en train de profiter de la saison estivale. Quand on est en hiver, en plein cœur de l'hiver, on a les contraintes, les stand-by météo, etc. C'est notre métier, mais il y a toute la logique de phasage des travaux qu'il faudra définir.*

*Aujourd'hui, comme je l'ai déjà dit, on est vraiment très, très amont, donc on n'a pas ces éléments, mais le planning, c'est à peu près ça. Compter, pour voir la finalisation des travaux, six ou sept ans. On est à peu près sur cette période. »*

*D. CHOMETTON : « Monsieur LAVILETTE me demande simplement, concernant la question qui a été posée tout à l'heure, par ici, le bateau amarré devant la maison, est-ce qu'une personne qui n'a pas de bateau devant chez elle, risque d'avoir un bateau devant chez elle ? Frédéric, je crois que vous avez répondu que vous ne pouviez pas répondre parce qu'il y avait \*\*. Est-ce que la mairie peut apporter une réponse ou pas ? Monsieur AQUA. »*

J.L. AQUA : « En fait, si la personne a pris une garantie d'usage, elle est propriétaire pour 35 ans – propriétaire n'étant pas le terme, si j'ai bien compris, à utiliser – elle fait ce qu'elle veut. Elle peut ne pas mettre de bateau.

Si la personne n'a pas pris la garantie d'usage, l'amarrage qui est devant chez elle, elle n'a pas de contrat sur l'amarrage. À ce moment-là, effectivement, il ne pourra pas y avoir un tiers qui vienne s'amarrer en étant lui-même propriétaire du bateau qui s'amarre sur le quai qui reste un quai privé.

Les seules possibilités qui pourraient éventuellement y avoir si jamais il y en avait, ça ne peut être que du stockage. Il ne peut pas y avoir de personnes qui viennent avec son bateau s'amarrer sur un quai.

Les amarrages... je finis. Les bateaux ne pourraient pas être amarrés sur le quai. »

Intervenant public\*

D. CHOMETTON : « Je pose les questions pour que tout le monde entende. Monsieur demande ce qu'est le stockage. »

J.L. AQUA : « Stockage, comme dans les ports à sec, c'est un bateau qui est posé là, sans personne à bord et quand les personnes en ont besoin, il est ramené sur un quai d'accueil pour que les gens puissent l'utiliser. »

D. CHOMETTON : « On demande par où passent les personnes pour accéder à un bateau. »

J.L. AQUA : « Alors, déjà, ce qui est intéressant, c'est de se ramener sur l'objectif. J'entends qu'il y a des soucis, j'entends qu'on imagine tout un tas de problèmes, mais l'option numéro un, c'est que la personne qui a la maison a son quai, a son amarrage. C'est l'option numéro un.

Les options suivantes ne sont pas les options souhaitées. Ce n'est pas l'objectif. Les garanties d'usage venant remplacer les contrats d'amodiation de 50 ans. On a des contrats de 35 ans qui prennent la suite des contrats de 50 ans.

De toute façon, il y a un peu tout qui se mélange ; la mairie ayant résilié ses concessions, on aurait ce nouveau problème. Ce n'est pas tout à fait vrai puisque les contrats d'amodiation, de toute façon, et comme c'est le cas dans de très nombreux ports, ont eu un début et une fin au bout de 50 ans. En 2025, le 31/12/2025, les contrats d'amodiation existants se seraient arrêtés.

La situation actuelle se serait posée le 31/12/2025. Ça ne change absolument rien sur la partie contrat d'amodiation.

Pour revenir sur l'utilisation de l'amarrage, je rappelle que ce n'est pas du tout l'objectif ; ce n'est pas ce qui est visé par la commune, ce n'est pas souhaité. Ce qui est souhaité, parce qu'il faut quand même se ramener à ça, c'est que des contrats de 35 ans viennent poursuivre les contrats de 50 ans. C'est l'objectif.

Pour l'utilisation de l'amarrage, sur la partie stockage, qui serait la seule possibilité, puisque quand un bateau est stocké, il n'y a personne à bord donc il n'y a pas de bruit, etc., il serait nécessaire – dans la théorie puisqu'on évoque un caractère théorique, donc la réponse est théorique – de réaliser deux pieux pour pouvoir accrocher le bateau de façon à ce que les bateaux ne viennent pas prendre appui sur le quai. Il n'y aurait absolument personne qui pourrait venir à bord. La seule solution théorique imaginable, mais je répète, ce n'est pas l'objectif, ce serait d'avoir un stockage et que les personnes partent par la mer, c'est-à-dire les personnes de la régie. »

Intervenant public\*

D. CHOMETTON : « Je vais prendre la question de Monsieur SALLE. »

H. SALLE : « On est en train de parler d'un subterfuge pour mettre des bateaux devant nos maisons. La question n'est pas de savoir par où passent les bateaux qui viennent devant notre maison. La question est qu'on ne peut pas mettre des bateaux devant notre maison. On a un droit de vue, on a un droit d'accès au canal, même si le bateau est chez nous dans le jardin, et on ne peut pas nous entraver la liberté de circulation.

Par ailleurs, j'ai bien écouté la vidéo de la dernière séance, le Professeur ou l'avocat avait indiqué une comparaison par rapport à un restaurant qui aurait une terrasse. C'est un excellent exemple. Un restaurant qui déciderait de ne pas prendre de terrasse, on n'imaginerait pas de lui mettre la terrasse du restaurant concurrent devant son restaurant. C'est pareil. »

Applaudissements.

H. SALLE : « Même s'il y a des subterfuges pour mettre un bateau devant chez nous, ce n'est pas permis d'avoir un bateau devant chez le voisin. »

Applaudissements.

M. DORGNON : « Bonjour. J'ai une question. Je m'appelle Marc DORGNON, je suis le président de l'ASL de Port Grimaud 1, comme beaucoup de gens le savent.

Je vais vous lire un courrier qui a été adressé à Monsieur CAZALAS. Monsieur CAZALAS a annoncé à un propriétaire que, comme il partait en croisière, il allait mettre un bateau devant chez lui. Seulement, il est mal tombé, le propriétaire est un avocat. Tout est dit. »



*J. BELDA : « Bonjour à tous. Je voulais rebondir sur la remarque de Monsieur, sur le fait qu'il est envisageable de considérer, en tout cas, de faire un petit peu le parallèle entre le plan d'eau devant et la terrasse du café, effectivement. »*

*De mon point de vue, quand Port Grimaud a été construit, la mise en communication avec la mer n'a pas été naturelle. C'est acté. Pour autant, aujourd'hui et depuis beaucoup plus de 50 ans, elle est en communication avec la mer. L'État s'est approprié cette partie-là, on est d'accord, mais cela n'a pas été contesté en tant que tel. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, vous ne pouvez plus contester le fait, puisque'il y a une construction acquisitive, que la domanialité publique est définitivement... »*

*Intervenant public\*:*

*D. CHOMETTON : « S'il vous plaît, laissez-moi venir avec le micro pour qu'on puisse enregistrer la question et la réponse. Merci »*

*Intervenant public\*: « Monsieur, vous savez très bien qu'en termes de propriété de l'État, il y a le domaine public de l'État et le domaine privé de l'État. Les conclusions du Professeur RICCI, le plan d'eau devrait faire partie du domaine privé de l'État. Pourquoi ? Ce plan d'eau revêt le droit sui generis, dont on a déjà parlé à plusieurs reprises. Il ne peut y avoir de domanialité publique au droit des quais privés puisqu'ils ne peuvent servir qu'aux propriétaires de ces quais et à ceux que vous avez un avis de droit qui a été fait par le Professeur RICCI. D'ailleurs, cet avis de droit a été repris par le Tribunal du conflit, puisque c'est à partir de cet avis de droit que le Tribunal des conflits a rappelé que 80 % des quais de Port Grimaud sont des quais privés. Comment pouvez-vous avoir un service public, une domanialité publique dans ce que vous appelez un port, ce qu'on appelle une cité lacustre dans laquelle 80 % des quais sont privés ? On ne va pas revenir à ce que j'expliquais la dernière fois, sur l'arrêt CJCE, la Commission européenne... »*

*J. BELDA : « À chaque fois, vous nous balancez des arrêts. On les relit, ça ne correspond pas... »*

*Intervenant public\*:*

*J. BELDA : « Si, à l'origine, les résidents de Port Grimaud s'étaient battus, il aurait pu y avoir un vrai... »*

*Alors, vous admettez que ce soit de la domanialité publique, mais par ailleurs, vous avez signé un acte de concession sur le domaine public de 50 ans. Maintenant, vous dites : " Ah ben, non ! Finalement, ce n'était pas une concession du domaine public, c'était une concession sur... " »*

*Et la Cour de cassation, on avait cité, la dernière fois, un arrêt, je suis allé le relire. Sur les quais, ça ne pose de problème à personne ; même la Cour de cassation a admis que les quais étaient de nature privée. Au moins un point sur lequel nous sommes d'accord. Dans l'arrêt de 1992, elle-même qualifie le plan d'eau de domaine public.*

*La Cour de cassation, l'autre juridiction de France la plus protectrice de la propriété privée, estime elle-même que le plan d'eau fait partie du domaine public. On comprend que vous soyez blessés, même lésés. Encore une fois, en temps utile, peut-être que vous auriez eu gain de cause. Peut-être, je ne sais pas. On refait l'histoire, mais on ne peut pas refaire l'histoire.*

*Aujourd'hui, les juridictions ont admis que c'était du domaine public. Sauf aujourd'hui, ça ne convient pas forcément à tout le monde. Comment contester que la Cour de cassation a indiqué qu'il y a eu des concessions d'amodiation de 50 ans et que le rapport HAMON PIETRI, que vous citez régulièrement, évoque de déclasser la parcelle, donc c'est que vraiment elle est déjà classée dans le domaine public. Une fois que c'est dit, que nous reste-t-il ? Votre inquiétude est de ne pas avoir de place. C'est le renouvellement de la place. Une fois qu'on est sur le domaine public maritime artificiel, ce qu'on appelle artificiel... Le déclassement, ça ne fait que reporter le problème, ce n'est pas pour ça que vous aurez la gratuité, etc. On est bien d'accord.*

*Ce que je veux dire, c'est que la domanialité publique, aujourd'hui, reconnue par la Cour de cassation nous indique que le plan d'eau fait partie du domaine public maritime artificiel. Une fois qu'on est dans cet entonnoir, il ne reste que les autorisations citées par nos camarades : l'annuelle, le passager, la garantie d'usage.*

*Si votre préoccupation, c'est bien d'avoir une place pendant une longue durée, c'est le meilleur outil à disposition, les autres outils que vous avez pu citer précédemment n'étant pas adaptés. \*\*, il n'y a pas de construction. Aujourd'hui, sur un plan d'eau, la garantie d'usage apparaît objectivement l'outil juridique le plus adapté pour répondre à votre première préoccupation qui est d'avoir un bateau devant la maison pour une longue durée. »*

*D. CHOMETTON : « J'ai une question juste ici. Madame. »*

*C. HELFER : « Chantal HELFER, PG2. J'ai assisté à plusieurs réunions et plus ça va, je tiens à dire, plus je suis inquiète. »*

*Sur les garanties d'usage, vous nous dites que ce n'est pas défini, on pourrait construire quelque chose. Ça veut quoi " construire quelque chose " ? Ça veut dire qu'entre la mairie et nous, il faut établir quelque chose. Pour*

*l'instant, ce n'est pas fait, on est dans le flou, on ne sait pas combien de temps, déjà la garantie d'usage, va mettre pour se modeler.*

*Ensuite, si j'ai bien compris, la garantie d'usage nous donne... on va devoir stationner un bateau devant chez nous. Ensuite, on va devoir payer une certaine somme. La somme, c'est fonction des travaux. Les travaux, c'est le grand flou. On a toujours l'impression que nous sommes dans un flou qui se perpétue. On ne sait vraiment pas où on va. »*

*D. CHOMETTON : « Merci. Est-ce qu'il y a une question sur le flou ? On a répondu, tout à l'heure, avec Didier. »*

*D. RIHOUEY : « Je pense que c'est l'objet de cette concertation, dissiper ce flou. »*

*D. CHOMETTON : « Monsieur. »*

*M. CAMENE\* : « Monsieur CAMENE, PG2. Messieurs les juristes, vous avez reconnu, à une réunion au mois de mai, que la garantie d'usage ne s'appliquait absolument pas à Port Grimaud. »*

*D. RIHOUEY : « Le 31 mai, je n'étais pas là. C'était le 31 juillet. Ce que j'ai dit, c'est que ça n'a pas été conçu pour les marinas parce que les marinas ne sont pas des objets juridiquement propres, spécifiques. Ce sont des ports. La garantie d'usage a été conçue pour les ports de plaisance. »*

*M. CAMENE\* : « Mais je l'ai posé dans ce cas-là. Je vais vous poser une autre question, et à Monsieur le Maire, je m'adresse aussi. Ça va être simple, il va falloir répondre par oui ou par non. Considérez-vous que Port Grimaud est une cité lacustre privée ou considérez-vous, Monsieur le Maire, que Port Grimaud est un port public de 2 000 places ? »*

*J. BELDA : « Est-ce que je peux vous réconcilier avec le domaine public artificiel ? »*

*M. le Maire : « Vous avez une copropriété qui s'appelle Port Grimaud, une copropriété avec des routes, des quais et des maisons, et vous avez un port privé, un port public qui s'appelle Port de Grimaud, si ça vous dérange ou Port Grimaud, si vous voulez. C'est le Port de Grimaud. Vous êtes à Grimaud. Que vous le vouliez ou non, vous habitez la commune de Grimaud. »*

*D. CHOMETTON : « Monsieur, vous voulez peut-être compléter votre... Juste une question. »*

*M. CAMENE\* : « Monsieur le Maire, imaginez-vous que quelqu'un qui a une maison et qui ne souhaite pas signer une garantie d'usage parce qu'il n'a pas de bateau et que cinq ans après, cette même personne décide de vendre sa maison. Combien va-t-elle pouvoir valoir sans avoir un amarrage devant chez elle et simplement quatre pieux pour faire tenir un bateau que vous irez entreposer ? »*

*Applaudissements.*

*D. CHOMETTON : « Je ne sais pas qui veut prendre la parole par rapport à ça. »*

*J. BELDA : « Encore une fois, j'en reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure... »*

*Monsieur le Maire : « Quelle est votre question, exactement ? Vous ne voulez pas de contrat de droit d'usage, vous perdez votre place dans le port, c'est tout. Votre maison sera dévaluée de la place de port. Ce n'est pas moi qui vais vous le dire, ce sont les agences immobilières, tout simplement. »*

*Intervenant public\**

*Monsieur le Maire : « Quelle spoliation ? Vous êtes libres de faire ce que vous voulez. »*

*Intervenant public\* : « Monsieur le Maire, ce sont les habitants qui, avec leurs sous, ont financé Port Grimaud. Vous nous proposez des garanties d'usage pour refaire une très belle capitainerie, pour refaire vos quais publics d'accueil dont vous allez encaisser des recettes. Qu'est-ce qui va nous rester ? On va payer pour 35 ans en perdant beaucoup de nos droits, pour financer votre plaisir, refaire de Port Grimaud, le Port de Grimaud.*

*Comprenez bien, Monsieur le Maire, que nous soyons dans une cité lacustre. Dans lacustre, il y a lac. Les quais nous appartiennent. Ce n'est pas un port public qui a été construit par la mairie de Grimaud, Monsieur le Maire. »*

*Monsieur le Maire : « Comme aucun port dans le coin qui ont servi à des marinas. »*

*Intervenant public\* : « Pardon ? »*

*Monsieur le Maire : « Comme aucun port. »*

*Intervenant public\* : « Je pense que tous les ports qui existent sur la Côte d'Azur ont été financés par un organisme public. On a fait les amodiations pour le financer. Nous avons, en tant que propriétaires, financé Port Grimaud. »*

*Intervenant public\* : « La question, Monsieur le Maire, c'est de reconnaître qu'il y a, certainement puisque vous avez bénéficié de places publiques gracieusement à Port Grimaud, que vous fassiez avec vos places publiques, le financement de ce qu'il faut au niveau des pontons, des postes d'électricité qui ne nous concernent pas. Le ponton de la Mairie, je ne vais jamais m'y amarrer.*

*Je ne vais pas financer, avec une garantie d'usage, un quai pour vous permettre d'accueillir et de récupérer des recettes de bateaux dont on ne connaît pas non plus la taille. »*

Monsieur le Maire : « Juste maintenant, préciser que le fonctionnement que vous avez depuis l'origine de Port Grimaud, c'est exactement ça. Les places publiques, vous les aviez ; elles servaient aux copropriétés... Pardon ? Mais je ne parle pas d'envahir, pas plus qu'il y a deux ans, Madame. Vous ne pouvez pas avoir plus de bateaux qu'il y a deux ans. Sinon que ce sont tous les mêmes. Enfin, on ne va pas débattre de la longueur des bateaux, ce n'est pas ça.

Quand SPOERRY a fait le port, il a fait des places publiques qui ont servi, jusqu'à présent, à financer certaines choses qui n'étaient peut-être pas... — Madame, laissez-moi finir, s'il vous plaît – avec l'argent du port qu'il aurait fallu financer certaines choses. Si l'argent du port a été utilisé pour les travaux dans le port, c'est-à-dire le dragage des canaux, dragage qui n'a jamais été fait... »

**Intervention du public\***

Monsieur le Maire : « Envoyez-moi les preuves que les dragages des canaux ont été faits. À part certaines personnes qui l'ont fait, mais c'est tout. »

**Intervenant public\***

Monsieur le Maire : « Le problème, c'est que Port Grimaud est toujours pareil. Il y avait des places publiques et des places privées ; des quais privés, pas des places privées.

Vous me dites toujours que vous êtes une cité lacustre. Vous avez regardé les photos ? »

**Intervenant public\***

Monsieur le Maire : « Vous avez très bien vu que la cité lacustre dans laquelle... vous tourneriez dans des canaux, alors ! Si vous étiez dans un lac, vous ne sortiriez pas sur la Méditerranée, vous tourneriez en rond dans vos canaux. »

D. CHOMETTON : « J'ai une dame qui demande la parole depuis un petit bout de temps. S'il vous plaît, je donne la parole. »

Monsieur le Maire : « S'il y a marqué " Lac intérieur ", je peux marquer, sur la place de l'église que c'est un lac aussi. Ce n'est pas parce que je vais marquer lac que c'est un lac. »

**Intervention du public\***

D. CHOMETTON : « S'il vous plaît, il y a une dame qui souhaiterait prendre la parole. Merci. Allez-y, Madame. »

N. GRAHI\* : « Natacha GRAHI\*, Port Grimaud 2. J'ai une question. Sachant qu'on a pu voir que plusieurs études de bureaux d'études quand les ports sont sortis d'amodiation comme Port Camargue ou d'autres, que Port Grimaud ne rentrait pas dans le cadre. C'est une cité lacustre, effectivement, ouverte ensuite sur la mer. On nous dit que ça ne rentre pas dans le cadre. Ce sont des bureaux d'études qui le disent. »

J. BELDA : « La Cour de cassation nous dit : « qu'est-ce que vous privilégiez ? ».

N. GRAHI\* : « Ce que je vous pose comme question : si toutefois un riverain trouvait une autre solution, sachant que le port ne fonctionnerait pas sans les propriétaires qui, en fin de compte, ne peuvent pas être considérés comme des bateaux lambda de passage. Sachant que nous finançons l'intégralité de ce qui peut permettre au port de fonctionner, c'est-à-dire tout ce qui est terrestre, jusqu'au quai et même ponton. Logiquement, on ne devrait pas payer une garantie d'usage pour permettre de financer de futurs projets, sachant qu'on participe déjà au fonctionnement du port ; en tout cas, pas sans avoir la certitude d'avoir la place liée à la maison. »

J. BELDA : « La place liée à la maison, on en a déjà débattu ; ça nous paraît être un obstacle tout à fait surmontable. Si ça peut vous rassurer, on travaille beaucoup là-dessus avec la mairie et on a très, très bon espoir de pouvoir arriver à ce scénario, c'est-à-dire une place devant la maison pour 35 ans, garantie. Si ce n'est pas fait, il y a le remboursement de la garantie d'usage.

Pour ce qui est de participer au port – je dis « port », mais on n'a pas le droit de dire « port », donc je ne sais plus trop – la digue, etc. Est-ce que Port Grimaud pourrait fonctionner sans digue ? Je ne sais pas. Quoi qu'il en soit, il y a une unité. Malgré tout, le plan d'eau, même si beaucoup d'entre vous estiment qu'il est partiellement privé ou autre, la domanialité publique n'est pas la copropriété. C'est du domaine public, il ne peut pas y avoir de domaine public/domaine privé.

De mon point de vue, vous avez les quais privés, le plan d'eau public. De la même manière que quand vous habitez en ville, vous avez votre maison et dès que vous mettez un pied sur le trottoir, vous êtes sur le domaine public. »

D. CHOMETTON : « J'ai une question ici. »

F. LOMBARD : « Je veux juste ajouter quelque chose, si tu permets. Il y a une dimension un peu cathartique dans cette réunion. La difficulté, je la comprends et je la partage, c'est de concevoir, au point de vue conceptuel c'est-à-dire juridiquement parlant, qualifier juridiquement Port Grimaud. C'est une cité lacustre. Très bien.

*Je me permets de vous dire que c'est un argument architectural. Une cité lacustre, ça ne définit pas un statut juridique ; pas plus qu'une marina d'ailleurs. C'est tout à faire respectable, ce n'est pas le sujet. C'est une impasse juridique. Vous raisonnez comme s'il s'agissait d'une cité lacustre ; c'est une impasse juridique, ça ne correspond à aucun régime juridique.*

*Si je pouvais faire une référence, c'est la fable de La Fontaine, La chauve-souris et deux belettes « Regardez mes ailes, je suis oiseau. Je suis souris : vivent les rats. » Regardez mes canaux, je suis un port ; regardez mes maisons, je suis une copropriété. C'est les deux. Comment fait-on pour articuler les deux ? Lisez la fable. »*

***Intervenant public\*** : « Je voulais juste revenir sur la question de tout à l'heure, qui n'a pas eu de réponse. Faut-il mettre un bateau devant chez nous, même en passant en dehors du quai ? Il faut simplement prendre une image. Quand vous êtes dans une rue, vous avez un immeuble, une porte cochère. Heureusement, vous pouvez rentrer et sortir votre voiture. C'est exactement la même chose. C'est le domaine public et personne ne viendrait entraver votre sortie de chez vous.*

*Notre rue, c'est le canal et personne n'a le droit d'entraver notre accès au canal. »*

*J. BELDA : « Je partagerais votre point de vue si la maison n'avait pas d'autre accès. Vous pouvez accéder par le terre-plein. Ce que je veux dire par là, c'est que si vous n'avez que la mer pour accéder à la maison, vous pourriez prétendre à une servitude, quelque part.*

*Là, vu qu'il y a un accès côté maison, vous pouvez toujours rentrer chez vous par la terre. Ce que je veux dire, c'est que, encore une fois, la Cour de cassation nous dit « Le quai... »*

***Intervenant public\*** : « L'arrêt de la Cour de cassation a été annulé. Vous devez le savoir quand même ! »*

*J. BELDA : « Comment ? »*

***Intervenant public\*** : « L'arrêt de la Cour de cassation a été annulé. Vous devez le savoir. Eh oui, Monsieur ! L'arrêt de la Cour de cassation de 92 a été annulé. »*

*F. LOMBARD : « Il y a Cour de cassation et Cour suprême. »*

***Intervenant public\*** : « Il y a au-dessus. »*

*J. BELDA : « C'est qui ? »*

***Intervenant public\*** : « On en parlera plus tard. »*

*D. CHOMETTON : « Vu qu'on en parlera plus tard, je voudrais donner la parole à Monsieur. »*

*J. BELDA : « Attendez, je n'ai pas fini. Effectivement, on peut comprendre que ce soit... »*

***Intervenant public\*** : « On peut parler ? **Philippe ANGHI**, Port Grimaud 2. J'ai écrit deux fois à Monsieur le Maire et ses services techniques. Il ne sait pas répondre. Ce monsieur est plutôt anesthésiste pour vous endormir que Maire.*

*La plage devant Port Grimaud 2 est dans un état lamentable. Il a fait un tas d'ordures au bord tribord de cette plage. On écrit, on n'a pas de réponse. Il n'y a pas de drapeau bleu, rouge pour la mer. C'est normalement la mairie qui doit le faire.*

*Le mieux, je pense, c'est que tous les Ports Grimaudois votent, la prochaine fois, à Grimaud pour voir ce que ça fait. C'est la seule solution pragmatique. »*

*D. CHOMETTON : « J'ai juste Madame, ici. Monsieur, pardon ! »*

*D. BOURILLOT : « Bonjour. Monsieur BOURILLOT. À la dernière réunion, vous nous avez expliqué qu'il n'y avait pas de droit en matière de port, qu'il n'y avait pas de définition juridique plutôt en matière de port. Or, je suis d'accord avec le Maire pour dire que le port de Port Grimaud appartient à la Mairie, aujourd'hui, ou à l'État. En tout état de cause, toutes les dépenses qui doivent être faites devraient relever de toute la commune. Il faut différencier le port de la cité lacustre.*

*En tant qu'usager marin, je n'utilise pas le port, et le port ne me donne aucun service, ni de l'électricité ni de l'eau. J'utilise seulement la passe de port que nous nous sommes efforcés à toujours désensabler. Comme vous le précisiez tout à l'heure, l'écologie c'est très bien, mais nos coûts ont été multipliés par quatre et ils ne cessent d'augmenter. Aujourd'hui, pour des posidonies, on pourrait peut-être sacrifier quelques centaines de mètres carrés pour des posidonies, et allonger la digue de la Giscle, puisque c'est par là que se déverse principalement le sable. Si nous avons ce problème, comment font-ils à Monaco pour s'étendre ? Ils ont aussi des posidonies. » Applaudissements.*

*D. CHOMETTON : « Votre question, si j'ai bien compris Didier, c'est : est-ce qu'on peut construire quand il y a des posidonies ? »*

*F. LOMBARD : « Je précise que Monaco est régie par le droit monégasque. »*

*D. RIHOUEY : « Peut-être pour recentrer la discussion, ce problème d'ensablement, si on ne le traite pas c'est-à-dire que si on ne désensable pas, si on n'améliore pas les ouvrages, mais même juste la question du désensablement, si on laissait faire la nature, à terme, dès la sortie du port, il y aurait un mètre d'eau et il n'y a que les bateaux d'un tirant d'eau inférieur à un mètre qui pourrait entrer et sortir. Ce qui limiterait quand*

même assez considérablement. Un bateau plus gros s'échouerait. Ça poserait quand même de gros problèmes de sécurité. Je pense que personne, ici, ne l'imagine comme ça.

On est bien, quand même, sur un objet du port avec des bateaux qui entrent et qui sortent d'un espace relativement clos vers la mer.

Pour répondre à votre question, l'idée de canaliser la Giscle. Vous avez vu les scénarios, il y a bien des scénarios sur lesquels on travaille, on a des échanges avec l'ACRI de Cogolin, puisque, aujourd'hui l'espèce de tenon, petite virgule, vient rabattre aussi la Giscle vers l'entrée de Port Grimaud. On travaille sur une dernière variante, un scénario où on viendrait modifier ce tenon et avoir une digue légèrement plus importante. Après, concernant l'empiétement sur les posidonies, clairement aujourd'hui, on ne peut pas, en 2024, venir écraser le poumon de la Méditerranée.

L'objet du projet, c'est mise en sécurité et mise aux normes environnementales. D'un point de vue réglementaire, on ne peut pas détruire les herbiers de Posidonie. D'un point de vue intellectuel, l'objectif du projet est plutôt d'être vertueux d'un point de vue environnemental que d'aller détruire des posidonies. »

D. CHOMETTON : « J'ai une question ici. Monsieur. »

R. MOSSET\* : « Je reviens sur les canaux et les quais. Les quais sont privés, les palplanches également ; ce sont les copropriétaires qui entretiennent ces ouvrages. Sans quai et sans palplanche, il n'y a plus de canaux, donc plus de port public. Comment se fait-il qu'on ne tienne pas compte de ce fait qu'on entretient les quais et les palplanches et que c'est indispensable pour le domaine public maritime ?

Autre chose. Les travaux prévus sur la panne de l'église, sur tous ces ouvrages, sont des travaux pour le port public qui ne profite aucunement aux copropriétaires de Port Grimaud. Je ne vois pas comment on finance des choses qui ne nous reviennent pas du tout puisqu'on ne touchera pas le fruit des amarrages sur ces pannes. »

D. RIHOUEY : « Aujourd'hui, l'objet principal sur lequel on travaille, c'est bien la sécurisation de la passe d'entrée, l'agitation et l'ensablement. Il se trouve qu'on regarde le port, le plan d'eau dans son ensemble et que ce ponton s'affaisse et manque de couler. Il y a une question importante.

Aujourd'hui, rien n'est arrêté tant sur le scénario que sur les travaux qui seront mis dans la garantie d'usage. On est en phase de concertation préalable sur des scénarios très amont sur lesquels on est là pour vous présenter des scénarios. Alors, je comprends que la question de la garantie d'usage focalise un peu les intérêts et le débat, mais on est là aussi pour échanger sur ces scénarios, sur finalement la mise en sécurité de cet accès à la mer, c'est-à-dire le lien entre les espaces de la cité lacustre et l'espace maritime via cette interface qui est la passe d'entrée.

Cet objet, c'est quand même l'objet principal sur lequel on travaille. On travaille sur d'autres objets. Une capitainerie, elle bénéficie à tous ! Il y a des questionnaires qui ont été faits, des contributions, une palette de services, de police portuaire... »

D. CHOMETTON : « Je vais venir, mais j'ai déjà trois questions qui attendent. J'arrive, Madame. »

D. RIHOUEY : « L'objet de la concertation concerne la passe d'entrée, la capitainerie et la panne de l'église. C'est sur ces sujets-là qu'on est censé discuter. »

Intervenante public\*

D. RIHOUEY : « Merci de parler dans un micro, s'il vous plaît. »

D. CHOMETTON : « S'il vous plaît, il faut juste qu'on répartisse la parole de façon un peu structurée. J'ai cette dame qui attend depuis un moment. J'arrive à vous, Madame. »

Intervenante public\* : « Bonjour. Juste une question de cohérence pour moi parce qu'il y a des choses que je ne comprends pas bien. Vous parlez de protection de l'environnement, des posidonies. Je comprends totalement. Faire une panne encore plus grande pour accueillir des bateaux, notamment à moteur, qui utilisent des gaz à effet de serre. Où est la cohérence ? Je pose la question.

Deuxième question sur la construction. Je ne sais pas si ça a été fait dans les études sur la construction de l'agrandissement. Peut-être il y a besoin, je ne suis pas capable de répondre à ça. Par contre, avez-vous vu s'il n'y avait pas des bâtiments déjà existants, dans cette optique de la cohérence, qu'on pouvait utiliser, qui ne sont pas utilisés plutôt que de reconstruire encore ? »

D. RIHOUEY : « Merci pour vos questions et vos remarques. L'objectif, et c'est clairement dans notre cahier des charges et dans ce qui nous est demandé, on n'augmente pas la taille des bateaux et on n'augmente pas leur nombre. Certes, on réhabilite cette panne ou ce ponton qui coule. On ne s'interdit pas de l'allonger un peu, de l'élargir ; ce sont nos scénarios. »

Intervenant public\*

D. RIHOUEY : « Franchement, si vous faites la comparaison par rapport à la situation actuelle, vraiment c'est l'épaisseur du trait, surtout si on prend de l'altitude. On fait des scénarios, on n'agrandit pas la panne, on ne l'élargit pas énormément et c'est la même chose sur les ouvrages de la passe d'entrée. L'idée, c'est bien de

*garder une emprise cohérente avec ce qu'on a aujourd'hui, et on est aussi contraint, pour ne pas aller plus au large, pas les herbiers de Posidonie qu'on ne cherche pas à détruire.*

*En ce qui concerne, finalement, la logique portuaire, le bilan carbone, et ça aussi a été évoqué, effectivement, quand on parle de l'évolution des bateaux, on va vers, probablement, une électrification des bateaux. Ne pas intellectuellement, y réfléchir du tout, ce serait passer à côté de quelque chose. Aujourd'hui, on voit bien que le parc automobile change. Ça va à la vitesse à laquelle ça va, mais c'est la trajectoire qui a été donnée, demain ce sera les bateaux. Le besoin en consommation électrique des bateaux, il faut qu'on l'intègre. On essaie de moderniser cette infrastructure pour la remettre aux normes. On est bien obligé d'intégrer l'évolution des pratiques et des usages. »*

*D. CHOMETTON : « J'ai une question ici. Il faut juste qu'on essaie de faire des questions un peu plus rapides et des réponses plus rapides aussi parce que j'ai plein de gens qui veulent poser des questions. »*

*D. VARET : « Je m'appelle Denis VARET, j'habite la Giscle ; enfin je suis sur la Giscle, donc bien particulier par rapport à tous ceux d'entre vous. Je connaissais Port Grimaud dans ma vie précédente.*

*Une question tout à fait autre que je pose à la régie. Précédemment, les Gisclards, comme on dit chez vous, chez nous, avaient possibilité de garer leur bateau, gracieusement, par la capitainerie de Port Grimaud 2 sur les pontons pendant la période d'hiver, cinq à six mois. J'avais été voir la capitainerie nouvellement formée – on va dire ça comme ça – et je suis tombé un peu abasourdi des prix au forfait qui nous sont proposés par cet hivernage de bateaux qui était, précédemment, facilité. Est-ce que la régie va nous donner une facilité, vu notre position bien particulière des bateaux qui sont sur la Giscle ? C'est la première question.*

*D'autre part, j'avais entendu dire que je ne peux pas aller chez un de mes amis, qui n'a pas de place devant chez lui, mettre mon bateau. Je serais apparemment hors la loi et peut-être criblé de balles, et mon bateau va couler ; moi aussi d'ailleurs, peut-être, avec la casquette de capitaine et les galons dorés dont certains chanteurs ont chanté pendant un certain nombre d'années. J'attends une réponse de la régie, Monsieur, s'il vous plaît. »*

*J. BELDA : « Je peux vous donner la réponse de juriste, peut-être. Pour la loi, la gratuité n'existe pas. L'occupation d'une place publique ne peut être gratuite que dans certains cas, comme les associations reconnues d'utilité publique, la police, etc., ce qui ne me semble pas être votre cas.*

*Si vous devez stationner votre navire, il faudra nécessairement, obligatoirement payer une redevance et la régie n'a pas le droit de ne pas vous facturer le stationnement. C'est le premier point pour répondre à votre première question. C'est la loi absolue et ce n'est absolument pas négociable. Ce qui est négociable, à la limite, les catégories tarifaires selon votre durée de stationnement ; ça oui, pas de problème. On peut faire des différences de traitement comme on a dit tout à l'heure.*

*Pour ce qui est d'aller voir votre ami, c'est une règle plus de police, mais on peut concevoir qu'il y ait une tolérance de stationnement, une pose-dépose, par exemple. C'est admissible. Du moment qu'il n'y a pas vraiment la fonction, on parlait de stationnement ; si vous prenez le cas du bus par exemple, un bus qui vient et qui s'arrête et qui repart n'a pas d'autorisation de stationnement puisque finalement, il ne stationne pas, il fait un arrêt. C'est un petit peu la différence entre l'arrêt et le stationnement. Autant l'arrêt n'est pas payant, mais le stationnement est obligatoirement payant. »*

*D. VARET : « Pour moi, c'est un arrêt de cinq mois, ce n'est pas un arrêt de deux minutes. »*

*J. BELDA : « Pour le juge, c'est un stationnement de cinq mois. »*

*D. CHOMETTON : « Je prends une question pour Monsieur. Allez-y. »*

*M.O. ROY\* : « Marc-Olivier ROY pour Grimaud 3. Vous avez parlé souvent de droit d'usage. J'appelle ça l'Arlésienne.*

*Ma question, parce que vous n'avez toujours pas répondu. Un, ce droit d'usage va servir à financer l'investissement du port. Ça fait quelques années qu'on nous dit : « En 23, on va vous dire combien ça va coûter. En 24, on va vous dire que ce sera l'année prochaine. » Aujourd'hui, on vient nous dire qu'on ne sait d'ici six ou sept ans, ce qu'on va faire exactement.*

*Ma question est : quand aura-t-on la valorisation des droits d'usage pour 35 ans et quand pourra-t-on signer ? D'où l'Arlésienne.*

*La deuxième question : sur la gestion du port, puisqu'on va avoir fait des investissements importants, on va donc avoir, par le port public, entre guillemets, des revenus qui vont arriver. Si j'ai bien compris, on est dans un budget annexe de la mairie, et un SPIC, un service public industriel et commercial. Est-ce qu'on peut espérer que les recettes de ce SPIC vont nous permettre de payer beaucoup moins cher par la suite, les 20 euros du mètre carré d'entretien du port, pour pouvoir payer l'ensemble des membres de la régie pour pouvoir retenir le poste ? À qui revient l'argent de notre investissement ? »*

*Applaudissements.*

D. CHOMETTON : « Juste une réponse assez rapide, j'ai trois questions qui attendent. »

J.L. AQUA : « Alors, réponse très rapide. Les vingt euros le mètre carré, parce que c'est ça la question, en fait, qui est posée... »

*Intervention du public\**

*Intervenante Public\**

J.L. AQUA : « Non, c'est vrai, il y a deux questions dans une. La première, c'est le coût des garanties d'usage ; la deuxième, c'est les vingt euros le mètre carré.

Dans un premier temps, sur le coût de la garantie d'usage, Monsieur le Maire a proposé un coût, a écrit un coût – il est d'ailleurs toujours en ligne sur le site internet du port – dans un document. Il est évoqué une somme allant entre 15 et 20 000 euros pour 35 ans, soit 571 euros par an.

Le chiffre annoncé par Monsieur le Maire ne pourra pas être dépassé, puisque de toute façon, il a été écrit, présenté et annoncé. C'est un chiffre qui ne sera pas dépassé.

Les garanties d'usage servant à financer des travaux, c'est leur objet, c'est le décret de décembre 2023, peuvent être payées en plusieurs années. En fait, comme l'a dit tout à l'heure EGIS, le timing, le planning, la durée pour sortir des travaux, c'est entre six et sept ans, voire peut-être... mais je n'ajoute pas le traitement des recours, puisqu'ici, il y a des recours à peu près sur tout, en permanence. Il y aura un recours sur l'arrêté préfectoral autorisant les travaux ; ça veut dire un délai de traitement de deux ans en plus, donc on est sur une dizaine d'années. Dans une dizaine d'années, on aura peut-être les travaux qui seront finis. Ça veut dire, grosso modo, que le PEPA de la garantie d'usage peut s'étaler sur une dizaine d'années. On parle de sommes, de 15 à 20 000 euros, soit 571 euros par an, qui seront réglées avec la dizaine d'années. C'est ce qui est d'ailleurs écrit depuis 2023 dans un document, aujourd'hui, téléchargeable sur le site internet du port. C'est sur l'aspect travaux.

Sur l'aspect gestion du port, c'est une question extrêmement intéressante. La gestion du port, quand elle a été reprise par la régie, était annoncée déficitaire. Aujourd'hui, la régie, en reprenant le port, prenait donc un risque puisque l'outil port dans son ensemble, consolidé, représentait en 2020, un budget indivisible à 1,2 million d'euros.

Partant de là, la mairie, qu'est-ce qu'elle a fait ? Elle a repris les charges portuaires des ex-concessionnaires, 20 euros le mètre carré, et c'est le tarif qu'elle a appliqué, puisque c'étaient les charges liées aux anciens contrats d'amodiation qui, de toute façon, voyait fin le 31/12/2025 pour PGI en l'occurrence, pas au PG3 puisque c'était 2028.

Dès la première année, l'exploitation a été bénéficiaire et ce n'est pas lié aux recettes des 20 euros le mètre carré puisque les recettes de 20 euros le mètre carré auraient été provisionnées sur une ligne de dépenses qui s'appelle la provision pour risques, étant donné qu'il y a des recours associés à cette recette. La recette des ex-amodiataires, 20 euros le mètre carré, a été gelée par une dépense fictive qui s'appelle provision pour risques. C'est une obligation, c'est un budget public. Le budget est d'ailleurs public. Cette dépense fictive, provision pour risques, a été mise en place à hauteur de 1,7 million d'euros en 2023, qui correspond grosso modo aux recettes liées au fonctionnement de 20 euros le mètre carré.

Malgré tout, le port a été bénéficiaire, pas du tout en liaison avec les ex-amodiataires, puisque la recette correspondante était équilibrée par une dépense équivalente. Dans l'avenir, la Mairie qui a pris un port déficitaire, qui a redressé les comptes une première année, redressé les comptes une deuxième année, peut... »

*Intervention du public\**

J.L. AQUA : « C'est juste un fait. »

*Intervention du public\**

J.L. AQUA : « OK. Ce n'est pas vrai. Par contre, pour savoir si c'est vrai ou pas vrai, ce qui serait intéressant, c'est d'avoir le détail des comptes 2020. EGIS doit travailler sur des projections budgétaires à 35 ans. La question posée est très intéressante parce que dans la mission d'EGIS, une fois que le scénario est retenu, il doit évaluer les coûts de fonctionnement, les redevances correspondantes. C'est le bureau d'études GB2A FINANCE qui fait partie du groupement EGIS, qui doit normalement projeter sur 35 ans, le budget du port, en tenant compte des investissements, des amortissements liés aux investissements, des recettes publiques et des recettes des ex-amodiataires. C'est un travail un petit peu long qui sera fait dans le cadre de l'étude d'EGIS, à la fin de l'étude d'EGIS quand ils auront le scénario si, et seulement si ce n'est pas le scénario « on ne peut rien faire » qui est retenu. Auquel cas, si « ne rien faire » est retenu, on ne fait rien et on continue comme c'est aujourd'hui ; il n'y aura pas de contrat de 35 ans, etc. Ce qui est aussi une possibilité puisque EGIS a pour objectif d'étudier des scénarios d'amélioration du port et le scénario où on ne fait rien du tout. »

D. CHOMETTON : « J'ai une question ici. Madame. »

Intervenante public\* : « Bonjour. Je suis citoyenne de Grimaud et de la cité lacustre. Merci d'ailleurs d'avoir fait la visualisation, ça permet de se projeter.

D'abord, je vois que toutes ces réflexions se mettent depuis 2021, en fait. 2020 peut-être. En l'occurrence, maintenant, il y a une concertation. Je voudrais savoir quels sont les sujets où on nous attend, nous Port Grimaudois, sur la concertation ? En fait, on a abordé des choses très larges, vous nous présentez quelque chose de beaucoup plus restreint. Je voudrais savoir où on nous attend sur la concertation réellement.

Et puis, une deuxième chose qui va avec. Vous nous avez montrés des points différents dans le Port de Grimaud où vous allez construire ou aménager, ou mettre en place des lieux pour que des gens qui viennent à Port Grimaud, viennent, je ne sais pas, vous disiez entretien, je ne sais pas quoi, 1, 2, 3, 4, 5 sur la carte, et plus seulement à la capitainerie. Ça veut dire que plein de gens vont circuler dans Port Grimaud.

Aujourd'hui, dans Port Grimaud 1, c'est vrai qu'il y a pas mal de zones de circulation, mais par exemple, dans Port Grimaud 2, il n'y a pas de zone de circulation publique, je dirais ouverte. Est-ce que ça veut dire que tout Port Grimaud va devenir public aussi, piéton ? C'est juste une question. Est-ce qu'on va avoir du monde qui va venir visiter Port Grimaud 2, Port Grimaud 1, Port Grimaud au sens large, s'il vous plaît ? »

D. CHOMETTON : « Merci. En gros, la question c'était la concertation, Didier, est sûr ? »

J.L. AQUA : « La deuxième question, je ne sais pas forcément y répondre.

Sur la première question qui était sur quoi on est attendu ? Je pense, et ça n'a pas dû vous échapper que les contributions qui ont été menées jusqu'à aujourd'hui, se sont montrées d'ailleurs des contributions extrêmement intéressantes, ont été prises en considération.

Je prends l'exemple de la panne de l'église, il a été évoqué dans pratiquement 22 ou 25 % des contributions, le fait qu'on ne voulait plus spécialement de gros bateaux, on voulait essentiellement revoir des perspectives de vue depuis la place et, quand on est sur le plateau jusqu'à l'église et les vitraux de l'église. Vous aurez sans doute remarqué que les trois scénarios proposés, à la fois par Monsieur Xavier BOHL, mais aussi par EGIS, il n'y en a pas un qui manque à l'appel, répondent positivement aux contributions envoyées à la régie. C'est-à-dire que nous avons complètement dégagé l'église. Vous voyez, absolument du pointu du plan d'eau, tous les vitraux, ce qui était demandé, et quand vous êtes sur la place, vous voyez le plan d'eau. C'est d'ailleurs ce que Monsieur BOHL avait des perspectives de vue. Je pense que c'est passé peut-être un peu vite, il y avait deux traits rouges qui avaient été mis en place, c'était la perspective de vue depuis le pont. C'est ce que Monsieur BOHL avait dessiné depuis le pont. C'est une des premières contributions.

Une autre contribution, ça a été de dire : « Je ne veux pas de yachts. Je ne veux pas de gros yachts, je ne veux pas de gros bateaux, etc. » Vous avez remarqué qu'il n'y a aucun scénario qui augmente le nombre de bateaux, qui augmente la taille des bateaux, aucun, strictement aucun.

Les contributions, où est-ce qu'on les attend ? De la même façon que ça a eu lieu à la préconcertation, vous phosphorez autant que vous le souhaitez ; de toute façon, vous êtes chez vous, vous dites ce que vous avez envie et il y a des grandes chances que, comme vous venez de le voir, ça soit retranscrit dans les projets. Ça, c'est sur la partie contribution.

Après, sur le fait qu'il y ait une répartition possible, mais pour l'instant, dans les faits, n'existe pas, des locaux pour diminuer l'emprise de la capitainerie sur la zone de l'enracinement de la jetée. Ça aussi, ça a été demandé plein de fois. On ne veut pas de truc en hauteur, on ne veut pas de ceci, on ne veut pas de cela. Cette répartition dans Port Grimaud est envisagée aujourd'hui, mais pas pour y amener des touristes. Vous avez vu, dans ce qui a été annoncé par EGIS, que sur la place François SPOERRY, l'idée est d'avoir un accueil privilégié des ex-amiataires, c'est-à-dire de ne pas traiter les propriétaires de garantie d'usage de maison comme les touristes lambda qui viennent prendre un mois l'été, quinze jours, trois semaines, sur les places publiques. C'est d'avoir une zone où les propriétaires ont un accueil privilégié.

Bien évidemment, comme on traite de façon égalitaire les contrats longs, on parle aussi des professionnels. Les professionnels auront des contrats jusqu'à cinq ans. On aurait un endroit où on reçoit, avec une équipe dédiée et de façon privilégiée, les propriétaires et les professionnels. Il n'y a pas de circulation de touristes là-dedans, ce ne sont que des propriétaires et les professionnels du site qui sont treize ou quatorze et qui sont déjà là.

Sur le chantier naval, c'est pareil. Nous avons, aujourd'hui, sur l'enracinement de la jetée, ce qu'on appelle un magasin et un atelier. C'est-à-dire qu'on a tous les outils dans une espèce d'algeco tout rouillé – je ne sais pas si vous l'avez vu – qui n'a pas un caractère architectural majeur, c'est le moins qu'on puisse dire. Nous stockons aussi nos bateaux ; les bateaux sont stockés là. Donc ce n'est pas totalement incongru d'imaginer acquérir, s'il y avait à la vente un atelier, par exemple, et de mettre la partie technique de la régie dans la zone du chantier naval, sans prendre la place à personne, sans spolier personne, sans voler personne, mais d'avoir nos outils et nos bateaux qui s'entretiennent plutôt sur une zone technique que sur un terre-plein. C'est le deuxième point.



Enfin, il y a aussi beaucoup de contributions où il y a une forte demande, et c'est assez surprenant, mais c'est le cas, de police portuaire. Il y a beaucoup de demandes de régulation de la vitesse, beaucoup de demandes ; tout un tas de services liés à la police. À ce moment-là, l'idée est d'avoir un local, mais qui existe déjà par contre, dans la marina, qui servait anciennement de bureau aux salariés qui travaillaient pour PG3, enfin pour la SNPG plus exactement.

Je ne sais pas si j'ai répondu. En aucun cas, ce n'est du trafic de touristes qui est prévu, c'est plutôt une répartition des activités. »

D. CHOMETTON : « Je vois l'heure qui tourne, Messieurs-dames. Il est 21h05. J'ai trois questions ici. Après, je viens vers vous. On essaiera peut-être de conclure. »

O. MARY : « Bonjour. Olivier MARY, PG2. Une petite question. Dans les trois scénarios où on s'occupe de l'agrandissement du port, vous vous occupez des posidonies, mais personne ne parle de la plage de Port Grimaud sud que tout le monde, enfin beaucoup d'entre nous, utilise. Elle va se retrouver dans l'emprise du port. Est-ce que vous la supprimez ou arriverez-vous à la laisser propre ? »

J.L. AQUA : « En termes de propreté, je ne sais pas dire. Par contre, en aucun cas, elle est incluse dans un périmètre portuaire. La plage de Port Grimaud 2 a une grosse fonctionnalité récréative, elle est très utilisée. Du coup, il est impossible d'imaginer l'intégrer dans un périmètre portuaire parce que même si elle ne contenait pas de quai, du fait qu'elle soit dans un périmètre portuaire, ça rendrait la baignade interdite ; ce qui n'est strictement pas possible au vu de l'usage.

Aujourd'hui, les études réalisées par EGIS, ce sont des études de renouvellement d'eau. L'idée n'est pas d'aggraver une pollution sur cette plage si tant est qu'elle soit polluée, ce que je ne sais pas. Pour le coup, il n'y a pas de possibilité d'intégrer la plage dans le périmètre portuaire, ça rendrait la baignade interdite. »

D. CHOMETTON : « Madame, merci de votre patience. »

D. RIHOUEY : « Juste amener un complément. Typiquement, dans l'analyse multicritère, ce sera aussi quelque chose qu'on regardera. C'est bien dans quelle mesure le scénario impacte ou pas la plage ; dans quelle mesure le scénario impacte ou pas la vue, les paysages ! On regarde vraiment beaucoup de paramètres et c'est un des paramètres qu'on regardera, bien sûr. »

I. DE SWAEF : « Bonjour. Isabelle DE SWAEF, je suis Belge Flamande. Quand j'arrive à Port Grimaud, c'est pour le calme. Il n'y a pas de danger, pas de voiture. Dans vos vidéos, je vois des voitures, beaucoup même. Je me demande si c'est nécessaire d'avoir un si grand port à Port Grimaud, et aussi si vous avez parlé avec les présidents des PG 1, 2, 3 pour la présentation. Pour moi, c'est la folie des grandeurs. »

D. RIHOUEY : « J'avoue que je suis un peu surpris de votre question. C'était l'objet du morphing et de ce qu'on a montré. En gros, les modifications des digues de la passe d'entrée, par rapport à l'aménagement global de Port Grimaud, sont substantielles ; on parle de quelques dizaines de mètres. C'est vraiment un aménagement où on ne change pas complètement. On n'agrandit pas, il n'y a pas plus de places dans l'avant-port. L'idée est de mettre en sécurité, de diminuer l'agitation, diminuer l'ensablement et d'être en capacité d'avoir un chenal de navigation qui soit un peu plus large. Pas plus de bateaux et pas plus grand. »

J.L. AQUA : « Juste, Didier, je vais compléter sur le parking. La seule erreur, me semble-t-il... »

Intervenante public\*

J.L. AQUA : « Juste, je vais vous répondre sur les parkings. Il n'y a pas de parking prévu. »

I. DE SWAEF : « Non, mais il y a des voitures. À l'église, il y avait deux voitures. Moi, je viens ici pour le calme. »

J.L. AQUA : « Vous avez raison, Madame. Par contre, le projet ne prévoit pas la construction de parking. Aujourd'hui, ce que vous avez vu sur la vidéo 3D... Il y a d'ailleurs une petite erreur, mais il est dans la salle, celui qui a fait ce film plutôt bien réussi, d'ailleurs, parce que sa mission était de montrer les vues en 3D, a rajouté même, je crois, une mobylette et la mobylette est interdite. Les voitures sont interdites. Les voitures peuvent circuler... »

I. DE SWAEF : « Moi, j'ai compris, pour charger, décharger, maximum une heure. Heureusement, depuis l'année passée, maintenant ils sont très sévères. Je peux vous dire parce que, pendant la nuit, ils sortent à Saint Saint-Tropez en boîte avec leur voiture de sport – j'adore les voitures de sport – avec plein de bruit à plus de 3 heures du matin, ils rentraient à Port Grimaud. Heureusement, grâce au Conseil. Maintenant, c'est bien. »

J.L. AQUA : « Je sais qu'il y a eu, l'année dernière, à PG3, une voiture qui a sauté un pont et qui est venue s'encastrer. »

I. DE SWAEF : « Je trouve qu'il ne faut pas rentrer les voitures. Je viens pour la paix, ici, et pour le calme. »

J.L. AQUA : « Je suis d'accord, il ne faut pas boire en conduisant. C'est sûr. On le gère ou pas la circulation, si vous voulez. Le projet du point de vue voiture... »

I. DE SWAEF : « Nul ! »

J.L. AQUA : « Si maintenant, c'est nul, ce n'est pas... Enfin, si vous voulez, la régie ne gère pas les voitures. La régie gère les bateaux. Si vous voulez, au niveau de la partie voiture, je suis d'accord avec vous. Il ne faut pas aller en boîte de nuit, rentrer bourré, plein de musique et tout ça. Je suis d'accord, mais ce n'est pas le projet.

La où il a mis des voitures dans le dessin, peut-être qu'elles sont là depuis une demi-heure et qu'elles vont sortir. C'est une image, en fait. »

I. DE SWAEF : « Ce que je ne comprends pas non plus, parce que j'ai vue sur l'église. Vraiment, c'est mettre cette église avec les vitraux de Vasarely qui sont au fond pour un musée... »

J.L. AQUA : « Ça vous a plu ? »

I. DE SWAEF : « Je ne comprends pas... Vous avez bien fait, avec tous les bateaux, parce que c'est sale. Ce n'est pas propre, ce n'est pas distingué. Pourquoi mettez-vous le pont si long ? Ce n'est quand même pas nécessaire. Ce n'est pas nécessaire, ici, quand même.

J.L. AQUA : « Le pont, c'est celui qui existe. »

I. DE SWAEF : « Oui, mais il ne faut pas le faire si long. On ne demande pas ça ! »

J.L. AQUA : « C'est le pont. Enfin d'abord, ce n'est pas un pont, ça s'appelle une panne, mais c'est... »

I. DE SWAEF : « Oui, mais vous pouvez quand même le faire plus court. Pourquoi faudrait-il mettre beaucoup de bateaux ? Les gens veulent Port Grimaud. Saint Saint-Tropez, c'est Saint Saint-Tropez, ce n'est pas Port Grimaud. »

J.L. AQUA : « Cette panne peut aussi ne pas être refaite juste à l'identique. Si ça convient aux gens, on refait juste à l'identique et la panne est juste à l'identique, et c'est la même.

Dans les études, ne rien faire fait partie de l'option. Si vous voulez la même panne, on refait la même panne et vous aurez la même panne.

Par contre, les demandes qui ont eu lieu et qui ont été répétées, je pense – Monsieur SALLE sera content parce que ça fait notamment partie de ses contributions – au niveau de l'église, les gens... Alors que si vous regardez parce que vous avez tout un site sur la construction, très bien fait, de Port Grimaud, en ligne, sur Google, l'église n'est pas encore finie que vous avez déjà deux grands bateaux devant. Elle n'est pas encore construite. Vous le trouvez en image sur le site. Ceci étant dit, ils ont demandé à enlever les bateaux pour retrouver les perspectives de vue et l'archi conseil de Grimaud, Monsieur BOHL, a mis, depuis le pont, deux axes de vue qui dégageaient les bateaux. C'est-à-dire que ça répond favorablement à cette demande.

Après que Monsieur BOHL ne soit pas intelligent, c'est votre propos, ce n'est pas le mien. En tout cas, j'ai bien aimé travaillé plutôt ce genre de schéma. Ah ! On a changé. »

Intervenant public\* : « Ma question ne portait pas sur devant l'église, mais si cette panne est dangereuse, pourquoi ne pas l'enlever tout de suite, avant même de penser à en remettre d'autres ? Premier point. Ce n'était pas ma question.

Intervenant public\* : « Je reviens sur le droit réel. Je n'ai pas compris le terme que vous avez utilisé « Ce n'est pas possible parce qu'il n'y a pas de construction ». En réalité, les maisons et leur quai ne sont-ils pas déjà des constructions qui pourraient donner la possibilité de faire ce droit réel ? »

F.LOMBARD : « Le droit réel en question, c'est celui qui est organisé par l'article 1311-2 du Code général des collectivités territoriales. Il a été imaginé en 1988 par le législateur pour favoriser le déploiement de l'investissement lourd sur le domaine public. Ces droits réels n'ont qu'un intérêt, ils permettent à l'occupant investisseur de pouvoir contenter des hypothèques pour garantir ses emprunts de construction, et uniquement pour garantir le financement des ouvrages qu'il édifie sur le domaine public.

Vous n'êtes pas dans cette situation. »

D. CHOMETTON : « Je vais prendre une dernière question. J'ai une dame qui attend au milieu. Je voulais juste préciser que Monsieur AQUA, qui est devant, qui s'est retourné tout à l'heure, est le directeur de Port Grimaud. Comme ça, vous saurez qui c'est.

Madame, dernière question. »

Intervenante public\* : « Ce n'est pas une question, c'est une observation. Nous avons eu plusieurs réunions, vous avez dit qu'il y en avait eu 11. Pour la plupart, nous n'habitons pas ici, à plein temps. Les prochaines étapes, j'ai bien l'impression qu'elles vont nous échapper.

Encore une observation. J'ai bien entendu que Monsieur le Maire avait confirmé que les garanties d'usage s'élèveraient entre 15 000 et 20 000 euros. Si on prend 20 000, parce que les frais vont augmenter tous les ans, ça nous fait déjà... on est sûr d'avoir une trentaine de millions de frais. C'est à peu près tout ce que je retiens. »

D. CHOMETTON : « Je peux vous répondre sur la première partie de la question. Pour les prochaines réunions pour lesquelles vous avez peur qu'elles vous échappent, l'ensemble des réunions seront filmées, les

*réunions publiques, et seront mises sur le site internet. Vous pourrez donc les consulter dès le lendemain. C'est la première chose.*

*La deuxième chose. Une fois que vous aurez vu ces réunions et leur contenu, vous pourrez, dès le jour même, déposer vos contributions sur le site internet. Ne croyez pas que la distance vous éloigne de ça. Au contraire, vous pourrez participer de cette façon-là. Les dates ? Je vais juste le faire puisqu'on a une slide là-dessus, au début. Comme ça, vous verrez exactement les dates. Je pense que c'était au début.*

*La concertation préalable, on est dans cette colonne qui est ici. Elle démarre aujourd'hui et va jusqu'au 21 octobre. Aujourd'hui, on est le mercredi 21 août, première réunion publique. Après il y aura des apéros du port le 29 août à 19 heures. Il y aura trois apéros du port à venir ; il y aura une autre réunion publique le 12 septembre et une dernière réunion publique le 3 octobre.*

*Parallèlement à ça, vous avez la possibilité, comme c'est indiqué ici, de vous exprimer sur le site [portdegrimaud.fr/pg2030](http://portdegrimaud.fr/pg2030) sur lequel vous pouvez cliquer directement ou de déposer des contributions dans la boîte mail qui figure ici.*

*Sur cet espace ressource, noté là, vous avez tous les outils de communication qui figurent là, toutes les fiches thématiques qui ont été préparées, tous les comptes-rendus de réunion. Je pense qu'il y sera ce petit film, il va être intégré. »*

*D. RIHOUEY : « Oui, je pense que oui. Vous aurez le film, vous aurez la séquence avec tout le morphing, avec toutes les photos historiques. Vous aurez aussi tout le contenu de la réunion d'aujourd'hui.*

*Vous aurez des plans où vous pourrez mieux apprécier les scénarios. Vous aurez le film et vous aurez l'ensemble des éléments de présentation, etc. Vous pourrez prendre le temps de mieux tout regarder et de vous former un avis. Tout ça va très vite et c'est pour ça que tout est mis à disposition. »*

*D. CHOMETTON : « Vous pourrez vraiment faire au rythme que vous souhaitez.*

*Vous voulez conclure, Monsieur SALLE. Une dernière question. »*

*X. SALLE : « Un complément par rapport à ce que je vous avais dit. Vous nous dites qu'on pourra regarder les vidéos. Si la conférence ou la réunion pouvait être retranscrite, c'est quand même beaucoup plus aisé pour le suivre, pour en faire des comptes-rendus, des contributions. Suivre une vidéo simplement orale, c'est vraiment très, très compliqué. »*

*D. CHOMETTON : « Pour pouvoir avoir le contenu de la réunion, il y a trois choses. La première chose, vous aurez cette présentation qui sera en ligne ; c'est la première chose. La deuxième, vous aurez l'ensemble des questions posées avec les réponses apportées. Et la troisième, c'est la vidéo complète de la réunion. Vous aurez le choix entre ces trois supports.*

*Ce sont des moments d'échanges. J'ai parlé de moments d'échanges. Il y a trois réunions publiques à venir, avec celle-ci et après, des moments d'échanges sur les différents secteurs. »*

*Intervenant public\**

*D. CHOMETTON : « Est-ce que les réunions peuvent être en Zoom ? Pour l'instant, je ne crois pas que ce soit prévu. On pourra se renseigner le cas échéant. En tout cas, vous pourrez les voir dès le lendemain ; sachez-le. »*

*Intervenant public\**

*D. CHOMETTON : « Merci pour votre patience. Merci pour la bonne tenue des propos, que chacun ait su attendre. Est-ce que Madame DE LAUZIERE ou Monsieur LAVILETTE, vous souhaitez rajouter un petit mot ? Non, c'est bon ? Merci encore et bonne soirée. »*

La séance est levée.