

Contribution au Débat Public - Observations et Questionnements

La phase de concertation ayant bien avancé, nous nous permettons de vous livrer nos observations et nos questionnements.

Au sujet de la gouvernance de Port-Grimaud

En préambule, nous reformulerons succinctement les idées exposées amplement dans notre contribution en deux volets versées lors de la phase de pré concertation (cf contribution du 04/08/2024 et addendum du 08/08/2024).

Sommairement, nous y exposons que les copropriétaires, individuellement et collectivement :

- maîtrisent quasi-intégralement le foncier qui donne une réalité physique à l'infrastructure portuaire (quais, voirie, accès, stationnement, réseaux...)
- s'acquittent des charges de fonctionnement et d'entretien de l'infrastructure
- s'acquittent des impôts et taxes pesants sur l'infrastructure
- s'acquittent d'une redevance portuaire.

En excluant les sommes très substantielles immobilisées dans le foncier, le règlement annuel des charges, impôts, taxes et redevances, avoisine la tarification annuelle proposée par la Régie pour une place de port.

A noter également, spécificité de Port Grimaud, que les dimensions de place attenante à la maison n'est pas nécessairement en adéquation avec la taille du bateau occupant.

Nous avons suivi attentivement la conférence de messieurs Belda et Lombard, nous n'avons rien à opposer à leur argumentation si l'on considère les ports dans leur acception commune, telle que localement, les ports de Saint-Tropez ou de Sainte-Maxime.

Nous sommes toutefois beaucoup plus circonspects sur leur refus de considérer la spécificité de Port Grimaud, peut-être faut il considérer que tout ne peut s'appréhender au travers du prisme législatif.

Il semble cependant que la Mairie / Régie reconnaisse cette spécificité par le montant de la garantie d'usage qu'elle entend proposer. Il serait très peu vraisemblable que les ports de Saint-Tropez ou Sainte-Maxime commercialisent des garanties d'usages de 35 ans à 20 000€, pour une place de 12 mètre.

On peut donc conclure à la spécificité et à la singularité du cas de Port Grimaud, faites de domanialité maritime publique et d'infrastructures portuaires privées. L'intrication des intérêts publics et privés est tel qu'il est impossible de les dissocier.

La consultation publique a eu pour vertu de faire émerger la problématique de la gouvernance de Port Grimaud, et nombreux sont ceux qui se sont interrogés à ce sujet.

Ne serait-il pas, puisque le problème a été porté sur la place publique, le moment de faire une pause et de s'interroger sur une gouvernance équilibrée de Port Grimaud, prenant en compte les intérêts de toutes les parties?

À ce jour, la méthode employée relève du fait du prince. On ne peut que redouter voir s'amonceler les procédures et recours, coûteux pour toutes les parties.

Au sujet des travaux proposés

Panne de l'église

Les pontons flottants sont visiblement vétustes et doivent être remplacés. La population a exprimé son souhait de voir les perspectives depuis le parvis de l'église restaurée. Cette demande a été prise en compte, dont acte.

Scénarios capitainerie / digues Nord / digues Sud

Nous sommes opposés à la confusion de ces trois sujets dans la même enveloppe budgétaire. Il s'agit de trois problématiques distinctes et nous souhaitons les traiter comme telles.

Capitainerie

Il nous a été exposé des besoins croissants en personnel dus notamment au transfert de certaines compétences administratives des ASL vers la Régie.

Il est également fait état d'une certaine vétusté des locaux actuels de la capitainerie.

Nous nous étonnons qu'aucune proposition de réhabilitation du local actuel, propre à conserver la physionomie et l'identité de la passe d'entrée ne soit proposée.

La capitainerie actuelle représente une emprise au sol de 230m² adjoint d'extensions foraines pour 70m².

Il serait intéressant d'avoir le chiffrage d'une rénovation lourde et de l'intégration des surfaces foraines dans une extension du bâtiment actuel.

Concernant l'accroissement des effectifs, l'accueil des personnels administratifs pourrait avantageusement se faire dans des locaux vacants. Nous pensons particulièrement à la place Spoerry, où notamment deux locaux d'importance sont disponibles en rez de chaussée.

Ceci aurait comme premier avantage de rendre l'accès à ces services beaucoup plus accessible. cela aurait également l'avantage d'implanter une activité à l'année dans ce quartier de Port Grimaud.

Concernant les ateliers, ils trouveraient logiquement leur place sur le chantier naval (bruit, traitement des polluants...), comme la Régie l'a évoqué en réunion publique.

En résumé, nous souhaiterions voir explorée et chiffrée une option basée sur la mise en valeur de l'existant.

Digues Nord

C'est vraisemblablement le volet le plus coûteux et à notre avis le plus contestable du projet.

La finalité de ce projet reste confus, nous retenons cependant :

- agrandissement de la capitainerie
- sécurisation de la passe d'entrée
- accueil de bateaux à l'année

Au sujet de la capitainerie : nous avons exposé notre point de vue ci-dessus, donc nous ne considérons pas l'agrandissement du terre plein pertinent à cet égard.

Au sujet de la sécurisation de la passe d'entrée : nous considérons que la digue la plus à l'Est protège un avant port, c'est à dire une zone de transition entre la mer et l'espace protégé du Port. Il nous semble que cette disposition est avantageuse par mauvais temps et forte houle, car elle permet de la souplesse dans les manœuvres d'entrées et sorties.

En ce qui concerne les questions de submersion (seule une forte houle d'Est peut-être en cause), les premiers brisants de la digue Est se trouvent à 90 mètres des locaux occupés.

Nous n'avons jamais constaté de submersion par franchissement de vagues de cette jetée, des projections et embruns oui, évidemment. Nous sommes tout de même très loin de la vidéo de submersion marine qui nous a été présentée en réunion publique.

Il serait intéressant de savoir si les personnels et les biens de la capitainerie ont déjà été exposés à des problèmes de submersion.

Au sujet de l'accueil à l'année de bateaux dans l'avant port : sur ce point les trois scénarios proposent une modification totale du tracé des quais d'Ouest en Est. Ceci suppose la démolition complète du rideau de palplanches pour en reconstruire un à quelques mètres selon un nouveau tracé.

La première question qui se pose est de savoir si les ouvrages actuels sont dans un état de vétusté qui nécessiterait une remise à neuf. Le rapport Abington de décembre 2020 semble répondre que non sur ce point.

D'autre part, si l'on considère, comme il nous l'a été présenté, qu'il n'est pas question d'accueillir plus de bateaux, ni de bateaux de plus grande taille, il faut se poser la question de la saisonnalité de l'activité portuaire.

On peut considérer, conformément à la tarification de la Régie, que la saison des yachts de l'avant port se met en place en mai pour s'achever début octobre. C'est sur cette saison « estivale » que seront réalisées les recettes portuaires, il semble que le taux de remplissage soit proche de 100%.

Est-il donc économiquement concevable d'engager des travaux extrêmement coûteux pour percevoir des recettes d'hivernage dont les 6 mois sont facturés moins cher qu'un seul mois de haute saison ?

Digues Sud et Désensablement

La question du désensablement est critique pour Port Grimaud, elle concerne l'intégralité des usagers et a été par le passé source de nombreux conflits.

La résolution, ou du moins l'atténuation, de ce problème est un sujet d'intérêt collectif à mettre au premier rang des priorités.

Il est entendu que l'origine de l'ensablement provient des dépôts de sédiments de la Giscle. Le problème tendrait même à s'accroître, du au lessivage des sols induit par l'expansion des surfaces viticoles.

Il semble aujourd'hui impossible d'intervenir sur les sédiments en amont du fleuve par piégeage et / ou retrait, la législation environnementale en vigueur l'interdisant.

La marge de manœuvre se situe donc à l'embouchure, sur la partie maritime du fleuve.

La solution présentée pour les digues Sud dans le scénario dit « 1bis » a retenue notre attention, dans le sens où il est conforme aux conclusions des rapports Bougis et Corinthe. Sur la base du bon sens, on peut effectivement concevoir qu'il soit bénéfique de permettre aux flux chargés de sédiments de ne pas ralentir et de se projeter efficacement dans l'axe du Golfe.

La solution décrite de rectification de l'embouchure est constituée d'ouvrages assez sommaires (enrochements), la suppression du musoir des Marines de Cogolin fournissant un gisement de matière première (blocs de Granit) ceci devrait permettre une mise en œuvre économiquement contenue.

Il est tout à fait légitime de la part de la Régie de se questionner sur les solutions à mettre en place pour parer à l'ensablement. Se proposer de résoudre le problème unilatéralement, tant techniquement que financièrement, est plus discutable.

D'une part, parce que la rectification de l'embouchure pourrait occasionner des effets indésirables, comme par exemple l'ensablement de l'embouchure ou la propagation d'une forte houle dans la partie navigable en période d'étiage. La responsabilité des désordres reviendrait dans ce cas au seul Port Grimaud.

D'autre part, parce qu'il est inéquitable que le seul Port Grimaud en porte la charge financière. De nombreux riverains ont intérêt à préserver la bonne navigabilité du fleuve. La communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez, qui a la responsabilité du fleuve, a intérêt à garantir le bon écoulement de la Giscle en cas de crue.

Il s'agit donc d'un projet dont le périmètre est plus large que le seul Port Grimaud et devrait se construire avec l'implication des parties prenantes précitées.

De plus, la configuration actuelle de l'embouchure ne doit rien au hasard, elle est le fruit de réflexions d'hommes de l'art qui n'avaient pas envisagé les effets de bords très coûteux que nous subissons aujourd'hui avec l'ensablement de la passe d'entrée.

Il apparaîtrait donc comme une bonne pratique que ces travaux soient assortis d'une phase de validation sur une ou deux saisons afin d'en valider l'efficacité et l'innocuité.

Conclusion

La concertation publique rencontre très certainement un succès qui a du surprendre aussi bien la municipalité que les résidents de Port Grimaud et leurs ASL / ASP.

Malgré l'âpreté de certains échanges entre les parties, de nombreux questionnements ont émergé et un dialogue se met malgré tout en place.

Du côté des travaux, il nous semble nécessaire d'explorer également les solutions proposées par les contributeurs.

Plus spécifiquement, il nous semble nécessaire que les projets ayant trait à la Giscle se conçoivent avec les tous les acteurs impliqués.

Cela nous mène à la conclusion que cette concertation publique doit trouver un prolongement afin de trouver une solution négociée aux problèmes soulevés.

Il serait très décevant que la concertation publique, compte tenue de son succès, ne soit qu'une étape de validation d'un agenda mené au pas de charge.

Port Grimaud le 22/09/2024

Natacha Balaj & Melchior Orsat
72 Ile des Quatre Vents
83310 Port Grimaud



Mairie de Grimaud

Monsieur,

Merci pour votre message très clair. Nous tenons à vous apporter quelques précisions en réponse à vos questions.

Le prix de la garantie d'usage a été annoncé depuis l'été 2022 et a été rappelé à plusieurs reprises dans les lettres d'information du Port, disponibles sur le site internet du Port. La garantie d'usage sera proposée à un prix compris entre 15 000 et 20 000 euros HT pour un bateau de taille moyenne auquel vous faites références, pour une durée de 35 ans. Le paiement pourra être effectué annuellement sur une période de 10 ans, soit entre 1 500 et 2 000 euros HT par an.

En plus du prix de la garantie d'usage, une redevance annuelle, qui couvre uniquement les frais d'entretien du port (et non les investissements), est maintenue. Depuis la reprise du port, cette redevance est fixée à 20 €/m². Cela signifie que pendant les 10 premières années, les frais seront de 3 000 euros par an, et pour les 25 années suivantes, ils seront de environs 1.000 euros par an.

La concertation préalable en cours a pour but de recueillir les avis des usagers du port, et notamment des résidents, sur leurs besoins et attentes. N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires, en particulier si certains éléments vous semblent disproportionnés.

La Commune a un objectif clair : permettre aux résidents de Port Grimaud de bénéficier d'un contrat de 35 ans leur garantissant de pouvoir amarrer leur bateau, et uniquement leur bateau, devant leur maison. Cet engagement est essentiel pour respecter l'œuvre de François SPOERRY. En ce qui concerne la question du stockage, cela ne concernerait potentiellement que les propriétaires sans bateau qui ne souhaiteraient pas de contrat. Toutefois, l'immense majorité des propriétaires de Port Grimaud sont des marins et ne sont donc pas concernés par cette hypothèse.

Les élus municipaux restent ouverts à la discussion. C'est dans cet esprit de dialogue que cette démarche de concertation préalable a été initiée volontairement par le Maire.

Concertation – projet travaux Port-Grimaud

Questions concernant le seul financement envisagé pour ces travaux : le contrat de garantie d'usage.

Source : règlement d'exploitation du Port de Port-Grimaud 2024.

- Pourquoi le contrat de GU ne porte-t-il pas uniquement sur le plan d'eau, seul bien public ?
 - Pourquoi il est indiqué que le poste d'amarrage situé au droit de ladite propriété est public (art 9.1.1) alors que le quai est privé et que les propriétaires disposent d'un droit d'amarrage indiqué dans leur acte de propriété.
 - Le contrat de GU peut-il porter sur un bateau dont le propriétaire de l'habitation a simplement l'usage comme pour le contrat d'amodiation (art 9.1.1)?
 - Le contrat de GU peut-il porter sur un bateau qui appartient à la famille du propriétaire de l'habitation comme pour le contrat d'amodiation (art 9.1.1)?
 - Le signataire d'un contrat de GU devra-t-il en plus de la participation au financement de travaux, payer une redevance annuelle pour l'occupation du plan d'eau comme les juristes l'ont indiqué, la rédaction de l'art 9.1 est très ambiguë, il évoque qu'une mise en place temporaire d'un contrat annuel ?
 - Pourquoi n'est-il pas indiqué dans le contrat annuel, les seules prestations qui intéressent les propriétaires du quai et qui fournissent les fluides, on parle juste d'une partie des frais de navigabilité, de sécurité et de gestion, puisque les amarrages publics participent également ?
 - Une telle redevance annuelle est-elle indexée comme vous le semblez l'indiquer dans un message Facebook de la Commune du 22 août 2024 (frais de 3000 € durant 10 ans puis 1000 € durant 25 ans), cf PJ ?
 - Pourquoi il y a-t-il un inventaire des organes d'amarrage en cas de vente du bien (art 9.4.1)? Ceux situés sur le quai sont-ils intégrés alors qu'ils sont privés, curieusement ceci n'est pas précisé ?
 - Pourquoi le transfert du contrat n'est pas automatique à l'acquéreur de l'habitation, comme pour le contrat d'amodiation ou le contrat GU de Port-Camargue?
 - Du coup, pourquoi parler de lien indissociable maison / quai / amarrage alors qu'en cas de vente de la maison, l'accord de la Commune est obligatoire ?
 - Pourquoi est-il indiqué dans l'art 9.4.1 : à défaut de réponse expresse, le silence gardé par l'autorité portuaire à l'expiration du délai de 2 mois vaut décision de rejet ? Cette position ne donne-t-elle pas un droit excessif à la Commune, sorte de droit de véto sur le futur acquéreur ? Cet article n'est-il pas un moyen de faire pression auprès de propriétaires qui souhaiteraient simplement défendre leurs droits, un moyen de répression qui ne porte pas ce nom ?
 - On a appris que la durée de 35 ans n'était pas garantie, quel est donc l'intérêt de le signer ?
 - Pourquoi participer au financement de travaux qui ne concernent pas le propriétaire du quai pour la quasi-totalité ?
 - Y a-t-il des demandes de subventions pour cofinancer ces travaux du port comme à Cavalaire par exemple ?
- Merci pour la prise en compte de ces questions et d'y apporter une réponse précise avant la fin de la concertation.**

Fait à Port-Grimaud le mardi 24 septembre 2024



Frédéric MARIE

72 Grand Rue

83310 PORT GRIMAUD

Contribution Collective C023 bis : Méthode de Travail pour l'Atelier Unique

Contexte et Rappel : Les Associations Syndicales Libres (ASL) avaient initialement proposé un minimum de neuf sessions thématiques pour répondre aux divers besoins identifiés. Le groupe des contributeurs avait également soumis une méthode de travail adaptée à ces sessions. Cependant, la municipalité a opté pour une unique session sans préciser la méthode de travail à adopter. Dans ce nouveau contexte, il est crucial de proposer un mode de fonctionnement adapté pour garantir l'efficacité de l'atelier unique.

Proposition de Méthode de Travail :

1. Recensement des Contributions :

- Les participants commenceront par recenser toutes les contributions individuelles ou collectives en lien avec le thème de l'atelier. Cela permettra de disposer d'une base de données complète et représentative des opinions et besoins des riverains.

2. Synthèse des Éléments Principaux :

- Une fois les contributions recensées, il sera nécessaire de synthétiser les principaux éléments qui y figurent. Cette étape vise à dégager les points communs et les divergences majeures.

3. Liste des Questions et Demandes :

- Les questions et demandes formulées par les riverains seront listées de manière exhaustive. Cela permettra de structurer les discussions et de s'assurer que toutes les préoccupations sont abordées.

4. Identification des Réponses Existantes :

- Les éléments de réponse déjà disponibles seront identifiés et présentés. Cette étape vise à éviter les redondances et à capitaliser sur les travaux antérieurs.

5. Synthèse de l'Instruction des Points Soulevés :

- Une synthèse des points soulevés et des réponses apportées sera réalisée. Cela permettra de clarifier les avancées et les points restant à traiter.

6. Identification des Actions et Porteurs d'Actions :

- Les actions à entreprendre et les porteurs de ces actions seront identifiés. Cette étape est cruciale pour assurer le suivi et la mise en œuvre des décisions prises.

7. Rédaction du Compte-Rendu :

- Un compte-rendu sera rédigé en fin de séance, partagé et validé avec tous les participants. Ce document servira de référence pour les actions futures et garantira la transparence du processus.

8. Fixation de la Date de la Prochaine Session :

- La date de la prochaine session sera fixée afin de maintenir la dynamique de travail et d'assurer un suivi régulier des actions entreprises.

9. Partage et Diffusion :

- La synthèse des travaux, le compte-rendu, les réponses aux questions et demandes, ainsi que le plan d'action seront largement partagés. Cette diffusion vise à informer tous les riverains et à recueillir leurs retours.

10. Recueil des Retours :

- Les retours des riverains seront recueillis suite à la diffusion des documents. Ces retours permettront d'ajuster les actions et de répondre au mieux aux attentes de la communauté.

Questions sur la Représentation : Il est également important de noter que des questions subsistent quant à la désignation des représentants des plaisanciers et des professionnels. La municipalité n'a pas encore clarifié ce qu'elle entend par "plaisancier" et "professionnel".

La logique voudrait que, si des professionnels interviennent, ce soient ceux qui travaillent directement pour les riverains (maintenance, entretien, service) et non des loueurs ou stockeurs de bateaux sans lien avec la vie de la cité. Cette précision est essentielle pour garantir que les intérêts des riverains soient bien représentés et pris en compte.

En adoptant cette méthode de travail, nous espérons créer un cadre structuré et efficace pour l'atelier unique, tout en assurant une participation active et constructive de tous les riverains y compris ceux qui ne seraient pas conviés à cet unique atelier.

Hugues Caenen
58 rue de la gisclé
83310 PORT GRIMAUD
hugues.caenen@gmail.com

Monsieur BENEDETTO maire de Grimaud ,madame DE LAUZIERES ,monsieur LAVILETTE
garants du débat public

J' attire votre attention sur les contrats de garanties d'usage dont il va falloir adapter le contenu et la denomination pour les rendre compatibles avec notre cité lacustre qui n'existe que grâce à nos investissements et nos quai privés .

Vous comptez nous faire financer des travaux qui, sommes toutes, mis à part le dragage des canaux ne nous profitent pas !! (le désensablement concerne la comcom)

Les différentes reunions que vous avez organisées n'ont en rien ressemblé à des reunions de concertations ! (vos intervenants ne font que répéter ce que vous souhaitez nous imposer)

Pouvez vous me dire si oui ou non vous allez tenir compte de nos contributions ?

Pouvez vous me dire si oui ou non vous allez adapter vos projets en fonction de nos besoins et non en fonction de vos ambitions municipales ?

Pouvez vous me dire si oui ou non vous allez faire valider vos études par des organismes indépendants ?

Si nous nous entendons pour établir des garanties d'usages adaptées à nos spécificités pouvez vous nous assurer que vous ne les résilierez pas par anticipation pour nous en faire signer d'autres ?

Pouvez vous vous engager à faire évoluer les redevances pour charges portuaires en fonction de l'inflation et non pour ,à nouveau ,nous faire payer des services qui ne nous concernent pas pour votre régie ?

Merci monsieur le Maire de bien vouloir répondre à mes interrogations car mes derniers courriels sont restés à ce jour sans réponses .

Bien cordialement

Hugues Caenen

Patrick Agnèse



Objet : Opposition à la signature forcée de contrats d'amarrage non négociés à Port Grimaud

Madame, Monsieur,

Je me permets de vous écrire en tant que propriétaire à Port Grimaud, un site remarquable reconnu pour son architecture unique et son environnement exceptionnel.

Depuis près de 50 ans, les propriétaires, à travers l'achat de leur maison, ainsi que le paiement des charges, taxes et impôts, ont largement contribué au développement et à l'entretien de ce lieu si particulier.

Aujourd'hui, nous sommes profondément inquiets face à la volonté de la mairie de Grimaud de faire passer en force des travaux inadaptés et de nous imposer des frais supplémentaires pour les places de bateaux que nous possédons déjà.

Pire encore, la location de ces places à des tiers sans lien avec les maisons de Port Grimaud nous semble en contradiction avec l'esprit même de cette communauté.

De plus, dans le cadre de la concertation, on nous demande de choisir entre plusieurs scénarios de travaux très impactant et très chers qui ne correspondent pas à nos besoins et qui ne sont pas suffisamment étudiés pour que l'on puisse faire un choix éclairé.

Ces travaux sont présentés seulement pour nous imposer une forme de contrat dite « Garantie d'usage » sans possibilité d'en discuter, alors que d'autres cadres juridiques sont en cours d'études au tribunal et que seul le jugement s'imposera.

Attendre le résultat des procédures semble donc nécessaire.

Je tiens à exprimer fermement mon opposition à cette démarche forcée qui met en péril l'équilibre et le cadre de vie de Port Grimaud.

En vous remerciant de prendre en compte notre situation.

Cordialement, Patrick Agnèse
Propriétaire à Port Grimaud depuis 1980

Contribution Concertation Port Grimaud

Coordonnées :

- **Nom** : Fassheber
- **Prénom** : Til

Contribution :

Je souhaite partager mon expérience personnelle et mes réflexions concernant les projets de modernisation et de préservation de Port Grimaud.

Mes parents ont acheté un appartement encore en construction à Port Grimaud 2, et j'y ai régulièrement passé des vacances pendant toute mon enfance. C'est ainsi que s'est développé un fort attachement à la France, à la Provence et en particulier à Port Grimaud. Depuis le début des années 2000, mes enfants ont appris à nager sur la même plage que moi et ont également exploré les canaux de Port Grimaud en annexe avec un hors-bord. Une suite à ces expériences avec mes propres petits-enfants est encore à venir, mais je m'en réjouis.

Une part importante de cet attachement provient de l'architecture unique de la ville lagunaire, avec ses maisons et ses canaux pittoresques, ainsi que de la combinaison de la vie maritime et de son propre bien immobilier. La préservation du caractère typique de Port Grimaud doit être une priorité dans tous les projets.

Je considère qu'une modernisation de l'installation portuaire en fonction des besoins actuels et une solution au problème de l'ensablement sont en principe justes et judicieuses, à condition qu'elles soient réalisées avec le discernement nécessaire et les bons objectifs. Dans de nombreuses régions touristiques du monde, un changement du tourisme dans le sens d'un "tourisme doux" est actuellement exigé et recherché. Dans ce contexte, les projets visant à optimiser l'exploitation maximale des installations portuaires de Port Grimaud semblent hors du temps et devraient être évités.

Questions et sujets pour l'atelier :

1. OUVRAGES

- **Ensablement / Gisle / Assainissement des digues**
 - La reprise de l'extraction de sable dans la Gisle est-elle en principe une mesure efficace pour réduire l'ensablement à l'entrée du port ?
 - Quel sera l'impact de l'allongement des digues sur la plage du PG 2 ? Un échange réduit d'eau douce pourrait entraîner une accumulation de déchets, une pollution générale et une dégradation de la qualité de l'eau.
 - Le maintien des axes de vue dégagés sur la mer est-il assuré malgré le rehaussement des brise-lames ?
- **Dragage de canaux**

- Les travaux de dragage proposés servent-ils uniquement à maintenir la situation actuelle ou visent-ils à l’approfondir en vue d’une utilisation par des navires plus grands ?
 - **Capitainerie**
 - Qu’est-ce qui justifie l’augmentation significative de l’espace nécessaire à la capitainerie ?
 - Est-il exact que l’effectif du personnel est passé de 6 à 22 personnes depuis la reprise de l’administration portuaire ? Qu’est-ce qui justifie cette augmentation et quels sont les objectifs poursuivis ?
 - L’hôtel Giraglia est fermé depuis un certain temps et sa réutilisation en tant qu’hôtel semble plus qu’incertaine. Une utilisation de ce bâtiment par la Capitainerie serait-elle une option raisonnable ?
 - **Ponton de l’Église**
 - **Autres travaux (réseaux, floating breakdowns, appareils, etc.)**
- 2. **FINANCEMENT DES TRAVAUX ET ÉQUILIBRE DU BUDGET**
 - **Garanties d’utilisation, instrument de financement / autres financements**
 - À Port Grimaud, l’un des principes de base est l’unité de la maison et de l’amarrage. C’est d’ailleurs ce que reconnaît la commune de Grimaud dans le contrat de location actuel. Dans ce contexte, une garantie d’utilisation à long terme est impérative pour les propriétaires. Les prolongations annuelles de contrat ne sont pas acceptables et vont à l’encontre de l’idée de base susmentionnée. De plus, elles représentent un instrument de pouvoir unilatéral en faveur de la commune.
 - L’absence de garantie d’utilisation à long terme de la place d’amarrage peut donc entraîner une perte de valeur significative du bien immobilier et semble inacceptable. La construction juridique au sens d’un “droit de prélocation” durable vis-à-vis d’autres personnes doit être trouvée et établie.
 - **Service public dans l’industrie et le commerce et excédent budgétaire**
 - **Honoraires, ajustement budgétaire variable**
 - **Autres**
 - Le style de communication actuel de la municipalité ne correspond pas aux habitudes d’une municipalité qui doit servir et profiter aux résidents. Sur la base actuelle de l’intimidation et de la menace, il ne peut y avoir de collaboration partenariale pour l’avenir.
- 3. **OCCUPATION ET UTILISATION DES EAUX**
 - **Utilisations et conditions d’occupation du plan d’eau (arrêts intermédiaires, annuels, professionnels, garanties d’utilisation)**
 - Le charme particulier de Port Grimaud est reconnu et souligné par toutes les parties concernées. Si cet état de fait est effectivement indiscutable, cet aspect doit jouer un rôle central dans toutes les planifications et réglementations. La conception des canaux, des ponts et des postes d’amarrage a été réalisée dans le cadre de l’image maritime des années 60/70. Cela n’est peut-être plus d’actualité.

Kontakt Daten :

- **Name** : Fassheber
- **Vorname** : Til

Beitrag :

Ich möchte meine persönlichen Erfahrungen und Überlegungen zu den Modernisierungs- und Erhaltungsprojekten in Port Grimaud teilen.

Meine Eltern kauften eine Wohnung, die noch im Bau war, in Port Grimaud 2, und ich verbrachte regelmäßig meine Ferien dort während meiner gesamten Kindheit. So entwickelte sich eine starke Bindung zu Frankreich, zur Provence und insbesondere zu Port Grimaud. Seit Anfang der 2000er Jahre haben meine Kinder am selben Strand wie ich schwimmen gelernt und die Kanäle von Port Grimaud mit einem Beiboot und Außenbordmotor erkundet. Eine Fortsetzung dieser Erlebnisse mit meinen eigenen Enkelkindern steht noch aus, aber ich freue mich darauf.

Ein wesentlicher Teil dieser Bindung rührt von der einzigartigen Architektur der Lagunenstadt her, mit ihren malerischen Häusern und Kanälen sowie der Kombination aus maritimem Leben und eigenem Immobilienbesitz. Der Erhalt des typischen Charakters von Port Grimaud muss bei allen Projekten Priorität haben.

Ich halte eine Modernisierung der Hafenanlagen entsprechend den aktuellen Bedürfnissen und eine Lösung des Versandungsproblems grundsätzlich für richtig und sinnvoll, sofern sie mit der notwendigen Umsicht und den richtigen Zielen durchgeführt werden. In vielen touristischen Regionen der Welt wird derzeit ein Wandel hin zu einem "sanften Tourismus" gefordert und angestrebt. In diesem Zusammenhang erscheinen Projekte zur maximalen Ausnutzung der Hafenanlagen von Port Grimaud zeitlich überholt und sollten vermieden werden.

Fragen und Themen für den Workshop :

1. BAUWERKE

- **Versandung / Giscle / Deichsanierung**
 - Ist die Wiederaufnahme der Sandentnahme in der Giscle grundsätzlich eine wirksame Maßnahme zur Reduzierung der Versandung am Hafeneingang?
 - Welche Auswirkungen wird die Verlängerung der Deiche auf den Strand von PG 2 haben? Ein reduzierter Süßwasseraustausch könnte zu einer Ansammlung von Abfällen, einer allgemeinen Verschmutzung und einer Verschlechterung der Wasserqualität führen.
 - Ist der Erhalt der freien Sichtachsen auf das Meer trotz der Erhöhung der Wellenbrecher gewährleistet?
- **Kanalausbaggerung**
 - Dienen die vorgeschlagenen Ausbaggerungsarbeiten nur der Erhaltung des aktuellen Zustands oder zielen sie auf eine Vertiefung ab, um größere Schiffe nutzen zu können?
- **Hafenmeisterei**
 - Was rechtfertigt den erheblichen Platzbedarf der Hafenmeisterei?

- Stimmt es, dass die Anzahl der Mitarbeiter seit der Übernahme der Hafenvverwaltung von 6 auf 22 Personen gestiegen ist? Was rechtfertigt diesen Anstieg und welche Ziele werden verfolgt?
- Das Hotel Giraglia ist seit einiger Zeit geschlossen und seine Wiederverwendung als Hotel scheint mehr als ungewiss. Wäre eine Nutzung dieses Gebäudes durch die Hafenmeisterei eine vernünftige Option?
- **Kirchensteg**
- **Andere Arbeiten (Netze, schwimmende Pannen, Geräte usw.)**
- 2. **FINANZIERUNG DER ARBEITEN UND BUDGETAUSGLEICH**
 - **Nutzungszusicherungen, Finanzierungsinstrument / andere Finanzierungen**
 - In Port Grimaud ist eines der Grundprinzipien die Einheit von Haus und Liegeplatz. Dies wird auch von der Gemeinde Grimaud im aktuellen Mietvertrag anerkannt. In diesem Zusammenhang ist eine langfristige Nutzungsgarantie für die Eigentümer unerlässlich. Jährliche Vertragsverlängerungen sind nicht akzeptabel und widersprechen der oben genannten Grundidee. Darüber hinaus stellen sie ein einseitiges Machtinstrument zugunsten der Gemeinde dar.
 - Das Fehlen einer langfristigen Nutzungsgarantie für den Liegeplatz kann daher zu einem erheblichen Wertverlust der Immobilie führen und erscheint inakzeptabel. Eine rechtliche Konstruktion im Sinne eines dauerhaften “Vorkaufsrechts” gegenüber anderen Personen muss gefunden und etabliert werden.
 - **Öffentliche Dienstleistungen in Industrie und Handel und Haushaltsüberschuss**
 - **Honorare, variable Haushaltsanpassung**
 - **Andere**
 - Der aktuelle Kommunikationsstil der Gemeinde entspricht nicht den Gewohnheiten einer Gemeinde, die den Bewohnern dienen und zugutekommen soll. Auf der aktuellen Grundlage von Einschüchterung und Drohungen kann es keine partnerschaftliche Zusammenarbeit für die Zukunft geben.
- 3. **BESETZUNG UND NUTZUNG DER GEWÄSSER**
 - **Nutzungen und Besetzungsbedingungen des Gewässers (Zwischenstopps, jährliche, berufliche, Nutzungsgarantien)**
 - Der besondere Charme von Port Grimaud wird von allen Beteiligten anerkannt und hervorgehoben. Wenn dieser Umstand tatsächlich unbestreitbar ist, muss dieser Aspekt in allen Planungen und Regelungen eine zentrale Rolle spielen. Die Gestaltung der Kanäle, Brücken und Liegeplätze erfolgte im Rahmen des maritimen Bildes der 60er/70er Jahre. Dies ist möglicherweise nicht mehr aktuell.

Mettre des pieux devant nos quais privés pour y stocker un bateau d'un tiers ou comment inquiéter à nouveau les propriétaires de quais.

Rédacteur : Frédéric MARIE, propriétaire au 72 grand rue, fait le 27 septembre 2024

Lors de la réunion du 22 août 2024, Monsieur AQUA a répondu : « pour l'utilisation de l'amarrage, effectivement, sur la partie stockage qui serait la seule possibilité, car lorsqu'un bateau est stocké, il n'y a personne à bord, il n'y a pas de bruit, il serait nécessaire de réaliser deux pieux pour pouvoir accrocher le bateau de façon à ce que le bateau ne vienne pas prendre appui sur le quai, il n'y aurait personne qui pourrait venir à bord, c'est la seule solution théorique, imaginable. Les personnes de la Régie partiraient par la mer ».

Et puis, je suis tombé sur ce reportage qui parle d'un **trouble anormal de voisinage** :



Cette décision de mettre des pieux n'est qu'une action coercitive inventée par la Commune contre les propriétaires du quai notamment les personnes âgées qui refuseraient de signer un contrat de garantie d'usage, une menace de plus, une intimidation de plus, en pleine concertation pour les obliger à accepter de financer des travaux imposés par la municipalité et signer les contrats de garantie d'usage pour avoir la paix.

Malgré l'insistance de la Commune, la place devant nos maisons n'est pas publique, ne l'a jamais été et ne le sera jamais.

Nos maisons sont principalement tournées vers la mer, elles disposent d'importantes portes fenêtres, ainsi depuis notre salon, nous pouvons admirer les canaux et les bateaux qui circulent, c'est une particularité importante qui permet aussi de valoriser notre patrimoine.

Il sera assez simple de prouver auprès du tribunal judiciaire, le trouble anormal de voisinage en cas de stockage d'un bateau tiers sur des pieux, nouvelles installations.

Il y aura une perte d'intimité, de luminosité, le bruit lors du démarrage de moteurs souvent polluants...

De plus, un tel stockage d'un bateau posera un réel problème de sécurité, car un bateau dispose souvent d'importants réservoirs de carburant, les explosions ou des bateaux en feu sont hélas possible, la Régie mettrait alors nos maisons et leurs occupants en danger, si elle tente de mettre à exécution ses menaces de stockage d'un bateau tiers à quelques mètres de notre salon :



Monsieur le maire de grimaud
Monsieur, madame les garants

le 26 / 09 / 2024

4/4

Courier dans le cadre de la concertation
Propositions et solutions qui pourront être étudiées

Bonjour monsieur le maire, bonjour monsieur et madame les garants. Je tenais préalablement vous faire part de ma frustration quant a la réunion du 21 septembre, qui n'a pas permis d'avoir un échange équilibré, les divers représentants nous ont proposé leurs solutions et nous n'avons pas pu exposer d'autre possibilité ou d'autre choix que les leurs. Quant aux questions qui on été posés par les propriétaires de port grimaud, les répons fournis était un duplicata des propos énoncer dans les expositions de leurs projets.

Aucun échange constructif ni de propositions n'ont pu être évoquer du fait du temps qui nous a été imparti et de la non écoute des différents protagonistes ceux ci étant persuadés d'avoir les solutions et la connaissance suprême.

Pour cela je vous fais parvenir quelques idées qui si elles ne sont pas bonnes peuvent avoir le mérite d'être étudié,
et qui ne peuvent pas être plus ou moins mauvaises que celle proposées lors de la réunion du 21 septembre

Première proposition

Désensablage

pouvez vous étudier et prendre en considération,

Qu'il est plus logique le fait d'arrêter le sable avant son arriver en mer, et ce pour les raisons suivantes.

Le coût élevé de la récupération du sable en mer, impliquant le désensablage, le stockage, la dépollution du sable, le tris entre le sable, les alluvions et les déchets de végétaux, puis son transport et utilisation limité du fait que ce soit du sable de mer

La création de vortex horizontale piégeant le sable comme la nature le faisait naturellement avant qu'il arrive en mer ce qui permettra sa récupération et la vente de celui pour la construction comme cela se faisait autrefois.

En cas de prévision de crue prévoir et anticiper l'enlèvement du sable laissant la place pour capter le sable arrivant

(Ne serions nous pas aussi capable que nos anciens ? Et pourquoi ne pas regarder ce qui coûte moins cher ?

Non seulement le coût de récupération du sable serait largement inférieur, mais il en serait largement amoindri du fait qu'il pourrait être en partie amorti par la vente de celui ci étant propre pour la construction, et créant par la même des emplois utile et viable.

Deuxième proposition

Pace de gros bateaux et capitainerie

pouvez vous étudier et prendre en considération le projet suivant

la version du projet que je vous soumetts tien au fait que la mairie de grimaud a le désir de construire un port pour la réception de bateau de grand gabarit, ainsi qu'une capitainerie et des infrastructures de réparations de gardiennages et d'hébergements de grand standing

je vous propose donc l'étude du projet suivant la construction d'un port dans le golf de st Tropez qui pourrait être engager non seulement par la mairie de grimaud,

mais par la communauté de communes ce qui pourrait être bénéfique pour tous les villages autour du golf désengorgent st Tropez, st Maxime, Cogolin, et ne nuisant pas, ni ne dénaturant pas port grimaud

Cette île artificielle au sein du golf pourrait même recevoir des bateaux de 50 m sans unire aux ports avoisinants.

Sur cette plate-forme, il pourrait y être construit une capitainerie digne de vos exigences, un hôtel de lux (ou les clients privilégiés ne seraient pas importuner) des infrastructures de réparations et de services, et des petits commerces, ainsi que la création d'une structure de navette pour desservir les villages environnants

Cette construction pourrait aussi avoir le mérite de créer un récif artificiel ou de nombreuses espèces de poisson pourraient se réfugier sur le model (d'une réalisation dans les années 70 au large de l'Italie (l'île de la rose) ou encore l'extension au large de Monaco, ou aussi l'île palmier a Doubaï.

Réglant par la même les problèmes d'extension de port grimaud les pannes devant l'église la digue et l'entrée du port de port grimaud et bien d'autres problèmes liés a votre projet sur port grimaud

(Extension de la capitainerie, Pontons devant l'église, Autres travaux de réseaux, Réception des gros bateaux)

(ci joint schéma de proposition pour la construction d'un port a gros gabarit)

les garantie d'usage,

Il est étrange que dans ce pays, a chaque fois qu'il y a des modifications de quoi que ce soit , c'est toujours en défaveur des concitoyens !! Leur imposant des surcoûts, avec moins de prestations ! Les contrats d'amodiation ont, soit disant été annulés au profit des garanties d'usage vidant ainsi le contenu des garanties d'usages, des avantages qu'offraient les contrats d'amodiation.

du fait que lors de la réunion du 21 vous nous avez fait part que les garantie d'usage pouvait être amendé

Pourquoi ne les amendez-vous pas avec les avantages qui étaient incluses dans les contrats d'amodiation ? ?

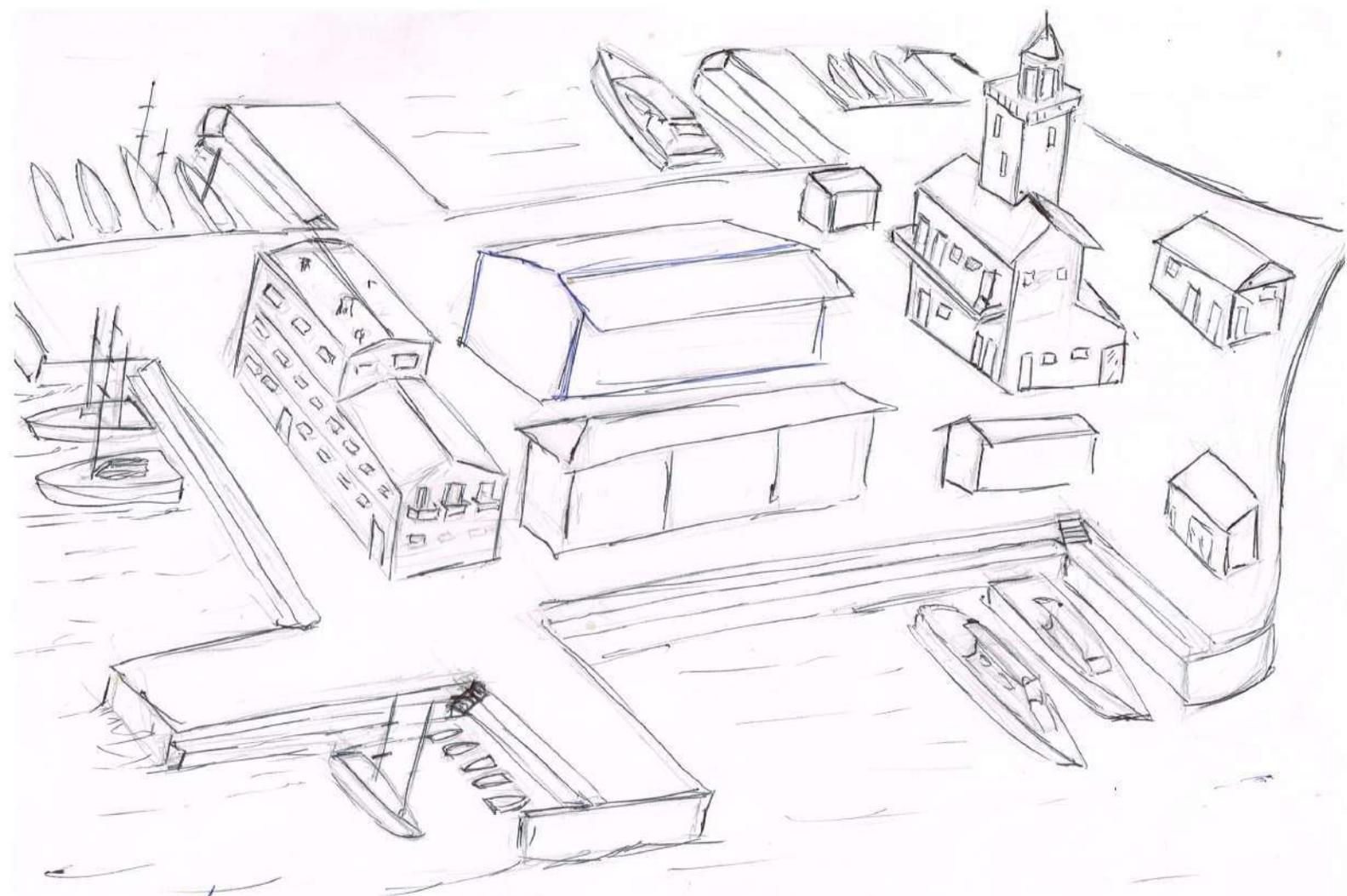
ces propositions valent autant que celles fournis par les intervenants de la réunion du 21 septembre je vous serais reconnaissant de bien vouloir les considérer sans les balayer d'un revers de main et je vous demande et vous serai grée de bien vouloir nous en donner réponse écrite et envisager une étude au même titre que celle présentée lors de la réunion du 21 septembre avec vue d'ensemble vue aérienne et musique

vos présentation était une belle présentation merci de nous faire parvenir cette proposition aussi belle que la votre

Si votre volonté est d'améliorer le sort de vos concitoyens Grimaudois et Port Grimaudois vous tiendrez compte de l'implication de ceux ci, ainsi que les diverses propositions et remarque qui vous ont été soumis depuis le début de la concertation, si tel n'est pas le cas cela tenterait à prouver, que votre objectif n'est pas le bien être de vos concitoyens, mais l'objectif serait de vous accaparer port grimaud a des fins non avouées.

Très respectueusement et
Très Cordialement

Ernest APOLLO

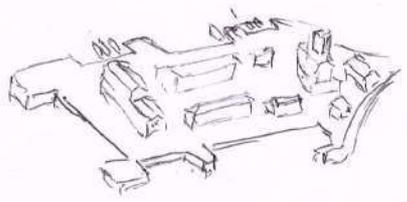


4/4

3/4

Saint MAXIME

Golfe de Saint TROPEZ



Por GRIGNAUD

Saint TROPEZ

Christine Halphen
28 septembre 2024

CONTRIBUTION SUR LE CONTRAT DE GARANTIE D'USAGE EXEMPLE D'UN CGU DANS UN PORT MEDITERRANNEE 2024

En prévision d'un programme d'agrandissement du port, les autorités portuaires d'un port en Méditerranée ont offert un CGU sous la forme suivante et dans ces termes.

1. Souscription à la société concessionnaire du port

- La société concessionnaire du port (une SA) a obtenu un renouvellement de sa concession pour une période de 35 ans après s'être engagée auprès de la commune à des travaux d'agrandissement et amélioration.
- Les amodiations existantes ont été résiliées et les candidats à un amarrage se sont vu offrir une participation au capital de la société concessionnaire.
- En échange d'une souscription au capital de la société, l'utilisateur obtient un droit à un CGU
- Le nombre d'actions acquises par chaque souscripteur et, donc, le montant de sa participation financière, est fonction des dimensions du poste d'amarrage souhaité
- Les parts de la société ainsi détenues sont librement transmissibles sans autorisation
- Des représentants des usagers détenteurs d'un CGU siègent au CA

2. Les termes du CGU se résument ainsi:

- Droit d'occupation d'un emplacement d'amarrage pour 30 ans pour une dimension pré-définie et agréée
- L'emplacement n'est pas déterminé
- Redevance annuelle en sus, proposée chaque année par le CA et approuvée par l'AG, puis présentée au Conseil Portuaire "dans les mêmes conditions que les redevances d'usage afférentes aux postes publics". Cette redevance est destinée à couvrir l'amortissement des ouvrages, et les frais d'entretien et d'exploitation du port.
- Le contrat prévoit une valeur de reprise en cas de reprise, retrait ou résiliation en fonction d'un indice de TP et d'un amortissement linéaire des travaux
- Le concessionnaire doit préalablement autoriser tout changement de navire
- Le concessionnaire met à la disposition du bénéficiaire-
 - o les organes d'amarrage
 - Organeaux ou bollards fixés en bord de quai
 - Une ligne de mouillage frappée sur une chaîne mère ancrée sur substrat rocheux.
 - Cette ligne de mouillage est constituée d'une pendille en nylon plombée et une chaîne fille dormant pour liaison chaîne mère.
 - o Bornes eau et électricité

- Le bénéficiaire—
 - Doit justifier d'une assurance RC
 - Ne peut céder son CGU (mais peut céder ses actions)
 - Ne peut louer son emplacement. Il doit notifier le Port de la vacation de l'emplacement pour une période supérieure à 48h, permettant au port de louer son emplacement. Si location, le bénéficiaire perçoit 80% des recettes
 - Peut rétrocéder son contrat au concessionnaire en échange d'un remboursement d'une partie de sa participation initiale selon formule, laquelle rétrocession s'accompagne d'une cession des actions dans la société.
 - Le CGU ne peut être résilié qu'en cas de manquement aux obligations du contrat, après mise en demeure et recours expirés.

Contribution à la concertation préalable du public pour Port Grimaud

Monsieur le Maire,

Quel qu'en soient les origines et le bien-fondé des raisonnements des parties en fonction de leurs missions et de leurs intérêts, je souhaite vous dire que je trouve extrêmement pénible la brutalité de la résiliation anticipée de la concession, la pression exercée depuis lors sur les propriétaires pour qu'ils signent de nouveaux contrats et l'atmosphère litigieuse dans laquelle se déroule la concertation publique. Celle-ci aurait dû et devrait avoir pour but de préparer au mieux les nouvelles modalités de gestion entre la commune et la cité, voire la nouvelle concession.

On voit bien ici et aujourd'hui que l'esprit démocratique est exigeant, parfois difficile à respecter et à protéger. Il est aussi générateur de beaucoup de travail, pouvant être perçu comme fastidieux et inutile dont de nombreuses postures autoritaires s'affranchissent, évidemment c'est plus simple. Comme dans le débat politique auquel on assiste trop souvent, ne pas répondre aux questions posées ou répondre à côté, ainsi que la mauvaise foi systématique sont dommageables à la vie en société. Est-il possible aussi de nous épargner les débats contradictoires et stériles sur les bilans financiers en réunion collective ? Tout le monde sait qu'on peut faire tout dire aux chiffres, tout et son contraire. Quelques personnes qualifiées et désignées par les différentes instances peuvent se mettre autour d'une table, documents à l'appui, débattre des calculs et de leur répartition et livrer leurs conclusions.

Par ailleurs, la seule chose que je puisse dire et j'y tiens car je l'observe et je le vis, c'est que les projets de maintenance et de modernisation ne peuvent se faire qu'en prenant en considération l'esprit et la capacité des lieux initiaux. Les mises aux normes sont nécessaires, mais pas quand elles se multiplient inconsidérément rendant toute activité insupportable, qu'elles masquent des enjeux invisibles ou qu'elles s'appliquent au détriment du reste. Tous ces travaux requièrent beaucoup de connaissances, de compétences et de travail qu'il s'agit de reconnaître. Nous sommes conscients aussi de notre chance et il est hors de question de se comporter en enfants gâtés. Mais de multiples études, expertises et médias regorgent de constats sur la dégradation des lieux de toutes sortes par leur surfréquentation et leur surdimensionnement qu'il s'agisse de bateaux de croisières débarquant des milliers de personnes dans des sites historiques, des milliers de tonnes de déchets ramassés dans les massifs montagneux, etc. J'ajoute que ce n'est en aucun cas la faute des individus qui en profitent ou qui les utilisent quand ils se comportent correctement. Faut-il accepter sans veiller aux conséquences que les bâtiments, les engins, les machines, les objets et les flux soient toujours plus nombreux et plus volumineux ? L'Etat doit remplir son rôle de régulateur et faire preuve de pédagogie.

Le monde change, les lois aussi, c'est un fait, mais je ne comprends toujours pas votre projet.

Je vous remercie de faire en sorte de rétablir les conditions d'un débat serein où personne ne soit caricaturé et renvoyé dos à dos et de décider des aménagements à réaliser dans des proportions relatives à cette cité lacustre telle qu'elle a été conçue et qu'elle pourrait supporter.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, mes salutations.

Carole Saulay
Le 28 septembre 2024

Contribution à la concertation préalable du public pour Port Grimaud

Nom : Pierre Saulay

Adresse : Rue de l'Octogone à Port Grimaud

Résident depuis 1976

Introduction

Lors de la dernière réunion d'information proposée par le conseil syndical de Port Grimaud le 10 juillet 2024, nous avons appris le lancement par la Mairie de Grimaud d'une concertation préalable publique. Cette concertation, annoncée lors d'une première réunion dite d'information le 30 mai 2024, a réellement débuté le 21 août et se conclura le 21 octobre 2024.

Le délai concédé effectif de 2 mois (ne comptons pas le temps de formulation de nos attentes, à notre initiative, en méconnaissance des détails de la consultation, restées depuis sans réponse) me semble excessivement court pour mener à bien une réflexion aussi déterminante pour l'avenir de notre cité lacustre.

Ce délais me semble même contradictoire avec le principe de ce type de débat voulu par la puissance publique pour orienter et enrichir valablement les projets touchant au domaine public impactant les résidents et usagers d'un territoire.

Contexte

Notons que dès la réunion 30 mai, la présence des garants de la CNDP désignés par l'État atteste que la procédure administrative était engagée de longue date.

Mais ce n'est que le 21 août que nous avons eu la possibilité de constater que les discussions portant sur la résiliation de la concession portuaire et sa reprise de manière anticipée le 1er janvier 2022 par la Mairie comportent bien un enjeu d'une tout autre envergure que la reprise de la gestion portuaire dans les limites et périmètres établis par l'usage depuis 50 ans, à la satisfaction des résidents concernés.

Or, les autorités ont exercé pendant deux ans une pression constante sur les propriétaires au travers d'un contrat de garantie d'usage dont la nature, le contenu et le prix ne pouvaient se comprendre sans que les contours et la finalité du projet d'ensemble en soient connus.

Motivation

Ma motivation à participer à cette concertation s'origine donc dans un défaut de transparence observé depuis cette résiliation brutale de nos concessions en 2021. Nous contestons d'ailleurs la moindre bienveillance de la puissance publique à l'égard des ayant-droits cinquantenaires ayant, pendant toute cette période, assuré le financement initial des infrastructures portuaires, géré celles-ci en « bon père de famille » et finalement contribué à leur amélioration constante dans l'esprit de la préservation de l'œuvre originale de François Spoerri.

Disons-le de manière nette, cette préservation n'est pas optionnelle et ne peut s'envisager comme un simple vœu tel que le Maire de Grimaud l'énonçait lui-même le 21 août : «construire ensemble l'avenir de Port Grimaud qui, je l'espère, restera le plus proche possible (!?) à l'idée originale de François SPOERRY».

Enjeux de la Consultation

L'enjeu global de la consultation préalable formellement révélée le 21 août est donc multiple et complexe, mais on tente de traiter par un même débat public des priorités, des temporalités et des problématiques de natures très différentes.

Ce n'est que depuis le lancement de la concertation le 21 août que nous commençons à obtenir des informations factuelles (projets chiffrés et scénarios) sur les projets réels de la Mairie, et qu'il s'est confirmé que ces derniers visent à engager des travaux coûteux financés au moins partiellement par les propriétaires, alors même que certains de ces travaux ne les concernent pas nécessairement.

Je propose donc de suivre « à la lettre » la déclaration des responsables du débat lors de la réunion de lancement de la consultation publique le 21 août dernier :

« 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. » (Jacques Lavillette, Commission Nationale du Débat Public).

Propositions

Selon ces termes mêmes, la route à suivre est simple : IL FAUT DISSOCIER ET PRIORISER les projets et ne les associer « secondairement » que pour autant qu'ils soient nécessairement liés.

On ne pourra d'ailleurs envisager la participation financière des résidents propriétaires de la cité lacustre qu'à proportion des bénéfiques qu'ils peuvent en escompter et à l'exclusion d'intérêts exogènes.

Le simple énoncé des garants définit un ordre précis des sujets à instruire par degré de gravité :

1. Traiter l'ensablement par ses causes et non par ses seuls effets. N'envisager la modification des digues qu'au regard de cette question. Il semble que d'ores et déjà le scénario 3 soit contesté par les professionnels du nautisme pour ce qui est de la sécurité des accès à la passe (cf. CR réunion du 29/08).
2. Définir la gestion portuaire en dissociant clairement et contractuellement, à défaut de jurisprudence disponible, sa dimension résidentielle de « cité lacustre » de sa dimension servicielle de « port de plaisance ». Établir les charges afférentes à chaque usage de manière motivée et différenciée.
3. Dimensionner les services portuaires à proportion des besoins prioritaires des riverains du bassin et non en fonction de potentielles nouvelles sources de revenus procurées par l'accueil de professionnels du nautisme dont les bénéfiques échapperont (cf. l'opacité des procédures déjà mentionnées) à tout partage de la valeur entre les propriétaires riverains du bassin et les gestionnaires de la régie portuaire, SAUF à avoir pris soin d'instituer en amont un lieu de débat et de décision, paritaire et permanent.
4. N'envisager la restructuration de l'avant-port et singulièrement de l'extension (et non sa simple rénovation et mise aux normes) de la capitainerie qu'au regard des sujets cités ci-dessus.
5. Enfin, et cela devrait tomber sous le sens dans un contexte général de transition écologique et de croissance soutenable, aucun de nos projets ou de nos scénarios ne devraient accompagner la tendance constatée de longue date, et qui s'accélère, de la

démésure (on devrait dire l'hubris) des plaisanciers (et constructeurs de bateaux) et de leurs navires mégalomaniques et pléthoriques .

Le "mur de la honte" (de ce point de vue) qui s'est constitué progressivement depuis 2 ans (ie depuis la reprise de la Régie) le long du quai Nord est pourtant l'éloquent témoignage de la politique inverse !

Il est en effet singulier de constater que les trois scénarios proposés à date n'ont qu'un seul point commun : TOUS prévoient le même élargissement de la digue Nord comme si ce bétonnage de la nouvelle capitainerie et du quai pour transatlantiques s'imposait ! Étonnant non ?

Suivre la méthode et les priorités décrites ci-dessus démontrera exactement le contraire.

Conclusion

Aucune des solutions proposées actuellement ne semble réellement suivre cette méthode et, partant, aucune solution ne me semble opportune et aucune étude n'en démontre leur nécessité au regard de l'intérêt général.

Il semble qu'au travers de sa Régie portuaire délégataire, la Mairie cherche avant tout à augmenter le périmètre d'action de l'activité portuaire publique et par là même ses revenus, et ce sans donner la moindre garantie sur les retours serviciels et financiers à ceux là mêmes qui sont sollicités pour l'autoriser.

Je préconise de régler les problèmes dans l'ordre, avec une réelle concertation et un dialogue transparent avec les riverains qui ne peut se résumer à quelques réunions formelles étalées sur si peu de temps.

Pour mémoire, quelques problématiques non exhaustives identifiées par priorité :

1. Ensablement du site par la Giscle :

- Les trois scénarios proposés incluent de nouvelles jetées sans preuve de leur efficacité ni de l'impact sur les flux sableux.
- Ces scénarios semblent artificiellement discriminés et non étayés par des études sérieuses (cf. solution unique imposée de l'élargissement de la digue Nord).
- Nous demandons un véritable 4ème scénario traitant l'origine du problème, incluant :
 - L'entretien des berges en amont.
 - La gestion des sablières.

- Le redressement de la corne (musoir) du port des Marines de Cogolin.
- Un plan global de gestion de la Giscle, impliquant les communes de Grimaud et Cogolin, est indispensable, ainsi qu'une réflexion globale sur le littoral. L'implication de la Communauté de communes dans ces réflexions nécessite que la concertation publique soit FORMELLEMENT informée des débats et décisions prises à cet étage administratif.

2. Gestion du port :

- La gestion des places des propriétaires de quais privés doit être séparée de celle des places publiques pour les plaisanciers extérieurs.
- Les règles ne peuvent être les mêmes pour ces deux situations, les services utilisés par les propriétaires étant quasiment nuls comparés à ceux utilisés par les plaisanciers extérieurs.
- Cela permettra de clarifier le statut des places d'amarrage temporaires près des centres d'activité, établies dès le départ et maintenues jusqu'en 2023 et qui disparaissent progressivement, et les garantir dans la durée.

3. Mitoyenneté :

- Les propriétaires sont responsables de la partie verticale du quai, tandis que le canal constitue un élément de mitoyenneté.
- Le trafic portuaire intensif accélère la dégradation des parties privatives, augmentant les risques techniques et financiers pour les riverains.
- L'extension de l'activité portuaire nécessite une réévaluation des flux financiers dans les deux sens.

4. Financement :

- Il n'est pas logique de nous demander d'investir dans des infrastructures supplémentaires qui ne répondent pas aux besoins des résidents de la cité lacustre. Il est ESSENTIEL de distinguer ce qui sert aux riverains de ce qui sert aux plaisanciers extérieurs.

P.G. le 26 sept. 2024

Monsieur le Maire,

Vous avez bien connu mon mari,
M^r Boussageon, Vice Président de P6
pendant 8 ans.

Vous aviez eu l'amabilité de le conseiller
aux manifestations des commémorations
diverses de la commune.

Aujourd'hui, décidé en 2012, il me meo que
dans la situation que vous avez créée à P6.

C'était le thème des compromis.

Je sais qu'il est difficile de trouver des
solutions qui contentent toutes les parties.

P6 est fait que de droits différents et cela
complique bien les choses.

Je suis citoyen de Port Grimand depuis 1970
et chaque période de vacances je reviens ici.

J'ai aujourd'hui 96 ans et j'aurais bien
voulu finir ma vie dans ce cadre merveilleux.

Ne le désignez pas avec cette folie des moments
toujours + grands + gros. (bateaux - voitures)

J'ai bien senti les différents des 3 unités.

P6 1 - 2 - 3 - et vous avez profité de cette situation.

Pour mettre fin à notre constitution en 2012

de plus le village de Grimand compte

beaucoup moins d'habitants que nos 3 territoires

d'Etat n'aime pas ce déséquilibre, mais ce

n'est pas une raison pour transformer l'idée

de la création de P6, sur un terrain quasiment
insalubre. Ce fut une erreur.

L'exemple de St Tropez ne me tente pas.
Des quais dans tous les sens même
dans le port même - j'aimais faire un
jetet tout en bateau dans cette espèce.
Les maristres marins ont perdu ce village.
La vie tourne, les hommes s'ajoutent.
Bientôt on ne pourra plus respirer.

Quant à la capitainerie, au 40 ans je
n'y ai rien demandé, pourtant je sortais
en mer chaque jour, près le Hâtes.

Revenant que vos croquis sont très
efficaces, un bateau dans le canal
a perdu sa direction et est venu d'accoster
chez moi, j'ai eu la peur de ma vie.

Appelés, ils sont arrivés en quelques minutes.
et tira avec des moteurs très puissants
pour libérer mon quai, mon ponton avait
souffert, mais rien de grave.

Je vous ai rencontré si souvent, nous
vous connaissons à tous nos faits. C'est
à la messe, pourquoi vous nous faite
la guerre? nous ne vivons que de tranquillité
pour la commune depuis 54 ans taxe foncière
et habitation, nous ont été réglés sans
aucun avantage pour nous - moi nous
sommes contents de voir le village de
Grimouet, de plus ce flux attrayent.

Avec mes salutations.

J.P.B.

Concertation Publique Port Grimaud



1 octobre 2024
Atelier session 01/10
- Fiches ateliers

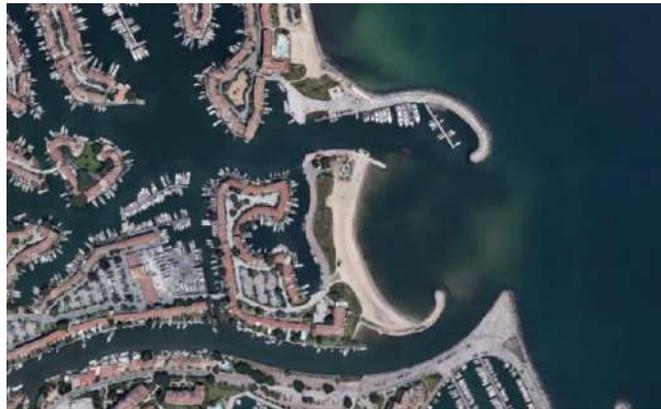
Questions sur le projet de nouvelles jetées

Objet du présent mémo :

Ce mémo a pour objectif de poser les questions dont les réponses sont nécessaires afin de mesurer les impacts et l'opportunité du projet « reconfiguration de la passe d'entrée » dans le cadre de la concertation Port Grimaud.

Contexte :

Parmi les sujets étudiés par le groupement Egis, il y a celui de la reconfiguration de la passe d'entrée. L'existant se présente ainsi



Le groupement Egis a présenté 3 scénarios de reconfiguration de la passe d'entrée.



SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

RECONFIGURATION PASSE D'ENTRÉE



Aménagement intérieur redessiné par X. Bohl

<p>Scénario 1 <i>Extension Nord et Sud</i></p>	<p>Scénario 2 <i>Brise lames au Sud</i></p>	<p>Scénario 3 <i>Ouverture au Nord</i></p>
		

Un scénario supplémentaire prolongeant le débouché de la Gisle sera également étudié et présenté par la suite

Pré-analyse :

Les réflexions menées en phase de pré-étude avaient montré que le sable vient de la Giscle et que l'entretien des berges et de la sablière en amont de la berge ainsi que la rectification de la pointe d'enrochement des marines de Cogolin au bout de l'estuaire du fleuve Giscle étaient des solutions à étudier prioritairement pour traiter l'origine du problème.

Les risques que présenteraient la modification des flux hydrologiques et donc tout l'équilibre écologique avaient également été mentionnés.

Port Grimaud reçoit des apports d'eau douce, via la Giscle, et aussi des apports marins, à travers la passe. Les eaux circulent dans toute la Cité en fonction des marées, des vents, des épisodes pluvieux... Lors d'épisodes pluvieux intense, l'eau doit pouvoir s'évacuer par la mer sans être entravée.

La cité a été construite de façon à protéger les bateaux amarrés dans les canaux et sur le plan d'eau central de la houle et des coups de vents.

La passe d'entrée permet d'amarrer quelques bateaux temporairement en saison, notamment le temps de leur accueil mais n'a pas une vocation d'avant port à l'année.

C'est dans ce contexte que l'étude des scénarios présentés doit permettre d'en mesurer l'impact et l'opportunité.

S'agissant de travaux lourds et potentiellement très impactant, il conviendra de s'assurer de bien comprendre les buts visés, de vérifier qu'ils permettent réellement d'atteindre les effets escomptés et qu'ils ne risquent pas de provoquer des effets de bord potentiellement plus graves que les risques qu'ils sont supposés traiter.

Il est notamment indispensable de disposer d'études réellement indépendantes démontrant l'efficacité et les impacts.

Risques identifiés

Risque de poldérisation de la plage jusqu'au nouvelles jetées

Plusieurs scénarios visent à bloquer les flux d'eaux sablonneuses de l'entrée maritime du plan d'eau mais les déportent vers la plage Sud et contre la nouvelle jetée Nord. Le risque est de produire un phénomène appelé poldérisation car il reviendra à progressivement faire avancer la plage jusqu'aux nouvelles jetées.

Impacts sur les flux hydrologiques quotidiens

Concertation Port Grimaud – Atelier du 1^{er} octobre 2024

A1.1- V0.1

Les flux hydrologiques quotidiens et bidirectionnels allant de la Giscle à la mer et réciproquement sont essentiels pour éviter la destruction de la biodiversité et des crises dystrophiques à répétition à venir, envahissement par les algues.

Risque d'inondation en cas d'épisode pluvieux important

L'impact des nouvelles jetées sur l'écoulement de l'eau en cas d'épisode pluvieux important doit être étudié.

Les questions posées dans le chapitre suivant ont pour objectif de comprendre cela.

Questions et demandes :

Emprise sur le littoral et sur la plage

Emprise littorale et maritime

- Quelle est précisément la superficie des nouvelles emprises maritimes ?
- Quelle est l'emprise sur la plage ?
- Dans chaque scénario, comment évolue la largeur de la passe d'entrée (largeur avant et largeur après) ?

Motivation de l'élargissement de la jetée devant le Giraglia

- Y-a-t-il une motivation à cet élargissement autre que l'extension de la capitainerie et la création de nouvelle place d'amarrage ?
- Pourquoi une jetée en T est-elle proposée dans un scénario ?

Impact sur le littoral et sur l'écosystème

Études d'impact sur l'écosystème

- Y a-t-il des études indépendantes décrivant l'impact concret sur l'écosystème ?

Impact des nouvelles jetées sur les plages

Mesure du risque d'asphyxie et de poldérisation de la plage Sud et autres

Impact des nouvelles jetées sur les plages

- Qui prendra en charge l'impact du déport de l'ensablement / poldérisation possible de nouvelles zones à la suite de la création de nouvelles jetées (ex : plage sud, sud de la plage nord, autres zones...) ?
- Y a-t-il des études décrivant l'impact des nouvelles jetées proposées sur les plages ?

Concertation Port Grimaud – Atelier du 1^{er} octobre 2024

A1.1- V0.1

- Quelles sont les mesures prises pour éviter que la plage SUD ne soit sacrifiée dans ces travaux ?
- L'un des scénarios de construction de nouvelle digue oriente les alluvions de la GISCLE vers l'entrée du port de Cogolin ;
 - une étude et concertation ont-elles été engagées avec la commune de Cogolin et quelle est sa position ?
 - Les mêmes alluvions ne risquent-ils pas de s'entasser à la sortie de la GISCLE et de Port Cogolin/Port Grimaud en limitant encore le tirant d'eau disponible ;
 - une étude et concertation avec la commune de Cogolin ont-elles été engagées et quelle est la position de la commune de Cogolin ?

Impact sur les flux hydrologiques quotidiens à l'entrée du plan d'eau voire et l'ensemble du plan d'eau

- Etudes décrivant l'impact des nouvelles jetées sur les flux hydrologiques dans la passe d'entrée et dans le plan d'eau ?
- Quel impact auront les aménagements sur le renouvellement total des eaux du plan d'eau ?

Impact sur l'écoulement des flux d'eau en cas d'épisode de pluies torrentielles

- Etudes décrivant l'impact des nouvelles jetées sur l'écoulement de l'eau en cas d'épisode pluvieux important ?

Thème de l'ensablement

- Y a-t-il eu prise des études effectuées dans le passé et des solutions proposées qui seraient maintenant écartées ? Si oui, exposé de ces démarches et des conclusions.
- Alternatives à la construction d'une nouvelle configuration de l'entrée du port pour stopper l'ensablement ?
- Etudes techniques derrière chaque scénario proposé confirmant le résultat escompté de l'arrêt de l'ensablement de l'entrée du port. ?
- Élargissement de la surface de la jetée ?
- Les communes voisines ont-elles été consultées ? Si oui, de quelle façon et exposé de l'état de ces consultations ?
- Autorisations à obtenir ?
 - Les instances concernées ont-elles été contactées ?
 - Consultées ? Retour ?
- Bases du chiffrage préalable du coût du projet dans chaque scénario
 - Coût prévisionnel des études
 - Coût prévisionnel des travaux
- Bilan économique de chacun des scénarios ?

Concertation Port Grimaud – Atelier du 1^{er} octobre 2024

A1.1- V0.1

- Si un scénario avec travaux était retenu, qui pourrait participer à l'appel d'offres ? Egis sera-t-il autorisé à soumettre ? Si oui, n'est-ce pas un conflit d'intérêt ?
- Les projets sont-ils compatibles avec les cahiers des charges et statuts des associations de propriétaires ?

Autorisations

- Quelles sont les avis et autorisations requis pour ces travaux ?
- Où en sont les demandes d'avis et d'autorisation ?
- Serait-il possible d'avoir les comptes-rendus des réunions avec les communes voisines et la communauté de commune concernant ces sujets ? Est-il possible de les inviter aux prochaines réunions publiques ?

Scénario alternatif

- Est-il possible d'étudier un réel scénario crédible non basé sur du bétonnage, de nouveaux endiguements ni nouvelles jetées ?
- Pourquoi ne pas prendre le problème à la racine en traitant le problème en amont par l'entretien des berges et de la sablière, ce qui éviterait des dépenses importantes et des destructions de l'environnement ?
- Les 3 scénarios ne semblent pas tous motivés par une même intention. Pourrions-nous avoir le détail de l'objectif et les gains attendus de chaque scénario ainsi que les effets de bord à prévoir ?
- Quelle est l'utilité de transformer la passe d'entrée en port à l'année avec hivernage de bateaux ?
- Quelle serait la durée des travaux et le dispositif (impact sur la cité) ?

Digue au Nord de l'embouchure de la Giscle

- Les dépôts de sédiments à cet endroit vont-ils perturber l'écoulement normal de la Giscle en cas de crue ?
- Cela va-t-il participer à l'inondation de l'amont et retarder la décrue ?
- Une étude a-t-elle été effectuée pour évaluer les risques ?
- Qui paiera les futurs dragages qui seront vite nécessaires ?
- Ces coûts peuvent-ils être pris en charge par les bénéficiaires supplémentaires dégagés par la régie avec l'agrandissement du port ?
- Des négociations sont « en bonne voie » avec la mairie de Cogolin pour la suppression du cône à l'extrémité sud de l'embouchure, où en sont-elles vraiment ?
- Quelle est la hauteur de cette future digue dans chaque cas ?
- Est-ce la création d'une nouvelle obstruction à la vue vers le large et St Tropez des riverains de l'Île des Sables ?

Digue Ouest / Est de la Station d'Avitaillement

- La diminution de la passe d'entrée sera-t-elle un frein à la dispersion d'éventuelles pollutions ?

Concertation Port Grimaud – Atelier du 1^{er} octobre 2024

A1.1- V0.1

- Quelle est la nouvelle largeur de chaque passe dans chaque scénario ?
- Une étude de courantologie existe-t-elle pour mesurer l'impact sur les échanges entre la mer et les eaux de PG ?
- Si oui, quel est le niveau d'expertise du bureau d'étude qui l'a réalisée, est-il indépendant ?
- Y a-t-il un risque de stagnation, de développement d'algues et de pourrissement de celles-ci ?
- Est-il prévu une démolition de ces infrastructures pour revenir à l'état actuel si leur impact est négatif ?
- Dans ce cas, qui paierait ces travaux ?

Digue Ouest / Est / Capitainerie / Places de Grande Plaisance

- Dans tous les scénarios, cette nouvelle digue entraîne une perte de vue pour un tiers des bâtiments de l'Hôtel Giraglia. Est-ce souhaitable ?
- Dans le scénario n°3, l'extension vers le Nord bouche la vue vers St Tropez du Giraglia et de deux bâtiments de Port Grimaud en prolongement.
- Quelle est la hauteur de la digue et la vue vers St Tropez (qui existe actuellement) est-elle inchangée pour les appartements face à l'Est de la Place du 14 juin ?
- Combien de navires de Grande Plaisance (+ 24m) le nouveau port pourra-t-il accueillir à l'année ?
- Quels sont les prévisions de chiffres d'affaires attendus ?
- Quels sont les bénéfices attendus en retour pour les Résidents ?

Coûts et gains

- Détail du coût de chaque jetée ?
- Détail de l'objectif de gain de chaque jetée : quelle économie réelle en termes de désensablement ?
- Comment seront répartis les coûts des jetées entre les différents types de tiers (collectivités, propriétaires d'amarrages, propriétaires sans amarrages, usagers sans propriété) ?
- Quelle est l'évaluation des coûts résiduels de désensablement (nouvelles zones, flux résiduels) ?
- Durée nécessaire avant un équilibre financier ?
- Chiffre d'affaires généré par les amarrages supplémentaires dans l'avant-port ?
- Délai pour l'équilibre financier de l'avant-port incluant le coût de la jetée spécifique ?

Concertation Port Grimaud – Atelier du 01 Octobre

A1.2 Dragage des canaux

A1.2 V0.1

Objet du présent mémo :

Ce mémo a pour objectif de poser les questions dont les réponses sont nécessaires afin de mesurer les impacts et l'opportunité du projet « dragage des canaux » dans le cadre de la concertation Port Grimaud.

Thème du dragage des canaux

1. Nécessité et bénéfices

1.1. Pourquoi le dragage des canaux est-il listé dans la rubrique travaux ?

1.2. Quels sont les bénéfices réels pour les résidents ?

2. Identification des canaux

2.1. Quels canaux doivent être impérativement dragués ?

2.2. Quelle est la profondeur actuelle des canaux et à quelle profondeur devraient-ils être dragués ?

3. Planification des travaux

3.1. Quand ces travaux doivent-ils être réalisés ?

3.2. Combien de temps prendront-ils ?

3.3. Pourquoi ne pas prévoir un peu de dragage chaque année en fonction des besoins ?

3.4. Suggestion : À effectuer progressivement en fonction des besoins réels (profondeur/tirant d'eau) pour éviter toute pollution additionnelle.

4. Coût et financement

4.1. Quel est le coût de ces travaux ?

4.2. Qui financera ces travaux ?

5. Durabilité et maintenance

5.1. Combien de temps l'état après le dragage durera-t-il avant qu'un nouveau dragage ne soit nécessaire ?

6. Analyses et compatibilité environnementale

Concertation Port Grimaud – Atelier du 01 Octobre

A1.2 Dragage des canaux

A1.2 V0.1

6.1. Existe-t-il une analyse minutieuse et des contre-analyses ?

6.2. Nécessité en tenant compte de la biologie de l'eau et de la compatibilité environnementale ?

6.3. Que fera-t-on du sable dragué ?

6.4. Élimination des boues et des sédiments dragués (valorisation).

7. Acteurs impliqués

7.1. Quels sont les acteurs publics ou privés sollicités pour travailler sur ces thèmes ?

7.2. Quels sont les acteurs des institutions publiques qui vont valider les résultats et les modifications proposées ?

8. Problèmes spécifiques

8.1. Différencier la configuration de la jetée nord sur la partie "capitainerie" du problème de submersion et d'ensablement.

8.2. Dragage de l'accès à la cité lacustre : à quel coût ?

8.3. Pourquoi envisager l'aspiration au lieu du dragage en raison des réglementations environnementales concernant les déchets dangereux du sable dragué ?

Objet du présent mémo :

Ce mémo a pour objectif de regrouper les questions dont les réponses sont nécessaires afin de mesurer les impacts et l'opportunité du projet « capitainerie » dans le cadre de la concertation Port Grimaud.

Contexte :

Le bâtiment appelé Capitainerie situé sur la jetée à l'entrée du plan d'eau de Port Grimaud a, depuis son origine, pour vocation de gérer l'accueil des bateaux visiteurs avant leur entrée dans Port Grimaud.

Ce bâtiment apparaît vétuste et aurait besoin d'une rénovation, notamment en termes d'isolation thermique.

Le bâtiment fait partie de l'œuvre architecturale protégée de la cité lacustre de Port Grimaud, son aspect extérieur ne peut être modifié.

Le groupement Egis a présenté 3 scénarios d'extension du bâtiment de la capitainerie situé sur la jetée à l'entrée du Port.

Pré-analyse :

En première analyse, le projet va engendrer deux types d'impacts qui devront être analysés à partir de données précises :

- 1) Impact architectural
- 2) Impacts sur la cité. L'activité de la capitainerie a un impact direct sur la cité et sur le trafic, notamment dans la grand-rue.
- 3) Impacts environnementaux : Les 3 projets présentés nécessitant un élargissement de la jetée, des informations seront nécessaires pour mesurer l'impact environnemental
 - a. Impact sur la bande littorale et la plage
 - b. Impact sur la faune et la flore
 - c. Autres impacts de l'élargissement de la jetée

Questions concernant la capitainerie de Port Grimaud :

1. Postes de travail et effectifs

1.1. Quel est le détail des postes de travail, leur activité et le nombre de personnels concernés actuels et prévus ?

1.2. Combien de personnels doivent impérativement être en front de mer ?

1.3. Combien de personnels administratifs ?

1.4. Combien de personnels ont plutôt une activité sur le plan d'eau intérieur ?

2. Surface et usage des espaces pour chaque scénario

2.1. Quelle est la surface envisagée pour chaque scénario ?

2.2. Quelle surface serait destinée aux bureaux ?

2.3. Quelles surfaces pour autres activités ?

2.4. Détail des aménagements ?

2.5. Est-il envisagé un parking ?

- Usage ?
- Nombre de places ?

2.6. Est-il prévu de respecter le cahier des charges de l'ASP à cet endroit ?

- Limite de la hauteur des bateaux ?

3. Élargissement de la jetée et emprise littorale pour chaque scénario

3.1. Détail de l'élargissement de jetée nécessaire ?

3.2. Détail de l'emprise littorale pour chaque scénario proposé ?

3.3. Quel est l'impact de vue pour la plage et l'hôtel Giraglia ?

3.4. Les plans de situation vus de la plage et du voisinage sont-ils disponibles ?

3.5. Plans superposés des ouvrages actuels et futurs ?

4. Impacts environnementaux et études nécessaires

4.1. Quels impacts environnementaux ?

- Éco-système ?
- Flux hydrologiques ?

4.2. Études indépendantes, détaillées de l'impact de chacun des scénarios sur l'environnement, la faune, la flore, les courants, etc. ?

5. Nécessité et alternatives à l'agrandissement

5.1. Quels sont les scénarios sans élargissement de la jetée ni emprise littorale ?

5.2. Pourquoi ne pas fournir les bureaux supplémentaires ou salles de réunion envisagées ailleurs dans la commune ?

5.3. Où est décrit le scénario basé sur :

1. Le maintien du bâtiment actuel de la capitainerie avec des travaux permettant sa rénovation,
2. Mise aux normes,
3. Optimisation des espaces intérieurs sans en changer l'aspect extérieur ?
4. Autre local hors du front de mer ?

6. Impact architectural et droits d'auteur

6.1. Quel est l'impact de l'extension sur l'architecture et le paysage urbain de Port Grimaud ?

6.2. L'ASPG1 a-t-elle donné son accord pour de telles transformations ?

6.3. Les plans d'extension respectent-ils les droits d'auteur de l'architecte Spoerry ?

7. Autorisations et démarches

7.1. Quelles sont les autorisations à obtenir avant de décider de tels travaux (élargissement de la jetée sur le littoral et travaux de construction de bâtiment au-delà de la ligne littorale) ?

7.2. Où en sont ces démarches ?

8. Transformation de la cale de mise à l'eau

8.1. La cale de mise à l'eau de Port Grimaud 1 semble transformée en places d'amarrage. Quelle est la motivation de cette transformation ?

9. Durée et coût des travaux

9.1. Quelle serait la durée des travaux ?

9.2. Quel serait le coût des travaux ?

- Coût d'élargissement de la jetée ?

Concertation Port Grimaud – Atelier du 01 Octobre

A1.3 Travaux – Scénarios capitainerie

A1.3

V0.1

- Coût de rénovation du bâtiment actuel ?
- Coût des extensions ?
- Quels gains économiques ?

10. Trafic et transport des matériaux

10.1. Où passeraient les gros camions pendant la durée des travaux ?

10.2. Les matériaux lourds et rochers seront-ils transportés par la rue ou par la mer ?

10.3. L'impact de ce trafic sur la Grand Rue et sur le bâti sensible des immeubles riverains a-t-il été étudié ?

11. Utilisation de la nouvelle hélisurface

11.1. Quelles sont les garanties que la nouvelle hélisurface serait exclusivement utilisée pour les urgences médicales, et non comme hélisurface commerciale ?

Objet du présent mémo :

Ce mémo a pour objectif de regrouper les questions dont les réponses sont nécessaires afin de mesurer les impacts et l'opportunité du projet « capitainerie » dans le cadre de la concertation Port Grimaud.

Contexte :

Questions :

Gestion des tailles et types de bateaux

1. Serait-il possible de présenter des scénarios dans lesquels les tailles de bateaux de visiteurs soient réduites avec une volonté d'accueillir en priorité des voiliers plutôt que des gros yachts ?
2. Qu'est-ce qui empêcherait de ne plus amarrer de gros yachts devant l'église dès maintenant sans attendre d'éventuels travaux ?
3. Pour les bateaux amarrés sur les places publiques, est-il prévu d'autoriser ou d'empêcher les possibilités pour les plaisanciers externes de passer la nuit à bord ?
4. Peut-on envisager une taille de bateaux raisonnables sur ces panes donc des modèles adaptés ?

Structures et aménagements des pontons

4. Quel type de structure serait utilisé pour le nouveau ponton traversant le plan d'eau central (dit panne de l'église) : flottant ? en dur ?
5. Quels sont les aménagements prévus pour rendre l'accès aux amarrages temporaires des canots et annexes des résidents près des zones de commerces, restaurants, plages et activités (contribution C022) ?
6. Pourrions-nous avoir le détail des plans d'« optimisation » des places d'amarrage ?
7. Quel est le détail des autres aménagements et travaux prévus sur les pontons ?
8. Suppression de la panne : Pourrait-on envisager la suppression pure et simple de cette panne ?
9. Ponton en décomposition : Le ponton en décomposition près de l'église doit être éliminé. Il perturbe l'ensemble architectural du "Grand Lac".
10. Précisions nécessaires : Le remplacement est-il obligatoire ou peut-on faire des rénovations, si on doit les changer les largeurs de panne sont-elles en adéquation à la taille des bateaux ?
11. Quelle est la longueur de la grande panne à l'ouest ?
12. Sera-t-elle flottante ou en dur ?

Protection et impact sur les structures

10. Expertises sur les menaces : Existe-t-il des expertises prouvant que l'église n'est pas menacée par les grands bateaux ?
11. Impact des grands bateaux : Quel est l'impact des grands bateaux avec propulseurs d'étrave et latéraux sur les fondations du site en général et de l'église en particulier ?
12. Protection des structures : Comment la commune protégera-t-elle la structure de l'église et des autres bâtiments publics et privés de Port Grimaud contre les effets néfastes des bateaux de plus de 20 mètres ?
13. Fonds de compensation : Quels fonds la commune a-t-elle déjà prévus pour compenser les dommages ou répondre aux demandes d'indemnisation ?

Visibilité et esthétique

15. Dégagement visuel : En quoi le fait de mettre un nouveau ponton devant l'église dégage-t-il la vue sur l'église ?
16. Visibilité depuis l'eau : Visibilité depuis l'eau pour l'église et la maison communale.
17. Quel intérêt d'installer la petite panne devant l'église ? Elle semble tout à fait incongrue.

Différenciation des besoins et financement

17. Comment peut-on différencier les besoins du port public du port privé. Et connaître la clé de répartition dans le financement de ces travaux entre port public et résidentiel (voir ex de Port Camargue) ?
18. Peut-on différencier les travaux du port public des amarrages résidentiels ?

Réglementation

24. Appliquerez-vous le Cahier des Charges existant (rédigé par François Spoerry) et particulièrement la règle qui limite la hauteur des superstructures des bateaux à 3 m au-dessus de la flottaison sauf sur un maximum d'1/4 de la longueur ?

Accès et réouverture

6. Quand l'accès au quai des fossés sera-t-il réouvert ?

Objet du présent mémo :

Ce mémo a pour objectif de regrouper les questions dont les réponses sont nécessaires afin de mesurer les impacts et l'opportunité du projet « autres » dans le cadre de la concertation Port Grimaud.

Contexte :

Divers travaux supplémentaires sont prévus dans le projet de la municipalité sans que l'on ait les détails.

Questions :

Autres travaux (réseaux, pannes flottantes, équipements, etc.)

1. Places d'amarrage supplémentaires

1.1. Pourquoi créer des places d'amarrage supplémentaires pour les grands yachts ?

2. Lien avec la protection de l'environnement

2.1. Comment expliquer le lien entre les grands yachts et le souhait de plus de protection de l'environnement et du climat ?

3. Répartition des revenus

3.1. À qui profiteront les revenus de la location des places d'amarrage prévues ?

3.2. Selon quel principe de répartition équitable les résidents, qui doivent cofinancer l'extension du port, participeront-ils aux bénéfices ?

4. Rénovation des réseaux et équipements

4.1. Donner des détails svp.

ZMEL - Zone De Mouillage à Equipement Léger

1. Existant

1.1. Quel est le nombre précis et le type de bateaux mouillant au large et quel est le détail de ce recensement ?

1.2. Quelle est la liste des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaires) actuelles ?

2. **Projet**

2.1. Quel est le nombre de mouillages prévus ?

2.2. Quelle est la nature et la taille des unités pour ce type de mouillages dans l'éventuelle ZMEL ?

2.3. Quels seraient les emplacements des zones de mouillage et la distance par rapport au littoral ?

2.4. Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, notamment à propulsion thermique, l'impact environnemental a-t-il été mesuré ? Existe-t-il des études (indépendantes si possibles) ?

2.5. Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, comment Port Grimaud va-t-elle accueillir les annexes de ces bateaux dont les propriétaires viendront au restaurant, dans les commerces ou au culte ? Quels sont leur nombre et leurs emplacements ?

2.6. Le financement de la ZMEL sera-t-il mis à la charge des habitants de Port Grimaud ? Si oui, pourquoi ?

2.7. Si la réponse à 2.6 est oui, quelle est son équation économique ?

- Quels seraient les coûts d'étude, d'infrastructure, de travaux et de maintenance ?
- Quels seraient les gains ?
- Comment seraient répartis les coûts et les profits réalisés ?

2.8. Quel serait l'apport et les impacts pour les habitants ?

2.9. Les équipements de la ZMEL sont-ils considérés comme des équipements portuaires ?

2.10. Où seraient entreposés les équipements de mouillage hors saison ?

2.11. Quel serait l'impact sur le canotage le long du littoral ?

2.12. Quel serait l'impact sur les interventions des hydravions ?

Concertation Port Grimaud – Atelier du 01 Octobre

A1.5 Travaux – Autres

A1.5 V0.1

2.13. En cas d'organisation d'une ZMEL devant les plages de Port Grimaud et des campings, quelles seraient les exigences en termes de pollution sonore et de cuves à eaux grises et noires ? Avec quels moyens de contrôle réel ?

Objet du présent mémo :

Ce mémo a pour objectif de regrouper les questions dont les réponses sont nécessaires sur le sujet du **Contrat de Garantie d'Usage**

Contexte :

La municipalité indique que seul un contrat de type Garantie d'Usage permettrait de proposer un droit d'amarrage de longue durée.

Différentes autres solutions juridiques existent, elles sont recensées dans le rapport du Professeur Hamon et dans le dossier de la société de conseil en stratégie financière Abington.

De plus, des procédures sont en cours pour faire reconnaître le droit d'amarrages exclusif des propriétaires de quais privés.

Questions sur le Contrat de Garantie d'Usage (GU)

1. Alternatives au contrat de Garantie d'Usage

- Pourquoi ne pas présenter les autres solutions de droit d'amarrage (présentées dans le rapport Hamon et le dossier Abington).
- Pourquoi ne pas attendre le résultat des jugements visant à reconnaître un droit sui généré aux propriétaires (instance en cours, seul le jugement s'imposera à tous) ?

2. Rédaction des contrats entre les parties

- Quand les discussions / négociations entre juristes des différentes parties seront-elles menées ?
- La gestion des amarrages résidentiels sera-t-elle séparée des amarrages public ou professionnels ?
- Quel est le calendrier précis d'établissement des contrats ?

3. Portée du Contrat envisagé par la municipalité

- Pourquoi le contrat de GU ne porte-t-il pas uniquement sur le plan d'eau, seul bien public ?
- Pourquoi est-il indiqué que le poste d'amarrage situé au droit de ladite propriété est public (art 9.1.1) alors que le quai est privé et que les propriétaires disposent d'un droit d'amarrage indiqué dans leur acte de propriété ?

4. Propriétaires et Utilisateurs

- Le contrat de GU peut-il porter sur un bateau dont le propriétaire de l'habitation a simplement l'usage, comme pour le contrat d'amodiation (art 9.1.1) ?
- Le contrat de GU peut-il porter sur un bateau qui appartient à la famille du propriétaire de l'habitation, comme pour le contrat d'amodiation (art 9.1.1) ?

5. Redevances et Financement

- Le signataire d'un contrat de GU devra-t-il, en plus de la participation au financement de travaux, payer une redevance annuelle pour l'occupation du plan d'eau comme les juristes l'ont indiqué ? La rédaction de l'art 9.1 est très ambiguë, évoquant une mise en place temporaire d'un contrat annuel.

Concertation Port Grimaud – Atelier du 01 Octobre

A2.1 Garantie d'usage - Financement

A2.1 V0.1

- Pourquoi le contrat annuel n'indique-t-il pas les seules prestations qui intéressent les propriétaires du quai et qui fournissent les fluides, en parlant juste d'une partie des frais de navigabilité, de sécurité et de gestion, puisque les amarrages publics participent également ?
- Une telle redevance annuelle est-elle indexée comme indiqué dans un message Facebook de la Commune du 22 août 2024 (frais de 3000 € durant 10 ans puis 1000 € durant 25 ans) ?
- Que se passera-t-il si l'enveloppe financière nécessaire atteint de telles sommes que le contrat devient inaccessible à beaucoup de propriétaires ?
- Quoique la contribution soit payable en principe à la signature du contrat (ou, possiblement échelonnée sur une période), il n'est pas stipulé que cette contribution est fixe et non révisable. À qui revient la charge des surcoûts ?
- Le montant des contributions sera-t-il ajusté en fonction de la taille des amarrages (cad, une maison avec un amarrage de 16mx10m paierait proportionnellement plus cher qu'une maison avec un amarrage de 12mx4m) ?
- En ce qui concerne la redevance annuelle actuellement fixée à 20 euros/m², le Règlement stipule seulement que la Mairie décide de son montant. Selon quels critères et sur la base de quelle information sera décidé le prix au m² ? Il semble essentiel d'aligner l'augmentation du prix de la redevance annuelle sur un index cohérent.
- Que finance la redevance annuelle ? Aurons-nous accès aux documents budgétaires détaillant les recettes annuelles et les dépenses ? Directement ou à travers une expertise comptable indépendante ?

6. Inventaire et Transfert

- Pourquoi y a-t-il un inventaire des organes d'amarrage en cas de vente du bien (art 9.4.1) ? Ceux situés sur le quai sont-ils intégrés alors qu'ils sont privés ? Curieusement, ceci n'est pas précisé.
- Pourquoi le transfert du contrat n'est-il pas automatique à l'acquéreur de l'habitation, comme pour le contrat d'amodiation ou le contrat GU de Port-Camargue ?
- Pourquoi parler de lien indissociable maison / quai / amarrage alors qu'en cas de vente de la maison, l'accord de la Commune est obligatoire ?

7. Droits et Durée

- Pourquoi est-il indiqué dans l'art 9.4.1 : à défaut de réponse expresse, le silence gardé par l'autorité portuaire à l'expiration du délai de 2 mois vaut décision de rejet ? Cette position ne donne-t-elle pas un droit excessif à la Commune, sorte de droit de veto sur le futur acquéreur ? Cet article n'est-il pas un moyen de faire pression auprès de propriétaires qui souhaiteraient simplement défendre leurs droits, un moyen de répression qui ne porte pas ce nom ?
- On a appris que la durée de 35 ans n'était pas garantie, quel est donc l'intérêt de signer ce contrat ?
- Pourquoi participer au financement de travaux qui ne concernent pas le propriétaire du quai pour la quasi-totalité ?
- Le Règlement stipule clairement que le contrat est précaire. C'est très inquiétant. Rien n'empêche donc la Mairie de résilier les contrats en cours et de proposer de nouveaux contrats. Par exemple, en cas de surcoûts, la mairie peut ainsi agir pour

recupérer une nouvelle source de financement nécessaire à l'achèvement de travaux initialement prévus mais inachevés.

- Bien que 35 ans soit une longue durée, on doit se demander ce qui se passera dans 35 ans. Si un Contrat de Garantie d'Usage n'est disponible que dans le cadre de "financement d'ouvrages portuaires, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci", que se passera-t-il si on ne peut identifier aucun travaux répondant aux critères ? Le simple entretien ou réfection de certains ouvrages rentrera-t-il dans les critères ?

8. Subventions et Coûts

- Y a-t-il des demandes de subventions pour cofinancer ces travaux du port comme à Cavalaire par exemple ?
- À quel prix le contrat sera-t-il finalement proposé ? Dans la circulaire de notre ASL (PG3) en date d'avril 2024, le coût du contrat était estimé à 10 000 euros. Dans les présentations lors de réunions publiques ultérieures et sur la base de conversations récentes avec la Régie, on parle maintenant d'un coût d'environ 20 000 euros.
- Quand ce contrat nous sera-t-il finalement proposé ?
- Quel est notre droit dans l'interim (cad, 2025 et, possiblement 2026) ?
- Comme stipulé dans le Règlement de Police du Port, le coût est fonction du financement "des ouvrages portuaires, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci". Par quel mécanisme aurons-nous l'assurance que les recettes des contrats seront entièrement et exclusivement consacrées aux objectifs retenus ?
- Il semble que, étant donnés l'ampleur des projets et leur complexité, les coûts ne pourront être correctement évalués avant un long processus d'études, d'obtention d'autorisations et d'appels d'offres, entre autres. Que se passera-t-il durant cette période ?
- Financement des travaux et équilibre du budget Garanties d'utilisation, instruments de financement

- Si le principe des Garanties d'Usage est retenu après le rendu des jugements en cours, les résidents seront-ils appelés à financer les travaux de la partie publique du port qui ne les concerne pas ?
- Pensez-vous continuer ce projet avant le résultat des procédures ?
- La G.U. précise que les travaux doivent bénéficier aux utilisateurs. En quoi les résidents sont-ils concernés par la panne de l'église, l'agrandissement du port, l'agrandissement de la Capitainerie ?
- La commune ayant résilié le contrat de concession 4 années avant la date prévue, quelle garantie peut-elle donner aux résidents que les G.U. iront jusqu'à leur terme (35 ans) ?
- Le principe d'égalité ne devrait-il pas conduire La Commune de Grimaud à participer au financement des travaux de la partie publique ?
- L'absence d'indexation du calcul du contrat annuel est-elle légale ?
- Est-il prévu d'en modifier les conditions dans ce sens ?
- Le contrat d'exploitation est remis en cause auprès du Tribunal Administratif entre autres à ce sujet. Ne serait-il pas sage d'attendre ses conclusions avant de le mettre en application ?

9. **Financement des travaux et équilibre du budget**

- Quels sont les estimations de prix des différents travaux ?
- Quelle est la répartition du financement des différents travaux entre les bénéficiaires résidents et la régie ?
- Pourquoi les résidents devraient-ils financer le dragage des voies publiques (canaux) alors qu'il s'agit de biens publics et que l'entretien et la fourniture d'infrastructures relèvent de la responsabilité de la commune ?
- Sur quel principe juridique et sur la base de quelles lois les revenus des contrats d'utilisation privés et de la location de places d'amarrage privées peuvent-ils être utilisés pour l'infrastructure publique ?
- Où sont les calculs coûts-avantages concrets des mesures et les évaluations de leur impact sur le marché immobilier et les valeurs immobilières des résidents de Port Grimaud ?
- Comment la commune compensera-t-elle la perte de valeur des biens immobiliers due, par exemple, à la perte de vue sur la mer à cause des nouvelles digues (par exemple sur l'Île des Sables) ?
- Comment la commune indemniserait-elle les résidents de Port Grimaud 2 pour la perte ou la réduction significative de la plage ?
- Comment la commune indemniserait-elle les dommages causés par les grands bateaux de plus de 20 mètres et les conséquences des travaux sur les routes, ponts et bâtiments de Port Grimaud ?
- La garantie d'usage n'est pas un "outil de financement" pour des projets qui ne bénéficient pas aux souscripteurs.
- Se baser sur le contrat de Port Camargue. À retravailler en fonction des spécificités de Port Grimaud. Les copropriétaires assurant la maintenance des quais, la redevance de 24 000 € TTC n'est pas justifiée ou alors pour financer des travaux hors sujet (accueil des yachts à l'entrée). Les copropriétaires ne devraient avoir à financer que la rénovation des équipements portuaires publics.
- Quelle est la clé de répartition entre les travaux du port public et du port privé ? Quels sont les travaux nécessaires et suffisants pour le port public ? La GU mise en place pour le port public ne doit-elle pas subvenir aux travaux ou quel est le retour pour les résidents ?

10. **Honoraires, ajustement budgétaire variable**

- Quels sont les coûts concrets prévus par la commune dans les différents domaines des mesures et au total (veuillez détailler) ?
- Une étude économique a-t-elle été réalisée avec ratio Coûts / gains ? La fournir svp.
- Les contrats seront-ils attribués conformément aux directives européennes ou la commune a-t-elle déjà des promoteurs en vue ?

11. **Questions à poser avant l'examen des Garanties d'Usages à Port Grimaud**

- La gestion des amarrages devant les quais privés est-elle bien séparée de celle des amarrages publics ?
- Les travaux proposés sont-ils exclusivement pour le service des résidents ou pour la partie publique ?
- Le contrat de garantie d'usage pourra-t-il être repris par les nouveaux propriétaires en cas de cession ou transmission du bien immobilier ?
- L'éventualité d'un stockage temporaire de bateau devant un quai privé est-elle conditionnée par l'accord du propriétaire du quai ? La convention de stockage temporaire devant un quai privé donne-t-elle lieu à indemnité pour le propriétaire ?

12. Service public dans l'industrie et le commerce et excédent budgétaire

- Pourquoi les résidents devraient-ils participer financièrement aux coûts des mesures d'infrastructure ?
- Comment la commune envisage-t-elle le retour sur investissement pour les résidents lorsqu'elle réalisera des bénéfices grâce à la vente de concessions ?
- Quelles sont les données de base utilisées pour le plan budgétaire et financier en amont des projets ?

•

Objet du présent mémo :

Ce mémo a pour objectif de regrouper les questions dont les réponses sont nécessaires sur le sujet du **financement et équilibre budgétaire**

Financement des travaux et équilibre budgétaire

1. Garanties d'usage, instruments de financement / autres financements
2. Service public industriel et commercial et excédent budgétaire
3. Redevances, variable d'ajustement budgétaire
4. Autres

Le sujet semble devoir traiter la dimension « Ressources ». Les questions relatives aux coûts (des travaux) doivent être abordées dans les autres ateliers. Par contre, les questions relatives aux justifications des recours à telle ou telle ressource, ou à des clefs de répartition entre financeurs pressentis ou potentiels sont dans le sujet.

Utilisation des recettes : Le mécanisme de garantie que les recettes des contrats seront entièrement consacrées aux objectifs retenus n'est pas clairement défini. Une transparence accrue et des audits réguliers pourraient aider à assurer cette utilisation.

Révision des contributions : La contribution payable à la signature du contrat n'est pas stipulée comme fixe et non révisable. Il est important de clarifier qui supportera les surcoûts éventuels.

Montant des contributions : Il serait logique que les contributions soient ajustées en fonction de la taille des amarrages, mais cela doit être clairement stipulé dans le contrat.

Service public industriel et commercial et excédent budgétaire

Affectation de l'excédent à répartir : Affectation en Fonds Propres permettant aux exercices suivants une révision à la baisse des tarifs portuaires (y compris redevance occupation des titulaires de GU) et/ou Provisions pour investissements. Décisions Conseil Portuaire ? Cet excédent bénéficiera ainsi aux résidents.

Redevances, variable d'ajustement budgétaire

Pourquoi la tarification (à la hausse) du m² d'occupation du plan d'eau devrait-elle permettre d'ajuster le budget de la régie ? La mise en place d'une comptabilité analytique permettra de le justifier... OU NON. DEMANDE d'une COMPTA ANALYTIQUE ADAPTÉE.

Utilisation des recettes : Le mécanisme de garantie que les recettes des contrats seront entièrement consacrées aux objectifs retenus n'est pas clairement défini. Une transparence accrue et des audits réguliers pourraient aider à assurer cette utilisation.

Garanties d'usage, instruments de financement / autres financements

Questions :

1. Quelle est la répartition du financement des différents travaux entre les bénéficiaires résidents et la régie ?
2. Pourquoi les résidents devraient-ils financer le dragage des voies publiques (canaux) alors qu'il s'agit de biens publics et que l'entretien et la fourniture d'infrastructures relèvent de la responsabilité de la commune ?
3. Sur quel principe juridique et sur la base de quelles lois les revenus des contrats d'utilisation privés et de la location de places d'amarrage privées peuvent-ils être utilisés pour l'infrastructure publique ?
4. La garantie d'usage n'est pas un "outil de financement" pour des projets qui ne bénéficient pas aux souscripteurs.
5. Les copropriétaires ne devraient avoir à financer que la rénovation des équipements portuaires publics.
6. Quelle est la clé de répartition entre les travaux du port public et du port privé ? Quels sont les travaux nécessaires et suffisants pour le port public ? La GU mise en place pour le port public ne doit-elle pas subvenir aux travaux ou quel est le retour pour les résidents ?
7. Pourquoi les résidents devraient-ils participer financièrement aux coûts des mesures d'infrastructure ?
8. Les travaux proposés sont-ils exclusivement pour le service des résidents ou pour la partie publique ?

Toutes ces questions posent en filigrane la même question : Pourquoi les propriétaires de quais privés seraient-ils seuls à financer ces programmes d'investissement dont ils n'ont pas l'usage ?

Comment le non-dépassement d'une enveloppe d'investissements est-il garanti ?

Comment obtenir une indexation (ou autre accord) encadrant la tarification du m² de plan d'eau ?

Comment rassurer les propriétaires sur la transmission de toutes les garanties au futur acquéreur ?

9. Comment la commune envisage-t-elle le retour sur investissement pour les résidents lorsqu'elle réalisera des bénéfices ?
 - La gestion des amarrages devant les quais privés est-elle bien séparée de celle des amarrages publics ?
 - Qu'en est-il de la quasi nécessité de la mise en place d'une comptabilité analytique « adaptée » ? Les produits et charges de la régie doivent être fléchés : résidents vs plaisanciers, professionnels, ...

Objet : cet atelier est destiné à aborder l'occupation du plan d'eau

OCCUPATION ET USAGES DU PLAN D'EAU

- Usages et modalités d'occupation du plan d'eau (escales, annuels, professionnels, garanties d'usage) ;
- Règlement Particulier de Police du Port / Règlement d'Exploitation ;
- Autres.

Contexte

En préalable, il convient de rappeler la finalité du plan d'eau de Port Grimaud. Port Grimaud est une cité lacustre constituée d'un ensemble immobilier au sein duquel des canaux ont été creusés afin de permettre à ses habitants de circuler pour aller faire les courses, au marché, chez le médecin, à la plage ou chez des amis. Ces canaux, ce plan d'eau font partie intégrante de l'œuvre architecturale de Port Grimaud. Ils ont été construits pour la circulation douce de bateaux de taille raisonnable.

Le principe de l'œuvre architecturale de Port Grimaud est qu'un accès au canal est possible depuis chaque maison pour permettre la circulation, l'accueil des amis, des livraisons, et des bateaux-taxis. Cet accès au canal ne peut être entravé au nom de la liberté de circulation. Pour la facilité des habitants, l'amarrage devant la maison est exclusivement réservé à la maison en question. Les redevances et contrats d'amarrage sont traités dans un autre atelier.

Usages du plan d'eau

- 1. Usage riverain**
 - Le principal usage du plan d'eau, qui peut être jugé prioritaire, est la circulation des riverains, de leurs invités et de leurs prestataires.
- 2. Usage par les professionnels au service des riverains**
 - Les propriétaires ont besoin de services assurés par des professionnels locaux. Il convient donc de privilégier et faciliter le maintien de ces professionnels.
 - Actuellement, il semble que les professionnels destinés aux services locaux sont chassés au profit d'industriels extérieurs.
 - L'accès au chantier naval local devrait être rendu plus simple pour les riverains et non devenir un atelier pour entreprises extérieures.
 - Les usages du plan d'eau destinés aux riverains et leurs professionnels contribuent à la vie de la cité.
 - Les autres usages (plaisanciers extérieurs et professionnels extérieurs) créent des nuisances. Ils peuvent être acceptés si le ratio nuisance/bénéfice est acceptable pour les riverains et notamment si on voit concrètement à quoi servent les revenus générés par les contrats de ces usages extérieurs.
 - Pour chacun des types d'usages, il conviendra de mesurer le niveau de nuisance et d'acceptabilité par les riverains.
- 3. Usage pour des professionnels extérieurs**
 - Orientation privilégiant les propriétaires :

- Assurer la sécurité et la jouissance paisible de leur maison et embarcation.
- Orientation privilégiant le développement touristique :
 - Source de nuisance pour les propriétaires et ne répondant à aucun besoin desdits propriétaires.

Questions à considérer

Rôle des commerces et professionnels

- Les commerces et professionnels ont été admis à l'origine principalement pour servir les habitants de la cité lacustre. Ils n'existeraient pas sans son existence.
- La fonction marina du plan d'eau pour les bateaux de passage ou à l'année appartenant à des propriétaires extérieurs est accessoire. Si elle est essentielle à l'équilibre budgétaire, alors soit, mais qu'elle soit gérée dans le respect de la mission principale de la Régie : servir les principaux usagers.
- Les visiteurs sont aussi des usagers mais ils ne devraient pas être au centre de la mission de la Régie. Leur sécurité et confort doivent être assurés mais dans le respect de l'objectif principal de cette gestion.

Questions supplémentaires

1. Intérêt des usagers

- N'est-il pas exact de dire que le bien public doit être exploité dans l'intérêt des usagers ?
- N'est-il pas exact de dire que, à Port Grimaud, les principaux usagers du plan d'eau sont les propriétaires des habitations ?
- N'est-il pas exact de dire que d'autres usagers existent mais qu'ils sont accessoires à l'exploitation du plan d'eau ?
- Qu'est-ce qui est prévu pour remettre la sécurité et le confort au centre des préoccupations ?

2. Développement touristique

- Quel est l'objectif de la municipalité en termes de développement touristique (augmentation des professionnels de tourisme et loisirs proposant visites du site, promenade en jet skis, location de bateaux à moteurs, augmentation des commerces, augmentation des places d'amarrage proposées aux plaisanciers de passage, trafic accru de visiteurs, etc.) ?
- Qu'est-ce qui empêcherait d'enlever les gros bateaux devant l'église dès maintenant ?
- En quoi est-ce conditionné par des travaux sans aucun lien ?
- Que faut-il faire pour atteindre l'objectif d'une cité lacustre éco-responsable ?
- Comment privilégier les circulations douces ?

Usages et ajustement budgétaire variable

1. Contrats des professionnels

- Est-il exact que des contrats pour des professionnels vont être signés pour 5 ans dès cette année ?
 - Quand exactement et selon quelles modalités ?
 - Comment les propriétaires et les ASL sont-elles impliquées dans le choix des catégories de professionnels ?
 - Est-il exact que les professionnels qui maintiennent les bateaux des propriétaires paient des redevances à la régie portuaire ?
 - Donner le détail des revenus perçus sur les professionnels.
2. **Places publiques**
- Quel est le nombre de nuitées constatées ?
 - La vie à bord pour la nuit est-elle autorisée ? Dans quelles conditions ?
 - Sait-on mesurer le nombre de nuitées avec des personnes à bord ?
 - Quel est le ratio entre les places louées à des plaisanciers particuliers et professionnels (bateaux promenade, location...) ?
3. **Usages récréatifs**
- Les jets-skis sont-ils interdits ?
 - Les bateaux promenade sont-ils interdits ?
 - Quel est le statut des catamarans amarrés devant la capitainerie ?
4. **Amarrages temporaires pour les résidents près des centres d'activité**
- Quand vont-ils être rétablis ?
5. **Professionnels extérieurs**
- Quel est le détail des professionnels utilisant le plan d'eau actuellement ?
 - Quel type d'activité (nominale et effective) ?

Gestion participative ou gestion en opposition

1. Gestion du plan d'eau

- Quel est l'intérêt d'une gestion du plan d'eau divorcée des souhaits de ses habitants et allant contre leur intérêt ?
- Comment mettre en place une gestion participative et retrouver une harmonie terre-eau ?
- Une fois l'équilibre budgétaire assuré, que veut-on de plus ?
 - Est-ce pour dégager des recettes supplémentaires ?
 - Est-ce une opération de prestige ?
 - Autre motif ?
 - Si pas aujourd'hui, alors plus tard ?
- Quelle est vraiment la finalité de la ZMEL ?

Conseil Portuaire

1. Transparence et participation

- Comment peut-on accéder aux comptes-rendus des conseils portuaires des deux dernières années ?
- Comment peut-on être informés en amont de l'ordre du jour des conseils portuaires ?

- Qu'est-il prévu pour que les riverains soient réellement associés aux décisions ?
- Quelles mesures pour rendre les décisions plus transparentes et participatives ?

Règlement portuaire

1. Rédaction et contestation

- Comment a-t-il été rédigé, par qui ?
- Sur quels points est-il attaqué en justice ?

Marlies Monnier
31 Rue de la Giscle
83310 Port Grimaud

Port Grimaud, le 1.9.24

Contribution au débat public sur l'avenir de Port Grimaud

Objet : accueil de la capitainerie pour les habitants de Port Grimaud et les professionnels

- Lors de la dernière réunion et ouverture de la concertation le 21.8.24, on a appris que Port Grimaud compte 14 professionnels parmi les utilisateurs du plan d'eau.
- La majorité des amarrages sont des places des habitants de Port Grimaud devant leurs maisons, qui n'ont pas besoin de la même attention du personnel de la capitainerie que les places publiques.

Solution :

on pourrait réduire le personnel de la capitainerie et ainsi le besoin des bureaux d'accueil car le nombre des interventions par la capitainerie est négligeable.

Cordialement
Marlies Monnier

Marlies Monnier
31 Rue de la Giscle
83310 Port Grimaud

Port-Grimaud 2.9.24

Contribution au débat public sur l'avenir de Port Grimaud
Objet : Passe d'entrée – courant d'eau des canaux

Question : pourquoi modifier la configuration de la passe d'entrée

Depuis la construction de la passe d'entrée il y a un courant du plan d'eau dans Port Grimaud qui est indispensable au renouvellement de l'eau plusieurs fois par jour entre la Giscle, la mer et les canaux .

Ce courant évite que des algues, des bactéries ainsi que des mauvaises odeurs s'installent dans les canaux.

Solution :

Ne pas toucher la configuration de la passe d'entrée

Marlies Monnier

Marlies Monnier
31 Rue de la Giscle
83310 Port-Grimaud

Port-Grimaud 3.9.24

Concertation sur l'avenir de Port-Grimaud

Objet : contrat Garantie d'usage

La loi prévoit 2 solutions de contrat pour l'amarrage d'un bateau :
La garantie d'usage et le contrat annuel.

Pendant plusieurs réunions et conférences les experts et juristes ont précisé que le contrat garantie d'usage « classique », établi jusqu'à présent dans différents ports de plaisance, n'était pas adapté à la particularité de la cité lacustre et aux besoins des propriétaires à Port-Grimaud. Ils ont précisé que c'est tout à fait possible d'adapter ce type de contrat avec des modifications spécifiques pour Port-Grimaud.

Un des plus grands soucis des habitants de Port-Grimaud est également le projet de stockage des bateaux devant des maisons n'ayant pas de bateau ni de contrat d'usage. François Spoerry a prévu un libre accès de chaque maison au canal. La libre circulation en voiture est interdite, c'est seulement pour une décharge qu'on a le droit de se garer quelques instants devant sa maison.

Solution :

Se mettre autour d'une table avec des experts et des représentants des propriétaires de Port-Grimaud pour écrire un « contrat d'usage affecté » qui respecte toutes les spécificités de la Cité lacustre, des places d'amarrage liées à la maison.

Dans ce contrat on devrait aussi exclure le stockage des bateaux devant des propriétés qui n'ont pas de bateau ni souscrit à un contrat d'usage. On ne peut pas laisser occuper l'accès principal d'une maison par un tiers.

Marlies Monnier

03/09/2024

CNDP PROJET PORT GRIMAUD 2030

CONTRIBUTION PERSONNELLE SUITE A REUNION PUBLIQUE

DU MERCREDI 21 AOUT

Madame, Messieurs,

Le 25 juillet 2024, j'ai eu le plaisir de vous transmettre sous forme de contribution le document ci-dessous :

Port Grimaud V.2 24/07/2024

Contribution personnelle à la concertation publique

Réflexions relatives au document cahier des charges de la REGIE

PORTUAIRE ci-dessous dans ses paragraphes 1,2 et 3.

Cahier des charges

Contenu des phases d'étude N° 23-084-00-AP Opération Mission

d'Assistance à la Maitrise d'Ouvrage (AMO) Etude Faisabilité —

Concertation - Programmation. **PORT DE GRIMAUD 2030 : Remise**

en sécurité et aux normes environnementales Commune de

Grimaud Maître d'ouvrage Commune de Grimaud

Ce document visait à mettre en évidence les véritables objectifs de l'étude de faisabilité présentée sous le titre :

PORT DE GRIMAUD 2030 : Remise

en sécurité et aux normes environnementales

Propos liminaire : Pour désamorcer toute critique qui a tendance à fuser dès que l'on tente de discuter tel ou tel point du projet, je crois utile de préciser que :

1. Je n'ai aucune ambition particulière s'agissant de la Maire (politique ou autre).

2. Je ne connais personne à la Maire en lien avec ce projet autres que ceux qui interviennent en réunions publiques.
3. J'étais plutôt favorable à une gestion centralisée des ports publics disséminés dans la cité. Mais cela, c'était avant les menaces perpétuelles juridiques et l'exploitation outrancière du plan d'eau que la Régie s'arroge au milieu des habitations.
4. Je suis plutôt favorable à la signature d'un contrat permettant une utilisation sur 35 ans de la place située devant ma maison et actée devant notaire. Ceci en échange de la participation financière aux travaux de remises aux normes et en sécurité. Sous réserves des éventuelles décisions de justice à intervenir compte tenu des contestations en cours. Encore faut-il que ce contrat préserve mes droits, soit équilibré et **que les travaux concernent ceux objet du titre.**

Lors de cette réunion du 21 aout, certains scénarios d'aménagement ont été exposés, les juristes Mrs LOMBARD et BELDA ont à nouveau précisé leur point de vue sur la « garantie d'usage ». Le tout dans une ambiance un peu tendue...

Je ne vais pas réitérer ici l'analyse de la première contribution, mais à la lumière des informations fournies, préciser ma vision des choses.

Dans une lettre ouverte à Mr Le Maire, au risque de passer pour un rétrograde, j'avais évoqué le choix qui s'offrait à lui à l'occasion de cette reprise en main de la gestion des ports publics de la cité et d'une manière plus générale du plan d'eau.

Premier choix, faire entrer le commerce du yachting dans la cité avec une exploitation sinon outrancière du moins conséquente avec son cortège de nuisances pour les habitants.

Second choix, revenir à l'esprit original de la cité pour en retrouver, le charme, la tranquillité et la qualité de vie. Ceci avec pour objectif une cohérence avec les efforts de conservation du village.

Inutile de préciser que je me situe dans la seconde perspective, à savoir exploiter PORT GRIMAUD selon la philosophie d'origine.

Les problèmes d'ensablement actuels ne font que renforcer cette thèse et aucun travaux même d'importance ne permettra d'inverser la tendance.

PORT GRIMAUD N'EST PAS ET N'A JAMAIS ETE CONCU POUR ACCEILLIR DES YACHTS HORS NORMES (+ de 18 mètres) ET C'EST L'OCCASION OU JAMAIS DE REVENIR AUX BASIQUES.

PROPOSITIONS DE GESTION

A l'issue de la réunion de concertation du 21 aout dernier et malgré la mobilisation d'un grand nombre de résidents, il semble que le porteur de projet persiste sans tenir compte des propositions et demandes qui lui ont été transmises fin juillet.

A ce jour, aucune commission, aucune concertation réelle si ce n'est des exposés factuels unilatéraux sans réponse aux besoins évoqués par les habitants.

Je livre donc une dernière fois mon avis sur le sujet.

- La passe d'entrée doit revenir à sa fonction originelle, c'est-à-dire l'accueil à la capitainerie des bateaux de passage. Pas de stationnement de bateaux dans la passe d'entrée.
- Que la digue actuelle soit conservée, renforcée ou qu'un nouveau port autour d'une nouvelle digue soit construit, **aucun navire ne doit être amarré dans la passe ou devant la capitainerie.** Ceci n'est pas un caprice, mais un retour aux sources à la fois architectural et aussi la volonté de ne pas enlaidir la cité avec des yachts manifestement non adaptés aux lieux, en particulier par la hauteur des superstructures.
- L'éventuelle nouvelle digue ne doit pas utiliser une emprise supérieure à celle actuelle.
- Les conclusions des nombreuses études relatives à l'ensablement de la zone ne sont pas prises en compte. Les échanges entre les canaux et la mer totalement ignorés. Aucune solution proposée ne semble à même de garantir non seulement l'absence de dragage dans le futur mais aussi la capacité des grands yachts (voile ou moteur) à manœuvrer ou stationner à PORT GRIMAUD.
- La principale cause d'ensablement, La GISCLE et ses affluents, ne fait l'objet d'aucune mesure de la part des autorités et pis, des aménagements visent à accélérer les capacités du courant (ce qui est aussi louable dans l'objectif de diminuer les effets des crues sur la plaine). **Tout ceci est contradictoire et souligne la fragilité de cette zone et des infrastructures face aux différents apports de sédiments.**
- Les sommes résultantes des contrats « usage, amarrage ou autres » doivent être principalement utilisés à la « remise aux normes et sécurité » des canaux de la cité et des ports publics existants.
- La régie doit être dimensionnée pour la gestion des 450 places des différents petits ports publics. Pas une de plus.
- La totalité des places privées ainsi que des places « publiques » ou pros doivent être « gelées » dans leurs dimensions de début 2022. A l'exception des places permettant d'accueillir des yachts supérieurs à 18-20 mètres qui doivent être supprimées. La justification évoquée indiquant que des yachts de grande taille ont été accueillis dans la cité n'a aucun fondement. Ce n'est pas parce que des erreurs ont été commises par le passé qu'il faut les perpétuer.
- La présence de yachts doit se limiter à une taille inférieure à 18-20 mètres. Ici encore il ne s'agit pas d'un caprice mais de mettre en adéquation les infrastructures de la cité avec la taille et la puissance des bateaux. De toute évidence ces bateaux doivent rester des exceptions.
- L'article 25 bis relatifs à la hauteur des bateaux semble avoir été opportunément supprimé du règlement de police du port. Il doit être rétabli afin de limiter les nuisances et doit s'appliquer en port public et dans la partie privée :
 - Article 25 bis : « La hauteur des superstructures des bateaux amarrés ne doit pas dépasser, sauf sur un quart maximum de la longueur des dits bateaux, trois mètres

au-dessus du niveau de flottaison ; toute dérogation fera l'objet d'un agrément spécial du concessionnaire, sous réserve de l'accord des voisins immédiats ».

Cette règle pourrait être adaptée en fonction du positionnement des places, ports publics, place devant maisons mitoyennes, devant quai commerce ou sans habitation etc etc. Le principe étant de ne pas imposer à des voisins immédiats de véritables coupes vues.

- Bien entendu, cette remise aux normes devra se faire progressivement et en bonne intelligence au fur et à mesure du remplacement des bateaux concernés.
- La régie doit prendre en compte les emplacements loués par ses soins au sein de la cité et gênant les résidents soit dans leurs perspectives visuelles soit dans leurs manœuvres et circulation dans les canaux. A fortiori si ces emplacements sont occupés par des bateaux habités (ex rond d'eau) en dehors des zones équipées de sanitaires...
- Les emplacements pro devraient être cantonnés exclusivement au sein des ports public. La multiplication des emplacements à proximité des habitations perturbe la tranquillité des habitants.
- Les sociétés de location doivent embarquer leurs locataires sur les quais proches de la capitainerie et pas en milieu des zones d'habitation privatives.
- La passe d'accès à PGII doit retrouver une largeur compatible avec le croisement de deux unités moyennes.
- L'utilisation des jet ski autres que ceux appartenant aux résidents doit être proscrite. Y compris à la location sur l'ensemble de la cité.
- Les plaquettes, éléments urbanistiques en première intentions doivent être dégagées de tout stationnement de bateau pour des raisons de sécurité.
- La zone centrale PG1 doit être interdite à la circulation des bateaux > 5 mètres.
- Les emplacements pour annexes des résidents doivent être maintenus en quantité suffisantes à proximité des zones commerciales ou d'intérêts (plage, chantiers, places centrales).
- Les contrats proposés aux ex amodiataires et habitants doivent être équilibrés et permettre une cession automatique en cas de succession ou vente immobilière. La régie n'a pas à se prononcer sur le sujet sous réserve qu'elle soit parfaitement informée sur le nouveau bénéficiaire.
- Le contrat d'entretien annuel doit voir le montant actuel de 20 €/m² indexé à compter du 1 janvier 2026 selon un indice à définir entre les parties.
- Toute suggestions conservant le charme de la cité et son calme.

COMMENTAIRES SUITE AUX PROPOSITIONS DE PLANS DU 21 AOUT 2024

CONTRAT AMARRAGE 35 ANS :

Vous aurez constaté que je ne nomme pas ce contrat. Peu importe son nom. Depuis 2022, cette « solution », « proposition » fait couler beaucoup d'encre alors qu'elle est la cheville ouvrière de cette opération. Cette « Arlésienne » du droit nous est présentée depuis 2022 comme un passage obligé.

Une obligation, au même titre que les contrats annuels imposés à partir de 2022 eux aussi sous la menace de devenir « sans droit ni titre » et de ne pas avoir accès à cette Arlésienne.

Superbe entrée en matière et sens de la collectivité pour aborder le projet de transformation de l'entrée de la cité.

Et bien au lieu de tergiverser dans le vide, j'attends avec impatience une première version qui sera analysée en détail afin, dans le cadre de discussions positives, aboutir à une proposition équilibrée. Ou mieux, de bâtir ce contrat dans le cadre d'une concertation avec les propriétaires.

Ce contrat devra tenir compte et spécifier :

- La situation juridique et historique des propriétaires de Port Grimaud.
- Sanctuariser le principe de l'emplacement d'amarrage affecté par acte notarié à chaque maison ou appartement.
- Laisser à chaque propriétaire de choix de mettre un bateau...ou pas.
- Pour ceux qui ne souhaitent pas disposer de contrat, le choix pour eux de laisser ou pas la capitainerie faire du stockage. (Personnellement j'y suis opposé).
- Faire ressortir la spécificité de cet amarrage (usage privé).
- Autoriser le propriétaire, moyennant information préalable de l'autorité portuaire, à accueillir un bateau hôte.
- Prévoir une cession automatique de ce contrat en cas de succession ou cession de la propriété moyennant une information préalable de l'autorité portuaire. EN AUCUN CAS, l'autorité portuaire ne doit avoir capacité à s'opposer à une cession de quelque manière que ce soit sous réserve que le bénéficiaire respecte les termes du contrat.
- Toute suggestion complémentaire susceptible de régir dans l'équilibre ce contrat...Vaste programme...

Cela ne veut pas dire que je ne considère pas les différents arguments de droit évoqués par certains propriétaires et pour lesquels la justice se prononcera. Cela signifie qu'entre gens de bonne volonté, il est toujours possible de trouver des solutions et ce dans le cadre de la loi.

REDEVANCE ANNUELLE :

Lors d'entretien en réunion publique en juillet 2022, un propriétaire avait posé une question au sujet des augmentations futures de cette redevance.

Dans son VRAI/FAUX du 8 juillet 2022, Mr le Maire avait indiqué « que cette redevance augmenterait au « maximum » du montant de l'inflation (c'est une volonté politique) ».

Pouvez-vous nous indiquer l'indice que vous envisagez de retenir à partir de 2026 (ILC par exemple ??).

ENSABLEMENT CANAUX, PASSE et DEVANT DU PORT :

L'étude de faisabilité PORT GRIMAUD 2030 : Remise en sécurité et aux normes environnementales comporte de nombreux volets qui dépassent ce titre général et consensuel qui ne peut recueillir que l'assentiment de tous...

Le problème de l'ensablement des canaux de la cité, de la passe, de la zone située devant la passe d'entrée ainsi que même de la rivière elle-même est évoqué dans l'étude.

Il est rappelé à la page 12 de cette étude « Apports du maître d'ouvrage et/ou disponibles à la communauté de communes du golfe de St Tropez » l'ensemble des études effectuées par d'éminents bureaux d'études.

Parmi les plus complètes :

2014 Etude ACRI commandé par PG1 pour explorer les possibilités d'aménagement de la passe (eh oui déjà). Cette étude de 41 pages propose deux scénarios de prolongement de digues et conclue à la page 26 :

La mise en place d'aménagements au niveau de la digue du Nord de Port Grimaud 1 permettrait donc effectivement de modifier le transport sédimentaire et de réduire l'ensablement de la passe d'entrée du port. **Cependant ces améliorations ne sont pas, à elles seules, suffisantes pour permettre, à long terme, le maintien d'une profondeur minimum dans la passe d'entrée du port sans opérations de dragages réguliers.** Il serait cependant intéressant d'adapter les aménagements de sorte à ce que le dragage puisse être réalisé par voie terrestre, simplifiant ainsi la mise en œuvre et le cout.

2018 Etude Interreg SEDRI PORT Ensablement de Port Grimaud Phase 2 : Analyse quantitative

Etude préconisant une ouverture du port sur le Nord et une fermeture complète de digue côté Giscle...Outre la navigabilité discutable vu les manœuvres à effectuer pour entrer dans la passe, à aucun moment ne sont évoqués les échanges d'eau pourtant très importants entre les canaux la passe et la mer...Risque important de voir l'intérieur de PG devenir une zone morte...

Conclusion du BE :

Aucune de ces deux solutions ne règle donc toutes les problématiques d'ensablement de la zone. Une solution serait de faire des pièges à sédiments et de les exploiter en amont de la Giscle afin de piéger les sédiments avant que ceux-ci arrivent sur le littoral.

2018 Etude Interreg SEDRI PORT Etude sur l'ensablement des ports et les mesures à prendre en cas de phénomène climatique exceptionnel.

Cette dernière étude préconise dans ces recommandations une reprise des berges des rivières pour éviter le transport des sédiments. Sans préconiser quoi que ce soit au niveau de la passe d'accès à PG.

2022 Dr JEAN BOUGIS Etude de faisabilité de la protection de Port-Grimaud contre l'agitation et l'ensablement :

Proposition :

« L'accompagnement du courant de la Giscle ne peut se faire qu'en prolongeant son endiguement jusque, au minimum, la ligne bathymétrique de 5 m CM. »

Cette proposition est immédiatement suivie des inconvénients...Conséquents...

La création d'un passage du courant de la Giscle, à l'enracinement de la digue Nord de port-Grimaud, sans aggraver l'agitation de l'avant-port, ne peut se faire qu'en modifiant la forme et l'implantation de la digue Nord.

Il s'agit ici d'aménagement de la digue Nord permettant « La création d'un passage du courant de la Giscle, à l'enracinement de la digue Nord de port-Grimaud, sans aggraver l'agitation de l'avant-port, ne peut se faire qu'en modifiant la forme et l'implantation de la digue Nord ».

Etc, etc, etc...

Ma conclusion est simple et la lecture de tous ces rapports éclairés et parfaitement argumentés ne transformeront pas la réalité du site de Port GRIMAUD.

- **Le fond du Golfe de St Tropez est confronté à des phénomènes naturels auxquels il faut s'adapter sauf à mettre en place des infrastructures disproportionnées et incompatibles avec la sauvegarde de l'environnement.**
- Le fonds du golfe est la destination de :
 - Environ 20 000 m3 annuels par les courants Nord côtiers qui rongent les plages et transportent le sable vers la plage de PGI.
 - Selon les intempéries de 4 à 5 000 m3 déposés annuellement par la Giscle directement devant la plage de PGI compte tenu de l'orientation actuelle de la sortie.
 - Les tempêtes d'Est qui viennent charger la passe et niveler les dépôts.
 - Des travaux de canalisation et reprises des berges sur les différentes rivières afin d'éviter les inondations récurrentes de la plaine. Avec en conséquence des effets de « chasse » plus puissants pour expulser les sédiments.
 - Le passage sous un silence assourdissant des échanges d'eau quotidiens entre les canaux de la cité permettant un renouvellement de l'eau.

Loin de moi l'idée de ne rien faire, mais je constate que toutes ces études ne fournissent pas de solution fiable et définitive à même de permettre une exploitation sans dragage.

C'est dans ce contexte pour le moins incertain que l'on envisage la création d'un nouveau port pouvant accueillir une dizaine de bateaux de gros tonnage.

Avant de mettre en œuvre le scénario miracle de la suppression de la digue existante pour la remplacer par une nouvelle moyennant un budget pharaonique, je propose donc que soient quantifiés les échanges entre les canaux via la passe et la mer et que la sortie de la Giscle soit ré-orientées au large comme précisé dans certaines études.

Le but étant de valider l'évacuation totale ou partielle des sédiments dans les fonds avant de réfléchir à la forme d'une nouvelle digue si nécessaire.

Accessoirement, ces nouvelles études permettraient peut-être de valider une exploitation portuaire en adéquation avec le site et ses contraintes spécifiques et non pas « s'enflammer » sur un projet à contre-courant de l'histoire.

COMPARAISON NOUVEAUX PROJETS DIGUE ET EXISTANT

CONSERVATION DIGUE EXISTANTE

Possibilité de renforcement, rénovation, légère surélévation.

Allongement possible pour préserver du clapot dans la zone intérieure.

Prolongement digue sud ou paroi de blocage des sédiments telle que préconisé dans plusieurs études.

MODIFICATION OBLIGATOIRE de la sortie de la Giscle pour diriger les sédiments au large sans perturber l'entrée du COGOLIN.

Maintien du cycle de l'eau entre les canaux et la mer.



PROJET PASSE SCENARIO 1 : En réalité un nouveau port.

Prise sur la plage de 30 à 40 mètres à préciser pour permettre de loger à l'année 8 à 10 yachts grande croisière.

Manœuvrabilité des yachts à valider...

Un épi digue Sud pour bloquer les sédiments comme prévu dans certaines études.

Mais prolongation digue Nord GISCLE en plein dans l'axe de l'ouverture restante **sans redressement de la pointe de COGOLIN.**

Cout important.

Nous avons ici le scénario le pire : Les tempêtes d'EST n'auront qu'à pousser les sédiments directement stockés dans l'axe de la plage de PGII.

Ce scénario peut être revu dans l'hypothèse d'un redressement drastique de la sortie de la rivière avec toutefois le risque de perturber l'entrée de Cogolin.

La plage et son étendue d'eau sont quasiment fermées. Pas bon du tout.



PROJET PASSE SCENARIO 2 : En réalité un nouveau port.

Prise sur la plage de 30 à 40 mètres à préciser pour permettre de loger à l'année 8 à 10 yachts grande croisière.

Manœuvrabilité des yachts à valider.

Un épi digue Sud pour bloquer les sédiments comme prévu dans certaines études.

Que dire du reste...

Un barrage à houle imposant des manœuvres à l'entrée du port.

Une rupture de la digue SUD dans l'axe du barrage à houle.

Les sédiments sont donc censés se bloquer contre ce barrage ?

Ca laisse pour le moins perplexe...

Quid de cette petite mer crée devant la plage...

Cout très important je suppose...



PROJET PASSE SCENARIO 3 : En réalité un nouveau port.

Prise sur la plage de 30 à 40 mètres à préciser pour permettre de loger à l'année 8 à 10 yachts grande croisière.

Manœuvrabilité des yachts à valider. Manoeuvre à 110 120 °....

Navigabilité à l'entrée du port en condition de fort vent d'EST à valider en raison de la faible profondeur à cet endroit.

Cout très important.

Avenir de la plage incertain en raison du stockage en externe direct des sédiments sur la nouvelle digue.

VALIDATION IMPERATIVE DES ECHANGES D'EAU AVEC LES CANAUX CAR RISQUE DE SCLEROSE DU PLAN D'EAU INTERIEUR ET DE BLOCAGE DES SEDIMENTS SUR L'ARRONDI INTERIEUR DE LA NOUVELLE DIGUE.



NOUVELLE CAPITAINERIE :

Je ne reviendrai pas sur le malentendu instiller dès l'origine par l'étude sur le projet global.

En deux mots, faire croire que la cité est un port public comportant 1750 places privées devant les maisons et 450 places des ports publics...

Depuis 50 ans les propriétaires riverains des maisons et appartements subviennent aux besoins de leurs bateaux sans avoir recours au service de capitainerie.

Un récent questionnaire a été soumis aux plaisanciers et il est évident que les services évoqués dans ce questionnaire concernaient les utilisateurs des ports publics et pas les résidents.

Seul le service spécifique de vidange des eaux grises noires peut être envisagé.

L'étude stipulait un équivalent temps plein pour 110 bateaux. Je vous laisse faire le calcul pour 450 places....Ce n'est pas 22 comme proposé. Il est nécessaire d'ajouter du personnel administratif pour éditer les factures annuelles des pros et ex amodiataires...

Clairement la grenouille veut se faire plus grosse que le bœuf.

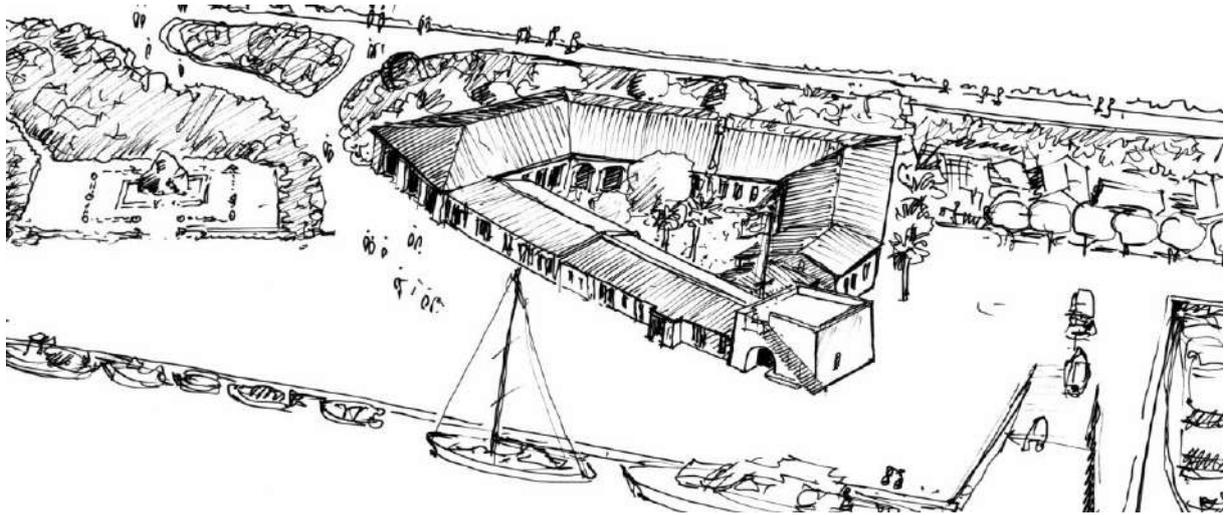
Reste à définir si la capitainerie existante, plébiscité dans toutes les contributions doit être démolie, reconstruite ou rénovée et agrandie. Peu importe la forme à partir du moment où elle s'efface du paysage dans la continuité de l'architecture générale.

C'est déjà le cas dans la mesure où actuellement elle disparaît complètement derrière les yachts garés devant ce qui était un quai d'accueil et dont la fonction a été détournée pour faire de l'argent avec des bateaux tout aussi inesthétiques que décalés à cet endroit.

Ci-dessous les différents projets. Rien de choquant si ce n'est la taille du projet BOHL, mais surtout le fait de reculer l'axe de la digue du nouveau port au droit du premier retour de bâtiment de l'hôtel GIRAGLIA ...

Soit un retrait d'environ 20 à 30 mètres (à vérifier) n'ayant pas d'autre justificatif que de « loger » des yachts de 30 à 40 mètres tout en conservant une largeur de la passe.

Une sorte de folie des grandeurs hors contexte et urbanisme local. En opposition frontale avec les souhaits évoqués dans les contributions des habitants.



PANNE DE L'ÉGLISE

Cette panne enlaidira toujours le plan d'eau situé devant la place de l'église.

Quelques remarques toutefois:

1. Elle devrait rester flottante pour qu'un jour il soit possible de l'enlever complètement au moindre coût.
2. Projet 1, 2 et 3 **suppression des amarrages situés devant la porte de l'église ou sur le côté.**
3. Un angle un peu plus important pour élargir la voie d'accès de droite très réduite.





ESQUISSE PLAN DE REAMENAGEMENT DE LA PANNE DE L'EGLISE DE PORT GRIMAUD





**ESQUISSE PLAN DE REAMENAGEMENT DE
LA PANNE DE L'EGLISE DE PORT GRIMAUD**
SCENARIO 3 - 24 juillet 2024



De : Patrick Rooy [REDACTED]
Envoyé : jeudi 5 septembre 2024 16:20
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : jacques.lavillette@garant-cndp.fr
Objet : Contribution Mr Rooy, Mme Berretta

Bonjour Mr Aqua,

Je tiens à vous remercier pour le temps que Mr Cazalas et vous même avez consacré à mon épouse et moi-même dans le cadre de la concertation.

Pour faire suite à notre entretien du 04/09/2024 nous vous faisons part de nos préférences assorties de quelques remarques quant aux scénarii présentés.

Panne de l'église :

Le scénario n°1 aurait notre préférence. Pour autant il faudra être vigilant quant aux longueurs des bateaux amarrés sur la petite panne afin de ne pas trop réduire le passage disponible pour les bateaux circulant dans ce canal et plus particulièrement les coches d'eau.

Capitainerie et avant port :

Le scénario 1 aurait notre préférence.

Nous sommes très sensible à l'intégration d'espaces verts permettant de réduire visuellement l'augmentation de largeur de cette digue. Cela aurait aussi le mérite d'avoir un impact positif sur la température ressentie.

L'implantation d'une surface pouvant accueillir un Yacht Club pourrait être une bonne idée.

Les surfaces dédiées au stationnement devraient être réduites au minimum (personnel de la capitainerie)

Un emplacement permettant d'amarrer quelques annexes pour un bref passage serait aussi apprécié par les ex-amodiataires devant se rendre à la capitainerie.

Reconfiguration passe d'entrée :

Nous avons été satisfaits d'apprendre qu'une concertation avec la mairie de Cogolin était en cours pour étudier le « rabotage » de l'enrochement de la digue séparant le débouché de la Gisclle de la passe d'entrée des marines de Cogolin. Tout en n'étant pas ingénieur hydrologue cela me paraît déterminant.

Les travaux de reconfiguration des digues devant s'étaler sur plusieurs mois, voire années, peut être que ce « rabotage » pourrait précéder de quelques mois les autres constructions de digues afin de mesurer l'impact de cette modification sur une période hivernale et modifier si besoin le dessin de l'ensemble du projet.

Par contre si le choix d'un scénario devait se faire, pour des raisons administratives dans sa globalité, j'écarterais le scénario 3 qui présente selon moi des difficultés quant à la rentrée ou sortie du port par vent d'est et forte houle. Le scénario 2 pourrait, dans une moindre mesure, présenter également des difficultés du même ordre.

Le scénario 1 me paraît donc le plus adapté aux différentes contraintes (lutte contre l'ensablement de la passe d'entrée, pacification de l'avant port, sécurisation de l'accès au port par conditions météo difficiles.

La sécurisation de la plage de PG2 par une ligne de bouée paraît simple à mettre en place.

Remarques diverses :

- A l'instar de plusieurs contributions formulées lors de la phase de pré-concertation, nous souhaiterions que des emplacements soient prévus pour l'amarrage momentanés d'annexes permettant de rejoindre certains points clés de la cité lacustre (accès plages PG1 et 2, commerces de PG1, etc...)
- Contrairement aux barques électriques disponibles à la location, certains loueurs mettent à la disposition du public des bateaux sans permis mais équipés de petits moteurs hors bord dont l'utilisation n'est pas sans danger pour les autres bateaux qu'ils soient amarrés ou en circulation. Le rappel de la nécessité de faire un briefing voire une vérification même sommaire de l'aptitude à manœuvrer ces bateaux devrait être faite auprès des loueurs.
- Certaines contributions font état d'une ambiance oppressante liée à l'activité des agents de la capitainerie. Pour notre part si nous trouvons le terme excessif il n'est pas totalement dénué de fondement. Est-il bien nécessaire de balayer de nuit et avec un phare puissant les habitations ? Est-il toujours opportun que les échanges radio entre la capitainerie et ses agents se fassent en utilisant le haut parleur réglé à son maximum et quelquefois à des horaires très matinaux ? Est-il obligatoire que les bateaux de la capitainerie conservent leurs flash en fonctionnement quand ils rejoignent la capitainerie après avoir guidé un bateau vers son poste ?

Mais globalement et c'est le plus important, nous sommes en sécurité compte tenu de la présence... Des navires de la gendarmerie nationale, de la police nationale, de la police municipale, mais où sont les douanes...

- Nous avons pris note avec soulagement que la somme évoquée concernant la garantie d'usage pour un amarrage type (12x4m) ne serait pas dépassée. Par contre la mise en place d'une indexation des frais annuels de mise à disposition des postes serait de nature à rassurer les ex-amodiataires qui ont vécu douloureusement la rupture anticipée de leurs contrats d'amodiation avec plusieurs années d'avance par rapport à l'échéance attendue (31/12/2025 pour PG2)
- Je sais que vous êtes sensibles au respect de la taille des bateaux par rapport aux amarrages ce qui est bien sûr essentiel mais il faut parallèlement être aussi vigilant concernant les amarrages « public » qui accueillent parfois des bateaux trop longs, bien que positionnés par vos agents.

Habitant au 78 Ile des quatre vents et donc en face de la panne (dite de « tous les dangers ») située au bout de l'île ronde, j'ai pu constater à plusieurs reprises des accrochages de bateaux.

Nous vous souhaitons, ainsi qu'à vos équipes, un plein succès dans ce grand et beau projet que pour notre part nous accompagnons

De : Patrick Lecomte [redacted] >

Envoyé : vendredi 6 septembre 2024 17:44

À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>

**Cc : dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>;
debat-public@port-grimaud.fr; jacques.lavillette@garant-cndp.fr**

Objet : SMN - Concertation publique Port Grimaud

Bonjour,

Nos préférences vont au 3 scenarii: n°1

Bien Cordialement.

Patrick Lecomte

CEO

SMN Chantier Naval de Port Grimaud

De : Office France | Wajer Yachts <[REDACTED]>

Envoyé : mercredi 11 septembre 2024 18:07

À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>

Cc : Hans van der Valk | Wajer Yachts <[REDACTED]>; Tom van de Ven | Wajer Yachts <[REDACTED]>; Patrick CAZALAS <p.cazalas@portdegrimaud.fr>

Objet : Retours Wajer concernant les projets de Port Grimaud

Bonjour,

Merci pour les explications concernant les différents projets et la présentation des scénarios.

Nous avons revu les projets et nos questions et préférences sont présentés ci-dessous.

Passe d'entrée du port

Nous hésitons entre le scénario 1 et 2 ; est-ce que vous avez des vues sur quel scénario serait le plus efficace pour empêcher l'entrée des vagues dans le port.

Concernant le scénario 2, est-ce qu'il est également possible de tirer la digue au lieu des rochers sous l'eau ?

Panne de l'Église

Nous avons une préférence pour le scénario 3 qui offre davantage de place pour manœuvrer aux bateaux situer tribord de la panne.

Capitainerie

Nous avons une préférence scénario 1.

Ci-dessous, nous avons établi une liste de point d'améliorations qui pourraient être implémenté dans le port :

- Portail à code à l'entrée de la panne du Levant pour plus de sécurité et éviter surtout la nuit que des personnes aillent sur les bateaux.
- Modernisation du système électrique : au niveau de la panne le système est modernisé mais il y a beaucoup de pannes de courant.
- Modernisation du Yacht Club pour créer un espace où les gens peuvent se rencontrer et les sociétés peuvent organiser des rendez-vous clients/ partenaires.
- Un quai d'accueil pour les bateaux voulant venir quelques heures à Port-Grimaud pour visiter/ diner/ venir au marché.
- Système de réservation en ligne pour les places d'amarrage qui permet de voir la liste de tous les bateaux, télécharger les papiers du bateau, voir les dates d'arrivée/ départ, les factures, etc.

Cordialement,

Iris

Kind regards,

Business support France

De : Eric Giroud <[REDACTED]>
Envoyé : jeudi 12 septembre 2024 11:07
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Objet : Consultation - Suggestions d'amélioration

Bonjour,

Merci de nous donner l'opportunité de faire des suggestions d'amélioration sur Port-Grimaud.

Je suis propriétaire du FLOMAR amarré sur la place GRB-17 au quai de l'amarrage des Grimaldines 2, place « amodiée » initialement jusqu'en 2028.

Voici mes suggestions :

1. **Privatiser l'accès au quai de l'amarrage qui devrait être réservé uniquement aux propriétaires de bateaux afin de limiter les risques de vol et de détérioration, des bateaux et des installations. Il y a de nombreux vols ces dernières années, moteurs hors-bord, vélos etc ...**
2. **Interdire l'accès au quai de l'amarrage aux chiens. Ce quai est devenu très sale recouvert de déjections canines journalièrement. C'est extrêmement désagréable.**
3. **Vérifier systématiquement les dimensions des bateaux amarrés sur les places louées aux professionnels qui amarrent des bateaux beaucoup trop gros en rapport avec la place. Faire respecter systématiquement les exigences sur les dimensions avant de donner l'autorisation d'amarrer.**
4. **Il n'est pas normal que l'entretien des pendilles, et plus généralement des infrastructures liées à la place d'amarrage, soient à la charge de l'occupant de la place qui n'a plus aucun droit de propriété.**
5. **De plus, il n'est pas normal, dans ce cas, qu'aucune compensation financière ne soit rétrocédée quand la place est sous-louée durant l'absence de l'occupant qui paie déjà son droit d'occupation annuel.**

Merci de me tenir au courant de la prise en considération de ces quelques suggestions, et de vos commentaires éventuels.

Avec mes meilleures salutations,

Concertation – Questions suite à la présentation des scénarios

N°	type	Question	Traitée ?
1	Général	Questions préalables à l'étude des scénarios	
1.1		De quelle manière les attentes des contributeurs, (résumées dans la synthèse des contributions et le dossier de cadrage) sont elles prises en compte ?	
1.2		Les habitants souhaitent voir la gestion des activités d'amarrage résidentiels clairement séparées de l'accueil des bateaux extérieurs et des activités de professionnels. <ul style="list-style-type: none"> • Qu'est-il prévu pour aller dans ce sens ? 	
1.3		Quel est le détail de l'activité externe prévue ? <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et emplacement des places d'amarrages pour des bateaux de plaisance de particuliers. Préciser le type de contrats pour les particuliers • Nombre et emplacement des places proposées à des professionnels. Quels types d'activités professionnelles et type de contrats ? 	
1.4		Quelles sont les données de bases utilisées pour le plan budgétaire et financier en amont des projets ?	
1.5		Quand et comment les attentes des habitants en termes d'évolution du trafic seront-elles prises en compte ?	
1.6		Parmi les différents sujets présentés quels sont ceux qui permettent de répondre aux attentes exprimées pendant la pré-concertation (ex : remplacement des gros yachts externes par des voiliers ou unités de taille raisonnable) ?	
1.7		Parmi les projets présentés <ul style="list-style-type: none"> • quels sont ceux qui amèneront des services aux habitants de la cité ? • quels sont ceux qui sont pour les plaisanciers externes ou professionnels ? 	
1.8		Quelles sont les critères prioritaires pour le projet ? <ul style="list-style-type: none"> - Aspects financiers ? - Respect et amélioration du cadre de vie des habitants ? - Respect et protection de l'environnement ? - Respect et mise en valeur de l'œuvre architecturale ? 	
1.9		Quels sont les impacts environnementaux des travaux proposés et Quelles sont les études indépendantes qui permettent de les mesurer ?	
1.10		Comment les résidents seront-ils associés aux choix et décisions ?	
1.11		Comment les résidents seront-ils impliqués sur les orientations en matière de trafic sur le plan d'eau ?	
1.12		Comment les comités de pilotage seront-ils composés ? Les résidents participeront-ils aux comités de pilotage ?	
1.13		Dans le plan d'amarrage, qu'est-il prévu pour que les résidents de Port Grimaud qui n'ont pas d'amarrage associé à leur propriété puissent disposer d'un droit préférentiel d'amarrage au sein de la cité par rapport aux plaisanciers externes ou aux entreprises commerciales ?	
1.14		Pourrions nous avoir une réponse claire sur l'interdiction de stocker un bateau devant une propriété privée sans l'autorisation du propriétaire ?	
1.15		Qu'est-il prévu pour réguler voire interdire les activités de jet-ski, bateaux de location ou de croisière à la journée ?	
1.16		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl et les propriétaires de quais et « murs porteurs » des canaux des impacts et de l'usure prématurés dû au trafic portuaire ?	
1.17		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl des impacts sur la cité privée de la sur-fréquentation des rues, équipements et services dus à l'activité portuaire ?	
1.18		Quelle est la procédure mise en place pour gérer les accidents ou incidents provoqués par un bateau ou usager externe client de la régie portuaire sur un bien privé ?	
1.19		Quel est le détail des coûts de chacun des projets et scénarios ?	

Concertation – Questions suite à la présentation des scénarios

2	Capitainerie	Question sur les projets d'extension de la capitainerie	
2.1		Quel est le détail des postes de travail, leur activité et le nombre de personnels concernés actuels et prévus ?	
2.2		Quels sont les aménagements prévus (espaces, salles de réunions) et l'activité envisagée dans ce bâtiment en cas d'extension ?	
2.3		Quelles sont les activités qui ne peuvent être qu'en front de mer et ne peuvent être réalisées ni à distance ni sur un autre site ?	
2.4		Pour chacun des scénarios proposés, il est demandé de connaître le détail de l'élargissement de jetée nécessaire et de l'emprise littorale induite par cet élargissement.	
2.5		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ?	
2.6		Pourrions nous disposer des études indépendantes, détaillées de l'impact de chacun des scénarios sur l'environnement, la faune, la flore, les courants etc... ?	
2.7		Quel est l'impact de vue pour la plage et l'hotel Giraglia de l'élargissement de la jetée vers le Nord ? Les plans de situation vus de la plage et du voisinage sont ils disponibles ? + plans de superposition.	
2.8		D'après les schémas, la cale de mise à l'eau de Port Grimaud 1 semble transformée en places d'amarrage. Qu'en est il exactement ? quelle est la motivation de cette transformation ?	
2.9		Est-il prévu un scénario basé sur le maintien du bâtiment actuel de la capitainerie avec des travaux permettant sa rénovation, mise aux normes, optimisation des espaces intérieurs sans en changer l'aspect extérieur. Les activités administratives ou municipales ou ne nécessitant pas une présence à l'entrée du plan d'eau ne pourraient-elles pas être installées dans l'arrière-pays ou ailleurs dans la cité ?	
2.10		Quelles sont les autorisations à obtenir avant de décider de tels travaux (élargissement de la jetée sur le littoral et travaux de construction) ? Où en sont ces démarches ?	
2.11		Quelle serait la durée des travaux ? Quel est le coût des travaux ?	
2.12		Où passeraient les gros camions pendant la durée des travaux ? Les matériaux lourds et rochers seront il transportés par la rue ou par la mer ? L'impact de ce trafic sur la grand-rue et sur le bâti sensible des immeubles riverains a-t-il été étudié ?	
2.13		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ?	
2.14		Quelles sont les garanties que la nouvelle hélisurface sera EXCLUSIVEMENT utilisée pour les urgences médicales, et non utilisée plus largement comme hélisurface commerciale (aller retour de visiteurs, propriétaires ou équipage des yachts etc...) ?	
3	ZMEL	Zone De Mouillage à Equipement léger	
3.1		Existant : Quel est le nombre précis et le type de bateaux mouillant au large et quel est le détail de ce recensement ?	
3.2		Existant : Quelle est la liste des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaires) actuelles ?	
3.3		Projet : Quel est le nombre de mouillages prévus ?	
3.4		Projet : Quelle est la nature et la taille des unités pour ce type de mouillages dans l'éventuelle ZMEL ?	
3.5		Projet : Quels seraient les emplacements des zones de mouillage et la distance par rapport au littoral ?	
3.6		Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, notamment à propulsion thermique, l'impact environnemental a-t-il été mesuré ? Existe-t-il des études (indépendantes si possibles) ?	
3.7		Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, comment Port Grimaud va-t-elle accueillir les annexes de ces bateaux dont les propriétaires viendront au restaurant, dans les commerces ou au	

Concertation – Questions suite à la présentation des scénarios

		<p>culte ?</p> <p>Quels sont leur nombre et leurs emplacements ?</p>	
3.8		Le financement de la ZMEL sera-t-il mis à la charge des habitants de Port Grimaud ? Si oui, pourquoi ?	
3.9		<p>Si la réponse à 3.8 est oui, quelle est son équation économique ?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Quels seraient les coûts d'étude, d'infrastructure, de travaux et de maintenance ? ○ Quels seraient les gains ? <p>Comment seraient répartis les coûts et les profits réalisés ?</p>	
3.10		Quel serait l'apport et les impacts pour les habitants ?	
3.11		Les équipements de la ZMEL sont ils considérés comme des équipements portuaires ?	
3.12		Où seraient entreposés les équipements de mouillage hors saison ?	
3.13		Quel serait l'impact sur le canotage le long du littoral ?	
3.14		Quel serait l'impact sur les interventions des hydravions ?	
4	Jetées		
		Les jetées créées, élargies ou allongées seraient-elles construites avec des enrochements ou avec des possibilités d'accostage ?	
4.1		Quelle est précisément la superficie des nouvelles emprises maritimes ?	
4.2		Quelle est la hauteur des jetées décrites ?	
4.3		Dans chaque scénario, comment évolue la largeur de la passe d'entrée (largeur avant et largeur après) ?	
4.4		Comment pouvons nous obtenir les études indépendantes décrivant l'impact concret sur l'éco-système ?	
4.5		Comment pouvons nous obtenir les études décrivant les impacts des nouvelles jetées sur les flux hydrologiques dans le plan d'eau et les canaux ?	
4.6		Quels impacts auront les aménagements sur le renouvellement total des eaux du port ?	
4.7		Quel serait l'impact des nouvelles jetées sur l'écoulement de l'eau en cas d'épisode pluvieux important ?	
4.8		A quoi sert la jetée en T proposée dans le scénario 3 ?	
4.9		Comment pouvons nous obtenir les études décrivant l'impact des nouvelles jetées proposées sur les plages ?	
4.10		Qui prendra en charge l'impact du déport de l'ensablement / poldérisation possible de nouvelles zones à la suite de la création de nouvelles jetées ?	
4.11		Serait-il possible de disposer d'un scénario concret non basé sur du bétonnage littoral ni de nouveaux endiguements ni nouvelles jetées ?	
4.12		Pourquoi ne pas prendre le problème à la racine en traitant en amont par l'entretien des berges et de la sablière, ce qui éviterait des dépenses importantes et des destructions de l'environnement ?	
4.13		Les 3 scénarios ne semblent pas tous motivés par une même intention. Pourrions nous avoir le détail de l'objectif et les gains attendus de chaque scénario ainsi que les effets de bord à prévoir ?	
4.14		Quelles sont les mesures prises pour éviter que la plage SUD ne soit sacrifiée dans ces travaux ?	
4.15		Quelle est l'utilité de transformer la passe d'entrée en port à l'année avec hivernage de bateaux ?	
4.16		Serait-il possible d'avoir les comptes-rendus des réunions avec les communes voisines et la communauté de commune concernant ces sujets ? Est-il possible de les inviter aux prochaines réunions publiques ?	
4.17		Quelle serait la durée des travaux et le dispositif (impact sur la cité) ?	

Concertation – Questions suite à la présentation des scénarios

5	Pontons		
5.1		Serait-il possible de présenter des scénarios dans lesquels les tailles de bateaux de visiteurs soient réduits avec une volonté d'accueillir en priorité des voiliers plutôt que des gros yachts ?	
5.2		Qu'est ce qui empêcherait de ne plus amarrer de gros yachts devant l'église dès maintenant sans attendre d'éventuels travaux ?	
5.3		Pour les bateaux amarrés sur les places publiques est il prévu d'autoriser ou d'empêcher les possibilités pour les plaisanciers externes de passer la nuit à bord ?	
5.4		Quel type de structure serait utilisé pour le nouveau ponton traversant le plan d'eau central (dit panne de l'église) : flottant ? en dur ?	
5.5		Quels sont les aménagements prévus pour rendre l'accès aux amarrages temporaires des canots et annexes des résidents près des zones de commerces, restaurants, plages et activités (contribution C022)?	
5.6		Quand l'accès au quai des fossés sera-t-il réouvert ?	
5.7		Pourrions nous avoir le détail des plans d' »optimisation « des places d'amarrage ?	
5.8		Quel est le détail des autres aménagements et travaux prévus sur les pontons ?	

Contributions pour la concertation sur la création d'une ZMEL à Port Grimaud

En tant que plaisancier avec plus de 50 ans d'expérience dans notre zone, je suis convaincu que la création d'une ZMEL en face de Port Grimaud est une fausse bonne idée qui va à l'encontre des objectifs officiellement recherchés.

Voici mes arguments :

1. Impact sur le paysage et l'agrément :

- J'ai connu la baie d'Agay avant l'implantation d'une ZMEL. Cet endroit magnifique a été transformé en un port, perdant ainsi son charme. Avant la ZMEL, les bateaux mouillaient sur ancre, ce qui était précaire et limitait la durée de mouillage. En revanche, le mouillage sur corps-mort est perçu comme sûr, incitant les utilisateurs à laisser leur bateau sans surveillance pendant de longues périodes. Cela attire plus de bateaux, transformant la ZMEL en une alternative économique à une place permanente dans un port de plaisance. Malgré les règlements, cette dérive est inévitable. Une ZMEL à Port Grimaud gâcherait le paysage et l'agrément des usagers de la plage.

2. Protection des champs de posidonies :

- Les champs de posidonies sont dans un état stable depuis des années, malgré le mouillage forain sur ancre de quelques bateaux. La réglementation actuelle, qui interdit le mouillage sur les champs de posidonies, permettrait de mieux protéger ces zones si elle était appliquée. Il y a suffisamment de zones sableuses pour permettre le mouillage sur ancre. En revanche, une ZMEL augmenterait les rejets, notamment les eaux noires, toxiques pour les posidonies, allant ainsi à l'encontre de l'objectif de protection.

3. Coût de gestion :

- La gestion d'une ZMEL est coûteuse en personnel. Les systèmes automatisés, comme celui de Port Cros, ne sont pas entièrement fonctionnels. Une ZMEL à Port Grimaud serait en déficit perpétuel, loin de rapporter un profit net à la commune.

4. Responsabilité et sécurité :

- Un plaisancier qui mouille sur ancre est responsable de son bateau. En revanche, la mise à disposition d'un mouillage sur corps-mort engage la responsabilité de la mairie en cas de problème. Le fond du golfe, en forme d'entonnoir, peut devenir dangereux lors des grands coups de vent d'Est, fréquents dans la région.

En conclusion, bien que la demande pour des amarrages soit croissante, la création d'une ZMEL à Port Grimaud ne résoudra pas les problèmes actuels. Elle risque de dégrader le paysage, d'augmenter l'impact environnemental négatif et de coûter cher aux finances publiques et aux amodiataires.

De : gilles.herbiet

Envoyé : samedi 14 septembre 2024 09:45

À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>

Cc : 'dominique.de-lauzieres' <dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr>; 'jacques.lavillette' <jacques.lavillette@garant-cndp.fr>; debat-public@port-grimaud.fr

Objet : TR: LIEN POUR VISIO REUNION DU 12/09

Bonjour Monsieur,

Vous n'avez pas eu le temps de me répondre au sujet de la télétransmission de la réunion, ce que je comprends parfaitement.

Je remercie vos équipes de l'avoir mise en ligne sur Facebook.

Etant ulcéré par la tournure que prennent ces réunions dites de « concertation », je l'ai quitté avant d'exploser et j'ai ainsi pu la suivre jusqu'à son terme dans mon canapé.

Je pense utile de préciser que je n'ai aucune ambition municipale (c'est en général la réponse fatale en cas de proposition autre que celle du promoteur du projet) et ne connaît aucun des élus sauf ceux en charge de la promotion du projet.

Je rappelle ici que je ne suis absolument pas opposé par principe au contrat proposé pour financer des travaux de remise aux normes ou sécurité.

Encore faut-il que ces travaux ne dissimulent pas en réalité une refonte dommageable pour PORT GRIMAUD ainsi qu'une exploitation outrancière au motif qu'il s'agit du DPM au milieu d'un domaine privé qui représente 80% du plan d'eau.

Que vous l'appeliez X,Y ou Z, peu importe, SI ce contrat, dans le cadre de la loi, sanctuarise l'occupation de la place d'amarrage devant la maison ou l'appartement, qu'il soit transmissible à un nouvel acquéreur ou successeur sans que la mairie ou sa régie puisse s'y opposer (sous réserve de l'information à fournir obligatoirement évidemment).

Il doit aussi à minima reconnaître la spécificité de la cité, son historique et les droits légitimes des propriétaires.

Je vous encourage à prendre connaissance du contrat de Port Camargue où la charge d'entretien des quais par les propriétaires est prise en compte.

En bref, un contrat équilibré, c'est-à-dire exactement le contraire des contrats annuels qui nous sont imposés depuis 2022 sous la menace d'occuper le DPM sans droit ni titre.

La redevance annuelle de 20 € doit également être confirmée (pourquoi pas à la baisse, voir ce qui se fait ailleurs...) et doit être indexée afin qu'elle ne devienne pas la variable d'ajustement d'une mauvaise gestion ou de dépassement des budgets d'investissement.

Toute suggestion complémentaire permettant une parfaite équité est à étudier évidemment.

Il ne s'agit pas ici d'établir un rapport de force que certains ne semblent pas comprendre au sein de l'équipe municipale mais au contraire un rapport de confiance et de collaboration. Sans quoi, le réveil risque d'être brutal et les procédures encore plus nombreuses et interminables tant au niveau du projet que des conditions d'occupation du DPM.

En conclusion, en deux ou trois réunions regroupant les parties et leurs conseils je suis certain qu'il est possible de sortir un contrat donnant satisfaction à tous. Et arrêter enfin de parler de ce contrat dont on nous rabat les oreilles depuis trois ans sans jamais avoir pu lire la première ligne.

Maintenant je le répète, s'il est unilatéral dans sa rédaction, bonne chance à tous.

SUR CES REUNIONS : (je ne parle ici que des deux réunions de concertation), pas des apéros qui ne sont que des moments agréables de café du commerce même s'ils sont repris par la communication officielle :

La réunions d'hier n'a été comme la précédente destinée qu'à répéter sans cesse un discours connu depuis trois ans. Il ne s'agit clairement pas de concertation **mais d'une heure et demi de promotion, de justifications, de critiques de vos prédécesseurs, de promotion via les juristes ou le Président de PGIII...**

Pas très constructif et lassant pour ceux qui participent depuis le début et ont l'impression de clairement perdre leur temps.

Suivi de ¾ d'heure affectés au professionnels d'EGIS pour distiller quelques nouveaux renseignements (hier c'était reconnaître que le scénario 3 est dangereux pour la navigation, un budget « prévisionnel » monstrueux pour mettre 6 à 10 «yachts de grande croisière » pour lesquels vous ne m'avez toujours pas répondu au sujet du nombre et de la taille).

Suivi de questions réponses pas toutes très compréhensibles dans une ambiance un peu trop surchauffée. Ces questions réponses traitant de manière très superficielle de la gestion précédent la vôtre, de l'ensablement, de la passe, de la vue depuis les immeubles, de la digue principale, du passage des équipes de la capitainerie sur la voirie privée de PGI etc etc etc.

Bref tout cela dans un désordre bien sympathique mais n'apportant aucune plus-value au projet.

Certains propriétaires réclament soit individuellement soit par l'intermédiaire du groupement de Mr SALLE la mise en place de commissions permettant aux parties de définir, affiner ou modifier le projet. Cinq à huit commissions permettrait de confronter les point de vue et dégager des consensus.

Au lieu de cela, nous assistons à un discours unilatéral ne prenant en compte qu'à l'extrême marge l'ensemble des contributions produites avant la première réunion.

Pour illustrer ceci, quelques exemples :

SUR LA PROBLEMATIQUE DE L'ENSABLEMENT : Ce problème est essentiel car à mon sens il relève une contradiction totale. A savoir faire passer, stationner, manœuvrer des bateaux de grandes dimensions dans un espace restreint. Accessoirement défigurer l'entrée de PG.

Le technicien a expliqué clairement pour une fois les forces en présence :

- La GISCLE et ses extractions de sédiments lors des événements de fortes pluies (3 à 5 000 m³), le courant Nord qui déverse un reliquat des 20 000 m³ annuels, le courant Sud qui longe Port Cogolin et enfin les tempêtes d'EST qui nivellent le tout et poussent en direction de l'avant-port et de la passe.
- La nécessité de mettre en place des pièges à sédiments dans la GISCLE **et dans la phrase suivante l'impossibilité de le faire compte tenu des réglementations actuelles...** Et même les actions de la communauté de communes visant à faciliter le flux pour accélérer le débit et éviter, efforts louable, les inondations dans la plaine.

- Les échanges et circulation de l'eau entre la cité et la mer qui sont loin d'être négligeables pour conserver une certaine qualité de l'eau.

En bref, en quelques phrases et schéma, la description d'un système complexe et la situation sensible du fond du golfe et de la cité lacustre. Toute modifications importante pouvant générer des effets collatéraux extrêmement dommageables.

Je rappelle simplement les études effectuées préliminaires et nommées dans le cahier des charges qui concluaient toutes sans exception que les quelques mesures proposées (canalisation GISCLE, prolongement digue sud de la passe), ne régleraient pas le problème de l'ensablement.

Alors que voulez-vous ? Contraindre les forces en présence. Ce sera peine perdue et nous devons reprendre des dragages avant longtemps...A moins qu'EGIS s'engagent sur 20 ans à les prendre en charge 😊 .

SUR LA NECESSITE DE SUPPRIMER LA DIGUE EXISTANTE POUR LA REMPLACER PAR UNE NOUVELLE.

Si la justification de cette « aventure » est de loger à l'année des yachts de grande croisière (30 à 40 mètres) et de supprimer ceux amarrés devant la capitainerie, je veux bien comprendre cette nécessité au cout énorme. Encore faut-il que des millionnaires acceptent d'immobiliser des yachts de ce type par vent d'EST de travers l'hiver...

Outre le cout, nous nous dirigeons vers une modification totale de l'esthétique de l'entrée, la perte des perspectives visuelles (vous connaissez bien la hauteur de ces bateaux qui vont dépasser la hauteur de digue même surélevée et atteindre le deuxième étage des constructions).

Ici, la justification ne peut être que financière pour amortir des investissements dont le cout final et environnemental sera élevé.

S'il n'y a pas de motivation financière, et comme l'a indiqué Mr le MAIRE, Port Grimaud doit rester Port Grimaud. Il devrait donc corriger les excès du passé en revenant à l'acceptation de navires en rapport avec les infrastructures.

Peut-être plus, mais moins grands.

Cela demandera un peu de courage...

SUR LA NECESSITE DE REHAUSSER LA DIGUE.

J'ai particulièrement apprécié le petit montage vidéo du technicien montrant une digue submergée par les vagues...Très instructif. Sauf que cette digue est partout, sauf à Port Grimaud. Un schéma suivant montrait la houle dans le golfe de St Tropez. La salle s'est bien amusée.

Trêve de plaisanterie. Nous avons eu il y a quelques jours une petite tempête de vents d'EST et la digue actuelle n'a jamais été submergée mais laisse passer des embruns. Ni plus ni moins. Il suffit d'être sur place pour le constater...

J'é mets simplement une hypothèse. N'est-il pas envisageable de procéder à une rénovation renforcement totale de la digue existante avec petite élévation et pourquoi pas un léger allongement ?

A mon sens le budget devrait être beaucoup plus raisonnable et maintenir l'esthétique classée...

SUR LE DRAGAGE DES CANAUX.

La aussi les budgets sont impressionnants, tout autant que les effets collatéraux du retirements et des traitements.

Raison de plus pour garder de la marge financière afin de mettre en œuvre des actions ponctuelles, complexes et risquées.

Sans aborder d'autres points, vous avez compris que je ne partage pas vraiment les projets présentés. Les contributions des habitants ne sont pas sérieusement considérées.

Sans m'y opposer frontalement, je considère que le déroulé actuel du projet ne prends absolument pas en compte les réalités complexes de la zone, tant en ce qui concerne l'environnement et l'ensablement ou il sera difficile de lutter contre la nature.

Sans être un grand spécialiste, seule la canalisation de la sortie de la GISCLE vers les fonds de plus grande profondeur est à même de, sinon régler le phénomène, au moins le ralentir.

La transformation de la passe ne résoudra en rien la problématique d'accueil de yachts non adaptés à l'infrastructure globale non prévue pour cela.

Port Grimaud n'est pas et ne sera plus un espace en eau profonde.

Les ressources financières tirées des contrats de 35 ans devraient être consacrées au titre.

Remise aux normes et en sécurité.

Sans la volonté de transformer le site et d'en faire une machine à cash.

Bien à vous.

G.HERBIET

CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC

Port-Grimaud le 17/09/2024

Objet : grande plaisance

Concernant l'aménagement de l'avant Port, des places dites publiques en général ainsi que l'affectation du personnel aux besoins de celles-ci, voici mes observations.

En effet il semble que nous soyons passés, pour les bateaux de passage de + de 29 mètres, de 39 nuitées de bateaux en 2005 à 1309 en 2020 (source : fiche de synthèse places publiques de grande plaisance - dossier de la concertation préalable).

Depuis 2024 les bateaux de grandes tailles sont systématiquement escortés par 2 bateaux de la capitainerie et donc 4 membres du personnel.

Je n'ai rien contre le fait que le port public vive et participe aux recettes du Port, bien évidemment, mais il me paraîtrait que le bon sens voudrait que l'on aille plutôt vers une diminution du nombre de passages de bateaux de grandes tailles plutôt que l'inverse. Nous y gagnerions à plusieurs niveaux : tranquillité du Port, calme, sécurité dans les canaux, moins de personnel dédié spécialement à cela.

L'impact des remous de ces bateaux ainsi que leur encombrement affectent la circulation des bateaux plus modestes ainsi que celles des annexes et ne jouent pas en faveur de la mise aux normes de la sécurité du port. J'ai personnellement noté cette année une plus grande dangerosité concernant les croisements de bateaux dans les canaux et surtout les blocages dus aux grandes unités (autres bateaux en attente, souvent dans les remous, etc). J'avoue en avoir été surprise.

Ceci m'invite à vous demander une attention particulière à cela.

J'aimerais qu'il soit communiqué aux propriétaires le tonnage autorisé dans le Port et si celui-ci a évolué au cours des années. De même quel cadrage existe pour autoriser ou non les bateaux dans le Port en termes de longueur, largeur, hauteur ?

Je pense nécessaire de mettre en place des capteurs et indicateurs concernant les impacts environnementaux relatifs à cet aspect et les porter à connaissance des propriétaires.

En dernier lieu, j'aurais tendance à penser que, d'une part, le Port est riche en vie marine, qu'elle mérite d'être protégée voire développée et qu'en ce sens nous devons être vigilants quant à ce que nous lui imposons et que d'autre part, l'infrastructure sous-marine (pale planche, enrochements, etc) peut être fragilisée à force de remous trop forts et trop fréquents.

Bien sûr ces recommandations sont aussi valables au delà des bateaux de passage et quelque soit l'usage (résidents, touristique, commercial, etc).

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces observations dans la mise en place du projet.

Natacha Balaÿ
Résidente Port Grimaud 2

De : gilles.herbiet [mailto:gilles.herbiet@portdegrimaud.fr]
Envoyé : jeudi 19 septembre 2024 09:30
À : debat-public@port-grimaud.fr; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : 'dominique.de-lauzieres' <dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr>; 'jacques.lavillette' <jacques.lavillette@garant-cndp.fr>
Objet : TR: PROJET EMPLACEMENTS DANS LA PASSE

Bonjour Monsieur AQUA,

Je vous avais demandé dans le mail ci-dessous du 23 août dernier s'il était possible d'avoir une idée de la taille et du nombre des « yachts de grande croisière » que vous souhaitiez accueillir dans l'avant-port.

A l'occasion d'une discussion quelques jours plus tard à l'entrée de PGII, j'avais renouvelé ma demande.

Sans réponse à ce jour, j'ai tenté de faire une estimation à titre personnel, mais une étude des scénarios relatifs à la capitainerie et l'aménagement de la nouvelle digue m'amène à poser des questions complémentaires.

J'aimerais, si cela est possible qu'à l'occasion de la prochaine réunion de début octobre, le bureau d'étude puissent nous présenter la solution retenue par vos services afin de « calibrer le nombre de yachts attendus, leurs longueurs et surtout leur HAUTEUR ».

Certains s'étaient en effet émus du relèvement de la hauteur de la nouvelle digue. Je pense qu'ils pourront être rassurés car en réalité, ils ne la verront plus.

Les scénarios passe 1 et 2 présentés en réunion les 21 Août et 12 septembre font apparaître une zone d'amarrage située à l'EST du projet de capitainerie proposé par X.BOHL. A gauche de la capitainerie subsiste sur l'emprise de la cale de mise à l'eau de nouveaux amarrages.



Ma question sur le nombre de bateaux à accueillir reste donc entière et sans réponse à ce jour bien que quelques cotations ci-dessous laisse à penser l'importance de la chose.

Mais à y regarder de plus près, les scénarios capitainerie 2 et 3 sont différents non seulement au niveau de la forme de cette dernière, mais implique une seconde zone d'amarrage cette fois à l'ouest, quasiment aussi importante que la première.



Nous sommes donc en présence non seulement de trois projets de capitainerie mais en fonction du choix qui sera fait (le vôtre, pas le nôtre) de deux possibilités d'accueil des yachts de grande croisière.

- 1. Une première comportant une zone d'amarrage à l'est pour yachts de grandes dimensions (à condition qu'ils puissent manœuvrer à cet endroit).**
- 2. Une seconde avec une zone d'amarrage complémentaire à l'est.**

Les schémas ci-dessus, outre le fait qu'il sont présentés comme un seul projet, ne donnent pas une vision correcte de l'importance de l'objectif poursuivi.

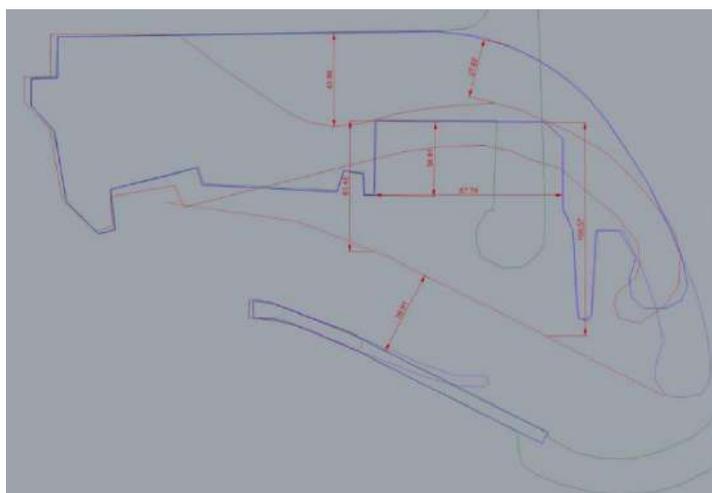
Avec des moyens techniques basiques, un ami s'est amusé à coter, uniquement sur la base de la capitainerie BOHL, pour estimer l'emprise du, ou des plans d'eau destinés à accueillir les yachts de grande croisière.

Il est clair qu'outre une emprise nouvelle d'environ 44 mètres pris sur la plage au maximum du creux de la digue actuelle et environ 29 mètre à l'arrondi, la dimension du « nouveau port » permet, tout en maintenant un passage de 40 mètres dans la passe de loger environ 6 à 10 yachts d'environ 40 mètres.

Les schémas ci-dessus représentant une zone à peu près équivalente, la capacité pourrait être doublée.

Merci de bien vouloir nous fournir ces informations pour la prochaine réunion.

EXISTANT en rouge...SCENARIO 1 2 ET 3



Vous savez bien mon opposition global à ce projet d'aménagement de la passe (pas aux rénovations et mises en sécurité) qui va faire perdre à Port Grimaud son cachet, mais au moins soyons informés.

Bien à vous.

G.HERBIET

C023 - Contribution à la Concertation Préalable de Port Grimaud

Objet : Proposition de Méthodologie de Travail pour la Concertation Préalable

Introduction :

La présente contribution vise à proposer une méthodologie de travail permettant de prendre en compte les besoins des habitants de Port Grimaud et de rapprocher les scénarios de solutions des besoins exprimés. Cette méthodologie se veut participative et inclusive, afin de garantir une concertation efficace et constructive.

La version 1 de la présente contribution avait été versée à la concertation en fin de pré-concertation. Elle est complétée ici pour tenir compte de l'actualisation de la situation.

Lors de la réunion de lancement du 21 août, les riverains ont disposé de 10 minutes pour présenter le contexte, les enjeux, l'état des lieux et les besoins. Cette présentation a été complétée d'un dossier de cadrage de 10 pages.

La municipalité et la société EGIS ont présenté un certain nombre de projets de travaux.

Il convient désormais d'instruire l'adéquation entre les besoins et les solutions proposées.

L'opportunité des propositions, leurs impacts et leurs coûts doivent également être étudiés.

Questions – Réponses

Depuis le début de la concertation préalable, les riverains ont posé un certain nombre de questions auxquelles ils attendent des réponses.

Pour rendre plus aisé le suivi des questions et des réponses une synthèse des questions connues a été établie, elle est complétée régulièrement et partagée de manière hebdomadaire.

Il serait utile que les réponses soient apportées au plus vite et au fur et à mesure afin de pouvoir avancer concrètement sur l'examen des projets proposés.

La liste à date est jointe à cette contribution et continuera d'évoluer en faisant le lien avec la réponse apportée.

Identification des thématiques à instruire

Au vu des questions posées et des premiers écarts identifiés entre les besoins et les solutions, une première liste de thématiques a été identifiée :

- Thème 1 Ensablement passe d'entrée et avant port par la Giscle
- Thème 2 Rénovation capitainerie
- Thème 3 Protection tempête avant port submersion
- Thème 4 Configuration des amarrages dans le lac intérieur et dans tous les canaux
- Thème 5 Respect de l'esthétique et de l'architecture de la cité lacustre

- Thème 6 Destination et usages plan d'eau cité lacustre
- Thème 7 Accessibilité à l'intérieur du périmètre de la cité lacustre et sur le plan d'eau
- Thème 8 Financement et cadre juridique du financement

Ateliers de Travail Thématiques :

Les grandes réunions publiques ne permettant pas un dialogue ni un travail construit, la nécessité se confirme d'organiser des ateliers en petit groupe qui permettraient de travailler sur le fond des sujets entre les riverains et l'équipe en charge de la concertation.

Ce mode de travail est mis en œuvre sur tous les projets car lui seul permet d'instruire les sujets de manière collaborative.

Quand un atelier est bien mené, il permet d'instruire un sujet, une thématique précise et de partager le résultat des travaux avec toutes les personnes concernées.

Selon la complexité de chaque thème, plusieurs sessions de travail pour ce même thème peuvent s'avérer nécessaires.

Un atelier construit fonctionne en 3 temps :

- Préparation : Les personnes désignées pour participer aux ateliers se chargent de recueillir les informations, les demandes et les attentes et préparent une présentation ou un dossier avant chaque session.
- Session de travail :
 - La réunion peut être dans une salle, en visio ou mixte salle/visio,
 - les participants partagent les éléments et dossiers qu'ils ont préparé et font une synthèse des avancées, des points de convergence et des points restant à travailler lors de la prochaine session.
 - Ils planifient les travaux restants et établissent la liste des actions.
- Communication : le compte-rendu, la synthèse des travaux et la liste des actions sont partagés entre les participants de l'atelier et communiqués à l'ensemble des personnes concernées pour les informer et qu'ils puissent donner leur avis.

En fonction du résultat de la session de travail et des retours à la suite du partage des avancées, des sessions complémentaires peuvent s'avérer nécessaires.

Nombre de sessions

En fonction de l'avancement du projet, une dizaine de sessions de deux heures semble nécessaire pour instruire le sujet. Pour des réunions incluant des experts, une session de 3-4 heures peut être nécessaire. Le nombre de sessions et le temps d'ateliers pourra être augmenté ou réduit selon les réponses aux questions qui pourraient se faire en amont.

Questions concernant les éléments présentés par la municipalité

N°	type	Question	Traitée ?
1	Général	Questions préalables à l'étude des scénarios	
1.1		De quelle manière les attentes des contributeurs, (résumées dans la synthèse des contributions et le dossier de cadrage) sont elles prises en compte ?	
1.2		Les habitants souhaitent voir la gestion des activités d'amarrage résidentiels clairement séparées de l'accueil des bateaux extérieurs et des activités de professionnels. <ul style="list-style-type: none"> • Qu'est-il prévu pour aller dans ce sens ? 	
1.3		Quel est le détail de l'activité externe prévue sur le plan d'eau ? <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et emplacement des places d'amarrages pour des bateaux de plaisance de particuliers. Préciser le type de contrats pour les particuliers • Nombre et emplacement des places proposées à des professionnels. Quels types d'activités professionnelles et type de contrats ? 	
1.4		Quelles sont les données de bases utilisées pour le plan budgétaire et financier en amont des projets présentés ?	
1.5		Quand et comment les attentes des habitants en termes d'évolution du trafic seront-elles prises en compte ?	
1.6		Parmi les différents sujets présentés quels sont ceux qui permettent de répondre aux attentes exprimées pendant la pré-concertation (ex : remplacement des gros yachts externes par des voiliers ou unités de taille raisonnable) ?	
1.7		Parmi les projets présentés <ul style="list-style-type: none"> • quels sont ceux qui amèneront des services aux habitants de la cité ? • quels sont ceux qui sont pour les plaisanciers externes ou professionnels ? 	
1.8		Quelles sont les critères prioritaires pour le projet ? <ul style="list-style-type: none"> - Aspects financiers ? - Respect et amélioration du cadre de vie des habitants ? - Respect et protection de l'environnement ? - Respect et mise en valeur de l'œuvre architecturale ? 	
1.9		Quels sont les impacts environnementaux des travaux proposés et Quelles sont les études indépendantes qui permettent de les mesurer ?	
1.10		Comment les résidents seront-ils associés aux choix et décisions ?	
1.11		Comment les résidents seront-ils impliqués sur les orientations en matière de trafic sur le plan d'eau ?	
1.12		Comment les comités de pilotage seront-ils composés ? Les résidents participeront-ils aux comités de pilotage ?	
1.13		Dans le plan d'amarrage, qu'est-il prévu pour que les résidents de Port Grimaud qui n'ont pas d'amarrage associé à leur propriété puissent disposer d'un droit préférentiel d'amarrage au sein de la cité par rapport aux plaisanciers externes ou aux entreprises commerciales ?	
1.14		Pourrions nous avoir une réponse claire sur l'interdiction de stocker un bateau devant une propriété privée sans l'autorisation du propriétaire ?	
1.15		Qu'est-il prévu pour réguler voire interdire les activités de jet-ski, bateaux de location ou de croisière à la journée ?	
1.16		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl et les propriétaires de quais et « murs porteurs » des canaux des impacts et de l'usure prématurés dû au trafic portuaire ?	
1.17		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl des impacts sur la cité privée de la sur-fréquentation des rues, équipements et services dus à l'activité portuaire ?	
1.18		Quelle est la procédure mise en place pour gérer les accidents ou incidents provoqués par un bateau ou usager externe client de la régie portuaire sur un bien privé ?	

1.19		Quel est le détail des coûts de chacun des projets et scénarios ?	
1.20		Quel est le périmètre complet des travaux présentés par la municipalité ?	
2	Capitainerie	Question sur les projets d'extension de la capitainerie	
2.1		Quel est le détail des postes de travail, leur activité et le nombre de personnels concernés actuels et prévus ?	
2.2		Quels sont les aménagements prévus (espaces, salles de réunions) et l'activité envisagée dans ce bâtiment en cas d'extension ?	
2.3		Quelles sont les activités qui ne peuvent être qu'en front de mer et ne peuvent être réalisées ni à distance ni sur un autre site ?	
2.4		Pour chacun des scénarios proposés, il est demandé de connaître le détail de l'élargissement de jetée nécessaire et de l'emprise littorale induite par cet élargissement.	
2.5		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ?	
2.6		Pourrions nous disposer des études indépendantes, détaillées de l'impact de chacun des scénarios sur l'environnement, la faune, la flore, les courants etc... ?	
2.7		Quel est l'impact de vue pour la plage et l'hotel Giraglia de l'élargissement de la jetée vers le Nord ? Les plans de situation vus de la plage et du voisinage sont ils disponibles ? + plans de superposition.	
2.8		D'après les schémas, la cale de mise à l'eau de Port Grimaud 1 semble transformée en places d'amarrage. Qu'en est il exactement ? quelle est la motivation de cette transformation ?	
2.9		Est-il prévu un scénario basé sur le maintien du bâtiment actuel de la capitainerie avec des travaux permettant sa rénovation, mise aux normes, optimisation des espaces intérieurs sans en changer l'aspect extérieur. Les activités administratives ou municipales ou ne nécessitant pas une présence à l'entrée du plan d'eau ne pourraient-elles pas être installées dans l'arrière-pays ou ailleurs dans la cité ?	
2.10		Quelles sont les autorisations à obtenir avant de décider de tels travaux (élargissement de la jetée sur le littoral et travaux de construction) ? Où en sont ces démarches ?	
2.11		Quelle serait la durée des travaux ? Quel est le coût des travaux ?	
2.12		Où passeraient les gros camions pendant la durée des travaux ? Les matériaux lourds et rochers seront il transportés par la rue ou par la mer ? L'impact de ce trafic sur la grand-rue et sur le bâti sensible des immeubles riverains a-t-il été étudié ?	
2.13		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ?	
2.14		Quelles sont les garanties que la nouvelle hélisurface sera EXCLUSIVEMENT utilisée pour les urgences médicales, et non utilisée plus largement comme helisurface commerciale (aller retour de visiteurs, propriétaires ou équipage des yachts etc...) ?	
3	ZMEL	Zone De Mouillage à Equipement léger	
3.1		Existant : Quel est le nombre précis et le type de bateaux mouillant au large et quel est le détail de ce recensement ?	
3.2		Existant : Quelle est la liste des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaires) actuelles ?	
3.3		Projet : Quel est le nombre de mouillages prévus ?	
3.4		Projet : Quelle est la nature et la taille des unités pour ce type de mouillages dans l'éventuelle ZMEL ?	
3.5		Projet : Quels seraient les emplacements des zones de mouillage et la distance par rapport au littoral ?	
3.6		Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, notamment à propulsion thermique, l'impact environnemental a-t-il été mesuré ? Existe-t-il des études (indépendantes si possibles) ?	

3.7		Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, comment Port Grimaud va-t-elle accueillir les annexes de ces bateaux dont les propriétaires viendront au restaurant, dans les commerces ou au culte ? Quels sont leur nombre et leurs emplacements ?	
3.8		Le financement de la ZMEL sera-t-il mis à la charge des habitants de Port Grimaud ? Si oui, pourquoi ?	
3.9		Si la réponse à 3.8 est oui, quelle est son équation économique ? <ul style="list-style-type: none"> ○ Quels seraient les coûts d'étude, d'infrastructure, de travaux et de maintenance ? ○ Quels seraient les gains ? Comment seraient répartis les coûts et les profits réalisés?	
3.10		Quel serait l'apport et les impacts pour les habitants ?	
3.11		Les équipements de la ZMEL sont ils considérés comme des équipements portuaires ?	
3.12		Où seraient entreposés les équipements de mouillage hors saison ?	
3.13		Quel serait l'impact sur le canotage le long du littoral ?	
3.14		Quel serait l'impact sur les interventions des hydravions ?	
3.15		Quel sera le transfert entre la ZMEL de beauvallon et la future éventuelle ZMEL	
4	Jetées		
		Les jetées créées, élargies ou allongées seraient-elles construites avec des enrochements ou avec des possibilités d'accostage ?	
4.1		Quelle est précisément la superficie des nouvelles emprises maritimes ?	
4.2		Quelle est la hauteur des jetées décrites ?	
4.3		Dans chaque scénario, comment évolue la largeur de la passe d'entrée (largeur avant et largeur après) ?	
4.4		Comment pouvons nous obtenir les études indépendantes décrivant l'impact concret sur l'éco-système ?	
4.5		Comment pouvons nous obtenir les études décrivant les impacts des nouvelles jetées sur les flux hydrologiques dans le plan d'eau et les canaux ?	
4.6		Quels impacts auront les aménagements sur le renouvellement total des eaux du port ?	
4.7		Quel serait l'impact des nouvelles jetées sur l'écoulement de l'eau en cas d'épisode pluvieux important ?	
4.8		A quoi sert la jetée en T proposée dans le scénario 3 ?	
4.9		Comment pouvons nous obtenir les études décrivant l'impact des nouvelles jetées proposées sur les plages ?	
4.10		Qui prendra en charge l'impact du déport de l'ensablement / poldérisation possible de nouvelles zones à la suite de la création de nouvelles jetées?	
4.11		Serait-il possible de disposer d'un scénario concret non basé sur du bétonnage littoral ni de nouveaux endiguements ni nouvelles jetées ?	
4.12		Pourquoi ne pas prendre le problème à la racine en traitant en amont par l'entretien des berges et de la sablière, ce qui éviterait des dépenses importantes et des destructions de l'environnement ?	
4.13		Les 3 scénarios ne semblent pas tous motivés par une même intention. Pourrions nous avoir le détail de l'objectif et les gains attendus de chaque scénario ainsi que les effets de bord à prévoir ?	
4.14		Quelles sont les mesures prises pour éviter que la plage SUD ne soit sacrifiée dans ces travaux ?	
4.15		Quelle est l'utilité de transformer la passe d'entrée en port à l'année avec hivernage de bateaux ?	
4.16		Serait-il possible d'avoir les comptes-rendus des réunions avec les communes voisines et la communauté de commune concernant ces	

		sujets ? Est-il possible de les inviter aux prochaines réunions publiques ?	
4.17		Quelle serait la durée des travaux et le dispositif (impact sur la cité)?	
5	Pontons		
5.1		Serait-il possible de présenter des scénarios dans lesquels les tailles de bateaux de visiteurs soient réduits avec une volonté d'accueillir en priorité des voiliers plutôt que des gros yachts ?	
5.2		Qu'est ce qui empêcherait de ne plus amarrer de gros yachts devant l'église dès maintenant sans attendre d'éventuels travaux ?	
5.3		Pour les bateaux amarrés sur les places publiques est il prévu d'autoriser ou d'empêcher les possibilités pour les plaisanciers externes de passer la nuit à bord ?	
5.4		Quel type de structure serait utilisé pour le nouveau ponton traversant le plan d'eau central (dit panne de l'église) : flottant ? en dur ?	
5.5		Quels sont les aménagements prévus pour rendre l'accès aux amarrages temporaires des canots et annexes des résidents près des zones de commerces, restaurants, plages et activités (contribution C022)?	
5.6		Quand l'accès au quai des fossés sera-t-il réouvert ?	
5.7		Pourrions nous avoir le détail des plans d'optimisation » des places d'amarrage ?	
5.8		Quel est le détail des autres aménagements et travaux prévus sur les pontons ?	
	Gouvernance		
6.1		Comment faut il faire pour accéder aux comptes-rendus du conseil portuaire ?	
6.2		Que faut il faire pour que le conseil portuaire tienne compte des demandes des résidents de Port Grimaud?	
	Concertation		
7.1		Comment faut il faire pour accéder à la Vidéo de la réunion de lancement du 30 mai 2024 ? Serait-il possible de la publier sur le site de la concertation comme les autres ?	
7.2		Comment faut il faire pour accéder aux comptes-rendus des réunions hebdomadaires dites réunions apéros ?	
7.3		Quand les questions posées recevront elles des réponses ?	
7.4		Quand les ateliers évoqués auront-ils lieu ?	
7.5		Pourquoi le diaporama de synthèse des contributions présenté le 21 août n'est il pas accessible sur le site de la concertation au même titre que les autres documents ?	
7.6		Pourquoi le dossier de cadrage V1 n'est il pas accessible sur le site de la concertation ?	
7.7		Serait-il possible que les riverains puissent réellement s'exprimer au cours de la prochaine réunion publique du 3 octobre si possible en début de réunion afin de pouvoir exprimer leur opinion sur les projets présentés ?	
7.8		Concernant l'étude sea-port supposées synthétiser les demandes « usagers », Quel est le nombre de personnes ayant été interrogées ? Parmi ces personnes <ul style="list-style-type: none"> • combien de Propriétaires d'amarrages privés ? • combien d'usagers externes du port ? Comment ont-ils été interrogés ? Comment peut on accéder au détail des réponses ? Serait-il possible de séparer les demandes concernant les propriétaires résidents et les demandes concernant les usagers externes ?	

Des questions spécifiques au thème de l'ensablement ont été suggérées récemment dans une contribution individuelle, elles figurent ici :

N°	Thème	Question	Traitée ?
S01		Y a-t-il eu prise des études effectuées dans le passé et des solutions proposées qui seraient maintenant écartées ? Si oui, exposé de ces démarches et des conclusions	
S02		Alternatives a la construction d'une nouvelle configuration de l'entrée du port pour stopper l'ensablement ?	
S03		Publication des études techniques derrière chaque scénario proposé confirmant le résultat escompté de l'arrêt de l'ensablement de l'entrée du port	
S04		Elargissement de la surface de la jetée ?	
S05		Les communes voisines ont-elles été consultées ? Si oui, de quelle façon et exposé de l'état de ces consultations ?	
S06		Autorisations a obtenir ? Les instances concernées ont-elles été contactées ? Consultées ? Retour	
S07		Bases du chiffrage préalable du cout du projet dans chaque scénario puisque chaque scénario est encore en cours d'étude, et qu'il n'existe encore ni cahier des charges ni appel d'offres ?	
S08		Bilan économique de chacun des scénarios ?	
S09		Si un scénario avec travaux était retenu, qui pourrait participer à l'appel d'offres ? Egis sera-t-il autorisé à soumettre ? si oui, n'est-ce pas un conflit d'intérêt ?	
S10		Les projets sont ils compatibles avec les cahiers des charges et statuts des associations de propriétaires ?	
S11		Des représentants des propriétaires participeront-ils les instances de décision (sélection de scénarios et du projet final, élaboration du cahier des charges, appel d'offres, examen des soumissions, etc?)	

Questions concernant les éléments présentés par la municipalité

N°	type	Question	Traitée ?
1	Général	Questions préalables à l'étude des scénarios	
1.1		De quelle manière les attentes des contributeurs, (résumées dans la synthèse des contributions et le dossier de cadrage) sont elles prises en compte ?	
1.2		Les habitants souhaitent voir la gestion des activités d'amarrage résidentiels clairement séparées de l'accueil des bateaux extérieurs et des activités de professionnels. <ul style="list-style-type: none"> Qu'est-il prévu pour aller dans ce sens ? 	
1.3		Quel est le détail de l'activité externe prévue sur le plan d'eau ? <ul style="list-style-type: none"> Nombre et emplacement des places d'amarrages pour des bateaux de plaisance de particuliers. Préciser le type de contrats pour les particuliers Nombre et emplacement des places proposées à des professionnels. Quels types d'activités professionnelles et type de contrats ? 	
1.4		Quelles sont les données de bases utilisées pour le plan budgétaire et financier en amont des projets présentés ?	
1.5		Quand et comment les attentes des habitants en termes d'évolution du trafic seront-elles prises en compte ?	
1.6		Parmi les différents sujets présentés quels sont ceux qui permettent de répondre aux attentes exprimées pendant la pré-concertation (ex : remplacement des gros yachts externes par des voiliers ou unités de taille raisonnable) ?	
1.7		Parmi les projets présentés <ul style="list-style-type: none"> quels sont ceux qui amèneront des services aux habitants de la cité ? quels sont ceux qui sont pour les plaisanciers externes ou professionnels ? 	
1.8		Quelles sont les critères prioritaires pour le projet ? <ul style="list-style-type: none"> Aspects financiers ? Respect et amélioration du cadre de vie des habitants ? Respect et protection de l'environnement ? Respect et mise en valeur de l'œuvre architecturale ? 	
1.9		Quels sont les impacts environnementaux des travaux proposés et Quelles sont les études indépendantes qui permettent de les mesurer ?	
1.10		Comment les résidents seront-ils associés aux choix et décisions ?	
1.11		Comment les résidents seront-ils impliqués sur les orientations en matière de trafic sur le plan d'eau ?	
1.12		Comment les comités de pilotage seront-ils composés ? Les résidents participeront-ils aux comités de pilotage ?	
1.13		Dans le plan d'amarrage, qu'est-il prévu pour que les résidents de Port Grimaud qui n'ont pas d'amarrage associé à leur propriété puissent disposer d'un droit préférentiel d'amarrage au sein de la cité par rapport aux plaisanciers externes ou aux entreprises commerciales ?	
1.14		Pourrions nous avoir une réponse claire sur l'interdiction de stocker un bateau devant une propriété privée sans l'autorisation du propriétaire ?	
1.15		Qu'est-il prévu pour réguler voire interdire les activités de jet-ski, bateaux de location ou de croisière à la journée ?	
1.16		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl et les propriétaires de quais et « murs porteurs » des canaux des impacts et de l'usure prématurés dû au trafic portuaire ?	
1.17		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl des impacts sur la cité privée de la sur-fréquentation des rues, équipements et services dus à l'activité portuaire ?	
1.18		Quelle est la procédure mise en place pour gérer les accidents ou incidents provoqués par un bateau ou usager externe client de la régie portuaire sur un bien privé ?	

1.19		Quel est le détail des coûts de chacun des projets et scénarios ?	
1.20		Quel est le périmètre complet des travaux présentés par la municipalité ?	
2	Capitainerie	Question sur les projets d'extension de la capitainerie	
2.1		Quel est le détail des postes de travail, leur activité et le nombre de personnels concernés actuels et prévus ?	
2.2		Quels sont les aménagements prévus (espaces, salles de réunions) et l'activité envisagée dans ce bâtiment en cas d'extension ?	
2.3		Quelles sont les activités qui ne peuvent être qu'en front de mer et ne peuvent être réalisées ni à distance ni sur un autre site ?	
2.4		Pour chacun des scénarios proposés, il est demandé de connaître le détail de l'élargissement de jetée nécessaire et de l'emprise littorale induite par cet élargissement.	
2.5		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ?	
2.6		Pourrions nous disposer des études indépendantes, détaillées de l'impact de chacun des scénarios sur l'environnement, la faune, la flore, les courants etc... ?	
2.7		Quel est l'impact de vue pour la plage et l'hotel Giraglia de l'élargissement de la jetée vers le Nord ? Les plans de situation vus de la plage et du voisinage sont ils disponibles ? + plans de superposition.	
2.8		D'après les schémas, la cale de mise à l'eau de Port Grimaud 1 semble transformée en places d'amarrage. Qu'en est il exactement ? quelle est la motivation de cette transformation ?	
2.9		Est-il prévu un scénario basé sur le maintien du bâtiment actuel de la capitainerie avec des travaux permettant sa rénovation, mise aux normes, optimisation des espaces intérieurs sans en changer l'aspect extérieur. Les activités administratives ou municipales ou ne nécessitant pas une présence à l'entrée du plan d'eau ne pourraient-elles pas être installées dans l'arrière-pays ou ailleurs dans la cité ?	
2.10		Quelles sont les autorisations à obtenir avant de décider de tels travaux (élargissement de la jetée sur le littoral et travaux de construction) ? Où en sont ces démarches ?	
2.11		Quelle serait la durée des travaux ? Quel est le coût des travaux ?	
2.12		Où passeraient les gros camions pendant la durée des travaux ? Les matériaux lourds et rochers seront il transportés par la rue ou par la mer ? L'impact de ce trafic sur la grand-rue et sur le bâti sensible des immeubles riverains a-t-il été étudié ?	
2.13		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ?	
2.14		Quelles sont les garanties que la nouvelle hélisurface sera EXCLUSIVEMENT utilisée pour les urgences médicales, et non utilisée plus largement comme helisurface commerciale (aller retour de visiteurs, propriétaires ou équipage des yachts etc...) ?	
3	ZMEL	Zone De Mouillage à Equipement léger	
3.1		Existant : Quel est le nombre précis et le type de bateaux mouillant au large et quel est le détail de ce recensement ?	
3.2		Existant : Quelle est la liste des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaires) actuelles ?	
3.3		Projet : Quel est le nombre de mouillages prévus ?	
3.4		Projet : Quelle est la nature et la taille des unités pour ce type de mouillages dans l'éventuelle ZMEL ?	
3.5		Projet : Quels seraient les emplacements des zones de mouillage et la distance par rapport au littoral ?	
3.6		Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, notamment à propulsion thermique, l'impact environnemental a-t-il été mesuré ? Existe-t-il des études (indépendantes si possibles) ?	

3.7		Si la création d'une telle ZMEL entraîne l'afflux de nouveaux bateaux, comment Port Grimaud va-t-elle accueillir les annexes de ces bateaux dont les propriétaires viendront au restaurant, dans les commerces ou au culte ? Quels sont leur nombre et leurs emplacements ?	
3.8		Le financement de la ZMEL sera-t-il mis à la charge des habitants de Port Grimaud ? Si oui, pourquoi ?	
3.9		Si la réponse à 3.8 est oui, quelle est son équation économique ? <ul style="list-style-type: none"> ○ Quels seraient les coûts d'étude, d'infrastructure, de travaux et de maintenance ? ○ Quels seraient les gains ? Comment seraient répartis les coûts et les profits réalisés?	
3.10		Quel serait l'apport et les impacts pour les habitants ?	
3.11		Les équipements de la ZMEL sont ils considérés comme des équipements portuaires ?	
3.12		Où seraient entreposés les équipements de mouillage hors saison ?	
3.13		Quel serait l'impact sur le canotage le long du littoral ?	
3.14		Quel serait l'impact sur les interventions des hydravions ?	
3.15		Quel sera le transfert entre la ZMEL de beauvallon et la future éventuelle ZMEL	
4	Jetées		
		Les jetées créées, élargies ou allongées seraient-elles construites avec des enrochements ou avec des possibilités d'accostage ?	
4.1		Quelle est précisément la superficie des nouvelles emprises maritimes ?	
4.2		Quelle est la hauteur des jetées décrites ?	
4.3		Dans chaque scénario, comment évolue la largeur de la passe d'entrée (largeur avant et largeur après) ?	
4.4		Comment pouvons nous obtenir les études indépendantes décrivant l'impact concret sur l'éco-système ?	
4.5		Comment pouvons nous obtenir les études décrivant les impacts des nouvelles jetées sur les flux hydrologiques dans le plan d'eau et les canaux ?	
4.6		Quels impacts auront les aménagements sur le renouvellement total des eaux du port ?	
4.7		Quel serait l'impact des nouvelles jetées sur l'écoulement de l'eau en cas d'épisode pluvieux important ?	
4.8		A quoi sert la jetée en T proposée dans le scénario 3 ?	
4.9		Comment pouvons nous obtenir les études décrivant l'impact des nouvelles jetées proposées sur les plages ?	
4.10		Qui prendra en charge l'impact du déport de l'ensablement / poldérisation possible de nouvelles zones à la suite de la création de nouvelles jetées?	
4.11		Serait-il possible de disposer d'un scénario concret non basé sur du bétonnage littoral ni de nouveaux endiguements ni nouvelles jetées ?	
4.12		Pourquoi ne pas prendre le problème à la racine en traitant en amont par l'entretien des berges et de la sablière, ce qui éviterait des dépenses importantes et des destructions de l'environnement ?	
4.13		Les 3 scénarios ne semblent pas tous motivés par une même intention. Pourrions nous avoir le détail de l'objectif et les gains attendus de chaque scénario ainsi que les effets de bord à prévoir ?	
4.14		Quelles sont les mesures prises pour éviter que la plage SUD ne soit sacrifiée dans ces travaux ?	
4.15		Quelle est l'utilité de transformer la passe d'entrée en port à l'année avec hivernage de bateaux ?	
4.16		Serait-il possible d'avoir les comptes-rendus des réunions avec les communes voisines et la communauté de commune concernant ces	

		sujets ? Est-il possible de les inviter aux prochaines réunions publiques ?	
4.17		Quelle serait la durée des travaux et le dispositif (impact sur la cité)?	
5	Pontons		
5.1		Serait-il possible de présenter des scénarios dans lesquels les tailles de bateaux de visiteurs soient réduits avec une volonté d'accueillir en priorité des voiliers plutôt que des gros yachts ?	
5.2		Qu'est ce qui empêcherait de ne plus amarrer de gros yachts devant l'église dès maintenant sans attendre d'éventuels travaux ?	
5.3		Pour les bateaux amarrés sur les places publiques est il prévu d'autoriser ou d'empêcher les possibilités pour les plaisanciers externes de passer la nuit à bord ?	
5.4		Quel type de structure serait utilisé pour le nouveau ponton traversant le plan d'eau central (dit panne de l'église) : flottant ? en dur ?	
5.5		Quels sont les aménagements prévus pour rendre l'accès aux amarrages temporaires des canots et annexes des résidents près des zones de commerces, restaurants, plages et activités (contribution C022)?	
5.6		Quand l'accès au quai des fossés sera-t-il réouvert ?	
5.7		Pourrions nous avoir le détail des plans d'optimisation » des places d'amarrage ?	
5.8		Quel est le détail des autres aménagements et travaux prévus sur les pontons ?	
	Gouvernance		
6.1		Comment faut il faire pour accéder aux comptes-rendus du conseil portuaire ?	
6.2		Que faut il faire pour que le conseil portuaire tienne compte des demandes des résidents de Port Grimaud?	
	Concertation		
7.1		Comment faut il faire pour accéder à la Vidéo de la réunion de lancement du 30 mai 2024 ? Serait-il possible de la publier sur le site de la concertation comme les autres ?	
7.2		Comment faut il faire pour accéder aux comptes-rendus des réunions hebdomadaires dites réunions apéros ?	
7.3		Quand les questions posées recevront elles des réponses ?	
7.4		Quand les ateliers évoqués auront-ils lieu ?	
7.5		Pourquoi le diaporama de synthèse des contributions présenté le 21 août n'est il pas accessible sur le site de la concertation au même titre que les autres documents ?	
7.6		Pourquoi le dossier de cadrage V1 n'est il pas accessible sur le site de la concertation ?	
7.7		Serait-il possible que les riverains puissent réellement s'exprimer au cours de la prochaine réunion publique du 3 octobre si possible en début de réunion afin de pouvoir exprimer leur opinion sur les projets présentés ?	
7.8		Concernant l'étude sea-port supposées synthétiser les demandes « usagers », Quel est le nombre de personnes ayant été interrogées ? Parmi ces personnes <ul style="list-style-type: none"> • combien de Propriétaires d'amarrages privés ? • combien d'usagers externes du port ? Comment ont-ils été interrogés ? Comment peut on accéder au détail des réponses ? Serait-il possible de séparer les demandes concernant les propriétaires résidents et les demandes concernant les usagers externes ?	

Des questions spécifiques au thème de l'ensablement ont été suggérées récemment dans une contribution individuelle, elles figurent ici :

N°	Thème	Question	Traitée ?
S01		Y a-t-il eu prise des études effectuées dans le passé et des solutions proposées qui seraient maintenant écartées ? Si oui, exposé de ces démarches et des conclusions	
S02		Alternatives a la construction d'une nouvelle configuration de l'entrée du port pour stopper l'ensablement ?	
S03		Publication des études techniques derrière chaque scénario proposé confirmant le résultat escompté de l'arrêt de l'ensablement de l'entrée du port	
S04		Elargissement de la surface de la jetée ?	
S05		Les communes voisines ont-elles été consultées ? Si oui, de quelle façon et exposé de l'état de ces consultations ?	
S06		Autorisations a obtenir ? Les instances concernées ont-elles été contactées ? Consultées ? Retour	
S07		Bases du chiffrage préalable du cout du projet dans chaque scénario puisque chaque scénario est encore en cours d'étude, et qu'il n'existe encore ni cahier des charges ni appel d'offres ?	
S08		Bilan économique de chacun des scénarios ?	
S09		Si un scénario avec travaux était retenu, qui pourrait participer à l'appel d'offres ? Egis sera-t-il autorisé à soumettre ? si oui, n'est-ce pas un conflit d'intérêt ?	
S10		Les projets sont ils compatibles avec les cahiers des charges et statuts des associations de propriétaires ?	
S11		Des représentants des propriétaires participeront-ils les instances de décision (sélection de scénarios et du projet final, élaboration du cahier des charges, appel d'offres, examen des soumissions, etc?)	

De : gilles.herbiet [mailto:gilles.herbiet@portdegrimaud.fr]

Envoyé : vendredi 20 septembre 2024 14:55

À : debat-public@port-grimaud.fr; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>

Cc : 'dominique.de-lauzieres' <dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr>; 'jacques.lavillette' <jacques.lavillette@garant-cndp.fr>

Objet : ENSABLEMENT ET CRUES DE LA RIVIERE GISCLE

DEMANDE D'INFORMATION AU SUJET DU PROJET DE MODIFICATION EMBOUCHURE DE LA GISCLE

Bonjour Monsieur AQUA,

La procédure de concertation n'en est pas une et aucune modification notable n'est à attendre. Elle est destinée semble-t-il à simplement valider la progression de votre projet.

Ceci étant dit, j'aimerais, si c'est possible, que soient évoqués lors de la prochaine réunion les scénarios de modification de l'embouchure de la GISCLE. L'ensablement permanent étant le principal sujet dans la perspective d'accueil de bateaux de fort tonnage dans le nouveau port à créer.

Le technicien en charge de ce problème a eu bien des difficultés lors de la dernière réunion publique pour expliquer tout et son contraire.

Il a par contre bien expliqué la complexité de la situation, situation parfaitement évoquée dans les différentes études mentionnés dans votre cahier des charges :

- Dépôt par la GISCLE à l'occasion des crues de 3 à 5 000 m³ annuels .
- Courant Nord côtier venant déposer le solde d'environ 20 000 m³ annuels.
- Echanges avec les canaux de la cité non négligeables évitant l'eutrophisation des canaux avec tous les inconvénients que cela implique.
- Tempêtes d'Est nivelant le tout et poussant le sable.

Le tout en nous expliquant que, s'agissant de la GISCLE, la Communauté de Communes travaille actuellement à l'accélération du flux par stabilisation des berges, suppression des passages submersibles (objectifs louables puisqu'il s'agit de lutter contre les inondations de la plaine) et parallèlement la nécessité de disposer des pièges à sédiments qui selon lui seront refusés par les services de l'état...

En bref, nous pouvons nous attendre dans le futur à l'expulsion d'une quantité de sable en hausse.

Mes interrogations sont les suivantes :

SCENARIO 1 : Cette solution est inquiétante :

- Elle précipite les sédiments directement devant la future entrée du nouveau port, sédiments poussés par les tempêtes d'EST soit dans la passe soit sur la plage de PGII.
- Plus grave, le pincement de la sortie (en l'absence de suppression des enrochements côté COGOLIN) risque en cas de crue d'accélérer le flux **MAIS DE RETENIR MOMENTANEMENT L'EAU EN AMONT.**

Nous connaissons les niveaux atteints par la GISCLE LORS DES DERNIERES CRUES. J'ose espérer que les ingénieurs modélisent cela car un ralentissement du débit influera sur le niveau atteint et en particulier sur les berges urbanisées jusqu'au pont.



SCENARIO 2 :

- **Idem pour ce scénario avec le risque que les sédiments expulsés viennent in fine ensabler la partie sud est de l'enrochement...Et modifier la bathymétrie à l'entrée de COGOLIN...**
- **Que des sédiments pénètrent tout de même entre la digue sud de la passe et la digue nord de la GISCLE. Avec mise en risque de la plage de PGII.**
- **Semble protéger l'entrée de la passe sur le moyen terme.**



SCENARIO 3 :

- **Le risque d'ensablement de la passe semble réglé sauf à subir les déplacements du courant côtier Nord.**
- **Le risque d'ensablement de l'embouchure de la GISCLE est total avec des conséquences sur la plage de PGII en manque de renouvellement d'eau.**
- **Le risque de blocage ou de ralentissement des échanges entre les canaux et la mer avec risque d'ensablement du coude de la jetée principale en complément.**



Comme précisé dans plusieurs contributions, alors que les études mentionnées dans votre cahier des charges expliquaient clairement que les quelques aménagements préconisés ne régleraient pas le problème de l'ensablement, je persiste à penser que nous sommes devant une problématique quasiment insoluble.

Aucun aménagement de grande ampleur proposé ne permettra d'éviter des dragages réguliers et la charge financière qui en résulte.

Une adaptation du trafic portuaire à la réalité de la zone me semblerait préférable.

J'attends néanmoins avec impatience les conclusions techniques des « hommes de l'art ».

Bien à vous.

G.HERBIET

Concertation Publique Port Grimaud



21 Août 2024

Etude de cadrage préalable

- Contexte**
- Etat des lieux**
- Enjeux**
- Besoins**

I - Introduction

Le 30 mai, lors de la réunion de lancement de la concertation publique Port Grimaud, il avait été demandé aux résidents présents de rédiger et verser leurs contributions et expressions de besoins d'ici le 20 août 2024.

Les habitants de Port Grimaud se sont organisés pour répondre à cette demande et pour livrer des contributions conséquentes.

La presse s'est intéressée à cette expérience inédite de démocratie participative et a relayé le déroulement des réunions de travail et certaines contributions, notamment celles concernant les observations de l'écosystème près de la jetée.

Environ 500 contributeurs sont intervenus de près ou de loin. 23 contributions collectives et 130 contributions individuelles ont été livrées et reliées en 3 tomes.

Le présent dossier de cadrage a été réalisé grâce à la compilation et la synthèse des contributions ainsi produites pendant la phase de pré-concertation publique Port Grimaud.

Il comporte quatre volets indispensables avant tout lancement de projet de cette importance en amont des choix de scénario et des études de faisabilité

- Etude de contexte
- Enjeux
- Etat des lieux
- Besoins

Il est donc souhaitable que les scénarios étudiés au cours de cette concertation tiennent compte de ces éléments.

II - Etude de Contexte

L'étude de contexte décrit tous les éléments qu'il est nécessaire de connaître et de prendre en compte avant de proposer des scénarios ou des contrats adaptés.

2.1 – Cité lacustre unique au monde

Port Grimaud est une cité lacustre unique au monde par

- Son architecture douce, sensible, remarquable et protégée
- Son harmonie terre – eau
- Ses canaux artificiels, voies de communication principales pour la vie des habitants
- Son plan d'eau estuaire

2.1.1 – Architecture douce, Architecture sensible, Architecture remarquable et protégée

Architecture douce :

Le concept même de Port Grimaud est basé sur une architecture douce.

Quelques règles ont été respectées :

Les habitations devaient être toutes différentes les unes des autres, par leurs coloris pastel et ocres, sélectionnés dans un panel de 14 couleurs avec parfois des parois en pierres locales apparentes.

Un décrochement habile des toits, la diversité des volumes et des ruelles aux tracés inattendus accentueraient encore le refus de toute uniformité.

« Dans une architecture, ce sont les vides qui comptent » c'est-à-dire la proportion entre la hauteur des places et la largeur des canaux, des rues et des places.

La hauteur des bâtisses ne devait pas dépasser 3 étages, pour ne pas écraser le bord de mer.

L'usage de la tuile creuse dite romaine, patinée s'imposait ainsi que les génoises courant au bord des toits.

Chaque maison devait être desservie à la fois par un accès terrestre et par un accès à l'eau et un quai pour amarrer son bateau.

Il fallait limiter soigneusement la circulation automobile dans la cité avec un parking à l'extérieur devant accueillir les voitures des visiteurs qui ne pourraient accéder dans le village qu'à pied.

Dans son ouvrage « L'architecture douce », François Spoerry, fondateur de la cité lacustre expliquait que les canaux de Port Grimaud permettent l'amarrage cul à quai des bateaux.

Seuls les voiliers de très fort tonnage doivent s'amarrer au quai public. Leur présence au centre de la ville, près de l'église et de la maison commune, face à la place principale, contribue à donner à ces espaces une dimension maritime et une qualité poétique.

La cité a été construite de façon à protéger les bateaux amarrés dans les canaux et sur le plan d'eau central de la houle et des coups de vents.

Architecture sensible :

Les infrastructures ont été conçues pour des circulations douces de bateaux de taille raisonnable. Elles sont de fait, sensibles aux remous et incompatibles avec la puissance de certaines propulsions modernes destructrices pour les quais.

Les ponts ont été conçus comme un décor. Le passage de véhicules lourds ou trop fréquents serait destructeur également.

Architecture remarquable

La cité lacustre de Port Grimaud a été labellisée par l'Unesco et est maintenant reconnue en tant qu'architecture remarquable contemporaine.

Aucune modification visible ni extension ne peut être apportée sans l'accord des Associations de Propriétaires et la validation de la Direction Régionale de l'Architecture Contemporaine.

Architecture protégée :

Port Grimaud est une œuvre d'art et le droit moral est protégé par la loi, ce qui fait qu'il n'est pas possible de dénaturer l'œuvre dont les volumes, hauteurs et perspectives, notamment, doivent être préservées.

Il est utile de préciser que c'est la totalité de la cité de Port-Grimaud qui est considérée comme une œuvre d'art qui bénéficie de la protection de la loi et non tel ou tel édifice déterminé.

2.1.2 – Harmonie terre – eau

A Port Grimaud, la terre et les plans d'eau sont complètement intégrés.

Le plan d'eau est complètement imbriqué dans l'ensemble immobilier constitué d'îlots regroupant les différents quartiers.

Les canaux artificiels longeant les maisons servent de voie de circulation principale pour la vie quotidienne de plus de 2000 familles. Grâce à des embarcations légères, les résidents peuvent se rendre au marché, à la supérette, dans les commerces, lieux de services essentiels (dentiste, centre médical, pharmacie), à l'église, à la plage ou chez des amis.

Les commerces et les restaurants bénéficient eux-mêmes également d'amarrages pour leurs clients.

Côté canal, les quais privés permettent également de se faire livrer des produits, d'accueillir des amis ou de prendre un bateau taxi.

2.1.3 – Canaux artificiels, voies de communications principales

La vie quotidienne des Port Grimaudois se fait sur l'eau grâce aux canaux artificiels.

Côté terre, les voitures étant interdites, un déplacement côté terre est souvent trois ou quatre fois plus long que par le canal. L'entrée principale de chaque maison est côté eau. Le numéro d'habitation situé au - dessus de la porte côté rue se retrouve également (au moins à Port Grimaud 2), au bord du quai, permettant ainsi aux livreurs, bateaux taxis ou visiteurs d'identifier la maison où ils se rendent.

Les quais privés situés le long des propriétés servent de murs porteurs aux ilots et de délimitation aux canaux et au plan d'eau.

2.1.4 – Plan d'eau estuaire

Port Grimaud est un excellent exemple d'estuaire. Située dans le golfe de Saint-Tropez, cette cité lacustre est alimentée en eau douce par le fleuve Giscle et par l'eau salée de la mer Méditerranée via la passe d'entrée maritime. Cela crée un environnement unique où les eaux douces et salées se mélangent et alternent au gré des marées et du débit du fleuve.

Ainsi, à certaines heures (marée haute), les pêcheurs peuvent pêcher des daurades qui sont des poissons d'eau de mer qui disparaissent à marée basse quand l'eau douce du fleuve se mélange ou remplace l'eau salée suivant la proximité du fleuve ou de la mer.

C'est donc un exemple unique de cité lacustre estuaire dans laquelle la bonne circulation de l'eau est sensible et vitale.

2.2 – Port Grimaud est une résidence privée

Port Grimaud est une Résidence privée gouvernée par des Associations Syndicales de Propriétaires.

Les règles des ASL/ASP s'appliquent à tous les propriétaires, y compris pour le plan d'eau propriété de l'état.

Le Plan d'eau est intégré à l'ensemble immobilier :

- Compris dans le périmètre des règles et statuts des Associations de Propriétaires.
- Chaque propriétaire dispose d'un droit réel d'amarrage exclusif institué dans les cahiers des charges et état de division de l'ensemble immobilier depuis l'origine et mentionné dans son acte notarié de propriété. Ce droit de propriété préexistait à la création du plan d'eau artificiel, à la signature des contrats de concessions et à la cession à l'état en 1984. Ce droit réel et perpétuel existe toujours et est attaché à la propriété.

2.3 - Tradition d'accueil

Depuis sa création, Port Grimaud a une tradition d'accueil, d'où l'existence de quelques places publiques. L'accueil de voiliers et vieux gréements sur le plan d'eau central et notamment devant le quai d'accueil permettait de magnifier la majesté des lieux.

Les places publiques permettent également l'amarrage des bateaux de résidents dont le tonnage est supérieur à celui autorisé devant sa propriété.

Des dérives ont amené à accueillir également quelques bateaux à moteurs à fort impact environnemental, sur le cadre de vie des habitants et sur la pérennité des infrastructures.

Port Grimaud accueille également un port de 70 places destiné à l'accueil des bateaux des résidents de Grimaud non propriétaires dans la cité lacustre (Le Port Communal).

2.4 – Un écosystème à protéger

Des observations de l'écosystème autour de la passe d'entrée ont montré la richesse de cet écosystème et de la circulation de l'eau.

Le groupe de contributeurs est composé de personnes impliquées dans la défense de l'environnement dont une docteure en écologie marine, spécialisée sur les peuplements macrobenthiques (les petits animaux sur les fonds marins) en milieu anthropique (aquacole et autres).

Depuis août 2023, elle observe, recense et photographie les animaux au niveau de la jetée de la passe d'entrée et a établi une liste des espèces. Il s'avère qu'il y a de nombreuses espèces, sachant qu'il s'agit d'un site en fond de golfe, soumis à très forte pression anthropologique (les bateaux, les ports, etc.).

Ne disposant pas de données antérieures à 2023, nous pensons que la jetée, avec le temps, a été colonisée depuis sa construction avec pour preuve, les bioconstructions et communautés installées.

III - Etat des lieux

Les presque 500 pages de contributions font très bien ressortir l'état des lieux, vu des habitants de Port Grimaud.

Plusieurs points peuvent être ainsi synthétisés :

3.1 – Sur-fréquentation

Les habitants constatent et regrettent une **sur-fréquentation** du plan d'eau central et des canaux, notamment par des bateaux extérieurs.

Cette sur-fréquentation côté eau entraîne également une sur-fréquentation côté terre.

Par exemple, la grand-rue qui est une petite ruelle piétonne privée est maintenant complètement envahie de véhicules divers qui empêchent la vie normale des riverains.

3.2 - Disparition des places d'amarrage temporaires

Près de chaque site d'activité (marché, commerces, services essentiels, plages, quartiers...), des places étaient prévues et réservées pour l'amarrage temporaire des canots ou annexes des riverains pour permettre leurs déplacements de la vie quotidienne.

Les riverains constatent une **disparition progressive des places d'amarrage temporaires** pour se rendre dans les commerces et lieux d'activité. Ces places sont malheureusement remplacées par des places d'amarrage permanent, pour des bateaux, jet-skis ou autres sans lien avec la vie quotidienne des habitants.

Cette disparition entrave les possibilités de circulation et impacte les commerces de base et restaurants.

3.3 - Vue occultée

Les trop gros bateaux, notamment ceux qui dépassent la hauteur maximum fixée par l'architecte dès l'origine, gâchent la vue sur la cité, sur l'église depuis le plan d'eau et empêchent la vue sur le plan d'eau depuis la place de l'église par exemple.

Ce sont ces mêmes bateaux qui génèrent des nuisances avec leurs moteurs et leurs générateurs qui produisent du bruit et des fumées.

3.4 – Destruction et usure prématurée par des navires inadaptés

Les fondations des canaux, construites à base de pale-panches, de feuilles planches fixées dans un enrochement sont sensibles au remous et aux propulsions trop puissantes de certains navires inadaptés et incompatibles.

3.5 – Activités récréatives

La vie des habitants est de plus en plus perturbée par des activités récréatives sur le plan d'eau (jets-skis non-résidents, plateforme récréative, barques de location...) bruyantes, gênantes et dangereuses.

3.6 – Activités de stockage de bateaux externes et activités industrielles et commerciales

Les résidents constatent que de plus en plus de places sont monopolisées par des activités de stockage de bateaux, des activités industrielles (réparations et entretien) ou commerciales (bateaux de location) externes qui s'étendent.

Ces activités, en s'étendant deviennent des nuisances.

Une tendance annoncée par la régie portuaire serait même de vouloir étendre ce genre d'activités aux emplacements situés devant les maisons de personnes absentes ou ne souhaitant pas prendre de contrats de Garanties d'Usage, ce qui est dénoncé par les propriétaires.

Les Port Grimaudois ne souhaitent pas voir le plan d'eau transformé en zone de stockage de bateaux extérieurs ou en zone industrielle.

3.7 – Atmosphère oppressante

Depuis la résiliation des concessions réalisée sans concertation avec les habitants, une absence de dialogue constructif et de respect mutuel a détérioré les relations.

Avec l'augmentation du nombre d'intervenants de la capitainerie et certaines actions non amicales, les résidents ont parfois le sentiment d'une atmosphère oppressante (gyrophares, projecteurs sur façade des maisons, drones, tensions avec certains

préposés de la capitainerie qui agissent sans discernement ...) et souhaitent un retour au calme et à la bienveillance.

Les résidents ont parfois l'impression d'une attitude répressive à leur égard alors que les usagers externes du port bénéficient d'égards même quand ils ne respectent pas les lieux.

3.8 – Droit d'amarrage

Un travail en commun entre les propriétaires et les autorités doit être mené afin d'établir une forme de contrat ou de convention d'amarrage qui soit adapté à la situation unique de Port Grimaud, sachant qu'il **n'existe pas de type de contrat standard adapté au contexte et à la situation spécifique de Port Grimaud.**

Les menaces de « stocker » des bateaux tiers devant le jardin des maisons sans l'accord du propriétaire sont très mal vécues et certainement illégales.

IV - Enjeux

4.1 - Le projet souhaité par les habitants de Port Grimaud.

Avant d'envisager des travaux d'équipement ou de rénovation, il est essentiel de définir clairement le projet pour Port Grimaud en considérant l'intérêt commun y compris celui des futures générations.

La question fondamentale est de savoir si la cité lacustre doit subir des transformations pour accueillir des bateaux plus grands et plus puissants que cela n'était prévu à l'origine au détriment des structures, ou si elle doit préserver les limites fixées par l'architecte fondateur et ainsi réduire l'impact environnemental.

Il ressort parfaitement bien des contributions que Port Grimaud souhaite tourner la page des gros yachts polluants et destructifs qui ne sont nullement d'intérêt public.

Le projet mis en avant, notamment par les nouvelles générations, est celui d'une **cité lacustre éco-responsable favorisant les circulations douces de bateaux de taille raisonnable.**

3.3 - Préservation de l'œuvre architecturale

L'enjeu est de préserver Port Grimaud dans son style et son cadre unique : son architecture, ses perspectives, sa tranquillité et son caractère authentique.

4.4 – Préservation des droits

Ne pas déposséder les propriétés des droits qui y sont attachés (**droit de circulation, sécurité, amarrage résidentiel...**)

V – Besoins

5.1 - Respect :

Si on résume les principaux besoins exprimés dans les contributions, ceux-ci peuvent se décliner autour d'un mot fil conducteur : le respect.

- Respect de l'environnement
- Respect des habitants, de leur sécurité et de leur cadre de vie
- Respect du droit
- Respect du dialogue

D'une manière générale, un retour au respect mutuel est demandé.

5.2 - Environnement :

D'une façon générale, il est souhaitable que les aspects environnementaux soient étudiés de façon plus approfondies avec l'appui d'organismes indépendants et d'associations écologiques.

Les mesures préventives et de bon sens sont également à privilégier plutôt que des travaux lourds ou des mesures correctives a posteriori.

- Prévenir les sources de pollution en évitant d'accueillir les trop grosses unités polluantes et destructrices de l'écosystème
- Eviter toute nouvelle emprise sur la mer
- Eviter toute entrave à l'indispensable circulation d'eau
- Prendre des mesures nécessaires en amont pour prévenir l'ensablement (entretien, sablières, pièges à sable)
- Etudier les possibilités de réduire la jetée sur la rive droite de l'estuaire qui retient l'eau sablonneuse côté Port Cogolin de façon à faciliter son évacuation naturelle (cf Mont St Michel)
- Eviter toute construction ayant un impact sur les plages et notamment la plage de Port Grimaud 2 qui serait asphyxiée par la construction de nouvelles jetées

5.3- Sécurité et Cadre de vie des habitants :

- Adaptation du trafic et des navires accueillis à la sensibilité des infrastructures (et non l'inverse) :
 - Privilégier l'accueil des voiliers
 - Ne pas accueillir de bateaux aux propulsions trop puissantes destructrices
- Réduction du nombre de bateaux extérieurs polluants
 - Etudier les possibilités de retrait complet du ponton flottant sur le plan d'eau central pour un retour à la situation initiale
 - Redonner à la passe d'entrée son rôle d'accueil temporaire et ne pas transformer la passe d'entrée en port à l'année
- Respect des constructions et bâtis actuels.
- Respect du cadre de vie des résidents sur le plan d'eau (sécurité, tranquillité)
- Limiter le nombre de visiteurs terrestres et maritimes

5.4– Respect du droit

- Ne permettre en aucun cas l'amarrage ou le stockage d'un bateau devant le quai privé d'une propriété par respect de son droit de vue, son droit à l'intimité et à l'accès au canal
- Proposer des conventions d'amarrage réellement adaptées et respectueuses des spécificités de Port Grimaud et des droits des propriétés

Privilégier le dialogue et les discussions à mettre en place pour les orientations d'exploitation du plan d'eau et sa gouvernance.

La mise à plat et la précision des circuits financiers et des responsabilités semblent également nécessaires : qui paye quoi, à quoi servent les recettes, qui définit les niveaux de service et qui en bénéficie, qui a la charge de l'entretien/exploitation/maintenance de quoi, comment sont pris en charge les impacts du trafic externe sur les infrastructures privées ou l'usage de celles-ci ?

VI – Prochaine étape

La prochaine étape consistera à analyser les scénarios proposés par le groupement afin de mesurer leur adaptation au contexte, leur prise en compte des enjeux et leur adéquation avec les besoins décrits dans ce dossier de cadrage préalable.

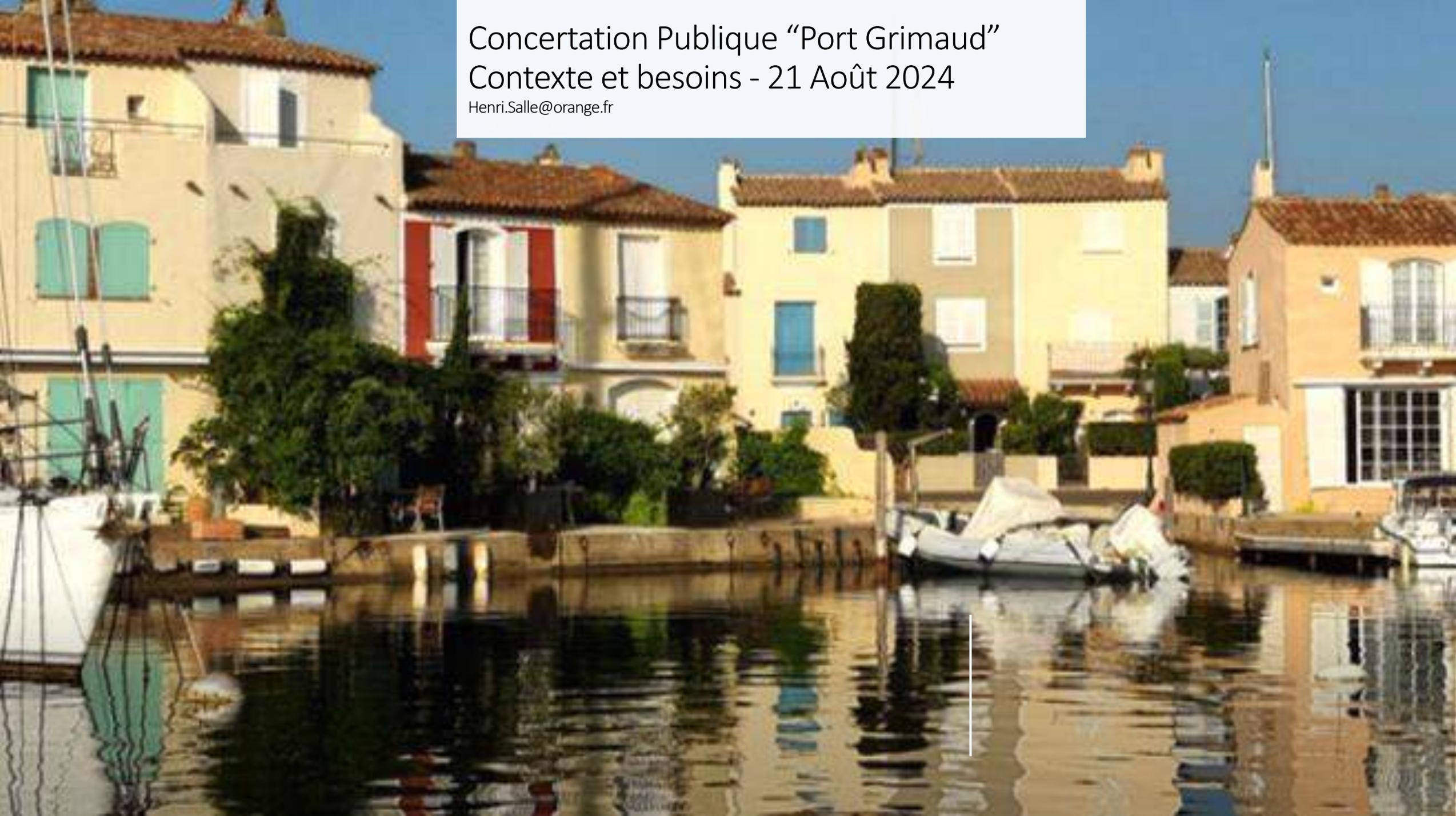
Dans l'idéal, des réunions sous forme d'atelier pour mesurer l'écart entre les besoins et les solutions proposées devraient se tenir comme l'ont proposé les contributeurs.

Dans tous les cas, les habitants produiront un dossier d'opportunité décrivant, sujet par sujet, l'adéquation aux besoins.

De même, des échanges respectueux et méthodiques avec une écoute entre les habitants et les autorités municipales pourraient sans doute permettre au moins un dialogue et des tentatives de rétablissement d'une confiance nécessaire pour trouver des solutions.

Concertation Publique "Port Grimaud" Contexte et besoins - 21 Août 2024

Henri.Salle@orange.fr



1 - Contexte

Cité lacustre unique au monde – architecture remarquable et sensible

Œuvre architecturale classée. Le droit moral sur l'œuvre est protégé par la loi. On ne peut pas dénaturer l'œuvre (Volumes, hauteurs, perspectives etc ...).

Résidence privée gouvernée par des Associations Syndicales de Propriétaires

Les règles des ASL/ASP s'appliquent à tous les propriétaires, y compris pour le plan d'eau propriété de l'état.

Plan d'eau intégré à l'ensemble immobilier :

- *Compris dans le périmètre des règles et statuts des Associations de Propriétaires.*
- *Voies de circulation principales pour la vie quotidienne de plus de 2000 familles*
- *Chaque propriété dispose d'un droit réel d'amarrage mentionné dans son acte de propriété qui pré-existait au plan d'eau et à la cession au domaine public. Existe toujours et est attaché à la propriété.*

Tradition d'accueil de quelques bateaux extérieurs (priorité aux voiliers)

2 - Etat des lieux

Les inquiétudes des habitants

Sur-fréquentation plan d'eau central, canaux, grand-rue

Disparition des places d'amarrage temporaires pour se rendre dans les commerces et lieux d'activité

Vue occultée par bateaux trop gros, bruit des générateurs, fumées, circulation coupée

Destruction et usure des infrastructures par des navires inadaptés

Activités récréatives sur le plan d'eau (jets-skis non-résidents, plateforme récréative...) bruyantes, gênantes et dangereuses

Places monopolisées par des **activités industrielles/commerciales externes** qui s'étendent

Atmosphère oppressante (gyrophares, projecteurs sur façade des maisons, drones, tensions ...)

Droits d'amarrage et menaces d'amarrer des bateaux tiers devant le jardin sans l'accord du propriétaire

3 - Enjeux

Avant de faire des scénarios de travaux, il faut préciser le projet pour Port Grimaud :

- **Cité lacustre éco-responsable**
- **Circulations douces** avec des **bateaux de taille raisonnable**
- **Protection de l'environnement**
 - Zone humide à protéger
 - Bannissement des sources de pollutions venues de l'extérieur

Préservation de l'œuvre architecturale : son architecture, ses perspectives, sa tranquillité et son caractère unique

Ne pas déposséder les propriétés des droits qui y sont attachés (**droit de circulation, sécurité, amarrage résidentiel...**)

4 - Les besoins

Respect :

- Respect des habitants, de l'environnement, du cadre de vie, du droit...

Environnement :

- Prévenir les sources de pollution en évitant d'accueillir les trop grosses unités
- Prendre des mesures à prendre en amont pour prévenir l'ensablement (entretien, sablières)

Sécurité et Cadre de vie :

- Adaptation du trafic et des navires accueillis à la sensibilité des infrastructures
- Respect des constructions et bâtis actuel
- Respect du cadre de vie des résidents sur le plan d'eau (sécurité, tranquillité)

Amarrage résidentiel : Des conventions réellement adaptées aux spécificités de Port Grimaud et aux droits des propriétés

Dialogue et discussions à mettre en place pour les orientations d'exploitation du plan d'eau

5 – La suite

Disposer d'éléments tangibles sur les scénarios proposés

Avoir accès aux documents demandés depuis longtemps

Connaître la méthodologie de travail et les modalités concrètes pendant la phase de concertation préalable

CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC

Port-Grimaud le 21/09/2024. Objet : Garanties d'Usage

Mesdames, Messieurs, bonjour

Les Garanties d'Usage sont au cœur de notre projet, je vous invite à lire l'article qui précise l'esprit de ce dispositif : <https://mer.gouv.fr/le-gouvernement-renforce-les-outils-de-financement-pour-accompagner-la-modernisation-et-la>

Ci-dessous quelques extraits (encadré) :

Le décret modifiant l'article R.5314-31 du code des transports, vient clarifier deux points essentiels à la pérennité du dispositif :

*Il prévoit désormais explicitement que les garanties d'usage **peuvent** être mises en place par les ports décentralisés, **propriété** des collectivités ou de leurs groupements. **Cette mesure donne aux collectivités le choix de plusieurs options de financement (fonds propres alimentés par les redevances, emprunt et garanties d'usage)** en cohérence avec le transfert de compétences opéré entre l'État et les collectivités par les lois de décentralisation. Il permet également de répondre aux **attentes des usagers, plaisanciers ou non-plaisanciers et de valoriser le patrimoine portuaire.***

*Pour Hervé Berville, « les ports de plaisance sont au cœur de l'écosystème du nautisme et de la plaisance, il faut donner les moyens aux collectivités de mener leurs projets de **modernisation, de transition écologique et énergétique et d'adaptation de leurs infrastructures.** C'est le sens de cette évolution réglementaire que l'État a engagé ».*

Cet article souligne plusieurs aspects me semblant majeurs pour préparer harmonieusement l'avenir de Port Grimaud.

- Ce système est une possibilité, non une obligation
- Il est prévu pour des ports **propriétés** des collectivités.

Ce n'est pas le cas de Port Grimaud, dont les quais sont principalement privés !

Pourquoi s'obstiner sur un système contesté par de nombreux propriétaires et ne pas en étudier une adaptation adaptée à la spécificité de Pt Grimaud (cf : Pt Camargue) ?

- Quand bien même un tel système serait adopté : le financement peut faire l'objet d'options
Quelles options de financements sont prévues ?

- Ce système doit répondre aux attentes des usagers

De quels usagers s'agit-il ? Si la tradition de PG est l'accueil du public, à terre et en mer, il ne faut pas oublier que PG a été financé par les propriétaires, principaux usagers, certains en résidence principale. Les décisions à venir doivent légitimement leur être favorables, notamment par la protection du fondement même de PG : un logement / un bateau, avec un emplacement affecté à ce logement. Le projet proposé manque singulièrement de garanties sur ce point crucial

- L'objectif est de faciliter la modernisation et la transition écologique des ports
Port Grimaud a été inspiré des villages traditionnels (bois, tuiles, pavés, fer forgé etc ...) Toute « modernisation » doit respecter cet esprit : en quoi l'agrandissement de la passe, le rehaussement des digues, l'ajout de digues supplémentaires, l'accueil de grandes unités vont dans le sens de la transition écologique et du respect du patrimoine ?

Par ailleurs, emprisonner l'embouchure de la Giscle ne me semble pas idéal pour stopper l'ensablement constitué de sédiments fluviaux : a-t-on bien validé ce point avec des expertises financièrement indépendantes du projet ?

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces observations dans la mise en place du projet.

Jean-Jacques Arbitre, résident Port Grimaud 2

De : Marie-Françoise <mf-robert [REDACTED]>
Envoyé : samedi 21 septembre 2024 19:33
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr; jacques.lavillette@garant-cndp.fr
Objet : Contribution pour la concertation de PORT GRIMAUD

Madame, Monsieur

En 2022 lors de la reprise du port par la Mairie de Grimaud, j'ai personnellement parlé au Maire de Grimaud, mais hélas aucune discussion n'a été possible. C'est pour cela que j'ai engagé deux procédures judiciaires contre la commune de Grimaud dument représenté par son Maire en exercice étant la seule solution pour avoir des réponses à mes questions .Par cet état de fait, seule réponse possible à mes questions par la justice : sur mon contrat d'amodiation étant titrée jusqu'en 2025 et sur la propriété dans l'acte d'achat sur plan de la maison avec 10 mètres d'amarrage devant la maison.

Mr AQUA responsable de la Régie Portuaire fait du chantage et nous menace si nous ne signons pas les contrats .Comment peut on agir de la sorte ?

Alors pourquoi la commune qui a de nombreuses procédures devant la justice n'attend t elle pas les décisions de justice qui permettront d'avancer dans la sérénité ?

Pourquoi la commune a imposé seulement trois scénarios possible de travaux sans aucune concertation avec les résidents et les ALS (même le juge pour la procédure engagé a demandé un règlement à amiable que les avocats des ASL ont accepté mais que la commune a refusé) ,en mettant tout le monde sur un projet accompli ?

Pourquoi avoir fait faire une étude par une seule entreprise et de plus qui effectuera les travaux quelle impartialité en proposant trois scénarios inopérants écologiquement et avec un montant de travaux exorbitant pour un seul but l'augmentation de l'activité commerciale portuaire, au lieu de penser quels travaux nécessaires sont-ils à faire ?

Pourquoi aucune réponse n'est donné aux questions posées par Mr Henri SALLE qui a eu la sagesse de nous réunir pour l'avenir de Port Grimaud ?

Comment peut-on choisir un scénario qui ne correspond en aucun cas aux attentes des résidents ?

Comment proposé une journée d'atelier un mois seulement avant la fin de la concertation sans jamais avoir répondu à nos interrogations posées auparavant ?

Le problème de l'ensablement de la passe d'entrée est important et nous souhaitons tous une solution mais pourquoi n'avoir pas tout simplement trouver une solution en amont sur la Gisle car avant la fin de l'exploitation de la sablière ,il n'y n'avait aucun problème d'ensablement sur la passe d'entrée du port.

Pourquoi proposé une garantie d'usage aujourd'hui ,en sachant que le jugement sera rendu prochainement sur le droit d'amarrage... ?(pour information si la procédure tarde aujourd'hui c'est à cause de l'avocat de la commune de grimaud qui ne rend pas ses conclusions dans des délais raisonnables)Cela permettra d'apaiser les débats et de permettre sereinement une solution pour une garantie d'usage .IL a fallu deux ans de concertations à Port Camargue pour aboutir à une acceptation de contrat d'usage et deux ans de plus pour en faire la rédaction soit quatre ans au total et nous à Port grimaud il faudrait une acceptation en 2025 ?????soit dans un temps record .La raison et le temps servent à l'aboutissement de projet .La précipitation et la non communication apportent le chaos.

La garantie d'usage pour Port Grimaud si elle existe devrait servir à l'entretien des quais et des canaux et au désensablement de la passe. Mais pas à la réfection du ponton de l'église qui n'a jamais été souhaité par l'architecte et qui permettra de supprimer les gros bateaux qui n'ont pas à venir dans la cité lacustre car ils sont dangereux pour la navigation et ils détériorent encore plus les quais avec leurs hélices d'étraves.

La réfection de la digue pour apporter encore plus de bateaux à Port Grimaud, nous ne voulons pas de modification de l'architecture, pour le problème du vent d'Est, la solution est de remettre juste une hauteur de pierre coté Mer et le problème est résolu.

Enfin la capitainerie, le nombre de places gérées par la Régie en place publique est très faible et donc ne suppose pas une modification des locaux, si la commune souhaite des salles de réunion et d'entretien cela peut se faire en dehors de la cité juste à la sortie sur les terrains de la ville. D'autant plus que la voie privée de la grande rue n'est en aucun cas habilitée à recevoir une circulation importante.... Pour information alors que rien n'a encore été modifié pour l'aménagement de la capitainerie tous les étés n'étant présente que l'été, j'ai constaté des vas et viens de voitures inhabituelles dû au trafic portuaire commerciale qui a été déjà très augmenté depuis la reprise du port par la commune.

Port Grimaud doit rester Port Grimaud comme nous l'avons toujours connu, une cité lacustre paisible, la reprise du port par la régie a amené de nombreux loueurs de bateaux qui détruisent les quais, et nuisent à une circulation paisible.

L'architecte n'a en aucun cas prévu dans ce magnifique endroit l'activité commerciale maritime qui existent aujourd'hui et que la commune souhaite agrandir avec la nouvelle digue.

Quel projet pour Port Grimaud, qu'il ne devienne pas un port de plaisance avec de gros navires mettant les quais en péril car ils ne sont pas adaptés pour une circulation importante et mon souhait le plus cher que l'harmonie redevienne comme avant la reprise du port avec la commune.

Bien à vous,

MF ROBERT

CP06 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Projet Nouvelle capitainerie et Projet nouvelle digue coté capitainerie

Description : Dans le cadre de la concertation « Sécurité et Environnement Port Grimaud », il est projeté la construction d'une nouvelle capitainerie et de nouvelles digues dont une digue Nord (coté capitainerie) :

Demande :

Nous aimerions soulever un point important concernant la nouvelle capitainerie et la digue dite du nord :

Photos ci-dessous présentées aux résidents lors des réunions de concertation



1-Vous affirmez que la « capitainerie est adaptée aux besoins ».

Nous aimerions savoir :

- aux besoins de qui ?
- Comment et auprès de qui ont été recensés ces besoins ?
- Où sont les résultats détaillés et vérifiables qui ont permis cette affirmation ?



2- Nous constatons que la digue nord s'adapte à l'agrandissement de la capitainerie et cela dans tous les scénarios proposés...

Est-ce que l'agrandissement de la digue nord est uniquement lié à l'agrandissement de la capitainerie ou y a-t-il d'autres raisons ?

Scénario n° 1



- 1- Restaurant la Giraglia : avec le rehaussement de la digue, la vue depuis le restaurant sera t-elle préservée ?
- 2- Implantation d'un parking : pour quel usage ? avec quel accès ?
- 3- Bâtiments : 2 nouveaux bâtiments pour quel usage ?
- 4- Hélicoptère : son usage restera t-il pour les secours uniquement, sinon quel autre usage ...
- 5- Vue : Les promeneurs n'ont plus de vue sur mer car la digue très rapidement est au-dessus de leur tête. Qu'est ce qui justifie des digues aussi hautes, rehaussement de plus de 3 m apparemment?

Scénario n° 2



Les points n° 1-2-3-4-5 du scénario n° 1 sont identiques

6- la vue depuis la plage est occultée par la hauteur de la digue et celle-ci ferme la plage : les impacts ont-ils été pris en compte : ensablement...

Scénario n° 3



Les points n° 1-2-3-4-5-6 du scénario n° 1+2 sont identiques

7-8- Les entrées de houle ont-elles été prise en compte pour la sécurité des usagers entrant avec des bateaux par gros temps ou forte houle ? Les usagers ne sont pas toujours de bons marins. La houle ne va-t-elle pas taper sur la digue et provoquer une houle anarchique très dangereuse ?

Les échanges entre la mer et l'intérieur de Port Grimaud vont-ils être préservés ?

Nous demandons de valider les nouvelles passes par des personnes pratiquant la voile ou le nautisme en général et les professionnels

3- Il est demandé aux résidents de choisir le scénario de digues qu'ils préfèrent :

Sur quels critères et quelles compétences les résidents vont-ils pouvoir se prononcer ?

Sont-ils experts en la matière ?

Extrait du film de présentation ci -dessous :



Nous constatons que les digues sont fortement réhaussées, plus de 4 m au-dessus de la promenade

Il sera donc impossible de la promenade d'avoir la vue sur la mer et sur le golfe.

Ce masquage de la mer constitue une nuisance visuelle et répond-il factuellement à une nécessité ?

Compte tenu du coût important d'une telle construction, ce questionnement me semble légitime et ce projet sur toute sa longueur devra être justifié.



-
-
Concernant l'extension de la capitainerie adaptée aux besoins (cf film de présentation)

Le Directeur de la régie nous indique employer 40 salariés à ce jour :

- Ce bâtiment paraît surdimensionné pour l'ensemble des salariés actuels et nous aimerions connaître :
- La surface totale du bâtiment projeté et de ses 2 annexes
- Les surfaces et destinations des locaux
- Ces locaux sont-ils utiles aux résidents, uniquement à la régie et/ou à des fins commerciales ?

Il semblerait que l'élargissement de la digue soit liée au dimensionnement des bâtiments de la capitainerie, or sauf à démontrer l'impérative nécessité d'une telle surface de bâtiments à cet endroit, le rehaussement de la digue et son élargissement représente des coûts prohibitifs/déraisonnables.



Sur cette photo on constate que François Spoerry a fondu dans le prolongement de la cité un avant-port le plus minimaliste possible afin de ne pas heurter les perspectives douces voulues.

La hauteur prévue de la nouvelle digue va à l'encontre de la volonté de François Spoerry

Nos demandes concernant :

- 1- «La capitainerie adaptée aux besoins » : Nous demandons que soit justifiés via des éléments vérifiables et quantifiables les besoins pour un tel agrandissement de la capitainerie qui entraîne une modification de la digue avec un impact financier, de vue et écologique non négligeable
- 2- La réhausse des digues, l'emprise sur la mer, les nouvelles configurations, la capitainerie agrandie : nous sommes nombreux à rester perplexes devant ces scénarii qui semblent n'avoir qu'un seul but : celui de pouvoir placer un bâtiment dont l'intérêt pour les résidents n'est pas formellement démontré.

Aussi nous demandons que les scénarii proposés des digues soient soumis pour avis auprès au CEREMA : institution au service des collectivités locales et reconnue comme expert dans le domaine des digues (infrastructure, ensablement, éco-système, submersion, ...)

Pour faire suite au point 2, nous pouvons nous étonner que la mairie de Grimaud, ayant sollicité le CEREMA dans le dossier :

"Adaptation du littoral grimaudois au changement" de Mme Hélène MAYOT **en 2022**, n'ait pas intégré, dans le périmètre de cet appel d'offre, Port Grimaud et qu'au contraire Port Grimaud en ai été exclu explicitement par la mairie :

Extrait du rapport page 8 :

2.1 Périmètre de l'étude

.....

L'étude porte sur l'ensemble du territoire de la commune de Grimaud. La bordure littorale est la zone principalement exposée aux aléas liés au changement climatique. Ainsi, les réflexions sur l'adaptation et la relocalisation des activités exposées se portent sur l'espace rétro-littoral et au-delà.

Il est à noter que le secteur de port Grimaud n'est pas réellement abordé dans l'analyse produite dans la présente étude, à la demande de la commune.

En raison du caractère particulier de cette entité, la commune ne souhaite pas engager de réflexion sur ce sujet dans l'immédiat.

Cependant, étant donné que ce secteur est parfaitement contigu à la zone de St-Pons-les-Mûres, le rendu cartographique pourra le faire apparaître.

Les données seront tenues à la disposition de la commune pour une éventuelle utilisation ultérieure.

Est-ce qu'EGIS a pris en compte les données du CEREMA tenues à disposition dans l'étude de ces projets de digues ?

De : Marie-Françoise <mf-robert [REDACTED]>
Envoyé : samedi 21 septembre 2024 20:49
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : jacques.lavillette@garant-cndp.fr; dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr
Objet : Préoccupations concernant le projet de Port-Grimaud
Importance : Haute

Timoté MARTIN

34, Rue des 2 ports

83310 Port-Grimaud

Port-Grimaud, le 21/09/2024

Objet : Préoccupations concernant le projet de Port-Grimaud

Madame, Monsieur,

Je me permets de vous écrire pour exprimer mes préoccupations au sujet du projet en cours concernant Port-Grimaud. Il est regrettable de constater qu'aucune concertation n'a été organisée avant l'élaboration de ce projet, laissant de nombreux citoyens dans l'incertitude. Seulement trois scénarios possibles pour l'avenir de Port-Grimaud nous a été présenté et qui vont aboutir forcément au :

Développement d'un port de plaisance. Les trois scénarios vont transformer Port Grimaud en un lieu dédié à la plaisance, entraînant des conséquences sur l'environnement et la qualité de vie des résidents.

Le projet de transformation de l'avant-port et la nouvelle capitainerie modifie la préservation de l'identité de Port-Grimaud.

Équilibre entre tourisme et vie locale Un développement des places de Port ne permettra pas de respecter le cadre de vie des résidents .nous avons déjà depuis la reprise du Port par la commune de nombreux loueurs de bateaux qui n'existait pas auparavant ,avec déjà une navigation difficile et en cas prévu initialement par l'architecte .

De nombreuses questions ont été soulevées par les habitants concernant ce projet, mais jusqu'à présent, aucune réponse n'a été apportée. Nous souhaitons être entendus et impliqués dans les décisions qui affectent notre communauté.

Ainsi ne nous pouvons pas aussi parler de possible garantie d'usage avant même d'être en accord avec un projet

A Port Camargue il a fallu deux ans de concertation pour convenir de l'établissement d'une garantie d'usage et après encore deux ans pour établir le contrat ...

La commune souhaitera aboutir en 2025 ??? Comment cela peut-il être possible ????

Il est crucial que Port-Grimaud ne devienne pas un simple port de plaisance, mais qu'elle conserve son caractère unique et sa convivialité. Nous espérons que vous prendrez en compte nos préoccupations et que vous favoriserez enfin une approche participative dans ce projet.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Timoté MARTIN

De : gilles.herbiet [mailto:gilles.herbiet@portdegrimaud.fr]

Envoyé : dimanche 22 septembre 2024 10:59

À : debat-public@port-grimaud.fr; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; 'dominique.de-lauzieres' <dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr>; 'jacques.lavillette' <jacques.lavillette@garant-cndp.fr>

Objet : DEVOIEMENT PROCEDURE

Madame, Monsieur,

Une procédure de « concertation » a été initiée à l'occasion d'un appel d'offre pour « la remise aux normes et de sécurité » du port public de Port Grimaud.

En réalité sous ce titre consensuel et justifié, un projet de construction d'un nouveau port destiné à accueillir des « yachts de grande croisière à l'année » comme précisé en une ligne dans l'appel d'offre. Au risque de défigurer une cité classée et sans tenir compte des résultats des études technique préliminaires commandées entre 2018 et 2020 par des ASL ou même le promoteur du projet.

Une période de pré concertation a été ouverte avec plus de 140 contributions issues de particuliers mais aussi d'un groupe de 560 résidents.

Des réunions publiques s'en sont suivies, rapidement identifiées par les assemblées de propriétaires comme des réunions de promotion et de justification du promoteur du projet. Ces réunions étant suivies d'une prise de parole désorganisée, non structurée ou se mêlent protestations stériles et propositions non suivies d'effets en raison d'un spécialiste en communication coupant la parole aux porteurs de projet pour la passer aux protestataires. Technique d'animation bien connue.

Parallèlement, des « apéros de quartier » censés faire partie de la « concertation » sont tenus pour ressasser toujours les mêmes arguments et font en réalité plutôt penser à une procédure de café du commerce.

Suite à cette bronca permanente, le seul message ayant été reçu a été la suppression des yachts sur le quai de l'église...Quelle prise en compte !!

Pour tenter d'éviter le naufrage et le détournement de cette « concertation » les ASL et le regroupement des propriétaires a proposé de « cadrer » le projet par des ateliers thématiques permettant de dégager (ou pas) des consensus.

Au minimum neufs sessions thématiques ont été recensées et demandées pour répondre aux besoins identifiés. Le tout soumis à une méthode de travail précise et un calendrier non limité. Pour mémoire, le même cas a été traité à PORT CAMARGUE et ceci a nécessité de longues négociations pour aboutir à un projet parfaitement équilibré pour le bien des parties. Et encore il ne s'agissait pas de construire un nouveau port...

La réponse de la régie est une seule réunion, un nombre de participants limité, trois « ateliers » et une date. Sans discussion.

Est-ce de la provocation ou simplement la volonté de sortir de cette procédure au plus vite en « cochant les cases » ? Peu importe.

Pour ce qui me concerne, la décence et la patience ayant des limites, je considère qu'à ce stade aucune participation ne se justifie plus.

Bien à vous.

G.HERBIET

De : ys <[REDACTED]>

Envoyé : dimanche 22 septembre 2024 23:00

À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>

Cc : debatpublicportgrimaud@gmail.com; dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr; jacques.lavillette@garant-cndp.fr; FELTEN Noël -Directeur de cabinet du maire de Grimaud <n.felten@mairie-grimaud.fr>; "MENTZER François-Xavier - D.G.S mairie de Grimaud" <fx.mentzer@mairie-grimaud.fr>; MEAZZA Marina - D.G.A.S mairie de Grimaud <m.meazza@mairie-grimaud.fr>; mairedegrimaud@gmail.com; Patrick CAZALAS <p.cazalas@portdegrimaud.fr>

Objet : Re: séance de concertation du 12 septembre 2024

Bonjour Monsieur Aqua,

Nous vous remercions de votre réponse rapide.

Nous avons pris le temps ce weekend de visionner la vidéo de la séance du 12 septembre, qui est de bien meilleure qualité que la retransmission facebook en temps réel et qui nous a permis d'avoir une image plus fidèle de la réunion.

Ne pouvant pas être à Port Grimaud d'ici la fin de la concertation, nous ne pouvons assister aux réunions proposées et utilisons donc, comme vous le proposez, la voie écrite pour vous faire part de nos questionnements et inquiétudes.

Nous restons inquiets de voir que tous les scénarios proposés comportent un élargissement substantiel de la digue de la capitainerie alors que cet élargissement n'est pas indispensable pour rénover la capitainerie. Le fait d'inclure ce bétonnage dans tous les scénarios confirme notre crainte que la marchandisation du plan d'eau est le principal objectif de la Régie et de la commune.

Vous avez brillamment démontré en deux ans qu'il est possible de générer un bénéfice important avec l'équipe et l'infrastructure actuelle, nous refusons de cautionner une augmentation des capacités d'accueil de bateaux de plaisanciers ou professionnels qui ne pourront que nuire à la qualité de vie des résidents de Port-Grimaud tout en causant des dégâts écologiques et aux infrastructures.

D'autre part, si nous avons bien compris l'ingénieur qui a présenté la modélisation du renouvellement de l'eau à l'intérieur de Port-Grimaud, la situation actuelle est idéale et toute intervention sur la passe d'entrée va péjorer le renouvellement de l'eau, ce qui une fois de plus portera préjudice aux résidents.

Nous ne comprenons pas que le désensablement régulier de la passe et son coût moindre ne soient pas privilégiés tant qu'une solution respectueuse des équilibres hydrologiques et écologiques n'est pas trouvée.

Enfin, nous saluons le fait qu'un atelier d'échanges entre la commune et les résidents de Port-Grimaud soit enfin agendé. La durée de cet atelier, le fait qu'il soit organisé si tard dans la période de concertation et qu'il soit, à première vue, unique nous fait craindre qu'il ne permette pas de prendre en compte les besoins des résidents.

Nous avons le désagréable sentiment d'être trompés et d'être "pris en otages", sans égard aux investissements réalisés par les propriétaires pour créer et entretenir Port-Grimaud.

En espérant que ces quelques lignes seront prises en compte, nous vous adressons, Monsieur Aqua, nos meilleures salutations.

Yanik et Sylvie Tardy

CONCERTATION SUR LES PROPOSITIONS DE TRAVAUX A PORT GRIMAUD

A. PHILOSOPHIE DE GESTION DU PLAN D'EAU

En 2021, la commune a décidé de reprendre la gestion du plan d'eau de Port Grimaud en résiliant les amodiations des propriétaires de maisons et appartements jouxtant le plan d'eau. En dehors des questions de l'aménagement des droits des propriétaires et du problème grave de l'ensablement de la passe d'entrée se pose la question de la philosophie de la gestion du plan d'eau. Une contrainte: la Régie doit mener une gestion saine dans le cadre d'un budget équilibré. Les recettes, alimentées en grande partie par les redevances de propriétaires, doivent correspondre aux couts d'entretien, réfection et, éventuellement, amélioration.

Dans ce sens, deux orientations sont possibles:

- Une orientation privilégiant les propriétaires en assurant sécurité et jouissance paisible de leur maison et embarcation.
- Une orientation privilégiant le développement touristique, source de nuisance pour les propriétaires et ne répondant à aucun besoin desdits propriétaires.

Du point de vue des propriétaires, clairement nous voulons privilégier notre sécurité et la jouissance paisible de la cité. Nous considérons le plan d'eau comme faisant partie de la jouissance de notre bien, tout comme notre maison cour et jardin. Nous comprenons que le plan d'eau ne nous appartient pas. Par contre, rien ne s'oppose à une gestion allant dans le sens des usagers principaux et prioritaires (les habitants de Port Grimaud) si cette gestion s'opère dans le respect de l'équilibre budgétaire.

N'est-il pas exact de dire que le bien public doit être exploité dans l'intérêt des usagers? N'est-il pas exact de dire que, à Port Grimaud, les principaux usagers du plan d'eau sont les propriétaires des habitations? N'est-il pas exact de dire que d'autres usagers existent mais qu'ils sont accessoires à l'exploitation du plan d'eau?

- Les commerces et professionnels ont été admis à l'origine principalement pour servir les habitants de la cité lacustre. Ils n'existeraient pas sans son existence.
- La fonction marina du plan d'eau pour les bateaux de passage ou à l'année appartenant à des propriétaires extérieurs est accessoire. Si elle est essentielle à l'équilibre budgétaire, alors soit, mais qu'elle soit gérée dans le respect de la mission principale de la Régie: servir les principaux usagers.
- Les visiteurs sont aussi des usagers mais ils ne devraient pas être au centre de la mission de la Régie. Leur sécurité et confort doivent être assurés mais dans le respect de l'objectif principal de cette gestion.

Au cours des années, il faut reconnaître qu'il y peut être eu des dérapages où des professionnels ont reçu des concessions ne bénéficiant en rien aux propriétaires. Soit, mais

ne poursuivons pas ces erreurs et, là où c'est possible, que la Régie/Mairie nous aide à les corriger.

Privilégier le développement touristique (augmentation des professionnels de tourisme et loisirs proposant visites du site, promenade jet skis, location bateaux moteurs, augmentation des commerces, augmentation des places d'amarrage proposées aux plaisanciers de passage, trafic accru de visiteurs, etc.), c'est vouloir augmenter les recettes et enrichir la Régie. Si la réponse est que ces activités occasionneraient des coûts supplémentaires, alors, nous disons: NON! Non aux recettes et coûts supplémentaires qui ne rapporteraient rien aux habitants et seraient source de grosses nuisances.

Nous nous posons la question: Quel est l'intérêt de la Mairie à vouloir une gestion du plan d'eau divorcée des souhaits de ses habitants et allant contre leur intérêt? Une fois l'équilibre budgétaire assuré, que veut-elle de plus? Est-ce pour dégager des recettes supplémentaires? Est-ce une opération de prestige? Autre motif? Si pas aujourd'hui, alors plus tard?

Ces questions sont d'autant plus d'actualité qu'elles touchent non seulement à la problématique de la gestion du plan d'eau au jour le jour, mais également aux projets de la Mairie concernant les éventuelles jetées, la capitainerie, la panne de l'église et la ZMEL. En quoi ces propositions de travaux bénéficient-elles aux habitants de Port Grimaud? En quoi sont-elles nécessaires (en dehors du projet de désensablement de la passe d'entrée)? Rappelons qu'on nous demande de financer ces travaux. Il est donc normal d'exiger qu'ils nous bénéficient en priorité.

Nous aimerions une réponse claire à ces questions, préalables à toute concertation constructive. Une fois d'accord sur les besoins, alors nous pourrions travailler ensemble sur les projets.

ENSEMBLES. C'est la clé.

Revenons à la gestion du plan d'eau qui doit s'opérer dans l'intérêt des usagers propriétaires et le respect de l'équilibre budgétaire. Pour ce faire, il est essentiel, voire indispensable, d'associer ces usagers propriétaires à la gestion. Cette association doit être effective et se dérouler en pleine transparence. Qui, mieux que les usagers peut parler de leurs besoins? Et pourquoi la Régie, et la Mairie qui la contrôle, s'opposeraient-elles à une participation citoyenne? Cette participation doit s'accompagner d'une totale transparence budgétaire. Et d'une représentation active dans les instances de direction, gestion et décisions.

B. CONTRATS DE GARANTIE D'USAGE

Les propositions de travaux qui nous ont été dévoilées à la réunion publique du 30 mai 2024 supposent d'être financées par les propriétaires de Port Grimaud qui accepteraient de signer un Contrat de Garantie d'Usage.

Un tel contrat peut en effet assurer aux propriétaires un droit d'amarrage durable dans des conditions acceptables. Mais ce sont précisément ces conditions que nous devons connaître. Dans un cas similaire à Port Camargue, les propriétaires ont pu négocier les termes d'un contrat de Garantie d'Usage avec la commune et la Régie. Nous voulons la même opportunité.

Ce que nous savons de la proposition de contrat

La Mairie a, avec l'approbation du Préfet du Var, incorporé les termes d'un Contrat de Garantie d'Usage dans le Règlement d'Exploitation du Port et dans le Règlement de Police du Port. Notre ASL nous a confirmé ce schéma lors de l'Assemblée Générale en Avril 2024:

A l'avenir, le Plan d'Eau de Port Grimaud sera soumis aux dispositions de 2 Règlements qui viennent d'être approuvés par les Autorités compétentes :

- Le Règlement d'Exploitation du Port de Plaisance de Port Grimaud, soumis au Conseil portuaire du 4 janvier 2024 et approuvé formellement par le Conseil municipal de Grimaud dans sa séance du 10 janvier 2024
- Le Règlement de Police du Port de Plaisance de Port Grimaud a également été soumis au Conseil portuaire et signé par Monsieur le Maire, accompagné d'un Arrêté municipal, en date du 16 janvier 2024

Les 2 Règlements ont été soumis au Contrôle de légalité de la Préfecture du Var qui dispose d'un délai de 2 mois, échéant le lundi 18 mars 2024, pour émettre des commentaires ou demander des modifications. Ces Règlements « déterminent les procédures applicables en matière d'attribution et de gestion des postes d'amarrage et d'exploitation du port de plaisance de Port Grimaud ».

Les termes principaux de ces contrats, tels qu'on les trouve dans l'article 9 du Règlement d'Exploitation et l'article 11 du Règlement de Police, sont les suivants:

Article 9 du Règlement d'Exploitation du Port

1. "Les propriétaires d'une habitation et d'un quai privé adjacents au plan d'eau public, bénéficiant d'un contrat d'amodiation avant le 1er janvier 2022 seront, à compter du 1er janvier 2025, prioritairement attributaires du poste d'amarrage situé au droit de leur propriété et pourront, à ce titre, bénéficier d'un contrat de garantie d'usage aux fins d'occupation privative du poste à flots concerné."
2. "Pour bénéficier de cette priorité d'attribution d'un poste d'amarrage avec garantie d'usage, l'usager-propriétaire devra être à jour de ses règlements auprès de la régie portuaire au titre de l'occupation antérieure du plan d'eau public."

3. “Le contrat proposé à partir du 1er janvier 2025 l’est pour une durée de 35 ans, non renouvelable par tacite reconduction.”
4. “Nonobstant la possibilité donnée à l’autorité portuaire d’attribuer en cours de période des garanties d’usage supplémentaires répondant à des modalités de calcul et de conditions d’attribution distinctes.”

Portée de cette disposition?

5. Lors de la vente de sa maison, le propriétaire doit informer la Régie et a l’obligation de remettre en état son amarrage, à ses frais, si besoin est.
6. Le nouveau propriétaire doit--
 - a. Soit se présenter comme repreneur du Contrat d’Usage du vendeur pour la période restant à courir. La demande de “rescrit” (reprise) doit être soumettre à l’autorité portuaire par lettre recommandée avec avis de réception “3 mois avant la cession de la propriété” . L’autorité portuaire a 2 mois pour se prononcer favorablement. L’absence de réponse vaut refus.

Donc, lors de la vente de nos maisons, la reprise de notre Contrat de Garantie d’Usage n’est pas garantie. Elle est soumise à l’approbation préalable de la Régie qui peut la refuser.

- b. Soit tenu de signer un nouveau contrat de Garantie d’Usage dans un délai d’1 mois suivant la signature de l’acte authentique. Si le vendeur omet de prévenir la Régie dans un délai d’1 mois suivant la signature de l’acte authentique, alors le nouveau propriétaire ne pourra pas bénéficier d’un Contrat de Garantie d’Usage.
7. Les termes financiers sont spécifiés dans **l’article 11 du Règlement de Police du Port – Article 11.2 Redevance et contribution**
 - a. Le prix de la garantie d’usage se décompose en deux volets :
 - i. une contribution au financement d’ouvrages portuaires, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l’exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l’Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements, fixée par délibération du Conseil Municipal;
 - ii. une redevance d’entretien annuelle fixée par délibération du Conseil Municipal.
 - b. La contribution au financement d’ouvrages portuaires, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l’exploitation du port ou de nature à

contribuer au développement, est payable intégralement à la signature du contrat ou selon les modalités de versement inscrites au contrat. La redevance d'entretien sera quant à elle payable d'avance chaque année.

- c. Les tarifs des redevances, contributions et des indemnités sont approuvés par délibération du Conseil Municipal. Ils sont portés à la connaissance du public par voie d'affichage et sont disponibles aux heures d'ouverture de la capitainerie.
- d. Le défaut de paiement de la redevance et/ou de la contribution dans le délai imparti entraîne l'invalidité du titre d'occupation consenti.
- e. L'autorisation d'occupation ou d'utilisation pourra être résiliée ou non renouvelée.

OBSERVATIONS SUR LES TERMES DU CONTRAT

Les inquiétudes concernant cette ébauche de contrat sont les suivantes, entre autres:

1. A quel prix le contrat sera-t-il finalement proposé? Dans la circulaire de notre ASL (PG3) en date d'avril 2024, le cout du contrat était estimé à 10 000 euros. Dans les présentations lors de réunions publiques ultérieures et sur la base de conversations récentes avec la Régie, on parle maintenant d'un cout d'environ 20 000 euros.
2. Quand ce contrat nous sera-t-il finalement proposé?
3. Quel est notre droit dans l'intérim (cad, 2025 et, possiblement 2026)?
4. Comme stipulé dans le Règlement de Police du Port, le cout est fonction du financement "des ouvrages portuaires, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci". Par quel mécanisme aurons nous l'assurance que les recettes des contrat seront entièrement et exclusivement consacrés aux objectifs retenus?
5. Il semble que, étant donné l'ampleur des projets et leur complexité, les couts ne pourront être correctement évalués avant un long processus d'études, d'obtention d'autorisations et d'appels d'offres, entre autres. Que se passera-t-il si l'enveloppe financière nécessaire atteint de telles sommes que le contrat devient inaccessible à beaucoup de propriétaires?
6. Quoique la contribution soit payable en principe à la signature du contrat (ou, possiblement échelonnée sur une période), il n'est pas stipulé que cette contribution est fixe et non révisable. A qui revient la charge des surcouts?
7. Le Règlement stipule clairement que le contrat est précaire. C'est très inquiétant. Rien n'empêche donc la Mairie de résilier les contrats en cours et de proposer de

nouveaux contrats. Par exemple, en cas de surcoûts, la mairie peut ainsi agir pour récupérer une nouvelle source de financement nécessaire à l'achèvement de travaux initialement prévus mais inachevés.

8. Le montant des contributions sera-t-il ajusté en fonction de la taille des amarrages (cad, une maison avec un amarrage de 16mx10m paierait proportionnellement plus cher qu'une maison avec un amarrage de 12mx4m).
9. L'obligation d'obtenir un agrément de la Régie avant de pouvoir vendre sa maison est une atteinte grave au droit de la propriété privée. Car une maison privée de son droit d'amarrage ne vaut plus grand chose. Quels sont les critères qui guideront la Régie à agréer ou non un rescrit?
10. Lors de la vente d'une maison avec rescrit, la Régie peut elle exiger une ré-évaluation du prix du contrat?
11. Bien que 35 ans soit une longue durée, on doit se demander ce qui se passera dans 35 ans. Si un Contrat de Garantie d'Usage n'est disponible que dans le cadre de "financement d'ouvrages portuaires, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci", que se passera-t-il si on ne peut identifier aucun travaux répondant aux critères? Le simple entretien ou réfection de certains ouvrages rentrera-t-il dans les critères?
12. En ce qui concerne la redevance annuelle actuellement fixée à 20 euros/m², le Règlement stipule seulement que la Mairie décide de son montant. Selon quels critères et sur la base de quelle information sera décidé le prix au m²? Il semble essentiel d'aligner l'augmentation du prix de la redevance annuelle sur un index cohérent.
13. Que finance la redevance annuelle? Aurons-nous accès aux documents budgétaires détaillant les recettes annuelles et les dépenses? Directement ou à travers une expertise comptable indépendante?

Merci
Christine Halphen
PG3
23 Septembre 2024

Monsieur Frédéric MARIE
72 Grand Rue
83310 PORT GRIMAUD
☎ : 06 26 03 30 01
Email : fredmarie83310@laposte.net

Monsieur Alain BENEDETTO
Maire de GRIMAUD
Hôtel de Ville
83310 GRIMAUD

Madame Dominique de LAUZIERE
Monsieur Jacques LAVILETTE
Garants Commission Nationale Debat Public

Port-Grimaud, le 23 septembre 2024

Objet : contribution - comparatif des comptes de la Régie et des anciens concessionnaires, associations des propriétaires

Adressée par mail : consultation@portdegrimaud.fr / copie Madame et Monsieur les garants

Monsieur le Maire,

Cette contribution pourrait paraître hors concertation, pourtant, à notre grande surprise, en introduction à la réunion de concertation du 12 septembre 2024, votre Directeur Général des Services, Monsieur MENTZER a durant près de 15 minutes émis de vives critiques sur la gestion des anciens concessionnaires.

J'avais préparé d'autres interventions plus en lien avec la concertation, notamment sur la partie financement et le contrat de garantie d'usage qui ne garantit pas grand chose mais j'ai dû en pleine séance répondre à cette intervention, comparant deux modes de gestion différents avec des constructions comptables très distinctes.

En date du 21 septembre 2024, j'ai retranscrit mon intervention et j'ai demandé à Monsieur MENTZER certaines précisions afin de parfaire le droit de réponse de notre Association Syndicale des Propriétaires de PG1 qui est principalement incriminée.

En voici les termes, en vous demandant de déposer ce document comme contribution à la concertation :

Dans cette attente, veuillez agréer, monsieur le Maire, mes plus cordiales salutations.



Frédéric MARIE

Monsieur MENTZER, bonjour

Dans la continuité de nos échanges lors de la réunion publique du 12 septembre 2024, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint mes commentaires sur votre présentation que j'ai pu faire dans un 1^{er} temps oralement et quelques questions afin de mieux comprendre le contenu des comptes de la régie, pour lesquelles, je vous serais reconnaissant de bien vouloir apporter des précisions qui me paraissent importantes (cf en rouge).

Je constate depuis plusieurs années, une volonté de vouloir comparer les résultats de la Régie portuaire aux résultats des ex concessionnaires pour tenter de les faire passer pour de mauvais gestionnaires.

Vous devez le savoir, on compare des données lorsque celles-ci sont comparables et à périmètre constant et manifestement, ce n'est pas du tout le cas. Ou alors à minima, on retire les éléments significatifs afin d'éviter toute comparaison trompeuse comme votre graphique cf en PJ.

Avec mes remerciements anticipés pour votre retour.

Bien cordialement

Frédéric MARIE

Source de mes données financières : tableau en PJ, CA23-Port

1 – Report bénéficiaire des exercices précédents :

Dans les recettes de fonctionnements de 2023 pour 6 173 519,16 €, sont comptabilisées le report d'un excédent de fonctionnement pour 657 215,95 €.

Manifestement, cette somme n'a rien à voir avec la gestion de l'année 2023, mais semble être un report bénéficiaire de l'année passée, est ce le cas ?

Si tel est le bien le cas, le résultat 2023 devrait être corrigé de ce report qui ne concerne pas l'exercice. On parle quand même de 657 215,95 € sur les 1 029 643,35 €, soit près des deux tiers.

2 – Redevances des ex concessionnaires :

Jusqu'à fin 2021, les 3 concessionnaires versaient à la Commune, des redevances d'un montant global supérieur à 400 000 € pour l'occupation du domaine public dans les limites de la concession.

Initialement, cette redevance est apparue dans le budget 2022 de la Régie du Port, en réalité, elle n'a jamais été versée à la Commune, à juste titre. C'est un élément important qui a affecté les comptes des ex concessionnaires, malgré cela, je ne vois nulle part cet élément significatif dans les différentes comparaisons et autres communications des comptes. *Pour quelle raison, vous ne l'indiquez pas ?*

Simple constat, c'est un réel manque à gagner important pour les comptes de la Commune, plus de 1,6 millions sur 4 ans.

3 – Utilisations par la Régie des services des copropriétés privées :

Comme vous le savez, dans les comptes des concessions étaient enregistrées des quote parts des charges communes générales des ASL et ASP, pour l'ASP de Port-Grimaud 1, il s'agit d'une quote part de 35 %. Dans cette rubrique, on retrouvait les charges non imputables à l'une des activités comme les frais de Direction, comptabilité, administratif, entretien, sécurité... Tout ceci était bien expliqué dans une note que l'ASP de Port-Grimaud 1 a remis à la Commune en août 2021.

Le plan d'eau est totalement inséré dans les copropriétés privées, c'est normal, François Spoerry a créé une véritable Cité Lacustre avec un tout indissociable entre le plan d'eau et les maisons, on le voit parfaitement, il n'a pas voulu créer un port de plaisance public.

Du coup, depuis le 1^{er} janvier 2022, la Régie utilise les biens et les services appartenant aux ASL et ASP sans la moindre contrepartie financière donc sans le moindre coût dans vos comptes.

Pour rétablir cette injustice et rééquilibrer la situation, l'ASP de Port-Grimaud 1 a chiffré avec une grande précision, ces différents biens et services que vous utilisez.

Pour 2022, il s'agit d'un montant de 370 159 € ht et pour 2023 d'un montant de 420 748 € ht, cela représente moins de 10 % du total général des frais de fonctionnements et d'investissements à financer par les propriétaires qui par ailleurs payent d'importantes contributions directes à la Commune.

En guise de réponse, vous avez refusé de les régler et vous avez demandé l'annulation pure et simple de ces facturations, d'ailleurs, sans aucune autre proposition.

Pourriez vous me confirmer également, que dans les comptes de la Régie, aucune provision n'a été constatée sur ces factures ?

Autrement dit, la Régie utilise régulièrement des routes privées, le filtrage de la sécurité (24h/24 ;7J/7),

l'entretien du décor comme les ponts, l'éclairage des places et des quais par des candélabres... et ne supporte aucune charge dans ses comptes en contrepartie.

Ce point est important pour les principes comptables de sincérité et d'image fidèle des comptes.

4 – Les provisions d'entretien :

Sujet bien connu puisque dès le mois de mai 2022, la Commune a assigné l'ASP de Port-Grimaud 1 pour le remboursement d'une provision constatée dans les comptes de la concession pour 525 514,22 € pour les périodes 2019, 2020 et 2021.

Il en est de même pour l'ASL de Port-Grimaud 2 pour ses provisions de 50 000 € par an constituées depuis 2014.

Simple constat : ces provisions n'existent pas dans les comptes de la Régie, vous en conviendrez, leur impact est très significatif et pourtant vous n'en faites pas mention dans vos comparatifs, *pour quelle raison ?*

5 – Provision pour risques et charges :

A l'inverse, vous faites mention d'une provision de 1 730 000 € constatée dans les comptes en 2023, et vous produisez un graphique neutralisant ladite provision pour faire apparaître artificiellement un résultat encore plus important.

C'est plutôt surprenant car si j'ai bien compris, cette provision couvre à l'euro près, le montant des redevances facturés aux amodiataires (nous sommes en désaccord sur le terme « ex » amodiataire).

Dans quelle ligne sont enregistrées ces redevances dans vos comptes en 2022 et en 2023 et pour quel montant sont-elles enregistrées ?

Encore une fois, une telle redevance n'était pas comptabilisée dans les comptes des ex concessionnaires en application de l'article 6.1 des contrats d'amodiation, une telle gratuité s'expliquant par le fait que les propriétaires ont financé à 100 %, les installations portuaires dont vous bénéficiez aujourd'hui, **on aurait pu espérer une certaine reconnaissance de la part de la Commune qui n'a ainsi pas déboursé un seul centime.** Ces redevances sont donc de nouvelles recettes pour la Régie, non négligeables : 1 771 000 € par an contre 0 pour les ex concessionnaires, redevances contestées et donc provisionnées semble t il à 100 %.

6 – L'impôt sur les sociétés :

A fin 2023, avez-vous comptabilisé une provision pour l'impôt sur les sociétés de l'année 2023 ?

J'ai bien compris que les 172 210 € comptabilisés en 2023 correspondent en fait, à l'impôt sur les sociétés de 2022.

Comme vous le savez pour un principe d'image fidèle, une telle provision doit être constatée, c'est d'ailleurs la dernière écriture comptable de l'exercice.

7 - Personnel affecté par la Collectivité :

Pourriez vous me transmettre le détail des sommes comptabilisées dans cette ligne 6215 ?

Pour 2022 : 125 070 €

Pour 2023 : 209 359 €

Y a-t-il un suivi analytique du temps passé par tout le personnel de la Commune pour la gestion de la Régie ? Comme vous le savez, j'habite à proximité de la Capitainerie et tous les jours, je vois notamment les services d'entretien de la Commune ou les services de la Police Municipal y accéder.

Je connais l'important engagement de notre Maire, Monsieur BENEDETTO, du Secrétaire Général, Monsieur FELTEN, de vous, le Directeur Général des Services, de votre adjointe Mme MEAZZA... il paraîtrait logique qu'une partie de vos coûts soit imputée dans les comptes de la Régie via cette refacturation de frais de personnel, *est ce le cas?*

La Communication de la Régie qui est très dense est elle faite par la Commune ou gérée de manière autonome par la Régie ?

Les appels d'offres pour les marchés de AMO ou des dragages sont ils réalisés intégralement par le personnel de la Régie sans faire appel aux services achat ou technique de la Commune ?

Etc...

8 - Les recettes d'exploitation :

En 2019, le total des recettes des 3 ex concessionnaires s'élevait à 2 425 380 € ht.

Pour 2023, je constate un total de recettes de 5 327 685 € ht (total des produits des services du domaine), soit près de 3 millions d'euros supplémentaires, le nombre d'amarrages n'a semble t il peu évolué, hormis les facturations aux amodiataires, il y a bien le CA de port communal mais je crois qu'il était d'environ 70 000 €, il y a les contrats annuels de la SNPG, je ne connais pas l'impact, ni de l'inflation sur les contrats annuels en

particulier les plus grandes unités, ni l'importance des contrats de professionnels nettement plus valorisés et semble t il plus nombreux...

On peut tenter d'expliquer un tel écart en échangeant sans pour autant tenter d'incriminer les associations des propriétaires dont l'objectif était différent, plus en ligne avec le fonctionnement d'un plan d'eau comme canaux de circulation avec les services associés et non une pure gestion mercantile d'un port de plaisance classique dont Port-Grimaud ne fait pas parti même si cette définition nous oppose.

Précisant que cette différence d'approche n'avait pas d'incidence financière pour la Commune dans la mesure où elle ne percevait qu'une redevance fixe.

Je vous remercie par avance pour vos précisions sur ces 8 points qui paraissent très significatifs, cela permettra d'éviter certains propos publics et répétés sur une comparaison de chiffres qui ne sont pas du tout comparables :

C'est ainsi que j'ai pu lire par exemple dans différents supports :

Dans la revue communale de Grimaud hiver 2022, il est écrit :

« Les concessions portuaires, gérées par délégation de Service public, présentaient des déficits d'exploitations chroniques depuis de très nombreuses années. Les anciens délégataires devaient faire un appel de fonds auprès des copropriétaires pour rétablir l'équilibre d'exploitation. Pour la première fois, et grâce à la gestion municipale, les quais sont désormais bénéficiaires ».

Dans l'article de presse du Var Matin du 10 juillet 2023 suite à la réunion publique organisée par la Commune :

« Le directeur général des services de la ville a également pointé du doigt des dépenses qui sont aujourd'hui de 2 M€ contre 3,2 M€ en moyenne pour les ASL. Là, encore, il faudra nous expliquer comment on arrive à de tels écarts ».

Dans la note 7 de la Régie « vrai/faux » d'août 2024 : *« la décision de résiliation a été prise sur la base de ces déficits déclarés. Il peut être difficilement reprochable à la mairie d'avoir pris une décision sur la base de potentielles fausses données transmises »*

Dans votre message sur votre profil LinkedIn publié le 9 avril 2024 :

« En maintenant un niveau de services inchangé la 1ere année et en développant ces derniers l'année suivante, la Commune a immédiatement su rétablir l'équilibre des comptes dès 2022 et a réussi à dynamiser considérablement les ressources portuaires en 2023 en optimisant la gestion du site....

Quand la gestion publique rime avec rétablissement des comptes... »

Etc...