Concertation Port Grimaud

Contribution : Port Grimaud - Préserver l'Esprit Originel

Depuis une quinzaine d'années, je viens régulièrement à Port Grimaud. Je suis profondément attaché au concept de Cité Lacustre, avec son ambiance paisible, ses yachts à taille humaine et une activité nautique limitée aux besoins des habitants.

Cependant, la présence de très gros yachts extérieurs, qui obstruent parfois l'entrée du port lors de leurs manœuvres, représente un risque, surtout en été lorsque le trafic des plaisanciers est intense. Les manœuvres de retournement avec propulseurs ou moteurs génèrent d'importants remous, impactant non seulement la solidité des quais, mais aussi la faune sous-marine.

Le développement d'activités telles que les "concessionnaires automobiles" (comme c'est le cas avec Wajer) est surprenant pour Port Grimaud et altère son esprit. Cela évince les bateaux de passage, voire les propriétaires qui ne peuvent rivaliser financièrement avec les entreprises nautiques de Saint-Tropez utilisant Port Grimaud comme parking. À titre d'exemple, près de mon bateau, un autre bateau est géré par une société de Saint-Tropez. Son entretien est assuré par du personnel venu spécialement de là-bas, sans apporter de nouvelles activités aux commerces locaux. Auparavant, un habitant de Port Grimaud occupait cet emplacement.

De plus, l'occupation de toutes les places par des bateaux extérieurs qui viennent en débordement de St Tropez chasse aussi les artisans locaux qui maintiennent les bateaux et qui sont poussés dehors pour des critères de profitabilité.

<u>Mes attentes sont claires</u> : préserver l'esprit originel de Port Grimaud en favorisant les circulations douces, en maintenant des tailles de bateaux raisonnables et en favorisant des activités bénéficiant principalement aux commerçants locaux. Il est essentiel d'éviter une commercialisation excessive des places de port.

FR

Port Grimaud

2 août 2024

C017 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Pas d'amarrage public devant un quai privé

Contexte :

Port Grimaud a été bâtie sur le principe de maisons et appartements devant lesquels des canaux artificiels permettent de circuler pour se rendre au centre, au marché, dans les commerces, les services essentiels ou tout simplement pour la vie sociale.

Les jardinets et terrasses sont bordés d'un quai privé qui permet d'accéder au canal de circulation ou de se faire livrer des produits.

Certains habitants amarrent leur bateau devant leur quai privé, d'autres n'ont pas de bateau ou juste une embarcation légère qu'ils gardent chez eux mettent à l'eau pour circuler sur les canaux.

Ce droit de circulation nécessite que l'accès au canal depuis le quai privé soit libre à tout moment pour ne pas entraver cette liberté de circuler.

Description :

La régie portuaire envisage d'instaurer de nouvelles règles :

1) Tout quai privé sans bateau amarré pourrait être attribué pour l'amarrage d'un bateau tiers
2) Tout propriétaire qui ne financerait pas les investissements dans l'agrandissement du port verrait son quai privé transformé en poste à quai ou amarrage public.

Problème :

Outre le droit d'amarrage exclusif dont bénéficie le propriétaire en fonction de son acte de propriété et de ses annexes (fera l'objet d'une contribution spécifique), l'établissement d'un poste à quai ou amarrage public devant un quai privé à Port Grimaud viendrait en contradiction avec plusieurs droits fondamentaux et induirait des risques graves sur les personnes et les biens privés

1) Entrave à la liberté de circulation
2) Préjudice de vue et trouble du voisinage
3) Respect de la vie privée et préjudice d'intimité
4) Risque d'intrusion
5) Usure et destruction des fondations
6) Risque de dégats sur le quai privé

1) Entrave à la liberté de circulation

L'article 45 de la **Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne** concerne le **droit à la liberté de circulation**. Voici un résumé :

- **Liberté de circulation**:
  - Toute personne a droit au respect de sa vie privée, de son domicile et de ses communications.
  - Le droit à un recours effectif est garanti en cas de violation des droits et libertés par le droit de l'Union.

Cet article protège la liberté de se déplacer et garantit un recours juridique en cas de violation de ces droits.

A Port Grimaud, toute la vie quotidienne est basée sur la circulation dans les canaux qui sont les voies de circulations privilégiées.

Pour cela, chaque résident doit pouvoir à tout instant accéder au canal, voie de circulation intérieure.

Le résident doit pouvoir sortir de chez lui ou accueillir des visiteurs, des livraisons ou autres sans être entravé par un véhicule stationné au droit de sa résidence.

En outre, depuis l'origine, les propriétés bénéficie d'une servitude d'accès au canal.

L'amarrage d'un bateau tiers le long du quai privé viendrait en violation de ces droits fondamentaux.

2) Préjudice de vue et trouble de voisinage

Les propriétés bénéficient d'une vue sur le plan d'eau et les propriétaires qui choisissent de ne pas amarrer de bateau pour profiter de la vue sur l'eau ne peuvent se faire imposer la vue d'un bateau qui occulterait le paysage qui fait toute la valeur de la propriété.

L'arrivée et le départ de tels engins polluants, voire les essais de moteurs induiraient des nuisances sur la tranquillité et la santé du propriétaire et de sa famille.

Le bruit entrainerait également un trouble de voisinage.

3) Respect de la vie privée et préjudice d'intimité

L'article 9 du Code civil en France protège le droit au respect de la vie privée.

- La vie privée correspond à la sphère d'intimité de la personne, à l'abri des regards d'autrui.
- Elle est protégée par l'article 9 du Code civil, qui a une valeur constitutionnelle.

Or le quai privé est à quelques mètres de la terrasse et du séjour du résident.

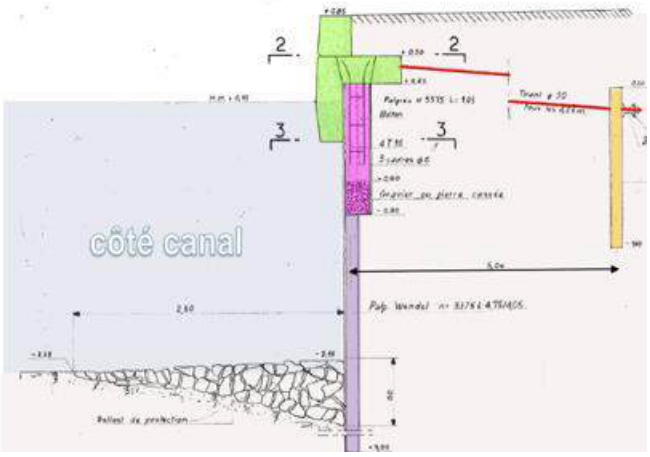
Une autorisation d'amarrage à un bateau tiers reviendrait à créer des allers et venues et des intrusions dans la sphère privée des résidents.

4) Risque d'intrusion

Les propriétaires des bateaux ou leurs préposés amarrés devant le quai privé auraient directement accès à la propriété privée du résident avec tous les risques sur la sécurité de celui-ci, de sa famille et de ses biens.

5) Usure et destruction des fondations

La propriété privée s'étend jusqu'à la paroi verticale du quai. Ce qui implique que le propriétaire assume le risque concernant l'usure ou les dommages provoqués par les remous ou l'activité devant chez lui.



Chaque propriétaire est ainsi responsable de l'usage de son quai et de l'emplacement contiguë et en assume les responsabilités.

La construction du canal a été réalisée au siècle dernier afin de permettre les circulations douces des bateaux de tailles raisonnables.

Le sol est constitué d'un enrochement, les parois du canal constituent de véritables murs porteurs du canal de circulation et du terrain du propriétaire.

La paroi verticale est constituée d'un « rideau de palplanches métalliques tiranté et rigidifié par des palpieux.

Le matériau de remblaiement est du sable.

La fragilité du fond avec les 60cm d'enrochement est connue ainsi que l'impact direct de l'activité des bateaux sur ces infrastructures privées.

L'amarrage d'un bateau tiers viendrait donc directement au préjudice de la solidité et de la durée de vie de la propriété privée du propriétaire.

6) Risques induits sur les personnes et les biens

L'amarrage d'un bateau tiers sur un quai privé, outre l'utilisation d'un bien privé par un tiers ferait prendre des risques inacceptables au propriétaire de la maison :

- Risque de dégat ou d’arrachage du quai
- Risque d’incendie à quelques mètres d’un lieu de vie - Présence d’un véhicule rempli d’un réservoir de liquide inflammable

Propositions :

- Nous demandons qu’aucun amarrage de tiers ne soit permis devant les habitations des résidents.

Pierre Josserand
SCI Valoy
2 rue de la Tour
83310 Port Grimaud

Port Grimaud, le 3 aout 2024.

Contribution N°2 au Débat Public portant sur l'avenir de Port Grimaud

Madame, Monsieur,

L'incompatibilité juridique et fonctionnelle de la classification de Port Grimaud sous un statut de port, avec le concept de liberté d'aces de ses habitants à leurs maisons lacustres telles que voulues par François Spoerry.

A la demande de certains de mes lecteurs je souhaite préciser mon propos.

Le village de Port Grimaud est-il un port ou une cité lacustre ?

La définition d'une cité lacustre nous est donnée par les encyclopédies et par internet. Nous pouvons considérer que celle d'internet est fidèle à la réalité :

"une cité lacustre ou village lacustre est un village construit sur un lac, un étang ou un marais ou sur une rive fréquemment inondée par la montée des eaux."

Pour ceux qui comme moi ont connu le site du fond du golfe de Saint Tropez avant la réalisation de François Spoerry cette définition est cohérente avec celle attribuée à Port Grimaud en tant que cité lacustre.

En effet ce site était constitué de marais insalubres fréquemment envahis par les eaux, et il fut choisi par l'architecte-aménageur, contre toute attente publique ou privée, pour recevoir la cité lacustre qu'il avait imaginée.

Toujours sur internet nous lisons que :

"Port Grimaud doit son origine au rêve d'un prisonnier. Pour tenir dans l'enfer de Dachau où il fut déporté pour faits de résistance, François Spoerry s'évadait en songeant aux méandres des antiques cités lacustres phéniciennes."

Nous pouvons aussi faire référence à un extrait de l'article des ECHOS du 6 aout 2019 intitulé :

"Port Grimaud : une cité lacustre née dans un marigot "

...."mais un marécage infesté de moustiques ne trouve pas preneur . Le site est idéal pour les projets de l'architecte, lové au fond d'une rade protectrice, avec son accès routier en retrait du bord de mer. Pour une bouchée de pain il emporte les 30 hectares de cette "petite Camargue" comme l'ont baptisé les pêcheurs et après trois ans de négociations obstinées avec la municipalité de Grimaud, il arrache un permis de construire ".

Il est évident que, de l'avis général y compris celui des élus de l'époque, le site n'était pas adapté à la réalisation d'un port et que c'est bien une cité lacustre qu'a voulu concevoir et réaliser François Spoerry, avec leur accord.

Faute de disposer d'un statut juridique spécifique aux cités lacustres, le législateur a estimé pouvoir assimiler celui de Port Grimaud au statut d'un port soumis à la procédure des délégations de service publics en tant que tel.

J'ai voulu démontrer dans ma note de 29 juin que les règles portuaires ne sont pas compatibles pour nombre d'entre elles avec celles garantissant le bon fonctionnement d'une cité lacustre pour des raisons sécuritaires, sanitaires, sociétales et d'accès.

Sur ce dernier point j'insiste sur le fait qu'un habitat en cité lacustre est accessible en priorité par l'eau donc par les canaux en ce qui concerne Port Grimaud. D'ailleurs les maisons ont été conçues en conséquence puisque leur entrée côté canal est largement ouverte avec des portes à double battant alors que les portes côté rue sont relativement étroites.

En vertu des principes de liberté de la République Française comment admettre que la commune, concédante du port puissent imposer des contraintes d'accès, soit en faisant payer un droit d'accès sous la forme d'une taxe d'amarrage soit en imposant l'occupation de l'entrée de l'habitat par des tiers ? Comment justifier que ce droit d'entrée chez soi puisse être imposé sous une forme inégalitaire par la commune aux seuls habitants de Port Grimaud ?

Enfin, j'ai aussi évoqué dans ma note de réflexion l'obligation de respecter "le droit moral de l'architecte sur son œuvre ". Sur ce point le droit nous dit:

"Comme tout artiste sur son œuvre, l'architecte dispose d'un droit d'auteur sur l'œuvre architecturale qu'il conçoit tout comme sur les plans et croquis qui ont conduit à sa réalisation.

Afin de bénéficier du régime de protection prévu par le code de la Propriété intellectuelle l'œuvre doit toutefois remplir la condition d'originalité inhérente à toute œuvre de l'esprit protégée par le droit d'auteur, c'est à dire qu'elle doit manifester l'empreinte de la personnalité de l'auteur.

Une fois caractérisée l'originalité de l'œuvre, le droit d'auteur reconnu à l'architecte est un droit de propriété incorporel exclusif et opposable à tous .Il se décompose en attribut d'ordre intellectuel et moral ainsi qu'en attribut d'ordre patrimonial ....etc."

Il est incontestable que l'œuvre de François Spoerry répond parfaitement aux critères d'originalité justifiant "le droit moral de l'architecte sur son oeuvre ",ce qui condamne toutes initiatives de transformations architecturales majeures telles que celles prévues sur l'hôtel Giraglia ou sur la Capitainerie .

Pierre Josserand

Pierre Josserand
Gérant de la SCI VALOY
2 rue de la Tour
83 310 Port Grimaud

Port Grimaud, le 15 juin 2024

Contribution au Débat Public sur l'Avenir de Port Grimaud

Madame, Monsieur,

Port Grimaud n'est pas un port comme un autre. François Spoerry a créé un concept d'aménagement et architectural original qui consiste à faire vivre ensemble, grâce à une propriété commune, le bateau et la maison.

Pour se faire il a physiquement fait en sorte que le bateau et la maison forment un tout et que les circulations entre les deux soient les plus ouvertes et les plus courtes possible pour les habitants de la maison et pour les occupants du bateau.

Ce constat me conduit aux remarques suivantes.

Sécurité incendie :

La plupart des bateaux de plaisance disposent de réservoirs d'essence ou de gaz- oïl pouvant contenir des capacités très importantes. Dans l'hypothèse où un propriétaire viendrait à perdre la jouissance de son amarrage au profit de celle du concédant, comment pourrait- on envisager qu'un tiers puisse amarrer son bateau, avec à son bord une capacité explosive conséquente, sous les fenêtres d'une maison privée habitée ? Quels sont les règlements de sécurité imposés par le SDIS ou son homologue légiférant sur ce danger ? Quels sont les gabarits administratifs imposés dans ce cas ? En ce qui me concerne si un tel bateau tiers venait à s'amarrer devant ma maison je déposerais immédiatement une plainte auprès du concessionnaire du port. Lorsque le bateau et la maison ont le même propriétaire la responsabilité de celui-ci est parfaitement définie et on est en droit de supposer qu'il prend des dispositions pour assurer sa propre protection, ce qui n'est pas le cas pour un bateau de passage.

Sécurité des personnes :

Comme dit plus haut l'architecte a conçu les maisons de Port Grimaud ouvertes sur le bateau amarré au plus près. De larges ouvertures vitrées en façade donnent sur le quai et les éventuels volets de protection ne sont opérationnels qu'en période de fermeture des maisons.

Les passagers du bateau tiers, autorisé par le port à s'amarrer devant une maison, auront toute latitude

pour accéder sans contrainte au quai-terrasse ou dans la maison, occupée ou non, d’autant plus qu'ils n'auront pas d’accès à terre. La sécurité des habitants de la maison en termes de vol ou d'agression ne peut dans ces conditions être assurée et la responsabilité du port me semble totalement engagée.

Sécurité sanitaire :

Un bateau, à quai, sert de lieu de vie. A Port Grimaud, la connexion étroite avec la maison permet la mise à disposition des services toilettes et cuisine de la maison aux occupants éventuels du bateau lorsqu'ils sont autorisés par le propriétaire. Il ne peut en être de même pour les occupants inconnus d'un bateau tiers. Dans ces conditions rien ne garantit que le service des poubelles ou des toilettes à bord sera mis en œuvre conformément aux règles sanitaires, à quelques mètres d'un lieu d’habitation. Aucune solution technique raisonnable ne peut répondre à ce problème et il faut s'attendre à de nombreux conflits suivis de plaintes de la part des propriétaires notamment en cas de vidange sauvage des eaux noires ou de poubelles abandonnées sur le pont. Ajoutons que les branchements eau et électricité sont privés et branchés sur les compteurs de la maison et ne pourront pas être mis à la disposition des bateaux de passage.

Conditions de vie :

Nous savons bien que la faiblesse du concept" habitat" de Port Grimaud tient à la promiscuité des maisons et des bateaux. En cas de désordre sonores ou de mauvaise conduite l'ASP met à notre disposition un numéro d'appel auprès des gardes privés qui interviennent à toute heure.

Il existe un manuel de bonne conduite pour les résidents de Port grimaud qui permet de réduire le nombre de ces désordres et les relations de bon voisinage entre les résidents facilitent les interventions amicales.

Il est certain qu'un bateau tiers, étranger à ces règles de bon voisinage, amarré sous les fenêtres d'une maison, sera la source de désordres sonores et autres et le responsable pour ramener le calme sera alors le port qui aura donné son autorisation d'amarrage au fauteur de troubles. Il faut s'attendre à de nombreuses plaintes et on peut s'interroger sur les moyens à mettre en œuvre, nuit et jour, pour garantir la tranquillité des résidents.

Conclusion :

Compte tenu du concept d’aménagement et architectural original de Port Grimaud, inscrite au patrimoine mondial de l'architecture, il n'est pas possible pour des raisons sécuritaires et sanitaires de désolidariser le droit d'amarrer de celui d'habiter dans la maison attenante sans contrevenir aux règles de sécurité évoquées plus haut.

Dans ces conditions il me semble que cette solidarité amarrage- habitat devient une obligation pour le propriétaire qui ne peut être soumise à redevance.

Il devrait pouvoir être démontré que les canaux de Port Grimaud ne peuvent avoir le statut de port mais

celui de cité lacustre, construite sur terre, accessible par mer, et laquelle pour des raisons de sécurité avérées mérite un statut administratif dérogatoire tenant compte du concept de son aménagement.

Cordialement
Pierre Josserand

De : Philippe de SAINT RAPT <[redacted]>
Envoyé : samedi 3 août 2024 13:11
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : jacques.lavillette@garant-cndp.fr; dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr; debat-public@port-grimaud.fr
Objet : Contribution Port de Grimaud Grand Débat

Messieurs,

Lors de la conférence du Professeur Lombard et de Mr Belda, il s'est avéré que ces derniers n'avaient pas du tout appréhendé la nature et la destination du plan d'eau de Port Grimaud , ni les limites de la domanialité publique.

Ces derniers n'avaient pas intégrés dans leur approche de la mise en œuvre de garanties d'usage à Port Grimaud, des éléments juridiques importants pouvant remettre en cause le périmetre du port public , l'affectation du plan d'eau à un service public portuaire, et notamment :

- Une domanialité publique qui concerne seulement 20% des quais alors 80% des quais sont privés, avec des conséquences sur la définition du service public portuaire et le domaine public y attaché. (Cf Professeur Rezenthal CJCE et Rapport Inspection Générale des Affaires Maritimes).
- L'existence d'un droit sui generis d'amarrage conferant la jouissance exclusive et privative du plan d'eau situé au droit des quais privés sur une distance de 10m, droit régulièrement constitué et enregistré avant le rachat par l'Etat du plan d'e.au. Ce droit est encore en vigueur et est par nature différent d'une servitude.
- La reconnaissance par l'Administration francaise que les parties de plans d'eau grevées d'un droit sui generis constituent des dépendances indispensables et immédiates des constructions bénéficiant de ce droit depuis l'origine de Port Grimaud.

Dans ce contexte, les conférenciers n'ont pu exposer les solution les plus adaptées à la situation particulière de Port Grimaud, ni meme évoquer les alternatives qui existent et qui pourront être développées une fois que les parties seront accordées sur la nature et la destination du plan d'eau situé au droit des maisons.

<u>Recommendation</u>

Il est indispensable que les parties en presence (Etat, Commune, Propretaires privés et ASL) définissent ensemble, préalablement à toute consultation, la nature et le destination du plan d'eau afin de mieux appréhender le périmètre des infrastructures qui relèveront du service public portuaire.

Dans l'attente, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguées.

Philippe de SAINT RAPT

Madame, Monsieur,

En tant qu'usagers du Quai des Fossés Est, nous souhaitons exprimer nos préoccupations concernant les récentes modifications relatives à l'accostage dans cette zone. Alors que nous avions jusqu'à présent un droit d'accoster sans frais, il nous est désormais imposé de payer pour utiliser ce passage.

De plus, nous avons la possibilité de renoncer à ce droit, mais cela nécessite un courrier de rétractation.

Paradoxalement, un contrat nous est proposé pour une durée de 5 ans en tant que professionnels.

Pourtant, notre bail stipule clairement un droit pour nos clients de venir en bateau, et notre acte d'achat des murs mentionne également ce droit, équivalent à un quai, pour la clientèle qui accède par notre terrasse.

Le capitaine du port affirme que ces dispositions sont désormais caduques, ce qui soulève des inquiétudes quant à la pérennité de nos droits acquis depuis plus de 22 ans, cela apparait comme une spoliation qui nous cause un énorme préjudice.

Nous souhaitons donc obtenir des éclaircissements sur la validité de nos actes notariés et sur nos droits en tant que professionnels exploitant un commerce dans cette zone. Comment garantir que nos droits ne deviendront pas obsolètes, comme l'affirme le capitaine du port ?

Nous vous remercions de prendre en compte nos préoccupations dans le cadre de la concertation publique et espérons que nos droits seront préservés pour le bien de tous les usagers du port et de tous les habitants et riverains de Port Grimaud.

Cordialement,

[Signature]

Contribution à la concertation publique Port grimaud

Objet : défence et respect de notre cité lacustre

Port grimaud étant une marina privée ,construite grâce à des investisseurs privés je souhaiterai connaître exactement les projets de la régie sur les 35 années à venir .
Je constate que jusqu'à présent notre superbe marina a été gérée en bon père de famille et je m'y retrouve pleinement .

Je suis inquiet face aux projets à venir !!

J'entend parler de garanties d'usage à signer sous la menace de voir nos amarrages spoliés par la régie !! Ainsi que de travaux d'agrandissement et de développement de l'activité commerciale .

La mairie a herité d'un plan d'eau bien particulier et son premier devoir est de respecter l'avis de ses concitoyens .

Je suggère donc que la mairie ainsi que la régie nous consulte à la majorité avant de prendre toute decision impactante pour notre copropriété dont nous sommes les détenteurs et aussi les propriétaires des quais .

Hugues Caenen

58 rue de la giscle Port Grimaud

Contribution à la concertation Port Grimaud

Martine Quenot

Vous m'avez demandé de m'exprimer concernant l'avenir de Port Grimaud:

J'aimerais que cette cité garde son authenticité, comme Mr Spoerry l'avait souhaité.

Je crois qu'on part un peu à la dérive avec des projets invraisemblables d'agrandissement du port, agrandissement de l'hotel Giraglia .
Sans compter tous les agrandissements des terrasses, le non-respect des matériaux (volets en plastique par exemple)

Où est la douceur de vivre à Port Grimaud que j'ai connu il y a une cinquantaine d'année ?

Pensons à ces petites Maison de pêcheur qui étaient sans prétention, une excuse pour amarrer le bateau, et qui sont devenues des proies pour les agents immobilier...

Alors il faut croire en l'avenir, se battre et prouver à nos enfants que cet héritage peut continuer comme il a été crée par l'architecte .

Bonjour , voici cette contribution:

Je suis menacé si je ne signe pas la garantie d'usage de 35 ans, qui m'est proposée par la régie (sous tutelle de la mairie) ,de me voir perdre la jouissance de ma place devant ma maison et me faire facturer l'occupation de cet amarrage à la journée ,au mois ou à l'année attaché à mon quai privatif !!
Pire encore la régie me menace de placer un autre bateau devant chez moi avec toutes les nuisances que cela suppose !!

Les garanties d'usage ne sont pas en adéquation avec notre cité lacustre et je ne souhaite pas non plus signer un document qui va non seulement me léser ainsi que mes heritiés et permettre à la régie avec les fonds récoltés de mener à bien des projets bassements commerciaux visant à ouvrir notre marina aux megayachts du golfe de st tropez .

Monsieur le maire je vous demande de clarifier vos intentions ,de respecter la vie des gens qui ont construit Port Grimaud et de bien comprendre nos spécificités .

Je n'ai pas investi dans un port public mais juste dans un lieu hors du commun qu'ils vous convient de respecter ,car peut être un jour aussi ,il vous prendra l'envie de revendre la régie à un investisseur qui plus encore que vous rêvera de nous transformer en parc d'attraction pour touristes fortunés .

Ma question est donc que nous proposez vous d'autre que ces garanties d'usage qui ne respectent pas nos droits ?

Merci pour votre retour

Bien à vous
Hugues Caenen

Bonjour Mr AQUA,

Vous savez que je consulte avec attention les commentaires et publications du groupe de propriétaires discutant des problèmes juridiques liés à la résiliation sauvage des concessions et **aux diktats qui s'en sont suivis**.

Ceci pour nous faire signer des contrats annuels d'occupation ou la Régie (Mairie) **a tous les droits et nous résidents historiques aucun**.

Le choix qui nous était proposé étant de signer…Ou ne pas avoir accès aux fameux contrats d'usage en préparation. On voit cela dans certains films…

Vous appelez ainsi que notre Maire un choix, j'appelle cela une menace ou en terme juridique il y une autre appellation condamnable. Et je ne parle pas d'abus de position dominante, objet d'une autre contribution.

Cette attitude se poursuit en proposant de signer ce futur contrat de « garanties d'usage), ou de payer le prix d'une place de ports public.

Il ne sera pas difficile de prouver à nouveau **un non choix et une menace caractérisée et grossière. Je sais que c'est pour notre bien…Puisque que ce contrat nous garantissant un usage de la place devant notre propriété est révocable à tout moment.**

Par ailleurs les redevances annuelles dont la base de tarification de 20 € ne sont pas indexables et le même « fait du prince » peut en changer le montant.

Au-delà de cela, de nombreuses contributions font état **de l'incompatibilité de PORT GRIMAUD, CITE LACUSTRE Classé au Patrimoine à subir non seulement des extensions au niveau de la passe d'entrée mais aussi de la taille des bâtiments accueillis.**

Après une première augmentation de la taille des bateaux par rapports aux places du projet initial, il semble que **nous ayons maintenant atteint le maximum supportable :**

- La marina ou les propriétaires voient passer **des bateaux plus grands que les maisons avec les nuisances et les problèmes de sécurité qui vont avec (bombe flottante à 10 mètre des maisons, usure des infrastructures, impossibilité de croisement etc etc**).
- **La circulation des mêmes bateaux au centre de la cité** au point qu'une collision avec un petit bateau **peut s'avérer dramatique (barques location avec enfants par exemple).**
- Passes de circulation encombrées.
- **Yachts livrés en carburant à 15 mètres des habitations par camion passant par la voirie privée…**

Plus que des commentaires, quelques photos que vous avez certainement vu et qui démontrent **les aberrations de bateaux de plus de 65 pieds dans une marina prévue à l'origine pour principalement des voiliers de 10 à 15 mètres.**

La solution, plutôt que d'envisager de **transformer la passe d'entrée en nouveau port public <u>sous couvert de mises aux normes et de sécurité</u>**, de pourrir immanquablement l'esthétique de l'entrée de la cité et la vie de tous les jours des résidents, je propose :

- **Des travaux de mises à niveau tant au <u>niveau technique que sécurité des installations existantes.</u>**
- **Avant de procéder à la construction de nouvelles digues pour contrer l'ensablement, privilégier comme première opération et en collaboration avec Cogolin à la modification de la sortie de GISCLE pour diriger au large le sable et pas sur la plage de PG. <u>Je vous rappelle qu'aucune</u> des études pourtant bien documentées ne propose une solution<u>. Pas plus qu'elles n'envisagent les répercussions de nouvelles digues sur les échanges entre la Giscle et PG.</u>**
- **La limitation d'accès à 65 pieds des yachts accueillis dans les ports publics existants.**
- **Pas de stationnement dans la passe d'entrée à l'exception du pontons flottants utilisé par la Sté WAJER pour l'instant.**
- **Plus de stationnement pro en dehors des ports publics existants à l'exception de ceux disposant d'un espace commercial sur quai.**
- **Interdiction de faire pénétrer dans PGII des camions de carburants autre que ceux alimentant les cuves de la station-service.**
- **Interdiction des bateaux de + 4 mètres (exception faite des navettes) dans les rues du centre PGI.**
- **Suppression des places PRO encastrées dans la marina.**
- **Développement des zones d'amarrages annexes résidents.**
- **Faire respecter vos règles de police.**
- **Supprimer les surveillances de nuit pour la marina. Ca allait très bien depuis 50 ans, il n'y a pas de raison que cela ne continue pas. Pour exemple, vous avez indiqué l'intervention de vos services sur un bateau. Dont acte. J'en en ai vu un couler devant chez moi.**
- **Liste à compléter évidemment selon suggestions.**

Pour illustrer une partie de ces remarques liées à la taille des bateaux et aux problèmes de sécurité, quelques photos qui se passent de commentaire.

Propos mise en contribution.

Bien à vous.

G.HERBIET

PASSE PAS EN HAUTEUR

PASSE PAS EN LARGEUR

DEPOTAGE DIRECT. A 15 METRES DE MAISONS. COOL ENTRE LE CAFE ET LES CROISSANTS.REGARDEZ COMME LA MARINA EST BELLE EN ARRIERE PLAN. SECURITE 0.
SOLUTION : REDUCTION DE LA TAILLE DES BATEAUX DANS LA MARINA ET LES PORTS PUBLICS.

AMARRAGE DE BARGE DE DISTRACTION EN PORT PUBLIC. MARINA EN SECOND PLAN. CHERCHONS L'ERREUR. + EN FIN DE JOURNEE AMARRAGE A COUPLE DONC REDUCTION DRASTIQUE
DE LA LARGEUR D'ACCES A PGII. SECURITE 0.

CAPITAINERIE DERRIERE ?? C'EST LA RAISON POUR L'AGRANDIR ? NON, SUPPRESSION DES AMARRAGES DANS LA PASSE D'ENTREE. PAS FAITE POUR CA.

OU EST le 5° POUR PUBLIC ??? 1750 QUAIS PRIVES

+ EN PORT PUBLIC 269 PLACES ET TROIS ESPACES DE 60. TOUT CA POUR CA….

Mittelmeer | Bearbeiten | Quelltext bearbeiten |

- Argelès-sur-Mer: 1000
- Saint-Cyprien: 2200
- Canet-en-Roussillon: 1000
- Saintes-Maries-de-la-Mer: 510
- Barcares (Port Saint Ange): 750
- Port-Leucate: 1100
- Gruissan (2 Häfen): 1300
- Narbonne-Plage: 600
- Cap d'Agde: 2450
- Frontignan: 600
- Palavas-les-Flots: 1020
- Carnon: 700
- La Grande Motte: 1430
- Le Grau-du-Roi (Port Camargue): 4600
- Port-Saint-Louis-du-Rhône (3 Häfen): 700 (+ 2200 am Dock)
- Fos-sur-Mer (Saint Gervais): 840
- Carry-le-Rouet: 560
- Marseille (6 Häfen): 6900
- La Ciotat (2 Häfen): 1400
- Saint-Cyr-sur-Mer les Lecques: 600
- Bandol: 1600
- Sanary: 650
- Le Brusc: 600
- Saint-Pierre-les-Embiez: 800
- Saint-Mandrier (2 Häfen): 1100
- Toulon (3 Häfen): 1250
- Hyères: 1350
- Porquerolles: 500
- La Londe-les-Maures (Port Miramar): 1150
- Bormes-les-Mimosas: 950
- Le Lavandou: 1050
- Cavalaire (2 Häfen): 1100
- Saint-Tropez: 600
- Cogolin (2 Häfen): 1750
- Port Grimaud: 2400
- Sainte-Maxime (2 Häfen): 750
- Les Issambres (2 Häfen): 600
- Fréjus: 700
- Saint-Raphaël (2 Häfen): 1750
- Mandelieu-la-Napoule (2 Häfen): 1300
- Cannes (3 Häfen): 1650
- Golfe-Juan (2 Hafen): 1700
- Juan-les-Pins: 500
- Antibes: 1700
- Saint-Laurent-du-Var: 1100
- Nice: 500
- Saint-Jean-Cap-Ferrat: 550
- Beaulieu-sur-Mer: 750
- Monaco (Port Hercule): 700
- Menton (2 Häfen): 1400
- Saint-Florent: 800
- Ajaccio (2 Hafen): 1100
- Bastia (2 Häfen): 650
- Macinaggio: 600

VOILA CE QUE L'ON VEUT CONSERVER

Contribution pour la concertation à Port Grimaud

Je souhaite souligner les incohérences de la mairie concernant notre cité lacustre. Voici les points que je souhaite aborder :

1. **Impression trompeuse d'association avec les copropriétaires :** La mairie prétend associer les copropriétaires à l'avenir de notre cité, mais en réalité, en gérant celle-ci en régie, elle exclut toute contribution extérieure au conseil municipal de Grimaud.
2. **Objectif officiel de mise aux normes du plan d'eau :** La mairie affirme que l'axe directeur de Grimaud est la mise aux normes et la sécurisation du plan d'eau. Cependant, cette démarche semble servir de prétexte pour réaliser des projets pharaoniques, tels que le désensablement de l'entrée du port et la transformation de l'avant-port en zone de stockage pour de gros navires.
3. **Responsabilité du désensablement :** Le désensablement est un véritable problème, mais il relève principalement de la communauté de commune. Pourquoi les copropriétaires de Port Grimaud devraient-ils supporter cette charge, alors qu'ils ont un droit d'usage de 35 ans ?
4. **Coût annuel excessif :** Les frais annuels de 20 € sont excessifs. Le bilan positif croissant de la régie, atteignant trois millions d'euros cette année, soulève des questions sur la quête de résultats financiers. Le statut en régie interdit le versement de dividendes.
5. **Erreurs dans la gestion du plan d'eau :** La mairie a pris les ports de plaisance français comme référence, mais Port Grimaud n'est pas un port de plaisance classique. Seules 450 places sur les 2050 nécessitent une gestion active par la capitainerie. En réalité, cinq personnes par an suffisent. Malgré cela, la mairie envisage d'agrandir la capitainerie.
6. **Écran de fumée concernant la propreté du port :** La mairie parle de port propre, mais la mise en place d'un service gratuit de vidange des réservoirs à eau noirs est insuffisante. De nombreux bateaux, âgés de plus de 20 ans, ne disposent pas de ces réservoirs.

En conclusion, l'attitude de la mairie envers les propriétaires de Port Grimaud manque d'amicalité. La transformation en cours de notre cité lacustre se fait au détriment de l'architecture, du classement, de la particularité, de l'écosystème, du coût financier assumé par les copropriétaires, de la qualité de vie et même de la préservation de notre patrimoine. La réflexion reste ouverte.

Cordialement,

Contribution à la concentration publique Port Grimaud.

3 août 2024

Pourquoi il existe une meilleure alternative pour le projet de parking de la Capitainerie.

Problème.

La construction prévue d'un nouveau parking à côté de la Capitainerie à Port Grimaud est un mauvais projet pour plusieurs raisons. Premièrement, cela aggraverait la situation déjà problématique en matière de circulation en créant encore plus d'embouteillages et de congestion. Deuxièmement, un tel parking détruit l'aspect esthétique de Port Grimaud, une ville connue pour ses voies navigables pittoresques et son architecture charmante. Troisièmement, le projet a un impact négatif considérable sur l'environnement, car il détruit de précieux espaces verts et l'habitat de la faune et de la flore locales. Dans l'ensemble, le parking nuit à la beauté et à la qualité de vie de Port Grimaud.

Solution.

La création d'un nouveau parking à côté de la Capitainerie à Port Grimaud n'est pas seulement discutable d'un point de vue esthétique, elle pose également des problèmes de circulation. Il faudrait plutôt envisager des alternatives durables pour réduire la circulation tout en préservant la beauté de l'environnement.

Une approche prometteuse consisterait à améliorer le parking principal existant en collaboration avec le PG1. En optimisant l'infrastructure existante, il est possible de créer des places de parking supplémentaires sans imperméabiliser de nouvelles surfaces. Cela préserve l'intégrité esthétique de Port Grimaud et évite la destruction d'espaces verts précieux.

Afin de garantir la mobilité des employés, des scooters électriques pourraient être mis à disposition. Ceux-ci permettent aux employés de se déplacer sans effort et de manière écologique entre le parking principal et leur lieu de travail. En plus d'être silencieuses et sans émissions, les trottinettes électriques permettent de gagner de la place et contribuent à réduire le trafic.

De plus, un service de navettes en voiturettes de golf pourrait être mis en place entre différents sites. Il s'agirait d'un moyen pratique et efficace de transporter à la fois les employés et les propriétaires de yachts. Les voiturettes de golf sont silencieuses et ont une faible empreinte écologique, ce qui contribue à réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. De plus, moins de véhicules encombreraient les rues étroites de Port Grimaud, ce qui améliorerait la fluidité du trafic et renforcerait la sécurité.

Ces mesures durables ne favorisent pas seulement l'esthétique et la protection de l'environnement, mais contribuent également à une utilisation plus consciente de l'infrastructure. L'utilisation de trottinettes et de voiturettes de golf électriques sensibilise les gens aux moyens de transport écologiques et favorise une prise de conscience collective de la nécessité de protéger la beauté naturelle de Port Grimaud.

La mise en œuvre de telles solutions innovantes et durables permet non seulement à Port Grimaud de préserver ses attraits paysagers uniques, mais aussi de servir de modèle à d'autres villes côtières confrontées à des défis similaires. En fin de compte, tant les habitants que les visiteurs bénéficient d'un environnement harmonieux et respectueux de l'environnement, qui améliore la qualité de vie de tous.

A propos de l'auteur.

Depuis quarante ans, j'ai trouvé mon sanctuaire à Port Grimaud. Au fil des printemps et des étés, des automnes et même des Noëls, ce petit coin de paradis a été ma maison loin de chez moi. C'est un endroit où la marche inexorable du temps semble ralentir, ce qui permet de respirer profondément et de savourer l'instant présent. Dans un monde où le changement est la seule constante, Port Grimaud se dresse comme un phare inébranlable de tranquillité et de beauté.




Quand j'étais jeune, j'ai passé d'innombrables étés joyeux ici. Je me souviens très bien de l'été 1988, capturé dans les teintes dorées des journées gorgées de soleil - voir les images. Port Grimaud était mon terrain de jeu, où les rires résonnaient sur les canaux et où chaque jour était une aventure. La ville, avec ses charmantes voies d'eau et ses maisons aux couleurs pastel, a servi de toile de fond aux plus beaux souvenirs de mon enfance. Ces images d'un garçon insouciant, débordant de joie et d'émerveillement, me rappellent les plaisirs simples que Port Grimaud offre encore aujourd'hui.

Alors que le monde extérieur court vers l'industrialisation et le tourisme à outrance, Port Grimaud et les environs de Grimaud ont su préserver leur essence. Ici, la nature règne en maître et l'air est imprégné du parfum des fleurs écloses et du doux bruissement des feuilles. Les eaux calmes des canaux reflètent le ciel bleu clair, créant un sentiment de paix qu'il est difficile de trouver ailleurs.

Le charme de Port Grimaud réside dans sa capacité à offrir un répit dans le chaos. Elle reste à l'écart du rythme effréné de la vie moderne, un havre où le temps semble s'arrêter. C'est un endroit où l'on peut se perdre dans la beauté du paysage, où chaque coin de rue raconte une histoire et où l'esprit de communauté prospère.

En repensant à ces journées, je me rends compte que Port Grimaud m'a apporté bien plus que des souvenirs. Il m'a enseigné la valeur du calme, l'importance de préserver la beauté qui nous entoure et la joie des moments simples, sans précipitation. C'est un endroit qui m'a façonné et qui continue d'être une source d'inspiration et de réconfort.

À Port Grimaud, j'ai retrouvé une partie de mon cœur. Ce n'est pas seulement un endroit sur une carte, mais un refuge intemporel où l'âme peut trouver la paix. C'est un rappel qu'au milieu d'un monde en évolution rapide, il existe encore des endroits où la beauté et la tranquillité prévalent, et où l'essence de la vie peut être vraiment savourée.

Contact.

Alain Beyeler
alain.beyeler@gmail.com
+41 79 644 21 64

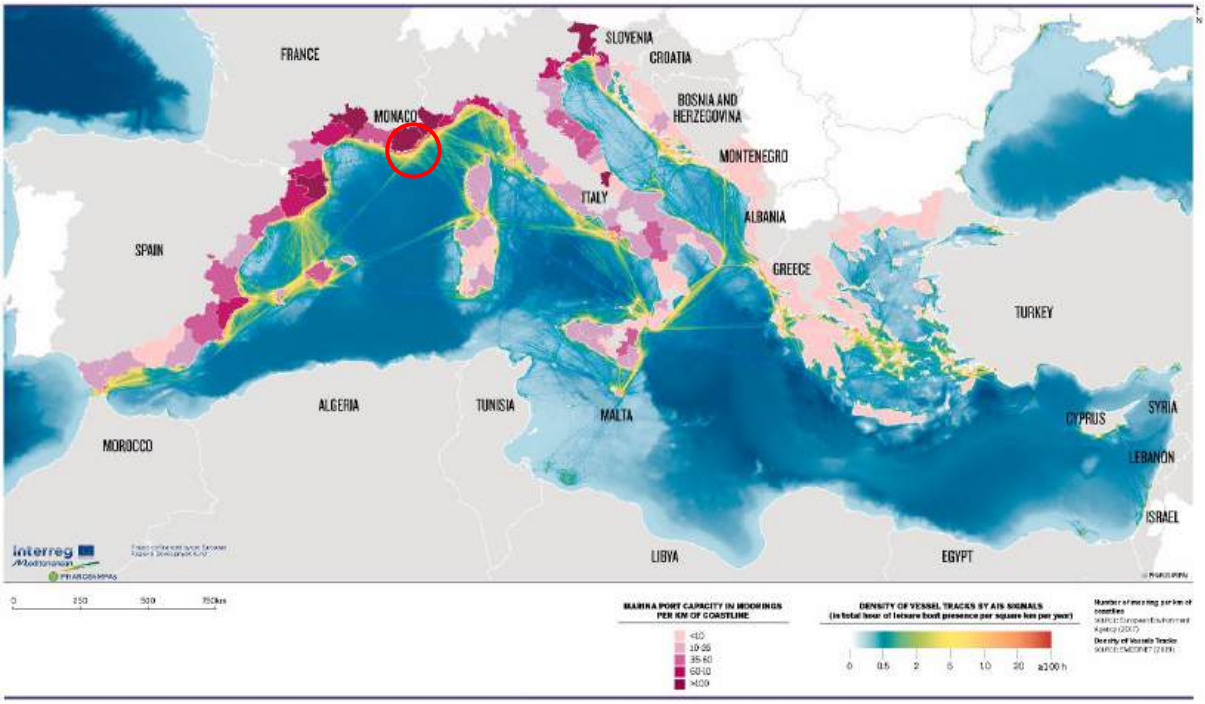
Contribution à la concentration publique Port Grimaud.

3 août 2024

Impact environnemental des méga-yachts et du tourisme charter.

Problème.

La promotion des méga-yachts a un fort impact négatif sur l'environnement, notamment en raison de la destruction des herbiers de posidonie et de la pollution par les eaux usées et le bruit. De plus, l'augmentation du tourisme par des charters de courte durée favorise la congestion et nuit à long terme aux ressources écologiques de Port Grimaud.



L'image montre : Les capacités des ports de plaisance en nombre d'amarrages par km de côte dans les pays de l'UE (à l'exception de Chypre), et les itinéraires des voiliers et des bateaux de plaisance utilisant les signaux du système d'identification automatique (AIS) (bateaux > 24m). Source : Interreg Pharos4MPA : Interreg Pharos4MPAs ; Alessandro Mulazzani. Adapté de l'Agence européenne pour l'environnement (2017) et d'EMODNET (2019).

Les méga-yachts en Méditerranée causent des dommages considérables, notamment aux herbiers de posidonie (Posidonia oceanica), qui sont essentiels pour la séquestration du carbone et la biodiversité marine. Chaque année, les ancres de ces yachts détruisent jusqu'à 12 hectares de ces importantes prairies sous-marines. Au cours des 50 dernières années, ces prairies ont diminué de 34 %. C'est une évolution alarmante, car les prairies de posidonie fixent le CO2 de l'atmosphère et servent d'habitat à de nombreuses espèces marines.

Le bruit des moteurs de bateaux modifie considérablement le comportement des espèces marines. Des études montrent que le bruit des moteurs de bateaux modifie le comportement d'espèces de poissons comme le

damalisque en l'espace de 20 minutes seulement et pousse les dauphins à augmenter la durée de leur plongée et à modifier leurs comportements sociaux.

Malgré l'interdiction des produits antisalissure contenant du TBT, les peintures actuelles contiennent toujours des métaux lourds toxiques comme le cuivre et le zinc. Ces métaux lourds s'accumulent dans l'environnement marin et présentent un risque neurotoxique pour les personnes qui entrent en contact avec ces polluants via la chaîne alimentaire.

Les superyachts produisent de grandes quantités d'eaux grises qui contiennent des produits chimiques nocifs et des agents pathogènes. Ces eaux usées entraînent la contamination des crustacés, la formation de proliférations d'algues et l'introduction d'espèces invasives. En outre, les émissions des bateaux de plaisance contribuent considérablement à la pollution locale de l'air et de l'eau et aggravent le changement climatique et l'acidification des océans. Les vieux moteurs à deux temps rejettent jusqu'à 30 % de leur carburant non brûlé directement dans l'eau, ce qui provoque une importante pollution par les hydrocarbures.

Les bateaux à moteur et les jet-skis remettent en suspension les sédiments, ce qui augmente la turbidité de l'eau et nuit à la croissance des algues marines et des phanérogames. Cela se produit surtout dans les fonds marins peu profonds, sablonneux ou vaseux. Les déchets plastiques des bateaux de plaisance contribuent à la pollution, notamment par les emballages de nourriture qui menacent la faune par ingestion et enchevêtrement.

Les émissions lumineuses artificielles des bateaux perturbent le comportement des animaux marins, notamment des tortues de mer, et affectent leur navigation et leur nidification. Cette pollution lumineuse peut réduire considérablement les taux de reproduction des tortues.

Bien que le secteur des loisirs en Méditerranée crée jusqu'à 234.000 emplois et génère 28 milliards d'euros par an, les coûts écologiques sont élevés. Il y a environ 400.000 postes d'amarrage dans 940 marinas en Méditerranée, principalement en Italie, en Espagne et en France.

Ces mesures sont indispensables pour minimiser les dommages écologiques et préserver la beauté et la biodiversité uniques de Port Grimaud.

Solution.

Afin d'assurer une gestion durable de la marina de Port Grimaud, qui soit à la fois supportable pour les riverains et génératrice de revenus pour l'entretien à long terme des infrastructures, les mesures suivantes devraient être prises :

Gestion environnementale :

Le port de plaisance devrait se conformer strictement aux directives de l'UE afin de garantir la qualité de l'eau et d'éviter la pollution. Il s'agit notamment de la directive-cadre "stratégie pour le milieu marin" (2008/56/CE) et de la directive-cadre sur l'eau (2000/60/CE), qui fournissent un cadre pour la protection des eaux. En outre, la convention MARPOL sur la prévention de la pollution par les navires et la convention sur les systèmes antisalissure devraient être respectées. Ces mesures contribuent à protéger les écosystèmes marins vulnérables et à préserver la biodiversité.

Installations de réception portuaires :

Conformément à la directive sur les installations de réception portuaires (2019/883/UE), les installations portuaires doivent être améliorées afin de rendre plus efficace le traitement des déchets des navires. Cela implique la mise en œuvre de systèmes d'inspection et l'échange d'informations sur la gestion des déchets. L'amélioration des infrastructures de gestion des déchets réduit le risque de pollution marine et favorise une utilisation du port plus respectueuse de l'environnement.Une approche prometteuse consisterait à améliorer le parking principal existant en collaboration avec le PG1. En optimisant l'infrastructure existante, il est possible de créer des places de parking supplémentaires sans imperméabiliser de nouvelles surfaces. Cela préserve l'intégrité esthétique de Port Grimaud et évite la destruction d'espaces verts précieux.

Aménagement du territoire :

L'élaboration de plans d'aménagement de l'espace maritime conformément à la directive sur la planification de l'espace maritime (2014/89/UE) est essentielle pour minimiser les conflits avec les utilisations traditionnelles telles que la petite pêche et pour intégrer le développement de la voile de plaisance. Ces plans permettent d'utiliser efficacement l'espace disponible et de concilier les différents intérêts dans la région, garantissant ainsi une utilisation durable des ressources côtières.

Le développement durable :

Le développement durable peut être encouragé par l'optimisation des stratégies de dragage et la création d'habitats pour les sites de reproduction des poissons. Cela implique la protection des herbiers de posidonie et d'autres habitats vulnérables par la mise en œuvre de zones d'interdiction de mouillage. On estime que de telles mesures pourraient sauver jusqu'à 12 hectares d'herbiers de posidonie par an.

Certifications volontaires :

La participation à des programmes tels que le Blue Flag Eco-Label et les Clean Harbour Guidelines est un moyen efficace de répondre à des critères stricts en matière d'environnement, d'éducation, de sécurité et d'accessibilité. Ces certifications signalent aux utilisateurs que le port répond aux normes environnementales les plus strictes, ce qui améliore l'image du port et attire les touristes soucieux de l'environnement.

Sources.

https://hakaimagazine.com/news/in-the-mediterranean-megayachts-do-megadamage/

https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0964569121001770

https://digital.csic.es/bitstream/10261/343556/1/Carreño_et_al_2021.pdf

https://cdnsciencepub.com/doi/full/10.1139/anc-2020-0012

https://www.researchgate.net/publication/351809914_Environmental_impacts_of_increasing_leisure_boating_activity_in_Mediterranean_coastal_waters

https://www.eea.europa.eu/publications/medsea/download

https://planbleu.org/en/page-theme/cruises-and-boating-in-the-mediterranean/

A propos de l'auteur.

Depuis quarante ans, j'ai trouvé mon sanctuaire à Port Grimaud. Au fil des printemps et des étés, des automnes et même des Noëls, ce petit coin de paradis a été ma maison loin de chez moi. C'est un endroit où la marche inexorable du temps semble ralentir, ce qui permet de respirer profondément et de savourer l'instant présent. Dans un monde où le changement est la seule constante, Port Grimaud se dresse comme un phare inébranlable de tranquillité et de beauté.




Quand j'étais jeune, j'ai passé d'innombrables étés joyeux ici. Je me souviens très bien de l'été 1988, capturé dans les teintes dorées des journées gorgées de soleil - voir les images. Port Grimaud était mon terrain de jeu, où les rires résonnaient sur les canaux et où chaque jour était une aventure. La ville, avec ses charmantes voies d'eau et ses maisons aux couleurs pastel, a servi de toile de fond aux plus beaux souvenirs de mon enfance. Ces images d'un garçon insouciant, débordant de joie et d'émerveillement, me rappellent les plaisirs simples que Port Grimaud offre encore aujourd'hui.

Alors que le monde extérieur court vers l'industrialisation et le tourisme à outrance, Port Grimaud et les environs de Grimaud ont su préserver leur essence. Ici, la nature règne en maître et l'air est imprégné du parfum des fleurs écloses et du doux bruissement des feuilles. Les eaux calmes des canaux reflètent le ciel bleu clair, créant un sentiment de paix qu'il est difficile de trouver ailleurs.

Le charme de Port Grimaud réside dans sa capacité à offrir un répit dans le chaos. Elle reste à l'écart du rythme effréné de la vie moderne, un havre où le temps semble s'arrêter. C'est un endroit où l'on peut se perdre dans la beauté du paysage, où chaque coin de rue raconte une histoire et où l'esprit de communauté prospère.

En repensant à ces journées, je me rends compte que Port Grimaud m'a apporté bien plus que des souvenirs. Il m'a enseigné la valeur du calme, l'importance de préserver la beauté qui nous entoure et la joie des moments simples, sans précipitation. C'est un endroit qui m'a façonné et qui continue d'être une source d'inspiration et de réconfort.

À Port Grimaud, j'ai retrouvé une partie de mon cœur. Ce n'est pas seulement un endroit sur une carte, mais un refuge intemporel où l'âme peut trouver la paix. C'est un rappel qu'au milieu d'un monde en évolution rapide, il existe encore des endroits où la beauté et la tranquillité prévalent, et où l'essence de la vie peut être vraiment savourée.

Contact.

Alain Beyeler
alain.beyeler@gmail.com
+41 79 644 21 64

Contribution à la concentration publique Port Grimaud.

3 août 2024

Solution collaborative pour les défis à long terme.

Problème.

L'approche actuelle concernant le développement de l'avenir de Port Grimaud engendre des conflits importants en raison de l'absence d'une perspective commune de résolution des problèmes. L'industrie du tourisme, les opérateurs du port de plaisance, le port privé, la municipalité de Grimaud, la commune de port grimaud et les propriétaires ne travaillent pas ensemble, ce qui crée des tensions en termes de revenus, de développement des infrastructures et de protection de l'environnement. L'approche actuelle plutôt autoritaire crée des conflits dans cette petite région, car tout désaccord entraîne des conflits. Ces conflits consomment des ressources financières, juridiques et humaines. Sans un effort commun, où chacun apporte sa contribution et en tire profit à long terme, le développement durable reste bloqué. Il existe des solutions isolées qui peuvent présenter des inconvénients majeurs pour les autres parties. Une stratégie coopérative et durable est nécessaire pour préserver les intérêts de tous et protéger l'environnement et les structures sociales.

Solution.

Port Grimaud est confronté au défi de construire un avenir durable qui tienne compte des besoins de toutes les parties prenantes. L'approche autoritaire actuelle crée des conflits et consomme des ressources précieuses. Pour changer cela, un développement collaboratif est nécessaire, dans lequel toutes les parties prenantes - PG1, PG2, PG3 et la commune de Grimaud - ont une voix à la table. Avec une vision et une mission claires, les mesures peuvent être coordonnées et mises en œuvre sans conflits juridiques afin d'assurer un avenir durable et prospère. Voici une idée de la manière dont cela peut être abordé au moyen du concept Cittaslow. Il va de soi que toutes les parties doivent avoir une voix pour définir ces aspects du concept à long terme !

Vision :

Faire de Port Grimaud un havre de paix et de durabilité qui préserve le charme unique de sa cité lagunaire, respecte la nature et place la qualité de vie de ses habitants au centre de ses préoccupations.

Mission :

Nous faisons de Port Grimaud une ville modèle de vie lente et consciente, où les trésors écologiques et culturels sont préservés et où les besoins des habitants et l'authenticité du lieu sont prioritaires.

Contexte et histoire de Port Grimaud

Port Grimaud, connue comme la "Venise provençale", a été conçue dans les années 1960 par l'architecte François Spoerry. C'est une ville lagunaire avec des canaux qui traversent le golfe de Saint-Tropez et qui se distingue par son architecture provençale et son lien étroit avec l'eau. Les plages et les canaux sont non seulement esthétiques, mais aussi fonctionnels, car ils permettent aux habitants d'utiliser de petites embarcations pour se rendre dans les commerces et les services.

Principes clés de l'initiative Cittaslow

La durabilité :

- Promouvoir les moyens de transport durables, tels que les vélos et les bateaux électriques.
- Mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique et de réduction des déchets.
- Objectif : réduire l'empreinte carbone de 50 % d'ici 2030.

Qualité de vie :

- Créer des espaces communs et des événements favorisant la vie sociale.
- Assurer la tranquillité et la sécurité par des réglementations et des contrôles stricts.
- Objectif : augmenter la satisfaction de la communauté de 25 %.

Patrimoine culturel :

- Préserver l'architecture traditionnelle et promouvoir le patrimoine culturel par le biais de programmes éducatifs et touristiques.
- Intégration de l'art et de l'artisanat locaux dans la vie quotidienne et les offres touristiques.
- Objectif : augmenter les dépenses touristiques de 10 % par an au profit des entreprises locales.

L'économie locale :

- Soutenir les commerces et les marchés locaux afin de renforcer l'économie locale et de préserver le caractère de la ville.
- Limiter les développements commerciaux à grande échelle qui pourraient perturber le paysage résidentiel et urbain.
- Objectif : croissance de 15 % de l'économie locale au cours des cinq prochaines années.
- Contributions et préoccupations importantes des habitants

Plages et jet-skis :

- Interdire la location commerciale de jet-skis afin de réduire le bruit et la pollution de l'eau.
- Préserver les plages en tant qu'espaces naturels de loisirs sans construction permanente.
- Amarrages temporaires pour les embarcations légères afin d'améliorer l'accès sans modifications à long terme.

Activités commerciales :

- Réduire le nombre de bateaux de location et d'entretien pour préserver le caractère résidentiel.
- Éviter les ateliers de réparation permanents dans les zones résidentielles.
- Ne pas autoriser les activités industrielles ou commerciales de stockage et d'entretien des bateaux.

Ensablement et désensablement :

- Entretien régulier de la rivière Giscle pour prévenir l'ensablement.
- Financement du désensablement par les autorités locales et participation de la CCGST.

Bateaux agressifs :

- Interdiction des mouillages publics dans les zones résidentielles.
- Mesures visant à réduire les perturbations causées par les grands bateaux.

Amarrages publics :

- Suppression des mouillages publics à proximité des mouillages privés.
- Limiter le nombre de bateaux à moteur pour éviter les problèmes d'hygiène.

Place de l'église et quai d'Honneur :

- Retour à l'utilisation initiale sans grands bateaux.
- Pas d'amarrage pendant les services religieux ou les concerts.

Protection des écosystèmes :

- Prioriser la protection et intégrer les observations dans les études et les mesures.
- Collaboration avec les organisations environnementales pour documenter et préserver la biodiversité.

Entraves à la circulation :

- Interdiction des grands yachts présentant un risque élevé pour l'environnement et la sécurité.
- Mesures visant à réduire les manœuvres des grands bateaux à l'entrée de la ville.

Obstruction de la visibilité par les grands yachts :

- Introduction de règles strictes pour limiter la taille des bateaux et interdire le stationnement transversal.
- Protection des points forts architecturaux et de la qualité de vie des riverains.

Protection de la vie privée :

- Interdiction des visites touristiques de l'extérieur dans les canaux.
- Mesures de protection de la vie privée des riverains.

Construction et modernisation de passerelles :

- Prise en compte des perspectives visuelles, de la fragilité de l'écosystème et de la sécurité des habitants lors du développement des constructions.

Partenariat avec le WWF :

- Élargir le partenariat avec le WWF aux projets actuels et aux consultations.

Financement à long terme et protection du patrimoine :

- Utilisation de fonds européens ou de crédits financés par des recettes futures pour soulager les habitants.
- Mesures concrètes et recommandations

Ralentir la circulation :

- Introduire des limitations de vitesse pour les bateaux et les véhicules dans la ville.
- Promouvoir les zones piétonnes et les zones sans voitures.

Protection écologique :

- Créer des zones de protection des habitats marins et surveiller régulièrement la qualité de l'eau.
- Mettre en place des programmes d'éducation pour les résidents et les visiteurs sur l'importance de la protection écologique.

Communauté et participation :

- Organiser régulièrement des forums et des ateliers citoyens afin d'impliquer les résidents dans les processus décisionnels.
- Soutenir les projets communautaires qui favorisent la cohésion sociale et la qualité de vie.

Gestion du tourisme :

- Développer des stratégies touristiques durables qui régulent le nombre de visiteurs et minimisent leur impact sur la ville.
- Créer des centres de visiteurs qui fournissent des informations sur l'histoire, la culture et la nature de Port Grimaud.

En appliquant ces principes et ces mesures, Port Grimaud peut devenir un modèle de vie durable et lente, qui respecte les besoins des habitants tout en préservant sa beauté et son importance culturelle uniques. Une approche collaborative, dans laquelle toutes les parties prenantes travaillent ensemble sur une vision et une mission claires, garantira que Port Grimaud aura un avenir durable et sans conflit.

A propos de l'auteur.

Depuis quarante ans, j'ai trouvé mon sanctuaire à Port Grimaud. Au fil des printemps et des étés, des automnes et même des Noëls, ce petit coin de paradis a été ma maison loin de chez moi. C'est un endroit où la marche inexorable du temps semble ralentir, ce qui permet de respirer profondément et de savourer l'instant présent. Dans un monde où le changement est la seule constante, Port Grimaud se dresse comme un phare inébranlable de tranquillité et de beauté.




Quand j'étais jeune, j'ai passé d'innombrables étés joyeux ici. Je me souviens très bien de l'été 1988, capturé dans les teintes dorées des journées gorgées de soleil - voir les images. Port Grimaud était mon terrain de jeu, où les rires résonnaient sur les canaux et où chaque jour était une aventure. La ville, avec ses charmantes voies d'eau et ses maisons aux couleurs pastel, a servi de toile de fond aux plus beaux souvenirs de mon enfance. Ces images d'un garçon insouciant, débordant de joie et d'émerveillement, me rappellent les plaisirs simples que Port Grimaud offre encore aujourd'hui.

Alors que le monde extérieur court vers l'industrialisation et le tourisme à outrance, Port Grimaud et les environs de Grimaud ont su préserver leur essence. Ici, la nature règne en maître et l'air est imprégné du parfum des fleurs écloses et du doux bruissement des feuilles. Les eaux calmes des canaux reflètent le ciel bleu clair, créant un sentiment de paix qu'il est difficile de trouver ailleurs.

Le charme de Port Grimaud réside dans sa capacité à offrir un répit dans le chaos. Elle reste à l'écart du rythme effréné de la vie moderne, un havre où le temps semble s'arrêter. C'est un endroit où l'on peut se perdre dans la beauté du paysage, où chaque coin de rue raconte une histoire et où l'esprit de communauté prospère.

En repensant à ces journées, je me rends compte que Port Grimaud m'a apporté bien plus que des souvenirs. Il m'a enseigné la valeur du calme, l'importance de préserver la beauté qui nous entoure et la joie des moments simples, sans précipitation. C'est un endroit qui m'a façonné et qui continue d'être une source d'inspiration et de réconfort.

À Port Grimaud, j'ai retrouvé une partie de mon cœur. Ce n'est pas seulement un endroit sur une carte, mais un refuge intemporel où l'âme peut trouver la paix. C'est un rappel qu'au milieu d'un monde en évolution rapide, il existe encore des endroits où la beauté et la tranquillité prévalent, et où l'essence de la vie peut être vraiment savourée.

Contact.

Alain Beyeler
alain.beyeler@gmail.com
+41 79 644 21 64

Contribution à la concentration publique Port Grimaud.

6 août 2024

Atténuer l'impact de la construction.

Problème.

La construction potentielle d'un nouveau port et l'enlèvement du sable dans le port de Port Grimaud entraînent des activités de construction importantes qui affectent les conditions de vie, l'environnement et les infrastructures existantes. Historiquement, par exemple, le sable enlevé était amené sur la plage principale (voir l'image satellite), ce qui produisait une poussière de sable fin et noir. Autrefois, le sable était toujours propre et grossier, sans poussière. Personne n'en assumait la responsabilité et il n'était pas clair si cette poussière était malsaine ou toxique pour les enfants qui jouaient. Malgré des rapports de toxicologie discrets, la confiance dans ces rapports est faible. Les coûts environnementaux d'un tel projet, des plages propres aux routes sûres en passant par les émissions de saleté dans les maisons voisines, sont considérables. Compte tenu du climat politique actuel, la responsabilité et l'atténuation représentent un risque pour la communauté, Port Grimaud, les personnes et les infrastructures financées par PG1.

Image : 3/16/2017 Google Earth

Le rapport CISMA de 2020 montre. L'analyse de la qualité du sable de la plage de Port Grimaud révèle des niveaux inquiétants de certains polluants. L'arsenic atteint jusqu'à 16,2 mg/kg, proche de la valeur limite de 25 mg/kg. Le cuivre, avec 49,8 mg/kg, dépasse la valeur limite de 45 mg/kg. Le nickel atteint 22,4 mg/kg, ce qui est encore dans les limites. Les hydrocarbures aromatiques polycycliques comme le benzo(a)pyrène sont également élevés, mais en dessous du seuil critique de 1,015 mg/kg. Des études comme celle de Smith et al. (2000) montrent que l'exposition chronique à l'arsenic peut entraîner des cancers et des maladies cardiovasculaires. Lanphear et al. (2005) ont constaté que même de faibles concentrations de plomb provoquent

des déficits cognitifs chez les enfants. Ces niveaux peuvent présenter des risques pour la santé à long terme. Une surveillance régulière et des mesures d'assainissement sont recommandées.

CISMA Environnement

Client	Port Grimaud
N° de projet	2020581
Type d'analyses	Analyses physico-chimiques
Laboratoire	EUROFINS Environnement
Planche	2

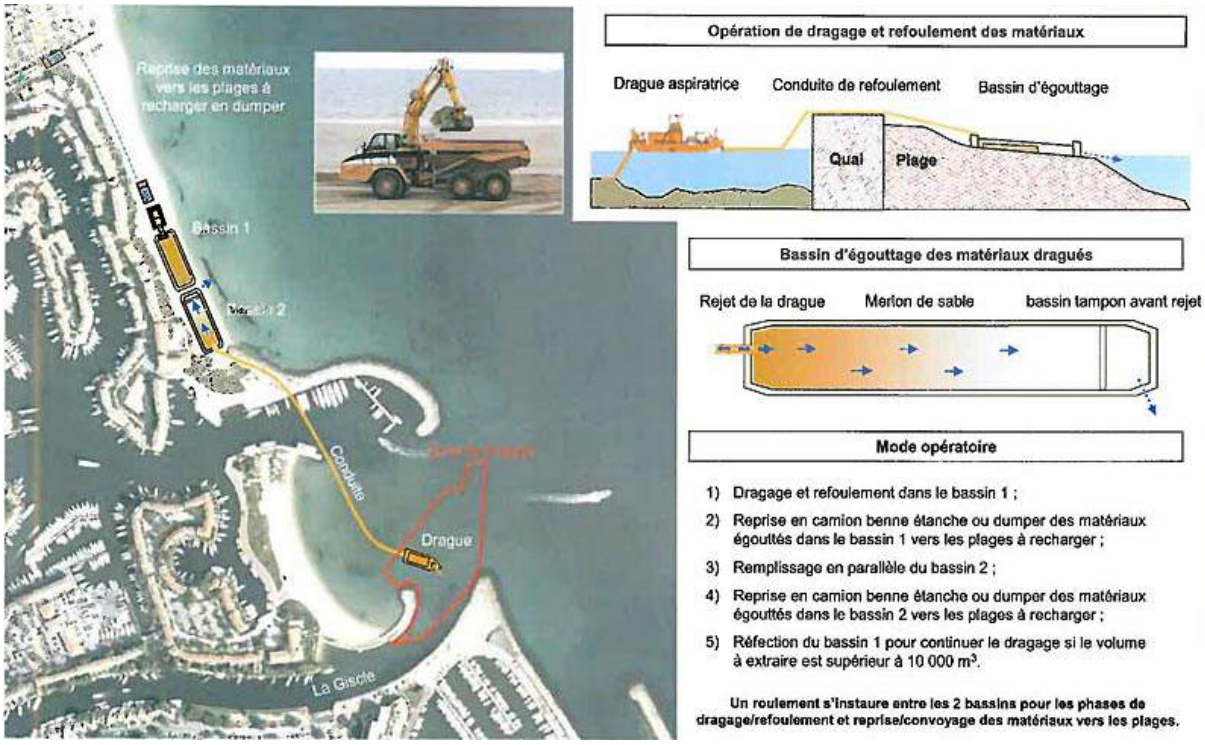
Paramètre	Unité	Limite de quantification	G1 inf 200	G1 sup 200	G2 inf 200	G2 sup 200	G3 inf 200	G3 sup 200	G4 inf 200	G4 sup 200	GEOTUBE	Seuils N1/N2 Arrêté du 09/08/06	
Matière sèche	%	0,1	90,9	95,1	86,2	94,5	79,7	85,2	80,6	86,2	64,1		
Fraction tamisée à 2 mm	% MS	1	4,2	21,2	< 1	6,5	1,3	2,2	2,2	1,4	5,2		
ETM (Eléments traces métalliques)													
Arsenic (As)	mg/kg Ms	1,00	3,5	3,1	3,6	3,9	4,9	3,0	3,5	3,1	16,2	25	50
Cuivre (Cu)	mg/kg Ms	5,00	12,4	9,3	15,6	20,7	21,7	15,2	12,7	10,6	49,8	45	90
Nickel (Ni)	mg/kg Ms	1,00	11,3	10,0	11,5	11,4	16,6	12,7	11,5	10,3	22,4	37	74
Plomb (Pb)	mg/kg Ms	5,00	9,7	8,0	9,8	8,9	14,1	10,3	8,8	9,6	29,5	100	200
Zinc (Zn)	mg/kg Ms	5,00	68,6	67,0	64,9	75,0	93,9	72,9	68,2	65,2	191	276	552
Mercure (Hg)	mg/kg Ms	0,10	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	0,4	0,8
Cadmium (Cd)	mg/kg Ms	0,40	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	1,2	2,4
Chrome (Cr)	mg/kg Ms	5,00	18,8	15,4	17,8	18,0	27,7	21,5	18,1	16,5	41	90	180

En mars 2017, la commune de Grimaud a réalisé une importante opération de drainage qui a permis d'extraire environ 15.550 m³ de sable afin de recharger les plages municipales. Cette opération a été réalisée en l'absence d'accord entre les gestionnaires du port et la commune sur la répartition des coûts des travaux de drainage. Par la suite, la municipalité a utilisé le sable extrait pour remplir les plages municipales. Cela a entraîné un changement notable de la qualité du sable, qui était connu depuis plus de 30 ans pour être très poreux et extrêmement propre.

Effets sur l'environnement et la santé :

Depuis le drainage, le sable de la plage de Port Grimaud n'est plus fin, mais sale et contient de nombreuses particules noires. Ces changements pourraient être dus à l'utilisation des sédiments dragués, qui pourraient contenir des polluants et des particules fines. Les concentrations élevées d'arsenic et de cuivre peuvent entraîner des problèmes de santé à long terme, notamment des cancers et des lésions du foie et des reins. Des études montrent que l'exposition chronique à ces métaux lourds présente des risques pour la santé.

Les mesures de drainage et l'utilisation ultérieure du sable ont été mises en œuvre sans tenir suffisamment compte des effets négatifs potentiels sur l'environnement et la population. En particulier, l'utilisation des sédiments pour le remblayage des plages a considérablement affecté la qualité du sable, entraînant une pollution et des risques potentiels pour la santé.



Solution.

Afin de minimiser l'impact négatif des activités de construction à Port Grimaud et de protéger la qualité de vie des habitants, les mesures suivantes devraient être prises :

Améliorer la qualité du sable sur la plage :

Le sable de la plage devrait être soigneusement inspecté et amélioré afin de s'assurer qu'aucun sable pollué ne soit déversé sur la plage. Il faudrait même envisager de nettoyer la plage de sable actuelle et de la transformer en une plage de sable d'une beauté immaculée. Cette mesure permettrait non seulement d'améliorer la qualité esthétique de la plage, mais aussi de garantir la santé et la sécurité des enfants qui y jouent.

Réduire la circulation au strict nécessaire :

La circulation sur la Grande Rue devrait être réduite au strict minimum. Tous les camions et voitures qui circulent sur la Grande Rue doivent respecter strictement les limitations de vitesse et faire preuve d'une prudence particulière afin de garantir la sécurité des enfants et des piétons.

Communication claire et transparence :

Les personnes responsables des travaux de construction devraient établir un plan de communication clair et informer les résidents de ce qui sera fait et quand, afin qu'ils puissent quitter la ville pendant les phases de construction intensive. Un plan de construction détaillé devrait être mis à la disposition du public afin d'encourager la transparence et la confiance.

Prendre en charge les coûts des dommages liés à la construction et à l'environnement :

Tous les dommages causés par les travaux de construction aux infrastructures telles que les routes, la plage et les maisons devraient être pris en charge par les responsables. Cela inclut également le nettoyage proactif des zones concernées. Des informations régulières sur ces mesures devraient être fournies au public afin d'accroître la transparence et de gagner la confiance des habitants.

Nettoyage des bâtiments et des alentours :

Toutes les salissures causées par le transport ou d'autres activités de construction sur les bâtiments situés à proximité devraient être nettoyées par les responsables de la construction. Cela permet de s'assurer que la qualité de vie des habitants n'est pas affectée et que l'intégrité esthétique de la région est préservée.

En mettant en œuvre ces mesures, la phase de construction à Port Grimaud peut se dérouler avec un minimum de perturbations pour les habitants et l'environnement. Une communication claire et transparente, ainsi que la prise en charge de la responsabilité de tous les dommages et pollutions causés, sont essentielles pour gagner la confiance des habitants et garantir un développement durable de la région. Cette approche collaborative garantit que toutes les parties prenantes, des entreprises de construction aux résidents, travaillent ensemble à un avenir meilleur pour Port Grimaud.

A propos de l'auteur.

Depuis quarante ans, j'ai trouvé mon sanctuaire à Port Grimaud. Au fil des printemps et des étés, des automnes et même des Noëls, ce petit coin de paradis a été ma maison loin de chez moi. C'est un endroit où la marche inexorable du temps semble ralentir, ce qui permet de respirer profondément et de savourer l'instant présent. Dans un monde où le changement est la seule constante, Port Grimaud se dresse comme un phare inébranlable de tranquillité et de beauté.




Quand j'étais jeune, j'ai passé d'innombrables étés joyeux ici. Je me souviens très bien de l'été 1988, capturé dans les teintes dorées des journées gorgées de soleil - voir les images. Port Grimaud était mon terrain de jeu, où les rires résonnaient sur les canaux et où chaque jour était une aventure. La ville, avec ses charmantes voies d'eau et ses maisons aux couleurs pastel, a servi de toile de fond aux plus beaux souvenirs de mon enfance. Ces images d'un garçon insouciant, débordant de joie et d'émerveillement, me rappellent les plaisirs simples que Port Grimaud offre encore aujourd'hui.

Alors que le monde extérieur court vers l'industrialisation et le tourisme à outrance, Port Grimaud et les environs de Grimaud ont su préserver leur essence. Ici, la nature règne en maître et l'air est imprégné du parfum des fleurs écloses et du doux bruissement des feuilles. Les eaux calmes des canaux reflètent le ciel bleu clair, créant un sentiment de paix qu'il est difficile de trouver ailleurs.

Le charme de Port Grimaud réside dans sa capacité à offrir un répit dans le chaos. Elle reste à l'écart du rythme effréné de la vie moderne, un havre où le temps semble s'arrêter. C'est un endroit où l'on peut se perdre dans la beauté du paysage, où chaque coin de rue raconte une histoire et où l'esprit de communauté prospère.

En repensant à ces journées, je me rends compte que Port Grimaud m'a apporté bien plus que des souvenirs. Il m'a enseigné la valeur du calme, l'importance de préserver la beauté qui nous entoure et la joie des moments simples, sans précipitation. C'est un endroit qui m'a façonné et qui continue d'être une source d'inspiration et de réconfort.

À Port Grimaud, j'ai retrouvé une partie de mon cœur. Ce n'est pas seulement un endroit sur une carte, mais un refuge intemporel où l'âme peut trouver la paix. C'est un rappel qu'au milieu d'un monde en évolution rapide, il existe encore des endroits où la beauté et la tranquillité prévalent, et où l'essence de la vie peut être vraiment savourée.

Contact.

Alain Beyeler
alain.beyeler@gmail.com
+41 79 644 21 64

Contribution à la concentration publique Port Grimaud.

3 août 2024

Approche commune pour le développement de la capitainerie et de son infrastructure.

Problème.

Le projet de construction d'un yacht-club privé avec restaurant, d'un centre culturel et événementiel ainsi que d'espaces pour les activités sportives maritimes est en fort conflit avec la structure portuaire et la culture actuelles de Port Grimaud. Ces offres exclusives créeraient une séparation nette entre les habitants de Port Grimaud et les touristes de la plaisance, ce qui accentuerait la séparation sociale. La focalisation sur le profit pur sans intégration des riverains n'est pas durable à long terme et met en danger l'harmonie de la communauté. Le programme à définir par le prestataire de services chargé de l'étude pourrait comprendre les éléments suivants : des locaux pour les besoins du personnel permanent (jour et nuit), des locaux pour le personnel saisonnier, un atelier et un entrepôt, des services pour les utilisateurs (sanitaires, douches, buanderie), des locaux pour des services supplémentaires pour les bateaux (conciergerie, etc.), des locaux pour les professionnels chargés de missions de service public, des bâtiments annexes (office du tourisme, centre culturel et événementiel, club nautique avec restaurant panoramique, etc.), des parkings et des espaces verts associés, des locaux pour les activités sportives maritimes et un espace de stockage pour les matériaux. Sans une approche inclusive, il en résultera un lieu de conflits et de tensions qui divisera la communauté et nuira à la qualité de vie des autochtones. En conséquence, le port pourrait devenir un lieu de divertissement, ce qui détruirait l'identité et le charme originels de Port Grimaud.

Résultats attendus	La mise en place d'une capitainerie au droit du quai d'accueil nécessaire au bon fonctionnement de la régie et présentant des services adaptés au niveau de clientèle du port, apparait comme une priorité. La présente étude de faisabilité comprend la programmation du bâtiment et la production d'esquisses de principe. Le site étant classé, les esquisses de principe devront être soumises à l'architecte conseil pour avis qui sera suivi par le prestataire de la présente étude. L'objectif est de lancer à l'issue de la présente étude un concours d'architecture pour la construction de la Capitainerie. Le délai pour la livraison du bâtiment définitif étant de 3 ans environ, la mise en place d'une vigie et de locaux provisoires adaptés au bon fonctionnement du site pendant les 4 années à venir est indispensable. Les locaux provisoires de 45 m2 environ serviront à l'équipe d'exploitation du port jusqu'à la livraison de la Capitainerie. La Tranche Conditionnelle (TC) de la présente étude prévoit le dépôt du permis des bâtiments modulaires provisoires de 45 m2 intégrant une vigie. Le programme est à définir précisément par le prestataire de l'étude et pourrait intégrer tout ou parties des éléments suivants : - Locaux pour les besoins du personnel permanent de jour et de nuit (accueil, vigie, bureaux, salle de contrôle, salle de réunion, réfectoire, vestiaire, ...) - Locaux pour le personnel saisonnier, - Atelier mécanique & magasin, - Services aux usagers (sanitaires, douches, laverie), - Locaux pour les services supplémentaires susceptibles d'être proposés aux navires (conciergerie, ...), - Locaux commerciaux, - Locaux pour les professionnels assurant des missions de DSP, - Locaux connexes (office du tourisme, espace culturel et d'animation, yacht club avec restaurant panoramique ...) - Parkings et espaces verts associés. - Le cas échéant, gare maritime, - Le cas échéant, locaux destinés à des activités maritimes sportives, - Local de stockage de matériel, - ....

Solution.

Afin de garantir un développement harmonieux et inclusif de Port Grimaud, toutes les activités et offres du port devraient être étroitement coordonnées avec PG1. Les mesures suivantes peuvent aider à renforcer la communauté et à améliorer la qualité de vie :

Engagement de la communauté :

Toutes les mesures de construction et les nouvelles offres doivent être approuvées en détail par l'assemblée générale de PG1. Cela permet de s'assurer que les intérêts des résidents sont pris en compte et d'assurer la transparence dans la prise de décision.

Prérogative pour les propriétaires immobiliers :

Pour toutes les nouvelles offres et infrastructures, les propriétaires immobiliers de Port Grimaud devraient avoir un droit de priorité d'utilisation à des conditions spéciales. Cela favorise l'intégration des riverains et garantit qu'ils profitent des nouveaux développements.

Accès pour les résidents :

Chaque propriétaire d'une résidence de Port Grimaud et sa famille auront un accès prioritaire à toutes les infrastructures du port. Cela inclut un accès illimité aux postes d'amarrage et à toutes les autres installations. Cette mesure renforce la communauté et permet aux résidents de profiter des nouveaux services.

Commodités publiques subventionnées :

Tous les propriétaires de biens immobiliers à Port Grimaud devraient se voir offrir des commodités publiques à un rabais substantiel sur la base du prix de revient. Ceci est particulièrement précieux pour les nombreux propriétaires d'appartements qui ne possèdent pas d'amarrage. Ces réductions permettront de répartir plus équitablement l'utilisation des ressources et de réduire les différences sociales.

Valeur des ressources partagées et de la coopération :

Il est essentiel de mettre l'accent sur la valeur des ressources partagées et de la collaboration. Un concept d'utilisation partagée favorise le sentiment de communauté et renforce les liens sociaux entre les différents groupes. Des événements et des programmes impliquant à la fois les touristes de plaisance et les locaux peuvent contribuer à accroître la compréhension et l'acceptation mutuelles. Les revenus générés par les installations commerciales devraient être partagés avec les communautés de Port Grimaud selon une clé de répartition prédéfinie - en tant que participation à un développement réussi.

Une communication transparente :

Une communication régulière et transparente sur l'utilisation de l'infrastructure et les avantages qui en découlent pour les résidents permet d'instaurer la confiance et d'éviter les malentendus. Des réunions d'information et des mises à jour régulières peuvent garantir que toutes les parties prenantes sont informées des développements et des possibilités d'utilisation.

Planification à long terme :

Une planification à long terme qui tient compte des besoins de toutes les parties prenantes est essentielle. L'implication des résidents dans les processus décisionnels et la prise en compte de leurs intérêts garantissent que les développements sont durables et profitent à l'ensemble de la communauté.

La mise en œuvre de ces mesures permet de promouvoir une communauté forte et unie, qui améliore à la fois la qualité de vie des résidents et l'attractivité de Port Grimaud pour les visiteurs. L'accent mis sur le partage des ressources et la coopération crée un environnement harmonieux dont toutes les parties prenantes peuvent tirer profit à long terme.

A propos de l'auteur.

Depuis quarante ans, j'ai trouvé mon sanctuaire à Port Grimaud. Au fil des printemps et des étés, des automnes et même des Noëls, ce petit coin de paradis a été ma maison loin de chez moi. C'est un endroit où la marche inexorable du temps semble ralentir, ce qui permet de respirer profondément et de savourer l'instant présent. Dans un monde où le changement est la seule constante, Port Grimaud se dresse comme un phare inébranlable de tranquillité et de beauté.




Quand j'étais jeune, j'ai passé d'innombrables étés joyeux ici. Je me souviens très bien de l'été 1988, capturé dans les teintes dorées des journées gorgées de soleil - voir les images. Port Grimaud était mon terrain de jeu, où les rires résonnaient sur les canaux et où chaque jour était une aventure. La ville, avec ses charmantes voies d'eau et ses maisons aux couleurs pastel, a servi de toile de fond aux plus beaux souvenirs de mon enfance. Ces images d'un garçon insouciant, débordant de joie et d'émerveillement, me rappellent les plaisirs simples que Port Grimaud offre encore aujourd'hui.

Alors que le monde extérieur court vers l'industrialisation et le tourisme à outrance, Port Grimaud et les environs de Grimaud ont su préserver leur essence. Ici, la nature règne en maître et l'air est imprégné du parfum des fleurs écloses et du doux bruissement des feuilles. Les eaux calmes des canaux reflètent le ciel bleu clair, créant un sentiment de paix qu'il est difficile de trouver ailleurs.

Le charme de Port Grimaud réside dans sa capacité à offrir un répit dans le chaos. Elle reste à l'écart du rythme effréné de la vie moderne, un havre où le temps semble s'arrêter. C'est un endroit où l'on peut se perdre dans la beauté du paysage, où chaque coin de rue raconte une histoire et où l'esprit de communauté prospère.

En repensant à ces journées, je me rends compte que Port Grimaud m'a apporté bien plus que des souvenirs. Il m'a enseigné la valeur du calme, l'importance de préserver la beauté qui nous entoure et la joie des moments simples, sans précipitation. C'est un endroit qui m'a façonné et qui continue d'être une source d'inspiration et de réconfort.

À Port Grimaud, j'ai retrouvé une partie de mon cœur. Ce n'est pas seulement un endroit sur une carte, mais un refuge intemporel où l'âme peut trouver la paix. C'est un rappel qu'au milieu d'un monde en évolution rapide, il existe encore des endroits où la beauté et la tranquillité prévalent, et où l'essence de la vie peut être vraiment savourée.

Contact.

Alain Beyeler
alain.beyeler@gmail.com
+41 79 644 21 64

Monsieur le Maire,
Aux membres du Conseil Communal de Grimaud,

Dans le cadre de la Concertation publique concernant l'avenir de Port Grimaud, tout a été dit, tout a été merveilleusement illustré, tout est démontré…..

Il suffit de lire, relire …. et de réfléchir !

On pourrait résumer :

Port Grimaud, évolution d'une merveilleuse cité lacustre vers un port publique « bordelique »

Tout y est, non-respect d'une œuvre architecturale unique en France, non-respect des riverains, non-respect de l'environnement, non-respect des droits acquis.

Pour aboutir à quoi ?

La transformation de Port Grimaud (et non Port DE Grimaud) en luna park financier, touristique, bruyant, puant, dangereux, au grand bonheur de quelques investisseurs financiers. « Grimaud-land », décharge publique de Saint-Tropez.

Pourrir au quotidien la vie des résidents en les obligeant de recourir à des tracas administratifs et judiciaires pour garantir leurs droits fondamentaux.

A la destruction irrévocable d'un lieu remarquable, jusqu'il n'y a pas longtemps, synonyme de détente, de repos, de sérénité, plaisir de vivre.

La solution :

Certes, il y a des problèmes datant d'avant la reprise du plan d'eau par votre administration.

Aidez-nous à y remédier, à revenir aux idées originales du concepteur.

Vous trouverez dans les très nombreuses et excellentes contributions vous adressées, tout ce qu'il faut pour sortir grandi de ce conflit. A vous de saisir l'occasion de résister à la grande finance, aux idées farfelues de mauvais conseillers et de rentrer dans l'histoire comme celui ayant perpétré l'œuvre d'un génie, notre architecte respecté, Monsieur François Spoerry. Associez votre nom au sien, quel honneur et quel bonheur !

Au contraire, en persistant dans la voie entamée, vous risquez de laisser une empreinte ni enviable, ni glorieuse dans l'histoire de Port Grimaud.

Avec mes respects
Famille Carlo Faber
74, île des 4 Vents
83310 Port Grimaud

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
An die Mitglieder des Gemeinderats von Grimaud,

Im Rahmen der öffentlichen Konsultation zur Zukunft von Port Grimaud wurde alles gesagt, alles wunderbar illustriert, alles bewiesen…

Einfach lesen, noch einmal lesen... und zum Nachdenken!

Wir könnten zusammenfassen:

Port Grimaud, Entwicklung von einer wunderschönen Stadt am See zu einem "chaotischen" öffentlichen Hafen

Alles ist da, die Nichtachtung eines in Frankreich einzigartigen architektonischen Werkes, die Nichtachtung der Anwohner, die Nichtachtung der Umwelt, die Nichtachtung der erworbenen Rechte.

Um was zu erreichen?

Die Verwandlung von Port Grimaud (und nicht von Port DE Grimaud) in einen finanziellen, touristischen, lauten, stinkenden und gefährlichen Lunapark, zur Freude einiger Finanzinvestoren. "Grimaud-Land", eine öffentliche Mülldeponie in Saint-Tropez.

Das Leben der Einwohner täglich zu ruinieren, indem sie gezwungen werden, auf administrative und gerichtliche Probleme zurückzugreifen, um ihre Grundrechte zu gewährleisten.

Zur unwiderruflichen Zerstörung eines bemerkenswerten Ortes, der bis vor nicht allzu langer Zeit ein Synonym für Entspannung, Erholung, Gelassenheit und Lebensfreude war.

Die Lösung:

Natürlich gibt es Probleme, die bis in die Zeit vor der Übernahme des Sees durch Ihre Verwaltung zurückreichen.

Helfen Sie uns, es zu reparieren, kehren Sie zu den ursprünglichen Ideen des Designers zurück.

Sie finden in den vielen hervorragenden Beiträgen, die an Sie gerichtet sind, alles, was Sie brauchen, um gestärkt aus diesem Konflikt hervorzugehen. Es liegt an Ihnen, die Gelegenheit zu ergreifen, der Großfinanz und den weit hergeholten Ideen schlechter Berater zu widerstehen und als derjenige in die Geschichte einzugehen, der das Werk eines Genies, unseres angesehenen Architekten, Herrn François Spoerry, verübt hat. Verbinden Sie Ihr Namen mit Seinem, was für eine Ehre und was für ein Glück!

Im Gegenteil, wenn Sie auf dem eingeschlagenen Weg beharren, riskieren Sie, der Geschichte von Port Grimaud einen nicht beneidenswerten und glorreichen Stempel aufzudrücken.

Mit Respekt
Familie Carlo Faber
74, île des 4 Vents
83310 Port Grimaud

Mr. Mayor,
To the members of the Municipal Council of Grimaud,

As part of the Public Consultation on the future of Port Grimaud, everything has been said, everything has been wonderfully illustrated, everything has been demonstrated.....

Just read, reread.... and think about !

We could summarize:

Port Grimaud, evolution from a wonderful lakeside city to a "messy" public port

Everything is there, non-respect for an architectural work unique in France, non-respect for local residents, non-respect for the environment, non-respect for acquired rights.

To achieve what?

The transformation of Port Grimaud (and not Port DE Grimaud) into a financial, touristic, noisy, stinking, dangerous luna park, to the delight of a few financial investors.
"Grimaud-land", a public landfill in Saint-Tropez.

To ruin the lives of residents on a daily basis by forcing them to resort to administrative and judicial hassles to guarantee their fundamental rights.

To the irrevocable destruction of a remarkable place, until not long ago, synonymous with relaxation, rest, serenity, pleasure of living.

The solution:

Of course, there are problems dating back to before the takeover of the lake by your administration.

Help us fix it, to go back to the original ideas of the designer.

You will find in the many excellent contributions addressed to you, everything you need to come out of this conflict stronger. It is up to you to seize the opportunity to resist big finance, the far-fetched ideas of bad advisors and to go down in history as the one who perpetrated the work of a genius, our respected architect, Mr. François Spoerry. Associate your name with his, what an honor and what happiness!

On the contrary, by persisting in the path you have started, you risk leaving an non enviable and non glorious mark on the history of Port Grimaud.

With respect
Family Carlo Faber
74 île des 4 Vents
83310 Port Grimaud

De : Frank Schönherr <[redacted]>
Envoyé : dimanche 4 août 2024 13:15
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : Christiane Schönherr <christiane.schoenherr@unitybox.de>
Objet : Commune de Grimaud - Concertation Port-Grimaud

Mesdames et Messieurs

Vous connaissez les documents de mon bateau. C'est pour cela que je n'ai pas rempli le formulaire. Toutes les tâches (hivernage, service) sont prises en charge par des sociétés externes. Nous essayons de vivre avec le moins de déchets possible et nous passons environ 6 mois par an à Port Grimaud.

En principe, la commune ne doit pas se baser sur des intérêts purement économiques, mais plutôt sur la qualité de vie des habitants et le patrimoine de Port Grimaud.

Je vois la meilleure façon de mettre en œuvre cette exigence comme suit :

1) L'orientation de l'installation portuaire et de la capitainerie doit viser à atteindre le plus haut niveau de respect de l'environnement et de qualité de vie des résidents.

2) L'entrée des bateaux appartenant à des personnes non propriétaires de Port Grimaud devrait être généralement interdite. Par ailleurs, la location de postes d'amarrage par la capitainerie devrait être limitée au minimum.

3) Dans le cas où l'autorité portuaire louerait des postes d'amarrage à des non-propriétaires de Port Grimaud, il serait préférable de conclure avec Port Grimaud 1, 2 & 3 un accord respectant les droits et demandes des propriétaires de Port Grimaud.

4) En outre, un accord-cadre devrait être conclu avec Port Grimaud 1, 2 & 3 sur les mesures d'agrandissement et d'entretien du port, afin que l'administration soit développée en commun et que l'administration se déroule en coopération constructive.

4) La propriété des domaines par les propriétaires de Port Grimaud doit être maintenue. Il en va de même pour la sécurité et la gestion des accès.

Ces mesures perpétueraient une histoire réussie et mettraient un terme à l’incertitude actuelle. Par ailleurs, Grimaud continuerait à bénéficier du charisme positif, notamment touristique, de Port Grimaud.

Cordialement

Frank Schoenherr

[redacted]

Contribution au Débat Public - Place et rôle du propriétaire Port Grimaudois

Le nouveau statut de l'ex amodiataire

À Port Grimaud, suite à l'arrivée à échéance des amodiations des places de port et la mise en place de la Régie Municipale, l'ex-amodiataire se retrouve dans la posture d'un plaisancier lambda, utilisateur d'un port public.
La spécificité même du concept de marina (d'un point de vue topologique et patrimonial) fait de l'ex-amodiataire un utilisateur du port très singulier. Pour autant, la Municipalité ne semble pas faire de distinction entre celui-ci et un plaisancier de passage (celui qui ne souscrit pas aux garanties d'usage se verra soumis à la tarification générale).

Pour rappel, et selon les chiffres qui sont généralement rapportés, Port Grimaud est doté de 2166 places, dont 1705 places anciennement amodiées en relation directe aux maisons et appartements, et "seulement" 461 places "publiques". Le cas général à Port Grimaud n'est donc pas le port public.

De la définition d'un port

Pour s'entendre, considérons qu'un port maritime est une infrastructure artificielle ouverte sur la mer, permettant l'abri, le stationnement, le chargement et déchargement de navire.
Il est constitué de :

- une jetée et une passe d'entrée, protégeant un plan d'eau intérieur des éléments
- d'un plan d'eau, permettant la circulation et le stationnement des navires
- de quais, dessinant le pourtour du plan d'eau en retenant les terre émergées tout en permettant l'accostage et l'amarrage des navires
- de voies d'accès aux quais, permettant l'acheminement des personnes et des biens jusqu'aux navires
- d'aires de stationnement terrestre pour les véhicules des usagers
- d'organes d'amarrages, soit au fond du plan d'eau (chaîne mère, chaîne fille, pendilles ou boués) soit sur le quais (anneaux)
- de réseaux (eau, électricité, télécommunications) permettant le bon usage et la bonne maintenance des navires à quai ainsi que l'éclairage public
- de services, principalement de surveillance et d'assistance, que ce soit pour sécuriser le plan d'eau ou les accès terrestres.

Partage des charges de l'infrastructure portuaire

La promesse de la garantie d'usage est de bénéficier d'une place de port pour une durée de 35 ans en s'acquittant d'une somme forfaitaire (à laquelle vient s'ajouter une redevance annuelle de fonctionnement).
Cette somme constituant la participation du bénéficiaire aux travaux et investissements nécessaires à la bonne tenue du port pour une période de 35 ans.
On pourrait penser que le bénéficiaire de la garantie d'usage est alors quitte de sa participation aux infrastructures portuaires, or pour le propriétaire ex-amodiataire, il n'en est rien.

Lui restera à charge, via les ASL où ASP dont il est membre :

- l'entretien des structures qui définissent le plan d'eau (palplanches, etc…)
- l'entretien des quais et des éléments d'amarrage terrestre
- l'entretien des voies d'accès aux quais
- l'entretien des aires de stationnement
- l'entretien des réseaux (eau, électricité, télécommunications)
- la sécurisation de la partie terrestre du site.

On notera également qu'une part non négligeable de cette charge se fait également au bénéfice des places de port dites publiques.
J'insiste sur le fait que chaque propriétaire Port-Grimaudois s'acquitte annuellement de charges très substantielles pour effectuer les tâches sus-mentionnées.

A cela j'ajouterais une autre charge que les copropriétaires assument intégralement, celle de la beauté et le l'attractivité de Port Grimaud.
En effet, pour les loueurs d'unités de luxe, de plus en plus présents et qui payent très cher leur présence sur le site, promener leur clients dans les canaux est une prestation qu'ils effectuent quotidiennement. A contrario, je ne pense pas qu'ils emmènent leurs clients visiter les pannes des Marines de Cogolin.

Ce faisant, il me semble absolument nécessaire de définir clairement les distinctions entre le plaisancier propriétaires à Port Grimaud et les plaisanciers utilisateurs de places publiques ou les professionnels du nautisme de plus en plus présents sur le site.

Le cahier des charges 23-084-00-AP diffusé par la Municipalité dessine l'ébauche de ce qu'elle souhaite faire de Port Grimaud à l'horizon 2030.
Hormis les problématiques d'ensablement, ce document se concentre sur la valorisation et la "montée en gamme" de la partie port public de Port Grimaud.
En ce qui concerne les ex amodiataires, il y est seulement rappelé qu'ils seront là pour payer.

En conclusion

La garantie d'usage est présentée comme un outil de gestion, de planification et d'investissement.
Comment est-il possible que la très large part de l'infrastructure laissée à la seule charge des copropriétaires n'y soit pas explicitement intégrée ?

Comment est-il possible de se projeter sur les 35 prochaines années sans une prise en compte globale de toutes les problématiques du site ? Je rappelle qu'au terme des garanties d'usages, certaines parties du site seront presque centenaires.

Comment est-il possible que les copropriétaires Port-Grimaudois, malgré la part très conséquente de l'infrastructure dont il ont la charge, soient exclus des processus de décisions concernant l'avenir de Port Grimaud.

Est-il raisonnable de considérer l'ex amodiataire comme un usager lambda, compte tenu de la charge qui lui incombe pour la maintenance de l'infrastructure ?

Natacha Balaÿ & Melchior Orsat
72 Ile des Quatres Vents
83310 Port Grimaud

Timoté MARTIN

CONCERTATION DE PORT GRIMAUD

DEBAT PUBLIC PORT GRIMAUD

Le 4 Août 2024

Madame, Monsieur,

Ma famille est propriétaire depuis la création de Port Grimaud , ma propriété a été acheté sur plan par mes grands parents ,nous sommes maintenant les propriétaires de la troisième génération et souhaite que mes futurs enfants profitent de ce lieux familiales encore longtemps.

En aucun cas nous souhaitons le changement de dimension et de configuration du port , car le canaux ne sont pas extensibles .

Depuis la reprise du port par la ville Grimaud , nous rencontrons déjà de nombreux problèmes avec l'apparition de nombreux loueurs de bateaux qui n'existaient auparavant ..Des bateaux loués par des personnes qui ne connaissent pas les bateaux loués et surtout pas d'expérience de navigation dans nos canaux très étroit sur la plupart d'entre eux , ce qui entraîne de nombreux problème de navigation avec de nombreuses collisions. Le danger est présent à tout moment .Sans compter les problèmes de nos quais avec les turbines des moteurs qui dégradent de plus en plus vite nos palplanches .

Aujourd'hui ou l'écologie est notre mot d'ordre pour les générations futurs , arrêtons les projets d'investissement pour engranger des profits .

Le port a toujours été géré avant la reprise par la ville de grimaud en « bon père de famille « il faut que cela continu et que le fonctionnement du port redevienne comme avant .

Suppression de tous le loueur de bateaux dans Port Grimaud car le port de Grimaud ne doit pas devenir la vitrine de Saint TROPEZ.

Saint TROPEZ est plus adapté pour cela pour les grandes marques de luxe

Port grimaud doit rester un lieu simple…….

Bien cordialement

Timoté MARTIN

Marie Françoise ROBERT

Concertation de PORT GRIMAUD

DEBAT PUBLIC

Le 3 Août 2024,

Madame ,Monsieur

Je viens depuis 1968,chaque année, à Port Grimaud en vacances mes parents ont acheté sur Plan .

Nous souhaitons vivement que Port Grimaud ne se transforme pas pour devenir un lieu de profit pour des investisseurs.

La conception de l'architecte doit être respectée et surtout l'écologie respectée ,la volonté de transformation et le projet du Maire de GRIMAUD est un non sens pour l'environnement et la situation existante

Depuis la reprise du Port par la ville de Grimaud nous rencontrons déjà une vraie transformation de gestion .On a vu l'apparition de multiples loueurs de bateaux avec les inconvénients liés à ces locations :problèmes de navigation avec des collisions , de pollution avec les nuisances pour l'écologie et les problèmes de remouds des turbines des moteurs qui endommagent encore plus nos quais.

Port Grimaud ne doit pas non plus devenir la vitrine de vente ou de location de bateau de luxe ,ni le stationnement de bateaux importants ,il faut laisser cela comme toujours à SAINT TROPEZ …

Port Grimaud est un lieu familiale la majorité d'entre nous sommes propriétaires de petits bateaux devant nos maisons et nous devons rester dans cette situation .

Je ne comprends pas pourquoi la ville de grimaud ne continu pas à gérer le Port comme cela a toujours été par L'ASP de Port Grimaud…..

Quelle avenir pour Port Grimaud si le MAIRE réalise son projet un non sens pour l'ensemble de ses concitoyens résidents à Port Grimaud .Vouloir changer l'âme de Port GRIMAUD pour simplement des profits ? Dans quel monde vivons nous et que souhaitons nous pour nos enfants et nos petits enfants ??????Arrêtons de toujours vouloir plus cela n'est plus un but aujourd'hui !!!!!

Mon souhait le plus cher que le Maire revienne à la raison et soit à l'écoute de ses administrés

Bien cordialement

Marie Françoise ROBERT

Eliott MARTIN

Concertation de PORT GRIMAUD

DEBAT PUBLIC

Paris le 2 Août 2024

Madame ,Monsieur ,

Propriétaire en indivision, mes grands parents ont acquis la propriété sur plan ….

Ma mère vient depuis 1968 en vacances , nous sommes la troisième génération de propriétaire.

Je souhaite que mes enfants connaissent le Port grimaud de toujours une petite cité lacustre qui reste à l'image de son concepteur .Or depuis 2022 reprise du Port par la ville de Grimaud tout change et surtout maintenant un projet qu'aucun citoyen résident ne souhaite .

Nous avons déjà depuis 2022 de plus en plus de loueurs de bateaux avec les problèmes qui en découlent des personnes pas habitués à naviguer qui louent des bateaux sans les connaitre d'où des collisions …des passages très compliquées dans certains canaux étroit pour les croissements ,sans compter la circulation de plus en plus importante qui en plus endommages les quais avec les turbines….Et la pollution qui en découle.

Laissons le port avec une gestion de bon père de famille comme l'ASP l'a toujours géré.

Pour quelle raison vouloir changer cette gestion au profits de quel investisseurs ? pour engranger des profits .

En tant que citoyen administré de la ville de grimaud je n'oppose formellement au projet proposé .

Et je souhaite que la ville de Grimaud revienne à la raison pour gérer le port de Port Grimaud en bon père de famille comme l'ASP l'a toujours fait.

Bien Cordialement,

Eliott MARTIN

C0xx – contribution à la concertation publique Port Grimaud

Thème : Equipements et infrastructures prévus pour transformer nos quais privés en poste d'amarrage public

Contexte :

Port Grimaud a été bâtie sur le principe de maisons et appartements devant lesquels des canaux artificiels permettent de circuler pour se rendre au centre, au marché, dans les commerces, les services essentiels ou tout simplement pour la vie sociale.

Port Grimaud est une cité lacustre privée que l'on peut diviser en 3 parties :

1. La Zone de l'Avant Port, qui faisait partie du Domaine Public Maritime avant la construction de Port Grimaud et qui a été apporté par l'Etat à la concession lors de la création du Port et de la Capitainerie.

2. Les Canaux situés aux droits des maisons d'habitation qui sont grevés d'un droit d'amarrage au profit des maisons d'habitation ou d'autres logements et dont la destination définis aux cahiers des charges successifs depuis 1966, qui se limite à la libre circulation des résidents et de leurs visiteurs ainsi qu'à l'amarrage exclusif des bateaux des résidents au droits de leurs biens sur une partie de plan d'eau dont ils ont la jouissance exclusive et privative;

3. La partie de plan d'eau situé au niveau des places publiques définies comme telles pas le contrat de concession de 1975.

Le plan d'eau, qui constitue le lot n°1136 de l'ensemble immobilier de Port Grimaud a été cédé gratuitement à l'état en 1984 par le Président de l'Association de Propriétaire de l'époque qui était également Maire de Grimaud. C'est la raison pour laquelle le Plan d'eau est actuellement considéré faisant partie du Domaine Public, administré par la commune de Grimaud dans le cadre de la Loi de décentralisation de 1983.

Cette cession n'a pas entrainé une sortie du plan d'eau de l'ensemble immobilier de Port Grimaud dans lequel il est intégré.

La cité lacustre comporte environ 2000 postes d'amarrage privés et 320 postes d'amarrages « public » (nombres à affiner).

Et il n'est pas d'intérêt public de transformer un cité lacustre unique au monde en immense parc à bateaux ou parc de loisir.

Pourtant, la municipalité, après avoir résilié par anticipation les concessions accordées aux associations de propriétaires, affirme désormais disposer de 2000 emplacements publics.

Qu’est-ce qu’un emplacement portuaire public ?

Un emplacement portuaire public est composé d’un quai public dont la collectivité est propriétaire des infrastructures pour permettre un service public. (CJCE – Commission Européenne vs Royaume d’Espagne)

Le quai privé est il un poste à quai public ?

Non, le quai privé sert au propriétaire de la maison ou de l’appartement pour accéder au canal de circulation, éventuellement à amarrer son bateau devant sa maison. Il lui permet aussi de profiter de la vue sur le plan d’eau.

Le quai privé n’est pas accessible autrement que depuis la maison du propriétaire.

L’amarrage privé n’est pas pourvu des services accessoires obligatoires pour un amarrage public tels que :

- Eau
- Electricité
- Réseau de communication public (téléphone, internet)
- Toilettes à proximité

Dans la mesure où le propriétaire utilise ses propres moyens (toilettes, parking) et réseaux (eau, électricité, télécom) qui lui servent en premier lieu pour sa vie quotidienne en tant qu’habitant de la cité, les équipements propres aux amarrages publics n’ont jamais été nécessaires.

La Cour de Cassation a rappelé que la possession d’un anneau d'amarrage confère à celui qui en a l'usage le droit d'y attacher un bateau ,et le droit d'utiliser les installations fixes est accessoire au droit d'amarrage.
On peut donc affirmer clairement que les quais privés et le plan d’eau à proximité des habitations grevé d’un droit d’amarrage ne sont pas et n’ont jamais été des postes d’amarrage publics. C’est ce que rappelait l’inspecteur général des affaires maritime Hamon dans son rapport au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire en novembre 2017.

Description :

La régie portuaire envisage d’instaurer de nouvelles règles :

1) Tout quai privé sans bateau amarré pourrait être attribué pour l’amarrage d’un bateau tiers
2) Tout propriétaire qui ne financerait pas les investissements dans l’agrandissement du port verrait son quai privé transformé en poste à quai ou amarrage public.

Problème : Comment la municipalité envisage-t-elle de transformer nos quais privés et le plan d'eau au droit de nos terrasses en places d'amarrages publiques ?

Des éléments de réponse peuvent être trouvés dans les conseil municipaux et dans le cahier des charges de la concertation.

Un conseil municipal a décidé de demander une servitude dans toutes les rues de Port Grimaud au prétexte d'accéder aux plagettes et aux postes à quai publics. Ce point doit être étudié.

Il est mentionné par ailleurs la création de gaines techniques pour passer de nouveaux réseaux le long des quais et la recherche de solutions pour faciliter l'accès des services techniques du port par voie terrestre au droit des 2050 places du port.

Cependant, tous les travaux nécessitent l'accord des ASP conformément à leur cahiers des charges puisque le plan d'eau est un lot comme les autres, et surtout des propriétaires concernés si ces travaux portent atteinte à leur propriété.

En attendant, il apparait que certains propriétaires se sont vus récemment entreposer un navire devant chez eux au motif que la place était libre.

Est-ce normal ? Est-ce légal ?

En premier lieu, l'utilisation de nos quais privés par la commune porte atteinte à notre droit de propriété qui est un droit fondamentale inscrit dans la constitution.

La partie de plan d'eau sur laquelle nous avons un droit de jouissance exclusif et privatif est considéré par l'Etat comme une *« dépendance indispensables et immédiates de nos constructions »* .

Notons ensuite que nos amarrages privés ne pourraient être transformés en poste d'amarrages publics sans des travaux lourds et structurants objet de cette concertation qui porteraient atteinte à la structure de nos bâtiments et nos droits.

Transformer nos amarrages privés en poste à quai d'amarrage public serait une transformation totale de Port Grimaud et un changement de statut anormal qui détruirait l'harmonie terre – eau qui fait la renommée mondiale de la cité lacustre, mais surtout serait en infraction avec les cahiers des charges et statuts qui sont la « Loi » à l'intérieur de la Cité (C. Cass).

En outre, cela entraînerait des préjudices importants

- Préjudice d'intimité
- Préjudice de vue
- Dévalorisation de la propriété privée

Le passage de personnes, propriétaires de bateaux ou préposés entrainerait des nuisances et des risques importants aux personnes et aux biens.

Propositions :

- Nous demandons que les travaux permettant de transformer le plan d'eau au droit des quais privés en poste à quai d'amarrage public soient abandonnés ou refusés
- Nous demandons qu'aucun amarrage de bateaux tiers ne soit permis devant les habitations des résidents même pour un simple entreposage.

Christian MARTIN

Contribution au débat public concertation de Port Grimaud

Le 2 Août 2024

Madame ,Monsieur,

Je viens à Port Grimaud chaque année depuis plus de quarante années.

Je suis consterné devant le projet du Maire de Grimaud .Comment peut on avoir envie de transformer un lieu classé au Patrimoine National pour devenir un Port sur dimensionner avec une Capitainerie surélevée avec des boutiques et un restaurant Panoramique ???aux profits du Maire et d'investisseurs mais en aucun cas aux profits des administrés de la ville .

Cordialement,

Christian MARTIN

Contribution à la concertation publique Port Grimaud

Thème : Implantation de sociétés de location de bateaux dans des habitations sans déclarer l'activité commerciale

Contexte :

Habitant à l'année à Port Grimaud, je tiens à signaler les nuisances causées par une société présente dans ma rue dont ses activités professionnelles sont incompatibles au cœur même d'une cité résidentielle.
La présence de cette entreprise, dans une maison d'habitation avec une occupation des lieux nécessitant un bail commercial, est en parfaite contradiction avec le cahier des charges de Port Grimaud stipulant *qu'il est interdit de transformer des locaux d'habitation en locaux commerciaux*.

Description des demandes formulées dans le cahier des charges :
La régie portuaire laisse cette entreprise de location de plusieurs bateaux sans tenir compte du cahier des charges de Port Grimaud, ni des nuisances que cela amène pour les résidents.

Analyse :

Le fonctionnement de cette entreprise de location de bateaux nous amène donc beaucoup de nuisances.

Les incessants allers et venues de ses employés, pour rejoindre leurs autres bateaux dans le port, nous donnent l'impression d'une zone technique doublée d'une agence de location de navires plutôt que d'un lieu de vie paisible.

A côté de nos maisons, les lavages à répétition et l'entretien mécanique de leur navire sont devenu trop fréquents, les essais de moteur à quai dans notre voisinage perturbent notre tranquillité.

Port Grimaud n'est pas une zone industrielle, ni une zone technique pour des bateaux de location, mais un site remarquable résidentiel. La transformation d'une maison d'habitation en entreprise, qui reçoit son personnel sept jours sur sept, avec des livraisons quotidiennes de pièces détachées nécessaires au bon fonctionnement de la flotte de navires, ainsi que des cartons de champagne destinés aux clients, est incompatible avec la quiétude de cette rue. Cet atelier d'entretien et de location de bateaux de luxe, œuvrant au détriment des riverains,

est préjudiciable quant à ses nuisances.

La maintenance de ces bateaux ne répond pas à une démarche éco-responsable. Cela engendre des pollutions dans le canal qui finiront dans la mer.

L'étude d'impact doit donner une description des autres activités (nature des pratiques, saisonnalités, conflits avérés) et leur évolution dans le temps ou leur déplacement (par exemple l'extension des flottes de bateaux de location), mais aussi apprécier les pressions cumulées de ces activités sur les facteurs environnementaux.

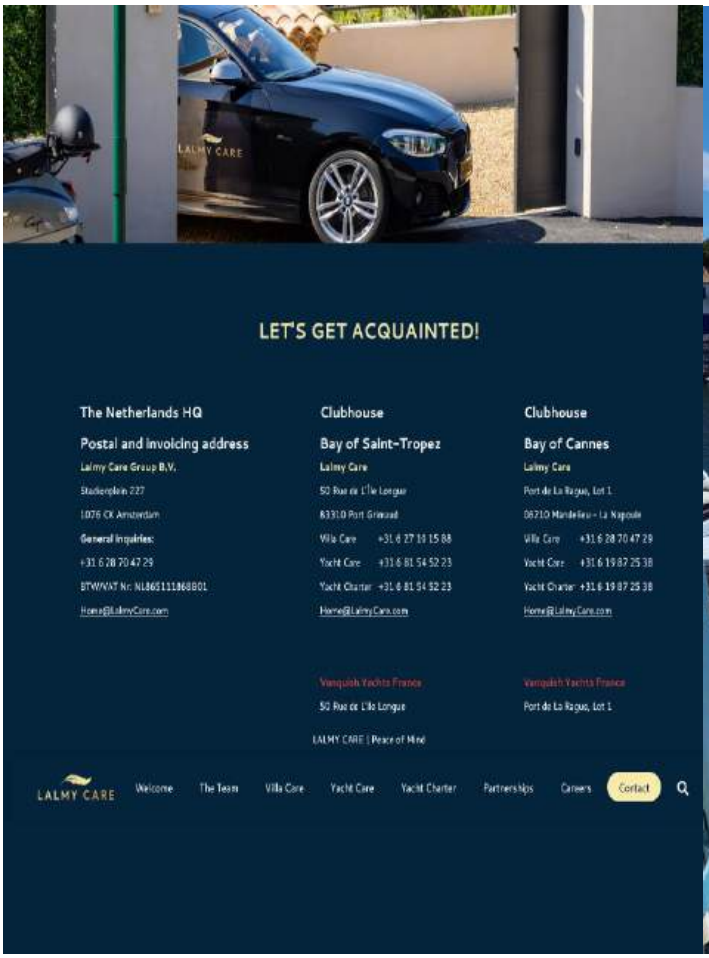
Préservons l'œuvre de François Spoerry pour ne pas devenir une plateforme de location de navires de luxe.

Proposition :

J'espère que la concertation publique « Port Grimaud 2030 » considèrera mes remarques et retirera cette activité commerciale.

Cordialement

Monsieur et Madame LAMY / PORTE-CHAPUI

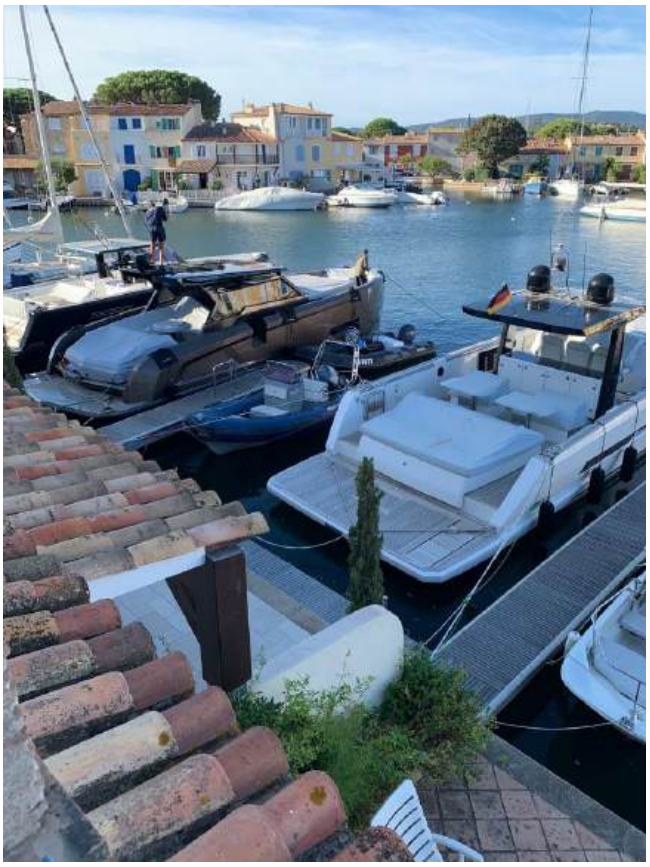


Adresse sur Port Grimaud

Occupation du plan d'eau avec leurs zodiacs

Véhicule de la société LalmyCare

Liste des bateaux de Lalmy Care



Lavage complet journalier matin et soir

Déchargement des colis destinés aux bateaux

Stationnement gênant

Contribution à la concertation Public Port Grimaud

Objet : « REMISE EN SÉCURITÉ ET AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES» (ou agrandissement) DE PORT-GRIMAUD

Le 11 septembre 2004, à la "Cité Radieuse" de Marseille, le Maire de Grimaud, Mr BENEDETTO, en présence des présidents de Port Grimaud 1, 2 et 3, Mrs MARTRES, TROEGELER et BACOU, a reçu des mains du Directeur Régional des Affaires Culturelles, Mr BREDEL, la plaque signalétique désignant PORT GRIMAUD comme patrimoine architectural du XXe siècle.

Ce label a été créé en 1999 par le Ministère de la Culture et de la Communication. Port Grimaud a été inscrite sous la dénomination "*Station balnéaire dite Port Grimaud*" (Le label « *Architecture contemporaine remarquable* » remplace désormais cet ancien label *« Patrimoine du XXe siècle* » depuis la loi du 7 juillet 2016).

Chaque port grimaudois doit maintenant veiller au respect architectural de la cité, afin qu'elle conserve son identité provençale, celle qui a fait son succès.

Mais Port Grimaud devient victime de son succès, car chaque année le nombre de touristes augmente, ce flux venant des bateaux de croisière, des circuits organisés en bus, parfois depuis l'étranger, qui proposent de parcourir la côte d'azur, des campings proches, sans parler de la proximité de Saint Tropez qui attire des milliers de touristes qui en profitent pour visiter Port Grimaud.

Cet afflux de personnes empoisonne de plus en plus la cité et les personnes vivant à l'année en les obligeant parfois, pour éviter cela, à s'éloigner de Port Grimaud ou à vendre leur bien le plus souvent à des étrangers qui viendront amplifier cette problématique pendant les mois d'été.

Au sujet de la capitainerie, le problème reste identique : davantage de bateaux donc plus de personnels, d'où l'agrandissement de la capitainerie au motif de s'occuper de PG1, 2 et 3 et pourquoi pas des garages en plus.

Concernant l'aire d'emprise des ouvrages demandés par la mairie, deux facteurs sont à considérer :

Soit l'emprise des ouvrages existants à l'intérieur duquel une restructuration est prévue

Soit l'emprise des nouvelles infrastructures (création, extension) en considérant les ouvrages maritimes et les infrastructures terrestres (terre-pleins, parkings, activités liées). C'est dans cette aire que seront évalués les effets directs : perte d'habitat, dérangement d'espèces, changement substantiel de la vocation des espaces littoraux…

Le terme « moderniser le port » implique donc plus d'investissement pour accueillir des navires de plus en plus imposants, ce qui engendre des engagements financiers importants pour les habitants de Port Grimaud, et en retour ?

Mais avons-nous vraiment besoin d'un méga-port et de méga-yachts sur le plan d'eau qui est au cœur de la cité ?

Ou simplement ne faut-il pas étudier un moyen plus économique pour effectuer le désensablement de la sortie de notre port sans envisager des constructions pharaoniques qui risquent d'enlaidir notre cité sans possibilité de retour en arrière ?

L'exemple de Saint Tropez est intéressant, les énormes bateaux (comme les voitures de luxe) attirent des touristes en grand nombre, rendant la vie des locaux très compliquée, en les obligeant parfois à déménager pour retrouver un cadre de vie supportable. Les commerces traditionnels laissent leurs places à des boutiques de marque, hors de prix, qui n'ouvrent que quelque mois dans l'année. Les parkings automobiles ne cessent de s'agrandir en augmentant leurs tarifs bien entendu.

Est-ce cela la modernisation d'un port, perdre son identité au profit d'un mercantilisme grandissant en pensant que les vrais habitants sont naïfs et ignorants des conséquences d'un tel changement ?

Un autre problème récurrent concerne les implantations de société (souvent étrangères) de location de bateaux de luxe en obtenant une concession à prix d'or ou en s'accaparant « discrètement » une maison et son quai, sans déclarer la moindre activité professionnelle.

Ces loueurs de bateaux lavent plusieurs fois par jour leurs navires en produisant des nappes de pollution qui se dispersent difficilement dans l'eau, ils circulent sans cesse dans les canaux avec des propulsions surpuissantes, effectuent des essais de moteurs devant leurs quais obligeant leurs voisins à supporter l'ensemble de ces nuisances.

Mais d'après l'article 38 TII.5 du cahier des charges de Port Grimaud 1, la destination des immeubles ne peut être changée. Il est interdit de transformer des locaux d'habitation en locaux commerciaux ou artisanaux.

De même : Tous travaux d'entretien de bateaux et vente de carburant sont interdits à tous autres emplacements ou dans d'autres locaux que ceux attribués à cet effet.

Il est anormal d'installer une zone technique de réparation et de location navale au cœur même d'une cité résidentielle.

Faut-il fermer les yeux au nom de de cette doctrine économique d'enrichissement de cette régie portuaire ?

Avons-nous vraiment besoin de cette volonté d'expansion voulue par la mairie dans les années à venir ?

Un autre problème concerne la taille des nouveaux navires bloquant parfois l'entrée ou la sortie du port, et produisant des remous néfastes pour la conservation de nos quais.

Ces bateaux occultent les bâtiments ou les maisons particulières et rendent la navigation dangereuse pour les navires à taille plus réduite (sans oublier les nuisances sonores.)

Les scooters des mers sont également revenus depuis le changement de la régie du port. Autrefois interdits, il semblerait que ce ne soit plus le cas aujourd'hui. Ces engins très bruyants et peu maniables, navigant souvent au-dessus des trois nœuds réglementaires, représentent une menace de plus pour les bateaux. La plupart de ces jet sky appartiennent à des sociétés de location, ce qui rend encore plus dangereuse leur circulation du fait de la méconnaissance des lieux par les pilotes.

Que dire du trafic automobile qui devient impossible aux abords de Port Grimaud une grande partie de l'année. Des bus déversent des quantités de touristes sans aucune concertation, et il arrive que le pont principal soit bloqué tellement il y a de personnes.

La « modernisation » envisagée par la mairie de cette cité ne va pas arranger les choses, et le développement du tourisme de Port Grimaud voulu par le syndicat d'initiative de la Mairie amène encore plus de monde, de bruits et de nuisances.

Une solution de régulation, si ce n'est pas trop tard, consisterait à ralentir ce flux migratoire de touristes à l'entrée de notre cité, tels Venise ou l'ile d'Oléron ou d'autres sites surchargés pendant les mois d'été.

L'agrandissement de la capitainerie intervient au moment de la reprise du port par la mairie, mais depuis 50 ans, les locaux étaient suffisants : rajouter des bateaux et donc du personnel, ne ferait qu'accélérer l'engorgement de cette cité qui n'en a pas besoin, sauf si la recherche du profit devient une priorité au détriment de la tranquillité de ses habitants et du golfe qui voit maintenant des bateaux surpuissants naviguant à pleins gaz pour rejoindre leur place à Port Grimaud ou pour récupérer leurs clients à St Tropez.

La modernisation (qui aura attendu tant d'années !) n'est-elle pas un prétexte pour rajouter à la commune un « fleuron du tourisme », sans tenir compte de l'avis de ceux qui y vivent.

Le tourisme de masse sera probablement porteur pour les intérêts de Grimaud, et cela même en sacrifiant la volonté de François Spoerry qui a créé Port Grimaud : « *Il serait important de ne pas dénaturer le caractère lacustre de Port Grimaud et de préserver sa tranquillité de toute l'agitation dont souffrent les villes modernes.* »

J'attends de cette concertation

- Qu'elle respecte et prenne en compte le cadre de vie des habitants
- Qu'elle permette de prendre conscience des abus récents et de la dérive d'une cité lacustre vers un immense parc à bateau de location ou bien de riches exilés fiscaux

- Que la recherche du profit ne soit pas un prétexte à des travaux qui défigurent cette œuvre d'art et nuisent à un village lacustre unique en France
- Que la défense de l'environnement et de la sécurité ne soit pas un prétexte à polluer inconsidérément avec des bateaux de plus en plus gros et de nouvelles infrastructures qui nuiraient à l'environnement, ce que les anglo-saxons pourraient appeler du *green-washing*.

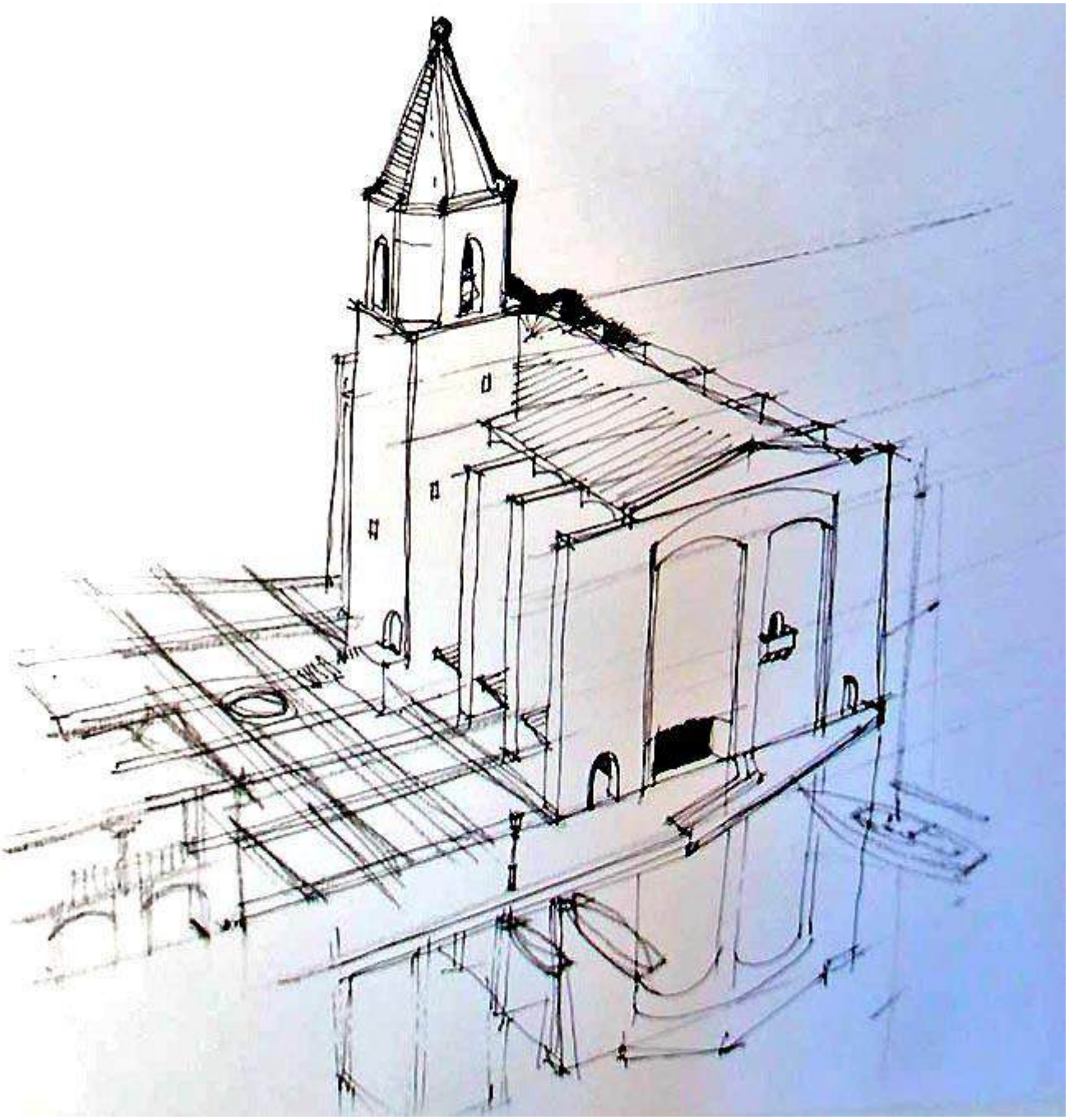
Bertrand et Natacha LAMY

Contribution au débat Public Sécurité – Environnement Port Grimaud

Thème : Places publiques d'amarrage sur le quai d'honneur du parvis de l'Eglise

Contexte

Si en 1970, les travaux étaient déjà bien avancés, la cité était déjà bien active avec une place du Marché pratiquement achevée, les commerces ouverts, l'architecte n'avait toujours pas décidé à quoi ressemblerait le clocher de la future église comme le montre le croquis ci-dessous :

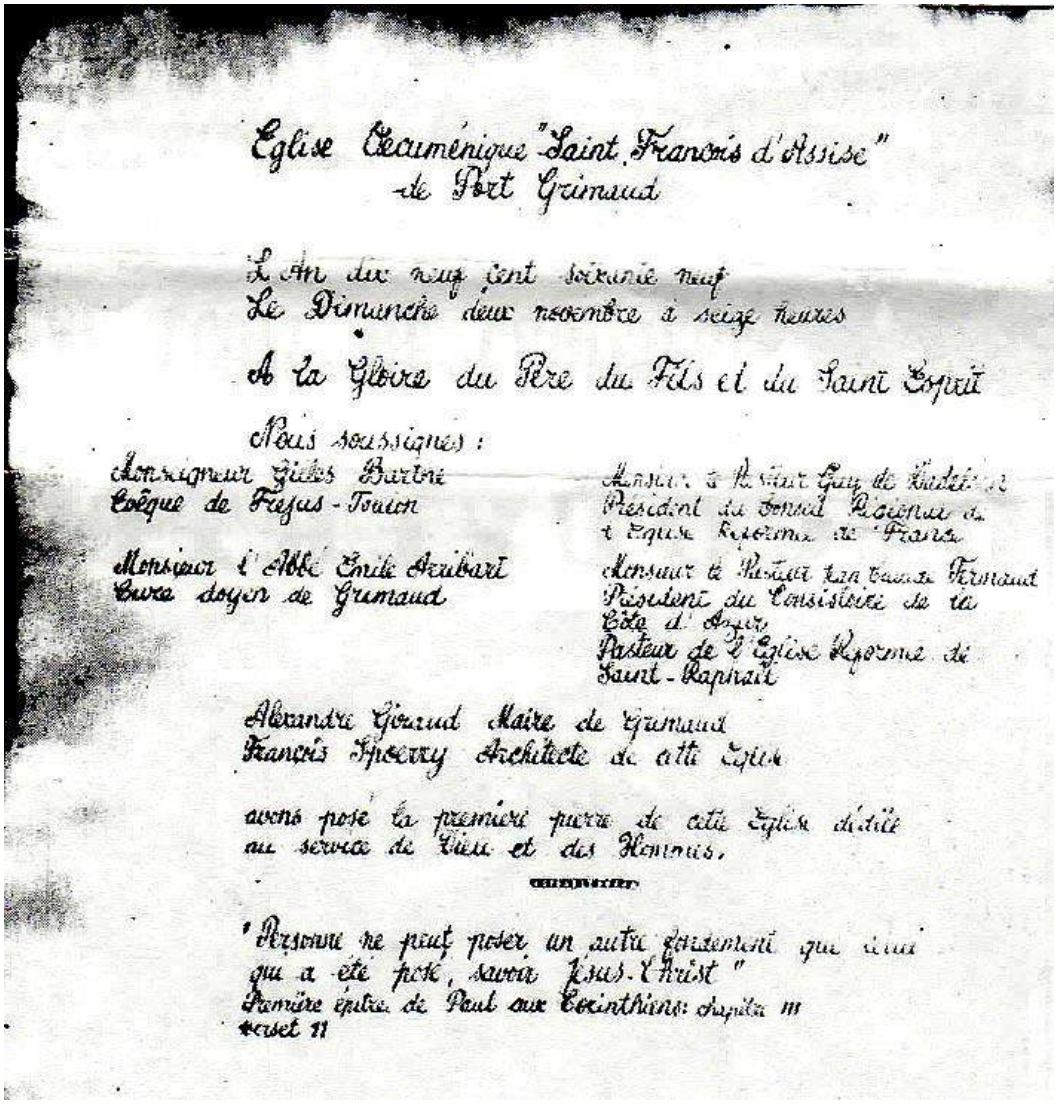


Pose de la 1ère pierre : cette cérémonie eut lieu le 2 novembre 1969 en présence du Maire de Grimaud, M. GIRAUD, de l'abbé ARRIBART, du PDG de la société Etige, M. GIRAUD, de l'architecte François SPOERRY et en présence de Monseigneur l'Evêque de Toulon et du président du Conseil Régional de l'Eglise Réformée.

Le parchemin : pour l'occasion, un parchemin signé par le Maire de Grimaud, M. Spoerry, le curé et le pasteur de Grimaud, a été glissé dans un étui en cuivre, introduit dans la pierre taillée perforée et gravée par Guy VEIGNAL, tailleur de pierre à Grimaud.

Le texte inscrit sur ce parchemin est le Verset 11 du Chapitre 3 de la 1ere épître de Saint Paul apôtre aux Corinthiens :

Car personne ne peut poser un autre fondement que celui qui est déjà posé, savoir Jésus-Christ".



Eglise Oecuménique "Saint François d'Assise"
de Port Grimaud

L'An dix neuf cent soixante neuf
Le Dimanche deux novembre à seize heures

A la Gloire du Père du Fils et du Saint Esprit

Nous soussignés :

Monseigneur Gilles Barthe
Evêque de Fréjus-Toulon

Monsieur l'Abbé Emile Arribart
Curé doyen de Grimaud

Monsieur le Pasteur Guy de Kadéjan
Président du Conseil Régional de l'Eglise Réformée de France

Monsieur le Pasteur Jean Daniel Fernand
Président du Consistoire de la Côte d'Azur,
Pasteur de l'Eglise Réformée de Saint-Raphaël

Alexandre Giraud Maire de Grimaud
François Spoerry Architecte de cette Eglise

avons posé la première pierre de cette Eglise dédiée au service de Dieu et des Hommes.

"Personne ne peut poser un autre fondement que celui qui a été posé, savoir Jésus-Christ"
Première épître de Paul aux Corinthiens chapitre III
verset 11

Depuis quelques années, le parvis de l’église a été transformé en port d’accueil de gros yachts ce qui pose de gros problèmes de sécurité, d’environnement et de cadre de vie.

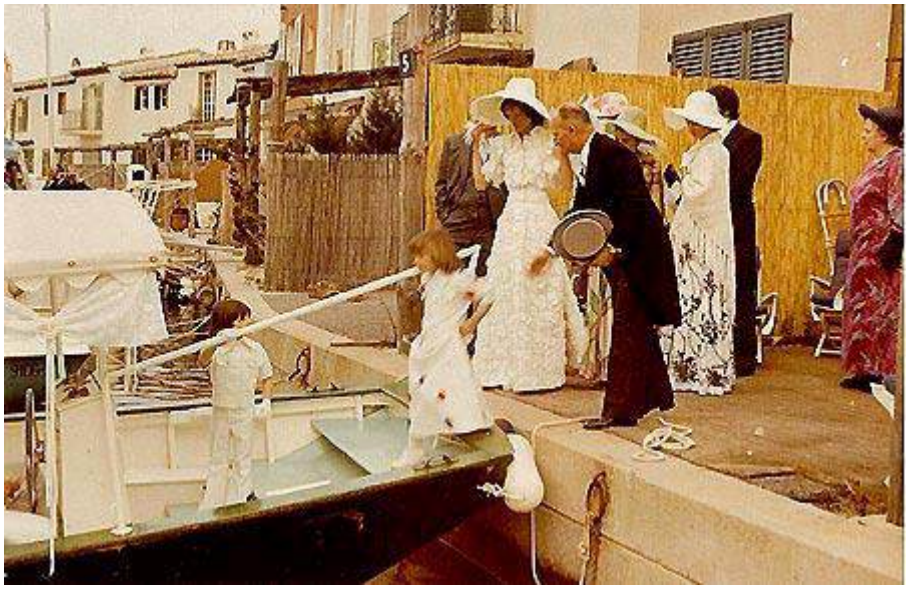
Cette contribution montre quelques-uns des problèmes que posent cet usage anormal de ce lieu symbolique de Port Grimaud.

Problème de vue et d’accès

Régulièrement, des mariages ont lieu.

A chaque fois, les mariés arrivent sur le quai d’honneur en coche d'eau depuis leur maison, puis ont droit à un tour de coche d'eau sur les canaux, sous les applaudissements des personnes présentes sur les quais.

Le 1er mariage :



Cette église dominant les canaux est propice à la célébration de mariage, donnant à cette cérémonie un petit côté vénitien.

Le 23 avril 1973, un premier mariage fut célébré en l'Église de la cité lacustre. Le propriétaire des Coches d'Eau proposa que les mariés arrivent place de l'Église sur l'une de ses embarcations.

Bien d'autres mariages se succédèrent à Port Grimaud.

Cette tradition née dans la cité lacustre est toujours présente aujourd'hui mais la présence des énormes yachts compromet de plus en plus l'arrivée par la mer des futurs mariés.

Problème des Nuisances sonores :

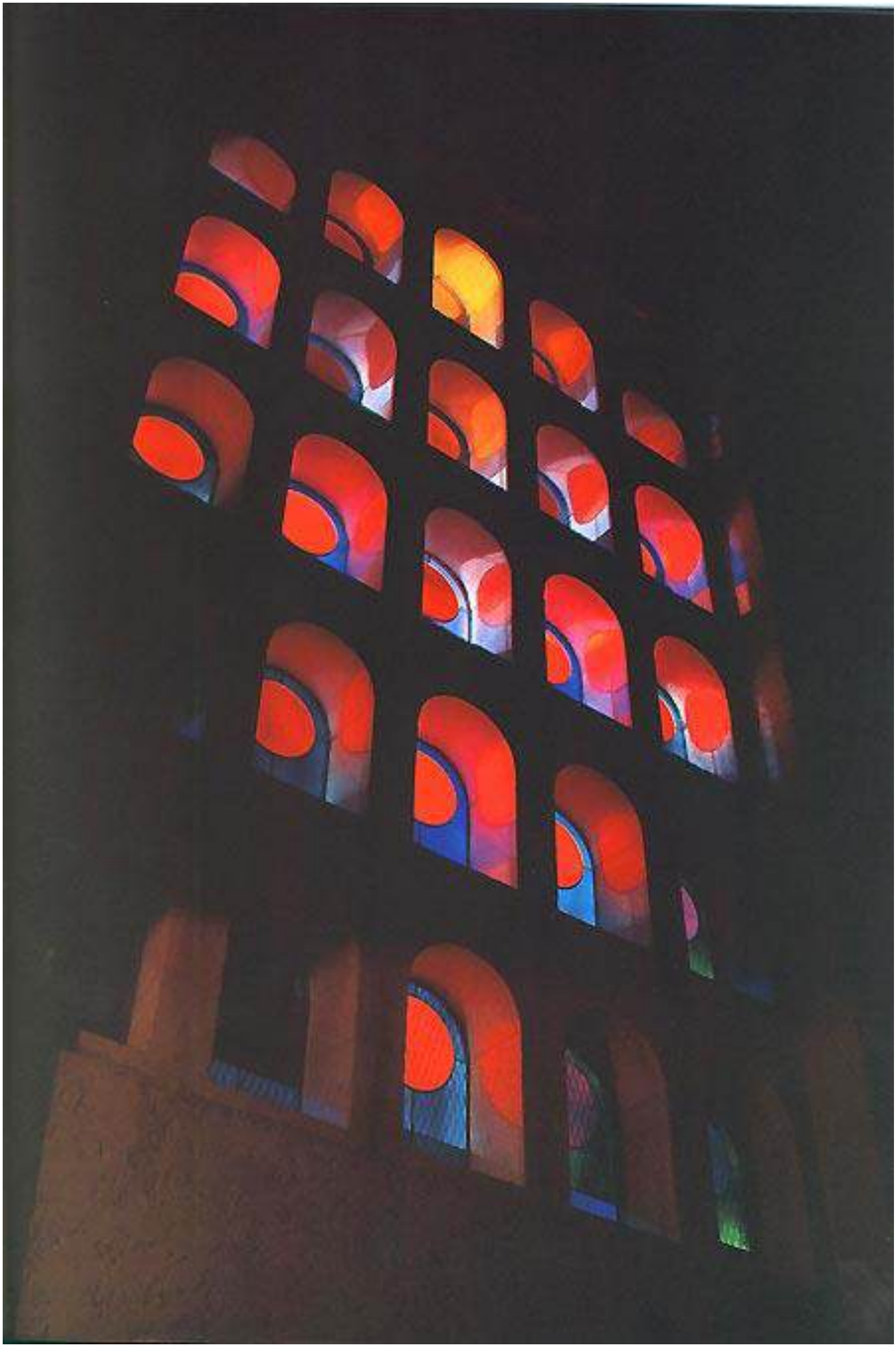
Pendant ces cérémonies, le bruit du moteur de ces bateaux manœuvrant couvre la voix de l'officiant et empêche le bon déroulement de ces mariages.

Ces nuisances se répètent lors des différents offices, les bateaux n'hésitant pas à utiliser un karcher pour leur lavage, à procéder à des réparations ou prendre un repas arrosé après une sortie en mer avec la musique à fond, sans respecter l'intimité de ce lieu du culte.

Le quai situé le long du parvis de l'église a pour fonction de permettre l'amarrage pour les personnes qui se rendent à cette église.

Propositions

Pourquoi ne pas limiter l'amarrage à ce quai aux bateaux de faibles dimensions comme originellement, pour respecter la tranquillité, l'environnement et le cadre de vie des port grimaudois.



Vitraux de l'église cachés par les yachts

De : Patrick Laine [redacted]
Envoyé : dimanche 4 août 2024 18:32
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr; jacques.lavilette@garant-cndp.fr; debat-public@port-grimaud.fr
Objet : Concertation préalable Travaux Jetées et Capitainerie de Port Grimaud

Bonjour à tous

En tant que propriétaire face à l'entrée du Port , place du 14 juin à PG1 , je m'autorise à vous alerter du préjudice potentiel de PERTE de VUE que les propriétaires de trois résidences verticales et cinq maisons (30 propriétaires) auront à subir en cas d'élévation des jetées et de l'agrandissement de la capitainerie .
OUI pendant les mois d' hiver , en raison des coups de vent d'est les jetées peuvent être submergées : et alors ? les bateaux sont hivernés et protégés derrière les barres d' immeubles du front de mer comme l'a pensé et voulu le créateur de la Cité Lacustre François Spoerry .

Cette conception " basse " des jetées et de la capitainerie a été dessinée par l' Architecte pour permettre à ces résidences la VUE sur le Golfe de Saint Tropez mais AUSSI et peut-être surtout pour dégager une vue d'ensemble de toute la Cité Lacustre , avec ses couleurs douces pour les navires approchant puis rentrant dans Port Grimaud ...

Tout cela a été bien admiré et vécu par les propriétaires depuis 60 ans .. Certes il est possible de dévier une jetée pour limiter l'ensablement lié aux crues de la Giscle . Mais de grâce sans élévation qui ne se ferait que pour stationner quelques grosses unités de plaisance supplémentaires, en hiver ,dans l'entrée du port au prix d' un bétonnage rappelant le mur de l'atlantique et avec un réel préjudice de vue des résidents de cet endroit .

SVP : Restons dans l'esprit Patrimoine Remarquable de notre belle et unique Cité Lacustre de Port Grimaud . Merci de votre bienveillance
Patrick Laine

PORT DE GRIMAUD 2030 : Remise en sécurité et aux normes environnementales

Commune de Grimaud

Dans ce cadre, il nous est permis la possibilité d'exprimer nos besoins, nos craintes ou nos volontés face à une modification importante de notre qualité de vie et des projets d'infrastructures permettant la venue de grandes unités.

Plus de 450 personnes à ce jour se sont connectées à un blog pour exprimer leurs opinions, vous adressent des lettres ouvertes ou vous envoient des contributions individuelles et collectives selon la procédure indiquée.

De nombreuses photos, vidéo ou faits viennent étayer ces contributions.

Sans préjuger du résultat qui sera donné aux projets, je suis inquiète par un problème de sécurité :

1- **Un bateau non-résident à Port Grimaud a heurté un pont du fait de sa taille inadaptée à l'infrastructure avec de nombreux touristes déambulant sur le pont !**
   Le bateau a dû faire marche arrière ainsi que tous les autres qui suivaient créant un chaos important dans le canal. Une enquête a été demandée par l'Association Syndicale Libre de Port Grimaud 1 auprès de la capitainerie et de la police du port mais de toute évidence des yachts rentrent dans Port-Grimaud en méconnaissance totale de sa configuration architecturale spécifique (fait pour de

petites unités) et sans aucune information ou interdiction donnée par la police du Port en charge de la sécurité !

La mise en danger des touristes, la destruction/déstabilisation potentielle de cet ouvrage d'art est manifeste aussi je me permets de vous demander l'interdiction totale de la circulation d'unité de hauteur, largeur ou puissance de moteur, incompatible aux structures de la cité lacustre et ce dès la réception de cette lettre

2- Des Yachts de taille inadaptée sont autorisées par la capitainerie à s'amarrer provoquant la destruction du quai

L'autorisation par la capitainerie de faire amarrer des unités de grandes tailles et de fortes puissances moteurs provoquent des tractions constantes sur les bollards (amarres, remous, poussée du vent, …) quand ils ne provoquent pas l'arrachement du bollard du quai pour les parties visibles mais qu'en est-il des parties invisibles sous les eaux (palplanches avec les remous des moteurs) ?

La mise en danger, la destruction/déstabilisation potentielle des quais est manifeste aussi je me permets de vous demander l'interdiction totale de l'amarrage d'unité de hauteur, largeur ou puissance de moteur, incompatible aux structures de la cité lacustre et ce dès la réception de cette lettre

3- Des Yachts de taille inadaptée sont autorisés par la capitainerie à faire le plein de gaz oïl, mettant en danger la sécurité des infrastructures et des autres plaisanciers

Port grimaud a été conçu pour des unités ne dépassant pas une certaine taille et puissance, or la capitainerie autorise en toute méconnaissance du règlement des ASL qui régissent les résidents, des unités qui mettent en jeu la sécurité des infrastructures et des autres bateaux qui circulent dans la passe principale

L'unité est disproportionnée aux amarrages du quai lors du remplissage de gaz oïl, que se passera-t-il lorsque les bollards cèderont lors d'une fausse manœuvre, de la poussée du vent sur la coque, des remous des autres bateaux ?

Faut-il attendre un accident, une catastrophe écologique pour agir, un accident avec un petit bateau aussi je me permets de vous demander la non-autorisation dans Port Grimaud de toute unité mettant en cause la sécurité des résidents, touristes et du personnel du port.

Très cordialement

Mme PUSSACQ Catherine

Port grimaud le 04/08/2024

C020 - Contribution à la concertation publique Port-Grimaud

Thème : Quel droit d'amarrage pour les propriétaires d'un quai privé ?

Sujet :

L'objet de cette contribution est de faire le point sur les différents types de contrats d'amarrage qui devraient être débattus à l'occasion de la concertation publique Port Grimaud.

Les faits :

A la fin des concessions portuaires, il faut définir les nouveaux droits et règles d'amarrage.

Dans l'état, la municipalité ne propose qu'un type de contrat sur 35 ans, celui qui est appliqué aux ports de plaisances classiques.

La municipalité ayant refusé de communiquer le dossier, nous n'avons pas le détail de ce scénario.

La Garantie d'usage ne peut s'appliquer de manière standard au cas particulier de Port Grimaud ou l'amarrage est intégré à la maison. Si c'était la solution finalement retenue, alors il faudrait l'adapter aux spécificités et renforcer la sécurité des propriétaires.

Le rapport Abington (page 14) présentait plusieurs solutions mais proposait à la municipalité de ne pas les retenir car pas assez rentables par rapport au contrat du Garanties d'usage.

Quant aux propriétaires, ils souhaitent discuter également d'une possibilité légale adaptée à Port Grimaud :

- Un contrat / convention basée sur les droits antérieurs au transfert du plan d'eau au Domaine Public
- L'établissement de ce contrat nécessite un travail en commun entre les propriétaires et la municipalité
- Un tel contrat devrait prévoir différentes options en fonction de la situation de chaque propriétaire (avec ou sans bateau…)

Ces différentes options nécessitent un travail en commun car il n'existe pas de solution sur étagère adaptée à Port Grimaud.

Les demandes et propositions :

- S'agissant d'une phase de concertation / débat public, les options ne sont pas supposées être figées d'avance et nous demandons à ce toutes les options soient abordées, présentées et discutées.
- Port Grimaud étant composée de nombreuses particularités et démographies, il conviendra à adapter le type de contrat prévu à la situation des propriétaires concernés.
- Les propriétaires s'opposeront aux scénarios qui reviendraient à une spoliation des droits voire une expropriation déguisée de certains habitants ou de tous dans le temps.

Dans cette concertation préalable, il est plus que temps qu'un réel débat s'instaure, plutôt qu'un dialogue de sourds.

En l'état actuel, les riverains ont l'impression que l'équipe municipale a tout décidé d'avance et n'utilise la concertation que comme alibi pour mettre en œuvre des solutions décidées de longue date par ses conseils en stratégie financière.

Monsieur le Maire,

Madame, Monsieur les Garants,

Messieurs,

En l'absence de communication par la Régie et la Commune de Grimaud d'une vision stratégique, à mettre en œuvre pour le Service Public Industriel et Commercial du Port de Plaisance de Grimaud, la Commission Urbanisme de Port Grimaud 1, ne peut à ce stade qu'énoncer les règles en vigueur au sein du périmètre de l'Association Syndicale Libre de Port Grimaud 1 (« ASP PG1) ».

La Commission rappelle que « les clauses du cahier des charges du lotissement continuent de régir les rapports entre les colotis ». Et pour cause, il est la « loi des colotis ».

Actuellement, les Parcelles BC 745 (Capitainerie et avant-port) et celles constitutives du lot n° 1136 de l'état de division de l'ensemble immobilier de Port Grimaud font partie du périmètre de l'ASP Port Grimaud.

A défaut de distraction de ces parcelles dans les formes régissant les Associations Syndicales Libres, il nous est apparu essentielles de vous rappeler les dispositions lié à l'urbanisme en vigueur au sein du périmètre de l'ASP PG1.

Ces dispositions, comme l'a rappelé le Conseil d'Etat, et notamment récemment dans une sentence Commune de Grimaud vs ASP PG1, sont opposables au propriétaire des parcelles concernées (Etat), mais également à ses ayant droit, la Commune de Grimaud.

Nous vous demandons dès lors, de vous assurer que, tant le projet qui sera présenté, que les prestataires qui travailleront sur ce projet, satisfassent aux stipulations suivantes qui résultent du Cahier des Charges et Statuts en vigueur et opposable à tous propriétaires et ayant droit :

- Article 3. Disposition relatives à l'ensemble de la Cité

1. Esthétique des constructions

Les constructions de la Cité Lacustre devront être entretenues de telle sorte que sa propreté et son aspect soient sauvegardés.

A/ Afin que soit respectée dans l'avenir l'harmonie de la Cité Lacustre, il est formellement interdit â tout propriétaire ou ensemble de copropriétaires, <u>sauf autorisation du Président et de l'Architecte de l'Association Syndicale</u> :

a) d'apporter aucune modification à l'aspect extérieur des maisons, quais et autres constructions, notamment par le remplacement des matériaux d'origine par d'autres matériaux ou par le changement des teintes ou couleurs des enduits, tuiles ou matériaux ;
b) d'édifier aucune construction supplémentaire ou additionnelle, de caractère définitif ou provisoire, <u>même s'il y était autorisé par l'Administration compétente</u> ou encore s'il était dispensé de solliciter aucune autorisation par la réglementation en vigueur…
…Tout élément en plastique, tôle, béton moulé, et fibro-ciment est interdit….

B/ Les propriétaires des constructions sont tenus de les maintenir en bon état extérieur et, à cet effet, d'en assurer l'entretien et de procéder, lorsqu'il sera nécessaire à la réfection des peintures, vernis ou enduits extérieurs.

- Article 4 - Dispositions relatives au plan d'eau et aux canaux

- Chaque propriétaire d'un immeuble individuel sur canal, et dans certains cas d'un lot d'un immeuble collectif, est titulaire du droit d'amarrer son bateau à l'intérieur d'une ligne distante de dix mètres du quai jusqu'au point de pénétration de la chaîne de mouillage dans l'eau, et sur la largeur de son immeuble, sauf cas particuliers prévus sur les plans spéciaux réduisant ou augmentant cette distance de dix mètres…

…La hauteur des superstructures des bateaux amarrés ne doit pas dépasser, sauf sur un quart maximum de la longueur desdits bateaux, trois mètres au-dessus du niveau de flottaison ; toute dérogation fera l'objet d'un agrément spécial du Président de l'Association Syndicale, sous réserve de l'accord des voisins immédiats….

- Article 6

…La destination des immeubles ne peut être changée…

…Tous travaux d'entretien de bateaux et vente de carburant sont interdits à tous autres emplacements ou dans d'autres locaux que ceux attribués à cet effet….

Tout commerce ambulant ou saisonnier est interdit sauf autorisation temporaire par le Président de l'Association Syndicale…

L'exposition et la vente d'objets ou de marchandises sur les façades ou à l'extérieur des locaux commerciaux ne pourront se faire que par autorisation spéciale du Président de l'Association Syndicale…

Tous aménagements publicitaires extérieurs, enseignes, stores, guirlandes etc., devront faire l'objet de l'agrément du Président de l'Association Syndicale….

- Article 10

Les quais bordant les parcelles participent à la délimitation des canaux. C'est pourquoi, même s'ils sont implantés sur des parcelles n'appartenant pas à l'Association Syndicale et même si elle n'en a pas la jouissance, l'entretien et la réfection du gros-oeuvre des quais seront de toute façon assumés par l'Association Syndicale et à ses frais, au même titre que celui des équipements communs…

L'entretien du revêtement superficiel des quais privatifs ou communs à un immeuble collectif sera assuré par les propriétaires ou groupes de copropriétaires desdits quais. Celui des quais communs à l'ensemble immobilier sera assuré par l'Association Syndicale. L'entretien du système d'amarrage et des anneaux incombera, en tout état de cause, aux propriétaires, mais ne pourra se faire que par des entreprises spécialement agrées par l'Association Syndicale pour ce genre de travaux,

- Article 11

La destination de chaque immeuble ou local est définie, soit dans l'Etat de Division de l'ensemble immobilier, figurant en annexe VIII. du présent acte, soit dans les Règlements de Copropriété Particuliers à chaque immeuble collectif ou groupe d'immeubles collectifs. Le changement de destination des locaux est interdit comme il est dit à l'article 6 ci-dessus. L'usage des locaux commerciaux est réglementé par le même article.

La destination de la Cité Lacustre est à usage principal d'habitation et accessoirement à usage commercial ou artisanal.

- Article 13

Le plan d'eau et les canaux sont destinés à la libre circulation des bateaux, tant des propriétaires ou occupants que des visiteurs autorisés…

Cette libre circulation ne peut toutefois faire obstacle au droit de chaque propriétaire ou occupant légitime d'utiliser l'emplacement d'amarrage dont il a l'usage exclusif dans les limites indiquées à l'article 4. ci-dessus…

Il est interdit, sans autorisation, d'approfondir les canaux.

- Article 15

Il est interdit d'encombrer les voies, allées, places, ponts, canaux et plans d'eau.

Toutefois :

a/ s'il y a lieu d'effectuer des travaux aux bâtiments construits ou à une partie d'un bâtiment, les entreprises chargées de ces travaux pourront faire sur les voies, allées ou places, des dépôts provisoires de matériaux ou y implanter des échafaudages, à condition de rendre les voies et allées libres dans les meilleurs délais compatibles avec l'exécution desdits travaux ;

b/ le Président de l'Association Syndicale pourra accorder des droits d'occupation temporaire et précaire sur les terrains et espaces appartenant à l'Association Syndicale.

- Article 16 - Travaux

Les copropriétaires peuvent modifier comme ils l'entendent, la distribution intérieure de leurs maisons et y procéder à tous travaux qu'ils jugent opportuns, sous réserve du respect des prescriptions de l'article 3. ci-dessus.

Les travaux de quelque genre qu'ils soient, ne pourront être confiés qu'à des artisans, entrepreneurs ou entreprises agréés par le Président de l'Association Syndicale, après avis de l'architecte. Cet agrément sera délivré en principe et gratuitement à tout artisan, entrepreneur ou entreprise qui en aura fait la demande.

Les artisans, entrepreneurs ou entreprises pourront être radiés de la liste, par le Conseil Syndical et après avis de l'architecte, notamment pour les motifs suivants :

- en cas d'exécution de travaux à l'extérieur d'une maison sans autorisation de l'architecte,

- Article 5 - Statuts

…**l'Assemblée Générale ne peut en aucun cas, prendre de décision, si ce n'est à l'unanimité des voix, concernant le droit de surélévation de bâtiments existants, d'affouillement du sol, de construction de nouveaux bâtiments aux fins de créer de nouveaux locaux privatifs et, en général, pour toute matière pour laquelle la loi du 10 Juillet 1965 exige ladite unanimité.**

Nous vous rappelons enfin que tous travaux extérieurs aux bâtiments, en ce compris les travaux d'entretien ou de modification devra être surveiller ou agréer par l'architecte de la Cité Lacustre qui conformément à nos statuts doit veiller au maintien de l'harmonie esthétique de la Cité,

Dans l'attente d'avoir une vision plus claire tant sur le positionnement client de la Régie que sur ses projets de modernisation ou de création d'infrastructure, la Commission Urbanisme de l'ASP PG1 reste à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.

Pour la Commission Urbanisme

Sophie ALLIAUME

Marie Christine DUBUC

Renaud TOURVIEILLE

Concertation Port Grimaud

Contribution : Port Grimaud – Préserver la sécurité, les fondations et la flore sous-marine

Je suis inquiet quand j'observe la présence de yachts de plus en plus grands qui manœuvrent au milieu de petites embarcations.

Par exemple, j'étais sur mon annexe le 1er aout en fin de journée, quand j'ai croisé l'énorme bateau de la photo. Il a effectué un brutal demi-tour avec ses moteurs hydrauliques, créant un véritable jeyser à l'arrière avec de forts remous qui ont bien secoué ma petite embarcation. Ce n'est vraiment pas sérieux de laisser entrer de tels bateaux, un jour il va y avoir un accident, sans parler des dégâts que cela cause aux palplanches et de la destruction de la flore sous-marine.
Le lendemain, j'ai vu un Mangousta 108 (33 mètres) amarré au quai d'honneur !

Est-ce le rôle de Port Grimaud d'accueillir ces méga-yachts ? Je ne le pense pas.

N'oublions pas que déjà le cahier des charges du 4 janvier 1973 stipulait :
« *L'évolution maximum des bateaux est limitée à trois nœuds. L'évolution des bateaux ne devra en aucun cas provoquer des remous* ».

Les concepteurs de Port Grimaud avaient bien conscience des dangers provoqués par les remous.

<u>Mes attentes sont claires :</u>

Interdire la présence de ces méga-yachts, source de dangers pour le trafic raisonnable de Port Grimaud, pour préserver la solidité des palplanches et préserver la faune sous-marine.

FR
Port Grimaud
5 août 2024


Lettre ouverte a Monsieur BENNEDETO maire de Grimaud

Bonjour Monsieur le maire,

C'est avec respect que je vous adresse cette lettre, permettez-moi d'abord de vous dire que l'ors de notre première rencontre vous avez évoqué,
que les dialogues doivent se dérouler dans le respect de chacun, et pourtant quand je vous ai posé une question vous ne m'avez pas répondu et de plus vous m'avez tourné le dos
Donc j'aimerai vous faire part de mon sentiment et vous poser quelques questions, et j'aimerai que cette fois ci vous ayez l'amabilité et la courtoisie de me répondre.

Mon sentiment est :
- 1 pourquoi vous êtes vous laissez entraîner, et fourvoyé dans cette aventure ?
Par des gens cupide et qui n'ont dans leur cœur que la noirceur du fond de leur portefeuille, et qui, vous pouvez le constater, vous laisse en avant poste pour prendre les coups en attendant de récupérer la manne qu'ils convoitent.
Vous faisant miroiter à vous, la gloire et la postérité de (votre création)

J'ai moi-même fait l'expérience de ce genre de personnes, et donc je vous en parle en connaissance de cause

La grandeur d'un homme n'est pas seulement dans les constructions qu'il laisse derrière lui mais aussi et surtout dans son attitude, dans sa relation et son combat au service des autres.
résister à l'attrait et l'abus de pouvoir
La grandeur d'un homme réside souvent dans ce qu'il ne fait pas !
Nuire à ces concitoyens.

Monsieur SPOERRY a construis des maisons modestes de pêcheur dans un marécage pour des petites gens, et non des demeures fastueuses, ni un port a grand gabarit pour des yachts de millionnaire.
Sa mémoire n'est pas seulement dans la construction, mais surtout dans sa qualité d'âme

Comme le voulais monsieur SPOERRY IL N'Y A PAS QUE DES MILLIONNAIRES A PORT GRIMAUD ! L'attrait de port grimaud, la beauté, de sa simplicité architecturale, la spécificité l'ambiance rural et convivial, la qualité de vie qu'il désirai pour ses semblables a fait la réputation mondiale de port grimaud

Ne le dénaturé pas, ne le détruise pas ce qui fait la beauté de port grimaud !

Mettriez vous un parking a rolls royce, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Bugatti, restaurant panoramique, chambre froide et stockage pour produits frais, maison de voiturier, garage de lux a grimaud ? ? ?

-Pourquoi ne mettez-vous pas des frappés d'alignement a grimaud, et ne dépossédez-vous pas les habitants de grimaud de leurs biens ?

-Pourquoi dépossédez-vous les habitants de port grimaud ?

Avez vous deux sortes de concitoyens ?

Si Monsieur SPOERRY avait laissé devant les habitations un morceau de marécage, je ne pense pas que vous mettriez autant d'ardeur a nous en dessaisire !
Et que vos conseilleurs ne vous netterraient pas la pression pour entretenir un marécage !

j'aimerai que vous vous inspiriez de cet état d'esprit pour engager vos décisions

Pour mémoire : les appelles à investissement pour
alcatel , France telecom, euro Disney, euro tunnel, et bien d'autre.
ont été un fiasco pour les petits porteurs. Apres les avoir ruiner, les investisseurs ont acheté les actions a des prix dérisoires

De plus vous avez pu constater ou alors rappeler vous, que tous les projets qui se réalisent en France débordent de leurs budgets initiaux, double, triple ou quadruple, ceux cité ci dessus, plus, musée des confluences a LYON, L'EPR etc. Analysez la fin de ces histoires ? Et surtout regarder à qui en est confier la gestion ?

Notamment les grands ports ? les ensembles autoroutiers et d'autres grandes entreprises et constructions française

Vous n'êtes pas sans savoir que les prévisionnel peuvent être orienté dans le sens désiré ?
Et que la rentabilité se fait au détriment de la commune et des concitoyens, puis elle passe aux mains des spéculateurs comme il en etait prévue dès le départ.
Ne tombez pas dans le piège ni les miroirs aux alouettes,

vous le savez bien les GRIMAUDOIS ET LES PORT GRIMAUDOIS ainsi que vous-même seront les dindon de la farce de cette histoire

voici mes questions

- Pourquoi vous mettre à dos plus de 2000 de vos concitoyens en voulant les spolier, sur les conseille de personnes qui ne regarde que leur propre intérêt et leur unique profit, au détriment de tous vos concitoyens ?

- La quiétude, la paix entre les GRIMAUDOIS et les PORT GRIMAUDOIS ne vous convenait pas ?

- Les ressources que vous apporte port grimaud ne suffisent pas a grimaud ?

- Pouvez vous nous dire pourquoi vous avez récupéré le port de port grimaud ?
- Quel bienfait la commue de grimaud en retire t'elle ?
- Si elle en retire des bienfaits financiers, pouvez vous nous dire le montant des coûts de fonctionnement et la rentabilité de cette récupération ? Bilant financier et solde en fin de saison ?
- Si cette récupération est rentable ?

en comparaison avec les retours que la commune en avait auparavant

- Pouvez vous nous dire honnêtement quel est le but réel de la spoliation des amarrages des citoyens de port grimaud ?
- Pouvez vous nous dire pourquoi vous voulez changer les contrats d'amodiation en droit d'usage ?
- Quel est l'intérêt réel ?
- Quelle amélioration ?

- Quelle plus value apporte cette modification notoire apporte t'elle au propriétaire des amarrages de bateau, d'après vous et vos conseillers ?

- Si ce n'est de spolier notre famille, nos enfants et nos petits enfants de leurs droits sur la propriété de leur parent et grands-parents !

- dans le journal du 30 juillet 2024

sécurisation de la passe de port grimaud trop grande et a l'Est

- Pouvez vous nous dire de quels dangers ils s'agit ?

- Combien d'accidents ont eu lieu dan cette passe depuis la construction de port grimaud, et de quelle nature ?

Pourquoi posez-vous la question du dragage ?
- le dragage est sur le domaine maritime et l'état que nous payons déjà grassement se doit de maintenir les passes et chenaux en sécurité de navigation comme il est réalise dans le domaine fluvial
- (moins de faste et de dépense somptuaire permettrai à l'état de ne pas se poser de question quant au coût de désensablage des passes et sur beaucoup d'autres choses)

Pouvez vous nous donner votre définition de rénovation de la capitainerie et des bâtiments annexes ?
Une rénovation n'est pas une reconstruction ! et encor moins un agrandissement
- Pouvez vous nous dire quel bienfait et plus value apporterai au grimaudois et surtout au port grimaudois la construction d'un port de grand gabarit bateaux de 40 mètres ?
-
- Le véritable coût de la construction ? La rentabilité ? L'amortissement ? Par qui ?

- Pouvez vous nous dire quel genre de client vous avez ciblé pour la rentabilité de votre restaurant panoramique ?
- Avez vous tenue compte de la loi littoral ? Avez vous tenue compte du fait d'un site remarquable pour la construction de votre projet ?
- Pouvez vous nous dire à qui seront destiner vos constructions de locaux, de service et ateliers ?

Modernisation des infrastructures ?

- pouvez vous nous dire par quel moyen en modifiant les pannes, les réseaux, agrandissement du port de la capitainerie du restaurant en mettant des ateliers des locaux annexe, des bateaux de 40 mètres avec les risques de collision supplémentaire le lavage des grandes unités qui rejette 'eau de lavage directement a la mer l'afflue de personnes que vous ont fa miroiter vos conseillers, l'obligation de réaliser des zones de rétention pour vos ateliers et locaux annexe, des fausses septique ou encor une station d'épuration du au nombre de personnes,
Comment obtiendrez vous votre label port propre ?

pouvez vous nous dire quel sera l'impacte sur les courants de la giscle ?
Les marnages ?
Sur la faune ?
Et la flore ?
L'impacte visuel pour les riverains ?
L'impacte sur le site remarquable de port grimaud ?

zone de mouillage écologique léger

- pouvez vous nous dire ce que vous entendez par cette appellation (zmel)
- Ou va t'elle se situer ?
- Pour quel type d'embarcation ?

Pouvez vous nous répondre franchement au fait que si nous faisions la même chose pour vos biens, que nous vous en dépouillions quelle serait votre réaction ?

Pouvez vous nous dire franchement si pour nos désires ou sur les conseille de personnes mal intentionnées nous venions vous faire les poches ainsi que celle de vos conseillés, quelle serait votre réaction ?

pouvez vous nous dire franchement si nous portion atteinte a l'héritage de vos enfants et Petits enfants, quelle serai votre réaction ?

Monsieur le maire, bien des grands hommes de l'histoire ont laissés derrière eux des actes bien plus grands que des constructions.
Je ne pense pas que je vous fasse changer d'orientation car la pression et la qualité de vos conseillés doivent être bien plus convaincante que la mienne !
Ne soyez pas (le ben hur marcel) de ces gens là qui vous pousse en avant, vous laisse prendre tous les coups et quand ils ont atteint leur objectif, vous ne représentez plus rien pour eux
Regardez en face l'expérience de l'histoire, quel nous serve de leçons !
Je suis vraiment désoler que vous vous soyez laisser entraîner dans cette mésaventure

L'engagement d'un homme pour ses concitoyens est déjà une grande chose, encore faut -il Que de son pouvoir, il en fasse un bon usage.

Et ne pas confondre être au service de ses concitoyens et ne pas se servir de ses concitoyens

Petit calcule rapide, probabilité pour la commune de grimaud et de port grimaud.

15 bateaux 8 m (120 mètres de bateau) pas de gros investissement		3 bateaux de 40 m (120 mètres de bateau) très gros investissement	
4 personnes a bord x 70 de resto €		8 personnes a bord x 140 de resto €	
(4 x 15) = 60 x 70 =	**4200 €**	(8 x 3) = 24 x 140 =	**3360 €**
bar, glace 15€	900 €	15€	360 €
souvenir 15€	900 €	50€	1200 €
passage a grimaud 50 €	3000€	15 x 50 €	750 €
	9000 € / j		**5670 € / j**

TOTAL perte pour grimaud et port grimaud 3330 EURO / j

Les grosses dépenses des gros bateaux se feront, plus à st Tropez, à Ramatuelle, etc.
Bien sur sans les coûts d'amarrage qui seraient annulés par l'amortissement des investissements
Cet estimatif en vaut d'autres !

Cordialement

LE JUSTE MILIEU ET LE RESPECT

Surprise, c'est le mot qui me vient à l'esprit quand je lis certains commentaires dans les conversations sir le sujet de l'avenir de Port Grimaud sur Whats App !

En effet certains prennent le Maire pour un punching-ball, apparemment certains contentieux « politico/municipaux » perturbent le débat .

Je pense que malgré la situation et la nécessaire discussion de l'avenir de Port Grimaud, le Maire de Grimaud mérite plus de respect et de considération, pour un homme qui consacre sa vie pour sa commune, c'est son 4 ème mandat. Grimaud fait l'unanimité, propre, attrayant, vivant, festif et surtout a un charme indéfinissable, élu il y a 2 ans la destination préférée des Français .

Certes Monsieur Benedetto a un caractère bien trempé mais il en faut pour être Maire surtout actuellement .

Ceci dit l'inquiétude de l'avenir de Port Grimaud et de nos amarrages et du port est compréhensible, mais je ne vois pas comment nous allons avancer avec de telles relations avec la commune. Je préconise des discussions avec le Maire en petits comités et non pas dans une grande salle avec une « meute » hostile je vous assure c'est l'image qui en ressort !

Apparemment il y a des possibilités de négocier, car ce n'est pas en enrichissant les avocats à

450 € de l'heure que nous allons avancer, d'autant que nous payons des 2 cotés (ASL et impôts fonciers). Il nous faut l'aide du Maire et de la commune pour nous sortir de cette affaire dont l'état est le principal responsable. D'ailleurs j'aimerais que les 2 ASL PG1 et PG2 interrogent tous les copropriétaires sur les suites juridiques d'appel a donner aux action entreprises. Actuellement environ 420 port grimaudois donnent leur avis mais qu'en est-il des 2000 autres ?

Certains se plaignent et semblent découvrir des désagréments qui existent depuis toujours par exemple « quand j'habitais sur l'île au Couchant dans les années 90 mes enfants pariaient sur les bateaux qui passeraient ou pas sous le pont voisin et malgré leurs avertissements plusieurs plaisanciers ont détruit leurs embarcations » d'autres se plaignent aussi à raison de la vitesse excessive de certains et d'autres incivilités inhérentes aux copropriétés, ce n'est pas nouveau !...

Quand au port, apparemment le Maire a prévu surtout des travaux techniques (digue vers la Gicles pour éviter l'ensablement...) et l'agrandissement de la capitainerie, je n'y vois pas de révolution. Pourquoi ne pas proposer entre autres, par exemple, d'autoriser une zone pour quelques grosses unités en les rendant inaccessibles à nos canaux, sans priver la Régie de ces recettes. Quand aux bateaux Wajer ils ne me dérangent nullement, leurs tailles n'étant pas excessives et leur beauté, bien qu'attisant la jalousie de certains, est plutôt flatteuse pour notre cité.

Étant issue d'une famille Tropézienne j'ai vu se construire cette cité extraordinaire, mon oncle étant parmi les premiers à acheter sur plan sa maison de pêcheurs rue de l'Octogone., personnellement je suis propriétaire à Port Grimaud 2. Je ne souhaite pas que le Port Grimaud, sorti d'un marécage, devienne un ghetto fermé à tout, sans vie et sans joie de vivre, ce n'était pas le souhait de Monsieur Spoerry.

Nous devons être une force de propositions avec je le répète un travail commun avec la commune. Sans cela on enrichira des avocats pendant 10 ans.

Mais qui vient à Port Grimaud pour se prendre la tête ?

Merci de votre lecture

Louise David

De : [redacted]
Envoyé : lundi 5 août 2024 10:16
À : jacques.lavillette@garant-cndp.fr; dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr; debat-public@port-grimaud.fr; Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : Marie Christine Dubucq <mcdubuc7@gmail.com>; Jean Marc Loire <jmloire@orange.fr>; Sophie Alliaume
[redacted]

Messieurs,

Dans le cadre d'une contribution sur le thème « Port propre » , les commissions sécurité et urbanisme de l'ASP de Port Grimaud 1 ont souhaité faire un état des lieux des dysfonctionnements dans la gestion du plan d'eau, observés au niveau environnementale depuis 12 mois et emetent les recommandations qui suivront pour éviter que ces dysfonctionnements ne se reproduisent.

1/ un déni de prise en compte de l'environnement par les prestataires et clients de la Régie et/ou la Commune:

a) sur les opérations de désensablage de l'hiver 23/24

- les entreprises intervenantes logeaient les chauffeurs routiers dans les cabines de camions qui stationnaient sur la plage privée de Port Grimaud. Ces camions laissaient tourner leurs moteurs la nuit pour chauffer les cabines rejetant ainsi des nox et autres particules sur la plages. À cela s'ajoutait une nuisance sonnore pour le voisinage.

- Pour permettre le passage des camions entre la capitainerie et la rue de la mer, des plantations ont ete détériorées ou arrachées sans que la Régie ne procède à leur remplacement à l'issue des travaux.

- Les camions après avoir roulé plus de 100 kms sur des routes entre Port Grimaud et le centre de traitement du sable, pénétraient sur la plage de Port Grimaud avec des roues chargées en particules hydrocarburees et autres matériaux venant ainsi polluer la plage.

Recommandations:

interdire aux prestataires de services que leurs camions stationnent sur la plage la nuit et que les chauffeurs dorment dedans;

- Imposer à la Regie de replanter les plantations que ses prestataires auront détruit sous peine de contraintes financières,

- Interdire l'accès à la plage aux camions qui n'auront pas nettoyé préalablement leurs roues.

b) bateaux utilisés à des fins de logements saisonniers :

L'ASP a alerte à plusieurs reprises la Régie de l'utilisation par ses clients de leur navire à des flns de locations de logements saisonniers.

Ces logements ne sont pas reliés aux réseaux d'assainissement, ils rejettent leurs eaux noires et grises dans les canaux et les moteurs et autres systèmes de climatisation fonctionnent en permanence rejettanrt de l'eau réchauffée et/ou hydrocarburee dans le plan d'eau. Ces rejets sont de nature à perturber l'ecosysteme.

Recommandations:

- interdire la présence de bateaux servant de « home boat » sur les places publiques ;

- Interdire l'activité de type RB&B sur le plan d'eau.

c) sur les concessionnaires des lots de plage de la commune :

La Commune a concedé un lot de plage à un loueur de jet ski qui véhicules ses embarcations sur la plage avec un quad et procède aux opérations de maintenance moteurs sur la plage sans protection du sable avec l'agrément de la Commune et ce en infraction avec les dispositions du règlement de copropriété opposable à l'état sur cette partie de plage (CE Boigues)

Recommandations:

interdire la présence de véhicules sur la plage à l'exception de ceux procédant à l'entretien de la plage et interdire toute opération de maintenance et entretien moteur sur le DPM.

2/ une nécessité d'avoir une approche plus vertueuse des rejets dans l'atmosphère à l'intérieur de la Cité Lacustre

a) des navettes touristiques ayant des moteurs polluant réalisent des visites de la cité lacustre notamment dans le Lac Intérieur (îles d'or- Le Corsaire - bateau Ver).

Lors de leurs opérations de retournement, ces navettes rejettent d'importantes quantités de gaz d'échappement à la surface de l'eau et brassent les eaux interieures.

b) certains navires de tailles importantes situés sur les places publiques ont besoin de faire tourner leurs groupes électrogènes en permanence car ils ne disposent pas de puissance électrique suffisantes sur le réseau terrestre.

c) des navires « charter » de tailles importantes font tourner leurs moteurs diesel pendant un temps important avant de partir pour les faire chauffer et souvent dans l'attente de leurs clients. Ces opérations génèrent d'importants troubles à l'environnement à l'intérieur de la Cité Lacustre et notamment. place de l'Eglise, qu'il s'agissent de rejet de gaz, de bruit ou de perturbations aquatiques

Les quais de Port Grimaud ont été construits pour accueillir des embarcations inférieures à 18m, tout navire ayant une taille supérieure à 20 m pourrait causer des dommages sur les structures des quais et un risque d'éboulement des terres plein dans le plan d'eau tant par la force exercée sur les quais que par les remous lors des accostages.

Les quais de l'Eglise ou de la place du marché font partie du patrimoine classé de Port Grimaud et ne peuvent être modifiés sans affecter l'œuvre de l'architecte F Spoerry.

Recommandations:

interdire la présence de navettes visiteurs diesel à l'intérieur du plan d'eau dans les canaux et le lac intérieur ;

- Interdire les bateaux à moteurs d'une taille supérieure à 18 m à l'intérieur du plan d'eau dans les canaux et le lac intérieur ;
- Interdire le fonctionnement des groupe électrogène la nuit

b) les prestataires et clients de la régie circulent sur une voirie privée à proximité de jardins avec des véhicules routiers parfois polluants sans que la Régie ne veuille participer aux frais d'entretien et de surveillance des voiries.

Recommandations:

Imposer aux prestataires et livreurs intervenant dans la cité lacustre une zone à faible émission ceit'air 0,1 et 2.

- interdire l'accès aux véhicules des clients de la régie au sein de la cité lacustre. Ces derniers devront faire la phase finale d'accès aux quais publics en navette électrique « capitainerie ».

c) mise à l'eau d'embarcations:

Certains clients de la Régie utilise la mise à l'eau de la capitainerie en utilisant les voiries privées de la Cité Lacustre alors qu'il existe une mise à l'eau au niveau de bassin de l'amarrage (ancien port communal) avec des voiries relevant du domaine public communal.

Les remorques de mise à l'eau ont souvent roulé des centaines de kilomètres et transportent et particules et hydrocrbures sur leurs roues avant de pénétrer dans les eaux du plan d'eau.

Recommandations:

Installer une zone de décontamination des remorques au niveau de la mise à l'eau du bassin de l'amarrage.

- Utiliser au maximum la mise à l'eau de l'amarrage pour éviter la contamination du plan d'eau.

3/ les perturbateurs du milieu subaquatique :

Les remous créer par les navires de taille importante et navire à propulsion de type hydrojet (du Mangousta au jet ski) génèrent lors de leurs maneuvres dans le port des remous plus important que les autres embarcations.

Recommandations:

interdire ce type de bateaux sur les places publiques et les placettes de Port Grimaud.

Pour la commission urbanisme : Marie Christine DUBUC

Pour la commission sécurité : Philippe de SAINT RAPT

Philippe de SAINT RAPT

C019 - Contribution à la concertation publique Port Grimaud

Thème : A qui appartient le plan d'eau et au profit de qui l'exploiter ?

Sujet :

L'objet de cette concertation est de faire le point sur l'identification du propriétaire du plan d'eau et de ses droits et obligations de service public.

Les faits (historique) :

Même si cela a été mentionné dans plusieurs contributions précédente, il faut rappeler le contexte pour que cette contribution soit comprise par un lecteur qui ne lirait que celle la.

Port Grimaud a été construit sur un terrain privé. Les canaux ont été construits pour permettre aux habitants de disposer de voies de circulation afin de se rendre en petit bateau de sa résidence jusqu'au marché, aux commerces, services essentiels, à l'église ou chez des amis.

Les canaux sont des voies de circulation indispensables pour la vie des habitants et les quais privés sont l'accès pour les riverains sur ces voies de circulation. Elles ne peuvent être entravées par des bateaux entreposés devant.

Le plan d'eau, qui constitue le lot n°1136 de l'ensemble immobilier de Port Grimaud a été cédé gratuitement à l'état en 1984 par le Président de l'Association de Propriétaire de l'époque qui était également Maire de Grimaud. C'est la raison pour laquelle le Plan d'eau est actuellement considéré faisant partie du Domaine Public, administré par la commune de Grimaud dans le cadre de la Loi de décentralisation de 1983.

Cette cession n'a pas entrainé une sortie du plan d'eau de l'ensemble immobilier de Port Grimaud dans lequel il est intégré.

La cité lacustre comporte environ 2000 postes d'amarrage privés et 320 postes d'amarrages « public » (nombres à affiner).

Le plan d'eau est donc un bien commun des habitants.

La commune est au service des habitants pour gérer les biens communs. Ce n'est pas une société commerciale destinée à faire des bénéfices au détriment des habitants.

Qu’est-ce que la démocratie participative ?

La démocratie participative consiste à permettre aux citoyens de rappeler à leurs élus quels sont les souhaits et besoins de la population, par exemple pour définir l’affectation des biens communs.

En somme, la démocratie participative permet aux citoyens de s’impliquer activement dans les décisions qui les touchent, et la concertation publique à Port Grimaud en est un exemple concret.

Concernant la **concertation publique à Port Grimaud**, il s’agit d’un important exercice de démocratie participative visant à permettre aux citoyens de s’exprimer concernant la sécurité, l’environnement et le cadre de vie autour du plan d’eau intérieur.

Cela signifie que les citoyens ont l’opportunité de participer activement aux discussions et aux décisions concernant le développement et l’utilisation du plan d’eau et des voies de circulation.

Il est essentiel de rappeler à la mairie que son rôle est de servir les intérêts des citoyens de la commune, et que ce sont eux qui devraient décider de l’affectation du plan d’eau.

Les habitants ont raison de souligner que le plan d’eau est destiné à la vie quotidienne de la population locale, et non à des intérêts extérieurs tels que les gros yachts ou les entreprises de location de bateaux venus de l’extérieurs, faute de place dans le port de Saint-Tropez.

Dans le cas de Port Grimaud, les habitants sont doublement concernés par la gestion du plan d’eau puisqu’il est à la fois Domaine Public et intégré à l’ensemble immobilier Port Grimaud qui répond à des règles spécifiques et qu’il impacte directement leur vie quotidienne

Proposition :

Profiter de la parole qui est donnée aux citoyens pour rappeler que la municipalité est là pour gérer les biens communs au service des habitants et non au service de sociétés commerciales qui veulent transformer Port Grimaud en machine à cash ou en parc d’attraction et hangar à bateaux.

Rappeler que la cité lacustre, site unique au monde, est fragile et qu’elle subit chaque jour les dommages irréversibles de la politique actuelle de surexploitation de son plan d’eau par des navires non compatibles avec la fragilité de ses fondations.

L’éco-système du plan d’eau intérieur subit lui des pertes de plus en plus catastrophiques du fait de l’augmentation démesurée du trafic et du manque de respect des conducteurs de

bateaux extérieurs ou des préposés des sociétés de locations qui n’ont pas l’air conscients de l’impact écologique de leurs manœuvres agressives.

Redire que la vie quotidienne des habitants est gâchée par la politique consistant à mettre des bateaux extérieurs n’importe où et même à court terme devant chez eux dans un seul but de profitabilité.

Concertation débat public Port-Grimaud contribution

Wuilmart Georget

68 île du couchant

83310 Grimaud

wayanocean@hotmail.fr

06.09.94.86.52

Le 5 août 2024

Veuillez trouver ma contribution à la concertation Public de Port Grimaud

Objet : Opposition au projet d'extension du port de Port Grimaud

Monsieur le Maire,

En tant qu'habitant de Port Grimaud, je souhaite exprimer mon opposition ferme au projet d'extension du port. Ce projet soulève de sérieuses préoccupations écologiques. En effet, Port Grimaud, situé au fond d'un golfe, n'est pas adapté pour accueillir des bateaux de grande taille. Leur présence entraînerait une augmentation significative de la pollution, compromettant ainsi la vie sous-marine déjà fragile de notre région.

Respectueusement,

Mr Wuilmart G.

Monsieur le Maire,

Madame, Monsieur les Garants,

Messieurs,

Dans le cadre de la concertation publique portant sur Port Grimaud, voici une contribution portant sur les 3 sujets suivants :

1) **désensablement de la passe d'entrée**.

Arrêtons de soigner le symptôme, guérissons la cause.

2) sur le droit **sui generis** de nos amarrages privés.

Arrêtons de vouloir effacer le passé. Gardons bien en mémoire le modus operandi qui a créé Port Grimaud.

3) **notre ressenti sur le travail de la régie**: ou comment SUREXPLOITER au mieux cette cité lacustre et son plan d'eau, le tout sans investissement et sans frais pour l'instant ?

---

1) **ce sont les alluvions de la Giscle qui ensablent la passe d'entrée de Port Grimaud.**

Depuis 10 ans, comme des shadocks, on creuse le chenal sans résultat tangible d'une année sur l'autre. La dune de sable se réforme sans cesse.

On sait tous que c'est pratiquement après la fin de l'exploitation de la carrière de sable sur la Giscle que l'ensablement s'est aggravé.

De là à vouloir faire payer ceux qui ne sont pas responsables mais pas les collectivités en cause, il y a un pas qui a été franchi sans vergogne !

Proposition : Pourquoi ne pas aller chercher périodiquement du sable dans cette rivière et « remplumer » les plages du littoral qui en ont besoin....?

2) *Définition : **Sui generis** est un terme latin de droit, signifiant « de son propre genre » et qualifiant une situation juridique dont la singularité empêche tout classement dans une catégorie déjà répertoriée et nécessite de créer des textes spécifiques.*

Le droit sui generis d'amarrer son bateau devant sa maison est l'idée de base fondatrice dans la conception et la création de Port Grimaud.

L'état est conscient de cette situation car depuis toujours les propriétaires payent des impôts et taxes annuellement sur la partie du plan d'eau attenante à leur maison. De plus les actes de vente sont bien précis à ce sujet.

Aussi je me demande comment un élu local peut pratiquement seul en décider autrement et sur quel motif et avec quel droit ? De quelle autorité morale et civile se base-t-il pour vouloir annuler tout l'avantage qu'il y a à être propriétaire d'une maison à Port Grimaud ?

La mairie n’a jamais participé à la construction de Port Grimaud et n’a jamais rien financé. Elle récupère de façon volontairement brutale la concession du port grâce à la loi de décentralisation après que l’état soit devenu propriétaire du plan d’eau.

Proposition : compte tenu de la spécificité de Port Grimaud il va falloir écrire selon les spécificité de Port Grimaud les relations entre la plus grande partie du plan d'eau réservée aux propriétaires et l'autre pouvant servir de port public. L'intérêt de recruter un professeur de droit pourrait bien se justifier à ce niveau là mais pas pour nous faire avaler de force des Garanties d’Usage de 35 ans pour financer des travaux inconnus pour le moment qui n'apporteront rien aux propriétaires de PG mais qui contribueront à dénaturer la vocation de la cité lacustre.

Malheureusement, Je crains qu'il faille attendre que les tribunaux se prononcent face à l'entêtement du maire et/de ses conseillers.

3) **c'est quoi cette obstination à vouloir « racketter » tout ce qui est possible dans Port Grimaud ?**

Quelle est la finalité de cette frénésie à taxer et/ou faire payer tout ce qui bouge sur le plan d’eau.

De plus, embaucher 40 salariés pour gérer les 400 places du Port public, à part être le champion du monde en ratio "employé sur nombre d'amarrage public", je n’en vois pas l’intérêt dans une période où il faudrait plutôt baisser les dépenses publiques. Tout cela me laisse perplexe !

Faire du fric à tout va ? Mais pour qui ? Pourquoi ?

Squatter des quais des ASL, faire payer les amodiataires, tous les commerces exploitants le plan d'eau, les artisans et commerçants de bateaux installés à Port Grimaud et même certains restaurants qui ont un quai pour accueillir leurs clients...!

Augmenter le nombre et la taille des amarrages publics en débordant un peu partout avec des bateaux de plus en plus grands qui polluent, délabrent et encombrent le port : est ce le nouveau projet de Port Grimaud ?

Qui pilote ce développement irrationnel de l'exploitation du port et pourquoi?

Alors que c'est seulement maintenant que va être engagée la concertation publique sur le port de Port Grimaud.

On met la charrue avant les bœufs, comme disait mon grand-père !

En conclusion : finalement, que la régie municipale nous montre depuis 2 ans son vrai visage n’est pas une mauvaise chose en soi dans la mesure où cela a permis à une large population de Port Grimaud de se réveiller, de se rassembler et de demander à écrire son avenir à Port Grimaud à travers toutes les contributions versées au dossier de l’enquête publique.

Le rôle du maire serait plutôt d’en tenir compte et d ‘écouter ses concitoyens au lieu d’agir selon des considérations qui nous échappent encore.

Contribution à la consultation publique sur Port Grimaud

Concerne

Dépôt pour la participation du public le 5 août 2024.

Sujet

Accidents à Port Grimaud

Problème

Chaque jour, des situations critiques se produisent sur les voies navigables parce que l'espace de circulation est devenu beaucoup trop étroit et que les bateaux sont devenus trop grands, roulent souvent trop vite ou que les skippers n'ont pas les connaissances suffisantes.

Ce qui est triste, c'est qu'à Port Grimaud, tout le monde sait bientôt qu'il n'y a pas de contrôles ni d'amendes - les voies navigables sont des zones de non-droit.

On entend souvent des gens rire du fait que l'autorité portuaire ne peut s'occuper que de l'entrée et de la sortie des grands yachts. Ou alors, elle doit aider à garer un yacht Lamborghini de 4.000 chevaux avec deux bateaux et quatre hommes. Cela ne laisse évidemment plus de temps pour les soucis quotidiens des petites gens.

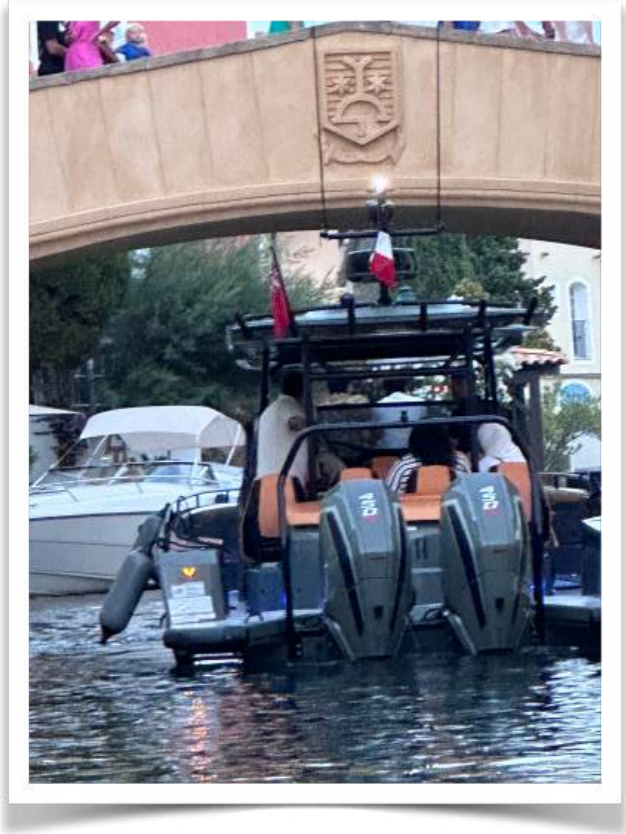
<u>Affaire la plus récente</u>
Port Grimaud 1 le 2 août 2024 à 20h52, canal parallèle à la place du marché - les cafés et restaurants sur la rive sont pleins lorsqu'un axopar remarquablement large et haut entre dans le canal et percute le pont de la Castellane !

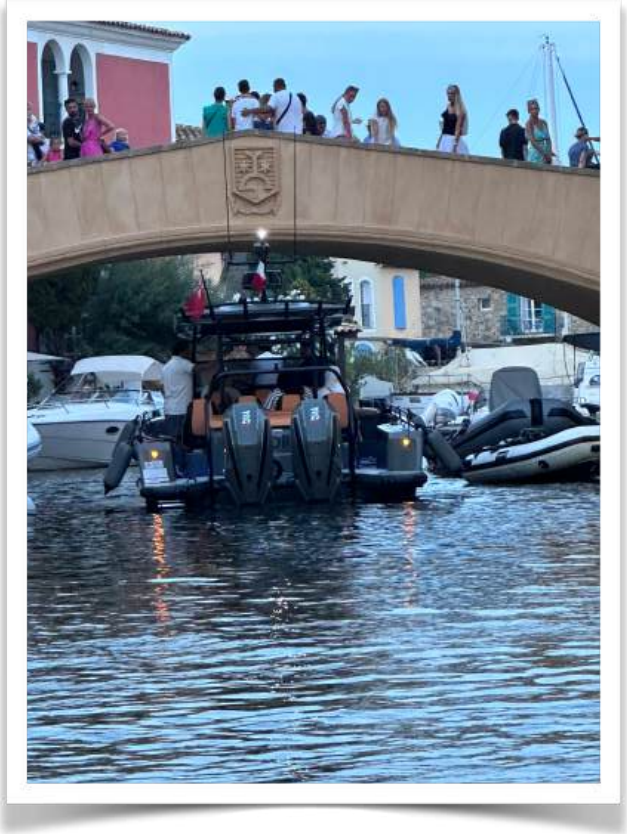
Les autorités portuaires ne sont pas sur place, le skipper à bord de l'Axopar fait marche arrière sans se retourner ni prêter attention à la circulation. Ses moteurs hurlent, l'eau gicle - et le conducteur de l'accident disparaît dans l'obscurité. Un cas classique de délit de fuite !

Port Grimaud 1 a subi d'énormes dégâts: des traces profondes sur le pont, qui vient d'être rénové pour plus de 400.000 euros!

Quelques minutes plus tard, les photos de preuve circulent déjà sur Internet et sont partagées des centaines de fois:

Comme les restaurants, le pont et les chemins le long du canal sont pleins de monde ce soir-là, les témoins sont innombrables. Mais c'est un miracle que personne n'ait été blessé.





Sur les photos de preuve, on voit aussi à quel point cette rue est étroite et dégagée, car des bateaux qui n'ont rien à faire là sont garés à droite et à gauche.

Demande

- Demandez à l'autorité portuaire Port de Grimaud de surveiller et de sécuriser l'espace de circulation de manière adéquate.

- Installez par exemple un contrôle de hauteur, comme c'est aujourd'hui tout à fait normal dans les ports avec des ponts et sur les routes départementales avec des tunnels.

- Rendez le canal à sens unique et interdisez le passage aux skippers et aux bateaux étrangers à la région. Interdisez les trajets touristiques.

- Désignez officiellement les petits canaux comme des rues exclusivement résidentielles, que seuls les résidents peuvent emprunter et utiliser.

- Punissez les infractions au code de la route et faites en sorte que chaque skipper sache qu'il doit respecter les règles à Port Grimaud.

- Avertissez des endroits critiques par des panneaux et des signaux lumineux. Ceux qui passent malgré tout, alors que leur bateau est trop large ou trop haut, doivent être retirés de la circulation.

- Identifiez le propriétaire du bateau qui a percuté le pont le 2/8/2024 et demandez-lui de rendre des comptes. Si vous n'y parvenez pas, la commune paiera les dommages.

- Veillez à ce que les bateaux stationnés sans autorisation soient immédiatement retirés du canal. L'espace ne doit pas être utilisé comme lieu de stockage pour les bateaux de location.

Contribution à la consultation publique sur Port Grimaud

Concerne

Dépôt pour la participation du public le 4 août 2024.

Sujet

Image dégradée pour Port Grimaud

Problème

Il y a d'innombrables plaintes contre une procédure prétendument hostile aux citoyens ou peu transparente de la commune ; certains citoyens craignent prétendument une expropriation, ont déposé plainte, des procédures judiciaires seraient en cours.

Sur son site Internet, Anticor mentionne Port Grimaud dans le contexte de la corruption.

Des propriétaires internationaux auraient alerté leurs ambassades et demandé des mesures de protection au plus haut niveau européen.

Les médias régionaux rapportent chaque semaine les projets de la municipalité, les médias internationaux devraient bientôt suivre. Des équipes de télévision de RTL auraient déjà été aperçues à Port Grimaud.

La plate-forme internationale Tripadvisor aurait classé la plage de Port Grimaud parmi les dix plus mauvaises plages de la Méditerranée. Cette situation est attribuée au tourisme débridé.

A Port Grimaud, on entend parler au café, à l'église et sur la place du marché de la peur des citoyens d'être expropriés par la municipalité et d'être poussés dans les griffes d'investisseurs financiers. On parle de vente de la localité et de vol de propriété privée par la mairie.

Lorsque la saison sera terminée, les hôtes de Port Grimaud retourneront dans leurs villes d'origine et feront part de leurs préoccupations. C'est ainsi qu'un sujet régional devient un scandale suprarégional.

Malheureusement, il ne s'agit pas d'une fiction. L'atteinte à l'image est réelle.

Demande

- Déclarez publiquement que vous vous abstiendrez de projets nuisibles et que vous respecterez les préoccupations des citoyens.

- Démentez les spéculations selon lesquelles les citoyens seraient expropriés.

- Déclarez publiquement que vous n'avez jamais eu l'intention de vendre la concession portuaire à un investisseur.

- Déclarez que vous n'avez jamais eu l'intention de développer le port pour les superyachts et de détruire l'écosystème.

- Présentez vos excuses aux citoyens de Grimaud et de Port Grimaud pour le préjudice subi en termes d'image et les éventuelles conséquences économiques sur la valeur de leurs biens immobiliers.

- Répondez de manière exhaustive aux questions posées dans le cadre de la concertation, dans les langues des propriétaires, et mettez les réponses à la disposition de tous, dans le respect de la protection des données.

- Garantissez la protection de la liberté d'expression en tant que droit démocratique fondamental le plus élevé et déclarez publiquement que les citoyens qui participent à la concertation ne subiront aucun préjudice de la part de la municipalité ou du maître de port.

- Demandez à l'administration de s'abstenir d'exercer des pressions indirectes sur les citoyens ou de les forcer à signer des contrats contraires aux bonnes mœurs et susceptibles d'avoir des conséquences financières négatives pour eux.

- Faites en sorte qu'il n'y ait plus de climat de peur et de méfiance à Port Grimaud.

- Faites de Port Grimaud un exemple de durabilité et de tourisme doux - des gros titres positifs vous sont assurés et favorisent une image positive.

Chantal HELFER Port-Grimaud, 5 août 2024

PORT-GRIMAUD

CONTRIBUTION A LA CONCERTATION PUBLIQUE PORT-GRIMAUD

Monsieur le Maire de Grimaud

Madame, Monsieur les garants de la CNDP

Mesdames ,messieurs les conseillers municipaux et les responsables de la capitainerie

Observations

Comme Port-Grimaudoise de longue date j'aurais aimé que notre séjour estival soit une nouvelle parenthèse enchantée. Malheureusement comme beaucoup nous avons l'esprit très préoccupé par l'avenir de la Cité Lacustre et par les futures décisions concernant le plan d'eau et la sécurisation et modernisation du port. La concertation -occasion unique où chacun peut exprimer librement ses observations, doléances, ressentis et propositions constructives- fait aussi remonter toutes nos légitimes interrogations et inquiétudes. Les réunions d'information et la leçon de droit sur les Garanties d'Usage ne nous ont pas rassurés.

Depuis la reprise anticipée du plan d'eau par la commune de Grimaud la **CONFIANCE** (sans laquelle rien n'est possible) de beaucoup de Port-Grimaudois envers les autorités communales et portuaires est très altérée.

Nous avons beau lire dans l'éditorial du dernier magazine municipal l'éloge "du dialogue", "des relations apaisées"… on a tendance à penser "Paroles, Paroles" quand on fait la somme de toutes les situations conflictuelles relatées lors de cette concertation.

Pour apporter cependant une note positive: la semaine passée nous avions un voilier devant les portes ouvertes de l'église pendant la messe. Hier, le père Grégoire était vraiment très satisfait de célébrer face à la vue totalement dégagée sur le plan d'eau ouvert vers la mer et le monde !!! Aurions-nous été entendus…?

Propositions

Les contributeurs ont fait des propositions remarquables et constructives auxquelles je souscris.

Monsieur le Maire de Grimaud vous nous appelez "chers plaisanciers", "chers amis", traitez-nous comme tels! Puisque désormais c'est vous qui en détenez le pouvoir et la responsabilité, proposez-nous, ce qui devrait être le meilleur pour **le RESPECT** de nos droits et de tout ce qui fait de Port-Grimaud depuis plus de 50 ans un lieu unique.

Lors du Covid très nombreux étaient ceux qui voulait construire le "monde d'après" respectueux de la nature, de l'environnement, des relations sociales, des droits de chacun ….C'est dans ce sens que nous devons préparer l'avenir de Port-Grimaud pour nos enfants. Le plan des travaux de mise en sécurité et de modernisation du port doit donc concerner en très grande priorité l'entretien et le service rendu ajusté aux besoins des Port-Grimaudois qui ne veulent absolument pas voir le port se transformer en arrière-port de Saint-Tropez, image du faste et de la démesure tapageuse.

Comme nous avons deux garants qui veillent au bon déroulement de la concertation et du débat public il pourrait être bon que deux représentants des Port-Grimaudois totalement indépendants de toute fonction au sein de la commune, des ASP ou ASL, du port et disposant d'une grande disponibilité puissent suivre au minimum comme observateurs l'ensemble des négociations , décisions, budget et suivis des travaux qui nous attendent.

Respectueusement, Chantal HELFER

CONTRIBUTION POUR LA PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT DE L'EGLISE.

Se dressant à la verticale du Lac intérieur, l'église œcuménique de Port-Grimaud ne se lasse pas d'être admirée du lever au couchant.
Ses puissantes arcatures supportent un campanile provençal dominant le golfe de St Tropez. Il fait écho à ceux de Saint Tropez et de Sainte Maxime pour nous rappeler le chemin vers le ciel.
Les magnifiques vitraux de Vasarely décalés sur le côté de la façade(M. Spoerry n'aimait pas la symétrie) illuminent à toutes heures de la journées les murs de l'église. Décoration changeante, fluctuantes selon l'ensoleillement et les saisons. Ces lumières montrent l'éphémère du maintenant.

On pénètre dans cette église par un grand portail ouvert sur l'eau. Cette eau qui dans la Bible nous rappelle la mer des joncs, le Jourdain , le lac de Tibériade. Cette dynamique nous introduit dans une nef dépouillée des valeurs terrestres comme le grand Saint François d'Assise l'aurait aimé. Et comme nous l'aimons croyant ou non croyant.
A gauche dans la nef se trouve la tombe de l'architecte, lieu de recueillement au cœur de la cité.

Avec toute l'Eglise nous les paroissiens de Port-Grimaud sommes très attachés à ce lieu lors de nos célébrations eucharistiques.
L'accostage de yachts bruyants s'accompagnant d'assourdissantes sonorités musicales bousculent , gênent et perturbent nos prières et nos actions de Grâce. Il est impossible alors de faire Corps avec le Seigneur.
Serait-il possible d'empêcher durablement et définitivement l'amarrage de gros bateaux lors de nos célébrations ?
Serait-il possible de n'attribuer ce quai qu'aux voiliers ,aux bateaux non pollueurs et de respecter l'article 27-bis du règlement de la Police du port le reste du temps ?
C'est toute l'harmonie de l'architecture qui est détruite et rendue invisible par ces yachts aux dimensions démesurées et aux laids contours .

Contribution à la concertation publique de Port Grimaud

Thème : Enjeux liés à une éventuelle Délégation de Service Public pour la gestion de Port Grimaud

Préambule

« Vieux-Port de Cannes : Un nouveau concessionnaire international gère les pontons »

« Depuis le 1er mars 2022, le Vieux-Port de Cannes a officiellement changé de concessionnaire. Le groupement Island Global Yachting (IGY) et le groupe de construction français Fayat, réunis au sein de la société Marina du Vieux Port de Cannes ont effet remporté l'appel à candidatures de la Ville de Cannes contre le gestionnaire historique, la CCI Nice Côte d'Azur et son entité Rivier Ports. La nouvelle concession porte sur une durée de 30 ans.

En rejoignant IGY, le port de plaisance cannois intègre un portefeuille de 23 marinas internationales contrôlées par la société aux Etats-Unis, en Amérique Latine, aux Caraïbes, notamment à Saint-Martin, mais aussi en Europe, à Londres, Porto-Cervo, Malaga ou Sète. »

https://www.boatindustry.fr/article/39633/vieux-port-de-cannes-un-nouveau-concessionnaire-international-gere-les-pontons

« Anticor alerte sur la gestion de sept ports de plaisance de la Côte d'Azur »

« Quatre enquêtes préliminaires ont été ouvertes ces deux dernières années par la justice, à la suite de plusieurs alertes transmises par la branche varoise d'Anticor, dont la dernière en septembre. L'association anticorruption a signalé, depuis 2017, des pratiques douteuses concernant la gestion des procédures publiques de sept ports de la Côte d'Azur.

En 2017, l'association avait dénoncé pour la première fois des « irrégularités » constatées dans la procédure de renouvellement de la délégation de service public (DSP) du port de Cavalaire-sur-Mer, qui a débouché sur une information judiciaire, toujours en cours. Depuis, six autres signalements ont été rédigés de manière à documenter les errements de la gestion de plusieurs ports de plaisance de la Côte d'Azur : Sanary-sur-Mer, Mandelieu, Antibes, Villeneuve-Loubet, Vallauris et le dernier en date, Toulon et sa métropole. »

A noter *« Le port de Cannes a été visé par une enquête préliminaire, classée sans suite. »*

https://lemarin.ouest-france.fr/industries-nautiques/anticor-alerte-sur-la-gestion-de-sept-ports-de-plaisance-de-la-cote-dazur-8e45e4d5-98d5-4cc8-9d6e-774952f3184e

Présentation de Island Global Yachting (IGY), concessionnaire du Vieux Port de Cannes, et philosophie des investisseurs de Marina :

IGY est un des leaders mondiaux de la gestion de Marina avec 23 sites gérés dans le monde. Son positionnement est le développement de « *Marina de Luxe* » en proposant « *le port d'attache de nombreux super yachts parmi les plus grands au monde* ».

AU SUJET D'IGY MARINAS

Le réseau mondial de propriétés d'IGY établit des normes de luxe en matière de service et de qualité dans le domaine du tourisme nautique. IGY possède le seul portefeuille mondial de destinations de plaisance haut de gamme, desservant plus de 10 000 clients annuels dans 23 marinas réparties dans 13 pays.

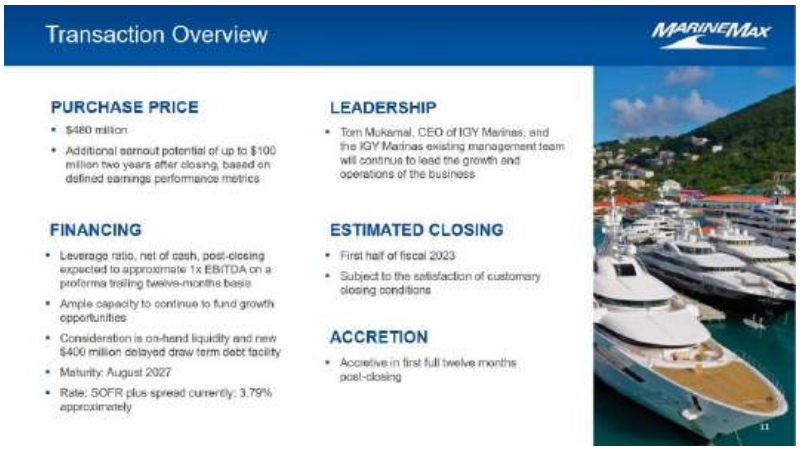
La collection sans précédent de marinas d'IGY s'étend sur les Amériques, l'Europe et le Moyen-Orient, desservant une variété de types de navires, et est le port d'attache de nombreux superyachts parmi les plus grands au monde. En tant que filiale de MarineMax, société cotée à la bourse de New York (NYSE : HZO), IGY Marinas bénéficie de son affiliation avec le plus grand détaillant de bateaux de plaisance au monde. MarineMax occupe non seulement une position dominante dans la vente de bateaux, mais excelle également dans le courtage de yachts, les services d'affrètement et l'assistance maritime en général.

Marine Max, leader international du marché des superyachts, a acquis la société IGY Marinas en 2022. Dans ce document disponible sur Internet, Marine Max décrit le potentiel de croissance de IGY avec une focalisation toute financière dont les montants sont impressionnants.

https://s28.q4cdn.com/795129223/files/doc_presentation/2022/08/MarineMax-to-Acquire-IGY-Marinas-IR-Presentation-FINAL.pdf

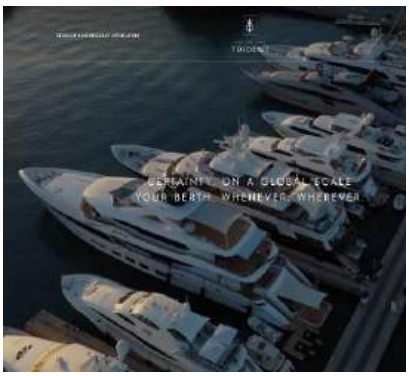
- *IGY Marinas est une marque leader dans le domaine de l'hôtellerie nautique, propriétaire, exploitant et gestionnaire d'un réseau intégré de marinas de luxe avec une composante importante conçue pour la communauté des superyachts*
- *Au cours des 17 dernières années, l'équipe de direction d'IGY Marinas a construit un écosystème interconnecté et un portefeuille mondial d'actifs uniques grâce à une croissance organique et des acquisitions, ciblant stratégiquement les destinations de superyachts très fréquentées des Amériques, des Caraïbes et de l'Europe*
- *IGY Marinas a connu une croissance significative ces dernières années avec des acquisitions de propriétés irremplaçables, portant son portefeuille à 23 marinas gérant 8 000 navires au total dans 12 pays*
- *Grâce à IGY Trident, un programme d'adhésion exclusif récemment lancé, les propriétaires de superyachts peuvent sécuriser des places de superyacht rares dans les endroits les plus convoités le long du schéma migratoire des superyachts*
- *Lieu d'événements exclusifs tels que le Cannes Yachting Festival, le Cannes Lions International Festival of Creativity, Superyacht Miami et Art Basel*
- *IGY Marinas prévoit que son chiffre d'affaires dépassera les 100 millions de dollars au cours de l'année civile 2022*
- *Un pipeline étendu et une reconnaissance mondiale de la marque créent une plate-forme de croissance sans précédent*

- *IGY Marinas renforce la position de MarineMax en tant que leader prééminent dans l'industrie des superyachts en créant des opportunités pour offrir des produits et services uniques à haute valeur ajoutée*
- *IGY Marinas offre un réseau croissant de marinas renommées, les meilleures de leur catégorie en termes de service et de qualité*
- *Améliore la flexibilité financière du bilan pour soutenir les opportunités de croissance stratégique*
- *Plus que double les revenus récurrents et résilients des marinas de MarineMax avec des opportunités de croissance importantes*
- *Élargit les offres de produits et services avec des entreprises à marge élevée*
- *IGY Marinas fournit des services et des expériences de yachting complets à l'échelle mondiale dans des emplacements de premier ordre avec une offre de services exclusive*



IGY Trident, un club très fermé de superyachts, accessible uniquement sur invitation

« Le IGY Trident Club est le premier club de superyachts lancé par IGY Marinas. Les membres du IGY Trident Club bénéficient d'une large gamme d'avantages très exclusifs, y compris un accès garanti ou prioritaire à l'amarrage et des prix préférentiels sur des services et produits essentiels tels que le carburant et la formation de l'équipage. Le Trident Club IGY s'appuie sur le réseau IGY pour offrir à ses membres des expériences de haut niveau dans les ports de plaisance les plus prisés du monde, ainsi qu'un accès à des événements et des expériences exclusifs. Le IGY Trident Club est accessible uniquement sur invitation et le nombre de membres est limité. https://igytrident.com »



IGY Marina, une approche immobilière étroitement liée aux marinas

IGY Marina adjoint des projets immobiliers à ses contrats de gestion de marinas, ceci dans le cadre d'une approche globale offrant hébergement et marina avec de nombreux services associés.

Illustration : https://www.igymarinas.com/fr/article/malaga-san-andres-marina-to-join-igy-marinas-global-platform/ .

La marina San Andres de Málaga rejoint la plateforme mondiale d'IGY Marinas

MARINA MÁLAGA SAN, OCEAN CAPITAL PARTNERS ET IGY MARINAS OBTIENNENT UNE CONCESSION DE 50 ANS POUR DÉVELOPPER UN PROJET IMMOBILIER À USAGE MIXTE ET UNE MARINA DE 600 PLACES À MÁLAGA, EN ESPAGNE.

TÉLÉCHARGER L'ARTICLE | PARTAGER L'ARTICLE

La gestion de Marinas, une « pépite cachée » pour les investisseurs

« L'un des principaux avantages d'investir dans les marinas est la possibilité de générer des revenus stables. Les propriétaires de bateaux ont besoin d'un endroit pour stocker leurs bateaux et paient généralement des frais mensuels pour l'amarrage et le stockage. Cela peut fournir un flux de revenus fiable aux propriétaires de marinas. Les propriétaires de marinas peuvent également générer des revenus à partir d'autres services tels que la réparation de bateaux, la vente de carburant et la location.

Un autre avantage d'investir dans les marinas est la possibilité de posséder une propriété au bord de l'eau. Les propriétés au bord de l'eau sont très prisées et peuvent prendre de la valeur au fil du temps. Les propriétaires de marinas peuvent également profiter de l'utilisation personnelle de leur propriété en utilisant leurs propres bateaux ou en profitant de la vue sur le front de mer. »

https://podcastingyou.com/investing-in-marinas/

THE HIDDEN GEMS: WHY INVESTING IN MARINAS IS A SMART MOVE

Nos inquiétudes face à une éventuelle Délégation de Service Public pour la gestion de Port Grimaud, notamment auprès d'investisseurs type IGY Marina.

Port Grimaud est une cité lacustre dont la philosophie repose sur « l'art de vivre à fleur d'eau » au sein d'un environnement architectural unique en profitant de son bateau, de taille raisonnable, amarré devant chez soi.

Depuis peu l'évolution de Port Grimaud va à l'encontre de cette philosophie :

- Développement de places de port pour les hyperyachts
- Hyper commercialisation du plan d'eau au profit de locataires de bateaux / services
- Suppression de la clause de limite de hauteur des bateaux dans le Règlement de Police du Port
- Projet d'agrandissement du port pour recevoir plus d'hyperyachts
- Projet de nouvelle capitainerie avec ateliers, commerces, restaurant panoramique …

Cette évolution ne peut qu'inquiéter les propriétaires qui ne veulent pas que Port Grimaud deviennent une Marina de Luxe ; au sein du groupe IGY Marinas par exemple.

En effet, Port Grimaud serait une cible de choix pour un groupe tel que IGY Marina :

- Situation idéale de Port Grimaud dans la baie de St Tropez – une marque unique au monde
- Possibilité de développer les services shopping de proximité avec les grandes marques déjà présentes dans le Golf.
- Opportunités d'économies d'échelle avec les prestataires déjà impliqués à Cannes
- Expérience juridique transactionnelle locale (Cannes) pour accélérer l'opération
- Une re contractualisation des places à quai en cours, donc pas de période de carence pour la prise en main par un groupe extérieur
- Etc …

Pourtant ce type de délégation de service public à un groupe international privé pourrait avoir de graves conséquences :

- Perte d'autonomie des usagers avec des conditions d'usage dictées par le nouvel opérateur ➔ risque d'appropriation de tout ou partie du plan d'eau pour zone VIP à accès restreint (cf IGY Trident).
- Déconnection entre les intérêts des propriétaires, des touristes, des institutions régionales et un opérateur privé aux objectifs de haut rendement financier ➔ maximisation des revenus avec optimisation des couts - menace de rigidité budgétaire (contrats de longue durée).
- Impact potentiel sur les équipes actuellement responsables du plan d'eau ➔ problème du reclassement des agents qui ne seraient pas nécessairement repris par le nouvel acteur
- Menace écologique dans une approche de maximisation de rendement économique ➔ travaux de grande envergure, destruction de l'écosystème marin et terrestre, nuisances liées à l'accueil et au stockage des hyperyachts …
- Menace pour les artisans historiques ➔ révision des contrats, mise en concurrence avec des acteurs « partenaires » du groupe …
- Menace patrimoniale pour les propriétaires ➔ l'évolution de Port Grimaud en Marina pour Hyperyachts aurait un impact catastrophique sur la valeur des maisons. Ce d'autant que cette possible perte de valeur représenterait un effet d'aubaine pour un groupe comme Marine Max, qui pourrait racheter « à la casse » des maisons à Port Grimaud dans le cadre de leur programme de développement immobilier …

Contribution à la concentration publique Port Grimaud.

6 août 2024

Atténuer l'impact de la construction.

Problème.

La construction potentielle d'un nouveau port et l'enlèvement du sable dans le port de Port Grimaud entraînent des activités de construction importantes qui affectent les conditions de vie, l'environnement et les infrastructures existantes. Historiquement, par exemple, le sable enlevé était amené sur la plage principale (voir l'image satellite), ce qui produisait une poussière de sable fin et noir. Autrefois, le sable était toujours propre et grossier, sans poussière. Personne n'en assumait la responsabilité et il n'était pas clair si cette poussière était malsaine ou toxique pour les enfants qui jouaient. Malgré des rapports de toxicologie discrets, la confiance dans ces rapports est faible. Les coûts environnementaux d'un tel projet, des plages propres aux routes sûres en passant par les émissions de saleté dans les maisons voisines, sont considérables. Compte tenu du climat politique actuel, la responsabilité et l'atténuation représentent un risque pour la communauté, Port Grimaud, les personnes et les infrastructures financées par PG1.

Image : 3/16/2017 Google Earth

Le rapport CISMA de 2020 montre. L'analyse de la qualité du sable de la plage de Port Grimaud révèle des niveaux inquiétants de certains polluants. L'arsenic atteint jusqu'à 16,2 mg/kg, proche de la valeur limite de 25 mg/kg. Le cuivre, avec 49,8 mg/kg, dépasse la valeur limite de 45 mg/kg. Le nickel atteint 22,4 mg/kg, ce qui est encore dans les limites. Les hydrocarbures aromatiques polycycliques comme le benzo(a)pyrène sont également élevés, mais en dessous du seuil critique de 1,015 mg/kg. Des études comme celle de Smith et al. (2000) montrent que l'exposition chronique à l'arsenic peut entraîner des cancers et des maladies cardiovasculaires. Lanphear et al. (2005) ont constaté que même de faibles concentrations de plomb provoquent

des déficits cognitifs chez les enfants. Ces niveaux peuvent présenter des risques pour la santé à long terme. Une surveillance régulière et des mesures d'assainissement sont recommandées.

CISMA Environnement

Client	Port Grimaud
N° de projet	2020581
Type d'analyses	Analyses physico-chimiques
Laboratoire	EUROFINS Environnement
Planche	2

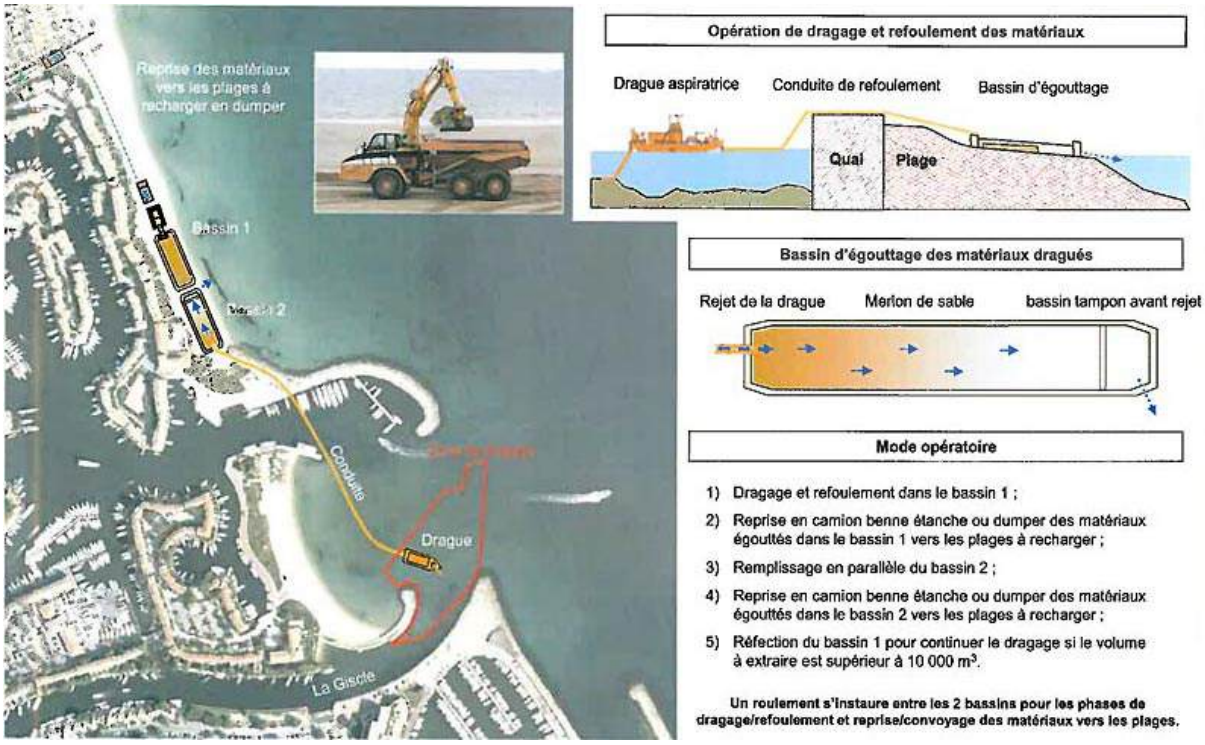
Paramètre	Unité	Limite de quantification	G1 inf 200	G1 sup 200	G2 inf 200	G2 sup 200	G3 inf 200	G3 sup 200	G4 inf 200	G4 sup 200	GEOTUBE	Seuils N1/N2 Arrêté du 09/08/06	
Matière sèche	%	0,1	90,9	95,1	86,2	94,5	79,7	85,2	80,6	86,2	64,1		
Fraction tamisée à 2 mm	% MS	1	4,2	21,2	< 1	6,5	1,3	2,2	2,2	1,4	5,2		
ETM (Eléments traces métalliques)													
Arsenic (As)	mg/kg Ms	1,00	3,5	3,1	3,6	3,9	4,9	3,0	3,5	3,1	16,2	25	50
Cuivre (Cu)	mg/kg Ms	5,00	12,4	9,3	15,6	20,7	21,7	15,2	12,7	10,6	49,8	45	90
Nickel (Ni)	mg/kg Ms	1,00	11,3	10,0	11,5	11,4	16,6	12,7	11,5	10,3	22,4	37	74
Plomb (Pb)	mg/kg Ms	5,00	9,7	8,0	9,8	8,9	14,1	10,3	8,8	9,6	29,5	100	200
Zinc (Zn)	mg/kg Ms	5,00	68,6	67,0	64,9	75,0	93,9	72,9	68,2	65,2	191	276	552
Mercure (Hg)	mg/kg Ms	0,10	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	0,4	0,8
Cadmium (Cd)	mg/kg Ms	0,40	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	< 0,4	1,2	2,4
Chrome (Cr)	mg/kg Ms	5,00	18,8	15,4	17,8	18,0	27,7	21,5	18,1	16,5	41	90	180

En mars 2017, la commune de Port Grimaud a réalisé une importante opération de drainage qui a permis d'extraire environ 15.550 m³ de sable afin de recharger les plages municipales. Cette opération a été réalisée en l'absence d'accord entre les gestionnaires du port et la commune sur la répartition des coûts des travaux de drainage. Par la suite, la municipalité a utilisé le sable extrait pour remplir les plages municipales. Cela a entraîné un changement notable de la qualité du sable, qui était connu depuis plus de 30 ans pour être très poreux et extrêmement propre.

Effets sur l'environnement et la santé :

Depuis le drainage, le sable de la plage de Port Grimaud n'est plus fin, mais sale et contient de nombreuses particules noires. Ces changements pourraient être dus à l'utilisation des sédiments dragués, qui pourraient contenir des polluants et des particules fines. Les concentrations élevées d'arsenic et de cuivre peuvent entraîner des problèmes de santé à long terme, notamment des cancers et des lésions du foie et des reins. Des études montrent que l'exposition chronique à ces métaux lourds présente des risques pour la santé.

Les mesures de drainage et l'utilisation ultérieure du sable ont été mises en œuvre sans tenir suffisamment compte des effets négatifs potentiels sur l'environnement et la population. En particulier, l'utilisation des sédiments pour le remblayage des plages a considérablement affecté la qualité du sable, entraînant une pollution et des risques potentiels pour la santé.



Solution.

Afin de minimiser l'impact négatif des activités de construction à Port Grimaud et de protéger la qualité de vie des habitants, les mesures suivantes devraient être prises :

Améliorer la qualité du sable sur la plage :

Le sable de la plage devrait être soigneusement inspecté et amélioré afin de s'assurer qu'aucun sable pollué ne soit déversé sur la plage. Il faudrait même envisager de nettoyer la plage de sable actuelle et de la transformer en une plage de sable d'une beauté immaculée. Cette mesure permettrait non seulement d'améliorer la qualité esthétique de la plage, mais aussi de garantir la santé et la sécurité des enfants qui y jouent.

Réduire la circulation au strict nécessaire :

La circulation sur la Grande Rue devrait être réduite au strict minimum. Tous les camions et voitures qui circulent sur la Grande Rue doivent respecter strictement les limitations de vitesse et faire preuve d'une prudence particulière afin de garantir la sécurité des enfants et des piétons.

Communication claire et transparence :

Les personnes responsables des travaux de construction devraient établir un plan de communication clair et informer les résidents de ce qui sera fait et quand, afin qu'ils puissent quitter la ville pendant les phases de construction intensive. Un plan de construction détaillé devrait être mis à la disposition du public afin d'encourager la transparence et la confiance.

Prendre en charge les coûts des dommages liés à la construction et à l'environnement :

Tous les dommages causés par les travaux de construction aux infrastructures telles que les routes, la plage et les maisons devraient être pris en charge par les responsables. Cela inclut également le nettoyage proactif des zones concernées. Des informations régulières sur ces mesures devraient être fournies au public afin d'accroître la transparence et de gagner la confiance des habitants.

Nettoyage des bâtiments et des alentours :

Toutes les salissures causées par le transport ou d'autres activités de construction sur les bâtiments situés à proximité devraient être nettoyées par les responsables de la construction. Cela permet de s'assurer que la qualité de vie des habitants n'est pas affectée et que l'intégrité esthétique de la région est préservée.

En mettant en œuvre ces mesures, la phase de construction à Port Grimaud peut se dérouler avec un minimum de perturbations pour les habitants et l'environnement. Une communication claire et transparente, ainsi que la prise en charge de la responsabilité de tous les dommages et pollutions causés, sont essentielles pour gagner la confiance des habitants et garantir un développement durable de la région. Cette approche collaborative garantit que toutes les parties prenantes, des entreprises de construction aux résidents, travaillent ensemble à un avenir meilleur pour Port Grimaud.

A propos de l'auteur.

Depuis quarante ans, j'ai trouvé mon sanctuaire à Port Grimaud. Au fil des printemps et des étés, des automnes et même des Noëls, ce petit coin de paradis a été ma maison loin de chez moi. C'est un endroit où la marche inexorable du temps semble ralentir, ce qui permet de respirer profondément et de savourer l'instant présent. Dans un monde où le changement est la seule constante, Port Grimaud se dresse comme un phare inébranlable de tranquillité et de beauté.




Quand j'étais jeune, j'ai passé d'innombrables étés joyeux ici. Je me souviens très bien de l'été 1988, capturé dans les teintes dorées des journées gorgées de soleil - voir les images. Port Grimaud était mon terrain de jeu, où les rires résonnaient sur les canaux et où chaque jour était une aventure. La ville, avec ses charmantes voies d'eau et ses maisons aux couleurs pastel, a servi de toile de fond aux plus beaux souvenirs de mon enfance. Ces images d'un garçon insouciant, débordant de joie et d'émerveillement, me rappellent les plaisirs simples que Port Grimaud offre encore aujourd'hui.

Alors que le monde extérieur court vers l'industrialisation et le tourisme à outrance, Port Grimaud et les environs de Grimaud ont su préserver leur essence. Ici, la nature règne en maître et l'air est imprégné du parfum des fleurs écloses et du doux bruissement des feuilles. Les eaux calmes des canaux reflètent le ciel bleu clair, créant un sentiment de paix qu'il est difficile de trouver ailleurs.

Le charme de Port Grimaud réside dans sa capacité à offrir un répit dans le chaos. Elle reste à l'écart du rythme effréné de la vie moderne, un havre où le temps semble s'arrêter. C'est un endroit où l'on peut se perdre dans la beauté du paysage, où chaque coin de rue raconte une histoire et où l'esprit de communauté prospère.

En repensant à ces journées, je me rends compte que Port Grimaud m'a apporté bien plus que des souvenirs. Il m'a enseigné la valeur du calme, l'importance de préserver la beauté qui nous entoure et la joie des moments simples, sans précipitation. C'est un endroit qui m'a façonné et qui continue d'être une source d'inspiration et de réconfort.

À Port Grimaud, j'ai retrouvé une partie de mon cœur. Ce n'est pas seulement un endroit sur une carte, mais un refuge intemporel où l'âme peut trouver la paix. C'est un rappel qu'au milieu d'un monde en évolution rapide, il existe encore des endroits où la beauté et la tranquillité prévalent, et où l'essence de la vie peut être vraiment savourée.

Contact.

Alain Beyeler
alain.beyeler@gmail.com
+41 79 644 21 64

Contributions à la concertation publique de Port Grimaud

Thème : accessibilité et droit pour les personnes en situation de handicap titulaire d'une carte CMI (Carte Mobilité Inclusion).

Contribution n°1

Les faits :

Dans le cadre de l'amélioration, de la mise en conformité et/ou de l'éventuel agrandissement de la zone portuaire de Port Grimaud, il convient de prendre en compte la difficulté pour un grand nombre de personnes de pouvoir se déplacer, naviguer et/ou de pouvoir se mouvoir à leur guise à l'intérieur de notre belle cité.

Or dans le guide de la Fédération Française des Ports de Plaisance sur l'accessibilité dans les ports de plaisance sortie en mai 2016

Ségolène Neuville, Secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre les exclusions avait dit je cite :

« L'accès à la mer est un droit universel. Les activités en mer se démocratisent, mais pas pour tous nos concitoyens. Partir naviguer, plonger ou pêcher nécessite que le port et l'ensemble de ses services soient accessibles. Voilà pourquoi je salue l'édition de ce guide, une première à l'échelle nationale. Ne nous y trompons pas : l'accessibilité à tous les handicaps n'est pas une dépense, c'est un investissement utile pour accueillir plus de publics, pour mieux former le personnel, pour prétendre à des labels prestigieux. Ce guide participe au formidable mouvement national de mise en accessibilité lancé sous l'impulsion du Président de la République. Ce mouvement profite non seulement aux personnes handicapées mais aussi à toute la société : un parcours sans obstacle est bénéfique pour tous. Je compte sur l'ensemble des fédérations du monde maritime pour nous aider à faire de l'accès à la mer un droit universel ».

De plus La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 dite « Loi Handicap » a visé à susciter un nouvel élan dans la prise en compte et l'insertion des personnes en situation de handicap dans notre société.

La loi insiste en particulier sur la prise en compte du handicap sur l'ensemble de la chaine de déplacement, notion fondamentale introduite par cette loi. Composée du cadre bâti, de la voirie, des sports et de leurs nombreuses interfaces, cette chaine doit être accessible, dans sa continuité, aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les ports de plaisance constituent l'un des maillons de cette chaine du déplacement et doivent donc répondre à des exigences d'accessibilité.

L'accessibilité prônée par la loi du 11 février 2005 concerne :

l'accès au bâtiment (entrée, circulation et utilisation des équipements) ;

l'accès à l'information ;

l'accès à la communication :

l'accès aux prestations.

L'accessibilité est une composante de la lutte contre la discrimination.

Demandes et propositions :

- Prévoir une accessibilité dans chaque quartier de Port Grimaud par la mer et les canaux pour les personnes à mobilité réduite (système de portage) afin de pouvoir accéder à tout Port Grimaud.
- Prévoir une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite pour l'accès à la plage par les canaux et/ou le port (aménagement de plagettes pour amarrer leurs annexes, ponton pour le port).
- Prévoir la gratuité pour ces services.

Contribution n°2

Les faits :

Dans le cadre dit « terrestre », depuis la LOI n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap :

- La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement toutes les places de stationnement ouvertes au public »
- Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures.

Demandes et propositions :

- Aménager des pontons et/ou des places réservées aux personnes à mobilité réduite porteuses de la carte CMI sur la cité lacustre. (Ponton CMI, Plagette CMI…)
- Transposer le cadre terrestre à celui de la mer pour les porteurs de la carte CMI, en mettant les places de port gratuites dans toute la cité lacustre. bien entendu resterait à régler, uniquement les frais annexes que sont l'électricité et l'eau.

Nota bene pour notre futur Port Grimaud :

La conception universelle. L'accessibilité peut aussi être pensée plus largement et concerner tout le monde. Ce qui est un besoin pour certains devient alors un confort pour d'autres. Par exemple, les rampes conçues pour les personnes en fauteuil roulant peuvent être utilisées par les personnes avec poussette ou chariot à roulettes, les personnes âgées, les blessés en béquilles ou par tous ceux qui préfèrent une pente douce à une série de marches.

L'accessibilité revêt une certaine universalité : c'est ce qu'on appelle la « conception universelle » ou encore le « design for all ». **Aménager son port de plaisance pour le rendre accessible revient donc à investir pour une qualité d'accueil et de service pour toutes les personnes qui s'y rendront**.

Liens vers le guide de la Fédération Française des Ports de Plaisance sur l'accessibilité dans les ports de plaisance :

16H0842 GUIDE FFPP.pdf (mer.gouv.fr)

Contribution à la concertation publique Port Grimaud

Thème : la biodiversité de Port Grimaud

Contexte :

Port Grimaud était à l'origine une zone humide (voir les photos datant d'avant l'aménagement en 1955). La question qui est posée actuellement auprès d'experts : **Port Grimaud conserve-t-il ce statut de Zone humide qui doit être pris en compte pour les futurs aménagements ?** (Voir la photo toujours actuelle depuis 1969.)

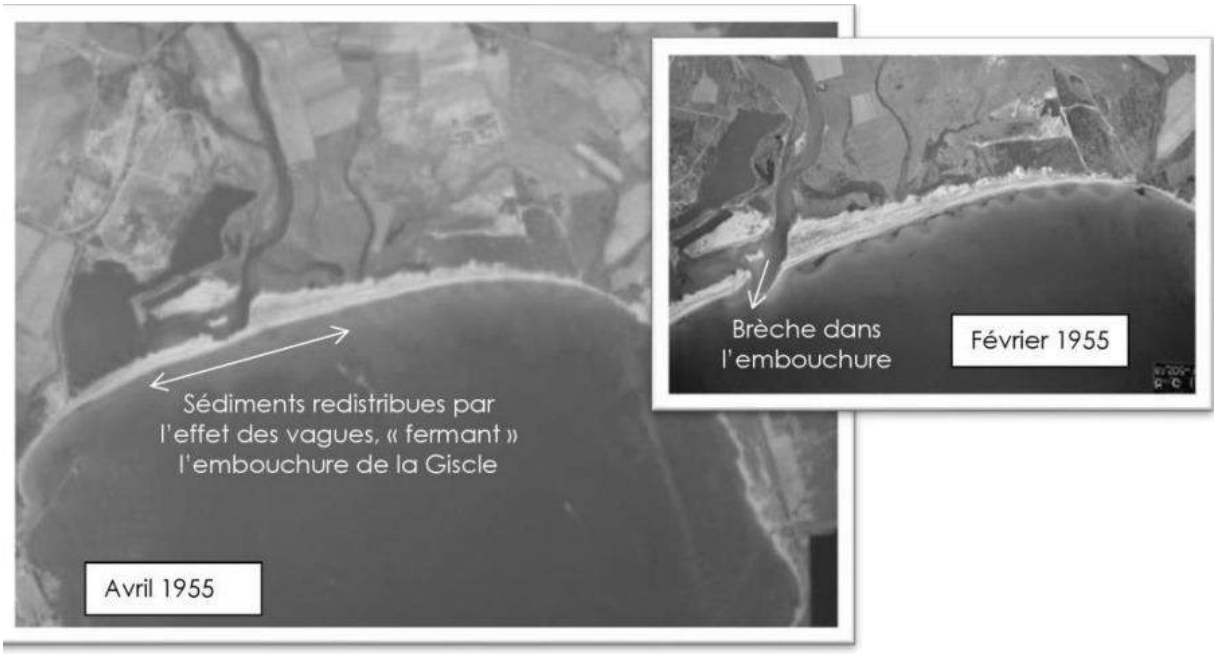


Figure 8 : Photos aériennes historiques de 1955 (source IGN)

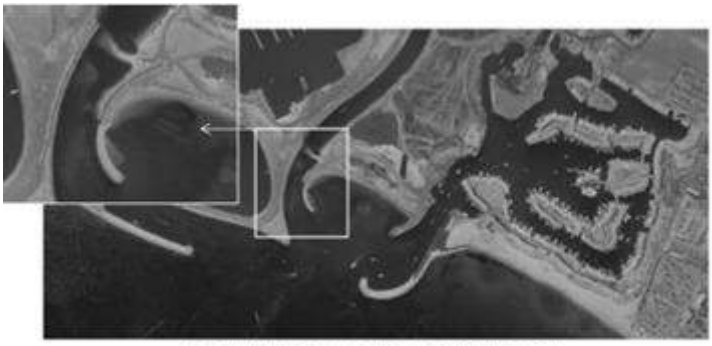


Figure 11 : Photos aériennes historiques de 1969 (source IGN)

1) source La cooperazione al cuore del Mediterraneo La coopération au cœur de la Méditerranée Programme co-financé par le Fonds Européen de Développement Régional Ensablement du Port de Grimaud Données quantitatives validée en 2018

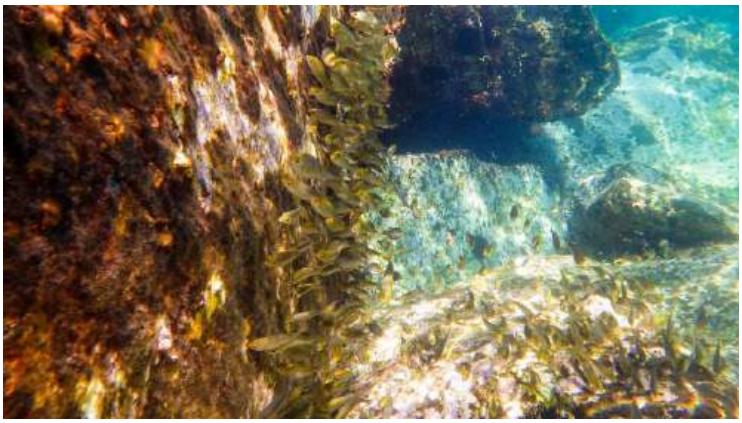
Analyse :

(Voir liste des espèces observées et pour ceux qui veulent en savoir plus, lire la thèse de Sandrine Ruitton, Professeure à l'Université de la Méditerranée : *« Les communautés benthiques et nectobenthiques associés aux aménagements littoraux en Méditerranée nord-occidentale. Structure et fonctionnement* », 1999.)

Port Grimaud, situé au fond du golfe de Saint Tropez, reçoit en permanence des apports d'eaux douce et marine. Il supporte des habitations et des quais. Les canaux accueillent des populations d'espèces saumâtres (Mulets, Joels, Blennies, Coques, Moules, huitres…) et attirent des oiseaux (Grand cormoran, Goéland leucophée, Mouette rieuse, Pingouin torda…). Des nacres, une espèce en danger critique d'extinction, étaient encore visibles au moins jusqu'en 2018 (photo ci-contre d'Ernest Apollo.)

Une jetée, longue de 126 mètres, curviligne, se trouve à l'interface de ce plan d'eau qu'est Port Grimaud et du domaine marin. Elle a été construite dans les années 1969, Une fois achevée, le rivage se stabilisa totalement et la plage s'est engraissée sur son côté nord (plage de PG1.)

La jetée est constituée par des blocs de béton coulé et de granit. Ces substrats durs offrent une surface importante pour les colonisations (feutrage algal et coralligènes encroûtants). Les empilements de blocs engendrent une variété de profondeurs, d'habitats et d'abris ou refuges (dans les interstices) pour les invertébrés benthiques et les poissons. Les peuplements de ces blocs sont dominés par des brouteurs ou racleurs, tels les oursins, les patelles, les pourpres, les juvéniles de saupes (photo ci-contre) et autres poissons benthophages (sars...). Aux abords de cette jetée, on observe aussi des poissons de pleine eau, planctonophages (joels, oblades…), toujours attirés par une richesse en particules et matières organiques dans la colonne d'eau. Au pied de la jetée, sables et mattes accueillent des rougets barbets de roche.



Chez plusieurs espèces de poissons, juvéniles et adultes cohabitent. Ils sont alors considérés en phase de recrutement.

Les pressions anthropiques sur l'ensemble des eaux marines du Golfe de saint Tropez sont nombreuses. Elles s'exercent sur les peuplements benthiques, ceux des fonds rocheux et meubles, qui en sont altérés. L'équilibre observée au niveau de la jetée reste fragile, à la merci d'une perturbation lorsque les populations sources ne peuvent plus produire des larves. Par ailleurs, les espaces naturels sur toutes les côtes, sont

fragmentés et des espèces qui ont une faible capacité de dispersion peuvent avoir des problèmes. Donc, cette digue située tout au fond du golfe est une chance pour les repeuplements car elle est propice aux recrutements.

Concernant le Projet futur de la mairie de Grimaud sur la jetée, il risque de modifier les échanges avec la mer et donc tout l'équilibre écologique avec comme résultat la destruction de la biodiversité et des crises dystrophiques à répétition à venir, envahissement par les algues : malaïgues avec l'odeur d'œuf pourri, élimination des espèces migrantes comme les daurades et les loups au profit des sédentaires opportunistes, comme les gobies. La pêche des habitants de Port Grimaud sur les migrants va disparaitre, d'où un impact sociétal et économique grave qui ne sera plus dans l'Esprit de l'Architecte qui a conçu Port Grimaud.
Détruire ou modifier la jetée pour permettre l'amarrage de grands yachts, construire une capitainerie démesurée, des garages, un restaurant panoramique, poserait donc le problème de la destruction d'un habitat qui conduira à une dégradation de la biodiversité. Les enjeux ne sont pas seulement écologiques, mais aussi sociaux-économiques. Les touristes, les pêcheurs, les résidents apprécieront-ils de voir la qualité des eaux se dégrader ?

Proposition :

La maîtrise de l'urbanisation, des pratiques portuaires, et la gestion raisonnable des eaux du bassin versant (*) sont indispensables pour parvenir à limiter la pollution des eaux, à faire en sorte que humains et animaux puissent vivre dans le cadre qui leur est propre mais aussi commun.

Que la jetée de Port Grimaud reste telle qu'elle est, avec sa splendide ligne curviligne et sa promenade, qui offre un bel aperçu sur tout le golfe.

Qu'on rende à Port Grimaud son statut de zone humide, afin de protéger sa biodiversité.

Qu'on mette tout le golfe de Saint Tropez, y compris Port Grimaud, en Aire Marine Protégée (AMP) en une simple extension de celle de Port Cros. ***file:///C:/Users/59069/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/CVGDMYD0/Fiche_d'identit%C3%A9_d'une_AMP_-_FRANCE[2].htm***

(*) La gestion des eaux du bassin versant consiste à faire une étude approfondie pour quantifier les apports de matériaux par la rivière afin de proposer des aménagements du bassin versant pour éliminer ou diminuer ces apports (végétalisation, méthodes de cultures appropriées). Voir Publication : Payet E., Dumas P. et Pennober G. 2011. Modélisation de l'érosion hydrique des sols sur un bassin versant du sud-ouest de Madagascar, le Fiherenana,Vertigo, Volume 11 Numéro 3. ***https://hal.univ-reunion.fr/hal-01239641/document***

Bien-aimé Port Grimaud

50 ans de souvenirs comme complément affectueux aux nombreuses contributions constructives.
Un souhait plein d'espoir et une nostalgie un peu mélancolique.....

1973
Rue des 3 Rives : des murs de quai bétonnés, du sable et l'air bienfaisant de la mer ..... c'est ici que doit être construite notre maison .... un rêve !
Nous essayons de trouver le meilleur emplacement en termes de soleil, de vent, de vue sur le port et sur la faune et la flore intactes de l'île verte, qui est vraiment verte et peuplée.

1975
L'aménagement de notre maison est presque terminé
Nous avons profité de chaque occasion pour aller en France, car nous voulions réaliser nos idées avec beaucoup de plaisir !
Nos enfants de 10 et 7 ans profitent des vacances au bord de l'eau, dans l'eau et sur l'eau.
Encore un peu hésitant, mais fier, notre fils navigue sur son "Optimist" dans le canal devant notre maison.
Comme il n'y a que quelques voiliers et petits dinghis isolés, tout le canal lui appartien …..

C’est tellement beau et relaxant dans ce paradis tranquille!
Pour faire les courses, nager, jouer au tennis, aller à la plage, on prend le petit dinghi .
Les rames grincent et sont remplacées plus tard par un "Evinrüüd".

Au fur et à mesure que les maisons se vendent, les voisins affluent. Nous devenons une communauté qui grandit lentement, dans la joie et la bonne humeur. C'est comme dans un petit village. On se rencontre, on s'entraide, on joue à la pétanque, on se respecte mais on respecte aussi la vie privée !
Un mélange intéressant de français, d'anglais, d'allemand, d'italien et de néerlandais donne aux invitations réciproques à l'apéritif, en plus du "latin des navigateurs", un petit quelque chose en plus.

1978
l'île des 4 vents prend également forme en tant qu'île opposée à la maison. On se sent tenu et en sécurité.
La plupart des bateaux sont des voiliers amarrés devant les maisons. Des dinghis presque indispensables sont attaché à leur proue.....

Tout les matins, des silhouettes ensommeillées en longues chemises apparaissent devant les maisons . On se fait des signes et on achète des croissants frais et odorants, des baguettes croustillantes ou des épis que le boulanger apporte chaque jour avec son petit bateau, annoncé par une clocheau tintement prometteur.

1998
Les voiliers sont de plus en plus remplacés par des bateaux à moteur. Le niveau de bruit augmente... La vie à PG fait toujours rêver.... toujours un endroit calme pour se ressourcer au milieu d'une marée de touristes sans cesse croissante.
Les enfants ont grandi, s'amusent avec les planches à voile devenues très populaires, aiment les journées à Port Grimaud, se rencontrent et sont heureux.

2024
Mon mari et moi avons toujours été les plus jeunes de notre tranche. Cela explique le fait que tous nos voisins et chers amis ne sont plus....
Des maisons ont été vendues, de nouveaux voisins sympathiques sont arrivés.
Même si nous sommes en bonne santé nous passons de moins en moins de jours dans notre bien aimé Port Grimaud.

Mais nos enfants et petits-enfants, qui ont tous grandi depuis, profitent de plus en plus souvent et de plus en plus consciemment de leurs séjours à Port Grimaud.
Nous souhaitons et espérons pour eux que cette joie puisse continuer à vivre.....

L'inquiétude croissant des habitants de Port Grimaud trouve enfin ses mots..... ! !!

Je profite de cette occasion pour remercier Henri pour son grand travail. Grâce à son initiative, l'incertitude qui couvait depuis longtemps chez les habitants de Port Grimaud se fraie enfin un chemin.....

Que Port Grimaud "la petite Venise" de la Côte d'Azur

puisse rester ce qu'il a toujours été : un lieu de rencontre, de joie de vivre vécue, de calme et de repos.

Notre monde en a tellement besoin !

C022 - Contribution concertation débat public Port-Grimaud

Objet : places d'amarrages pour les annexes des résidents.

Dans son livre intitulé « Spoerry, l'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté », François Spoerry écrivait ceci : *« Comme nous avions quelques raisons de supposer que les habitants seraient pour l'essentiel des adeptes de la mer et du bateau, nous leur avons offert la possibilité de se déplacer sur l'eau, sans contrainte, à l'intérieur de la ville, au moyen de canots à moteur ou à rames ».*

L'un des principaux moyens pour se déplacer dans la Cité Lacustre est le bateau, de nombreux résidents disposent d'une petite annexe afin de pouvoir se déplacer et faire ses courses, aller à la plage, chez le médecin, le dentiste ou chez le coiffeur.

On peut le voir dans ces différentes illustrations :

Extraits du livre « Spoerry, l'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté » pages 68 et 69 :

« Comme à Venise, les canaux constituent les voies naturelles de circulation. Elles allient l'avantage d'être à la fois pratiques, agréables et rapides »

Extrait du livre « Port-Grimaud et la côte des Maures :

« Vivre à fleur de l'eau est le rêve de tous les amoureux de la mer ; et les fervents de la voile pratiquent à cœur-joie, au large de Port-Grimaud, l'art incomparable de la navigation. Mais si vous n'embarquez pas votre voilier, vous pouvez, en empruntant un simple canot, vaquer à vos occupations quotidiennes, des jours de vacances, faire votre marché, renouveler votre provision de cigarettes, rendre visite à vos amis, poster une lettre ou lécher les vitrines des antiquaires »

C’est dans cet esprit qu’existe la possibilité pour les résidents de stationner leurs embarcations à proximité des zones d’activité.

Depuis la reprise du port par la Commune, on constate qu’il est de plus en plus difficile d’amarrer son annexe à proximité des zones d’activité, en particulier : la Place François Spoerry, le chantier naval, la place de l’Eglise, les commerces à proximité de la plage ou de zones ludiques comme la plage à PG1 (zone à proximité de l hôtel Giraglia) ou à PG2 (les canaux derrière la plage sont très étroits).

Cette possibilité est essentielle pour les habitants mais également pour les commerces qui ont toujours bénéficié d’un flux de clients venant en bateau.

Or, actuellement, ces places sont progressivement occultées par des bateaux amarrés en permanence, des bateaux de police, des bateaux de location voire des support de jet-ski de location ou de prêt.

Ces zones sont indiquées sur le plan suivant :

Zone 1 : place de L’Eglise
Zone 2 : place du marché
Zone 3 : Place des Artisans
Zone 4 : Place François SPOERRY
Zone 5 : Chantier naval
Zone 6 : Place des 6 canons
Zone 7 : Capitainerie et plage
Zone 8 : plage

Demande :

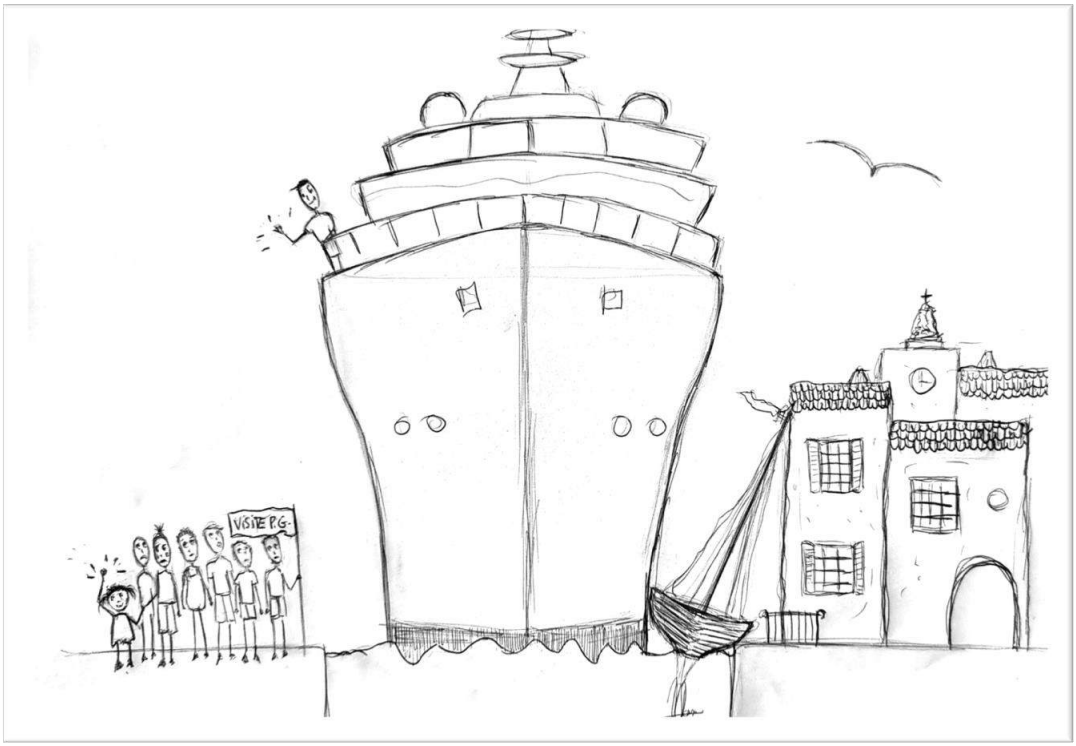
redonner à ces places leur statut pour permettre la vie et la circulation dans la cité aux résidents de la Cité Lacustre et ainsi accéder aux commerces et aux espaces ludiques, sur le modèle des places «réservé annexes résidents » situés sous le pont Castellane qui relie la place des artisans à la place du marché :

Véronique Vilain Gossart

[redacted]

Port Grimaud

Je suis artiste peintre, devenue récemment résidente de Port Grimaud . Déçue car fort surprise d'autres découvertes , très différentes de celles que j'attendais; une guerre sans merci dont on sent partout les traces , les subtiles intrusions, les agacements, mais aussi les déséquilibres qui font mal aux yeux et à l'âme. On sent le péril. On ne peut que le trouver effrayant. Juste un petit griffonnage alors, plus qu'un texte, pour livrer mon ressenti.



Contribution individuelle à la concertation « Avenir de Port Grimaud ».

Evocation de quatre problématiques :

1) *Répartition et usage des amarrages.*
2) *Agrandissement de la digue, de la Capitainerie et services annexes.*
3) *Utilisation du lac intérieur et des canaux.*
4) *Vitesse dans le lac intérieur et les canaux*

Il s'agit de sujets qui préoccupent la majorité des résidents et des contributeurs.

1) Répartition et usage des amarrages.

1.1) Répartition

Port Grimaud est avant tout un « Concept », financé exclusivement par des fonds privés, et dont le succès réside dans la tradition, passée de générations en générations, du respect mutuel, et du patrimoine, exceptionnellement préservés par tous depuis 50 ans.

Il s'agit d'un village de marins et d'amoureux de la mer, pour lesquels l'attrait essentiel fut et demeure l'accès direct à son bateau, et la paisible circulation des canots au gré des canaux.

L'ambiance y est parfaitement courtoise, et la vie en commun sereine et attentive.

Le concept ne peut fonctionner que si les droits concédés sur les quais et amarrages, lors de achats des biens, est préservé, ainsi que le savoir vivre attaché à la vie entre voisins.

Céder des amarrages au droit des habitations à des personnes qui ne les habitent pas est donc IMPENSABLE et IRREALISTE en termes pratiques, et probablement en termes légaux.

En pratique, tout ce qui est sur terre, au-delà du plan d'eau est exclusivement privé, y compris dans les « Collectifs » (quais, couloirs, passages ouverts, bornes de quai).

Il n'est donc pas possible d'embarquer ou de débarquer des navires autrement que sur des quais à construire devant nos quais, avec une issue sur le domaine public, et des installations adéquates. Je doute aussi que les résidents acceptent d'avoir, dans leur jardin et leur salon, des « Etrangers » qui utiliseraient à leur guise, de jour comme de nuit, leurs embarcations, pour leur propre usage ou pour celui de tiers.
Cela ruinerait le « Concept » en mois de temps qu'il ne faut pour le dire, tout le monde le sait, la Mairie aussi.

En résumé, attribuer des amarrages publics au droit des habitations sonnera la mort de Port Grimaud tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Il est inopportun de continuer à menacer les propriétaires actuels de quais privés de mettre un bateau tiers si ils n'en ont pas ou si ils refusent d'investir des sommes importantes dans un « Droit d'usage », de les priver de leur intimité, de leur sécurité, de leur mobilité par les canaux, de leur propriété.

Il serait donc indiqué de séparer clairement les places sans accès à des propriétés privées, dont les propriétaires on l'usage exclusif, et celles accessibles au public, gérées comme des places publiques.

1.2) Usage.

Seules les places publiques, aux endroits accessibles par le public (sans passage par une propriété privée), seraient commercialement exploitées par la capitainerie, selon des règles à fixer (nuisances, type d'exploitation commerciale, taille des navires, horaires). Les autres pourraient simplement êtres taxées annuellement pour leur mise à disposition.

Il faudrait convenir des endroits ou sont tolérés les navires habités, exclusivement sur les places publiques, et des règles qui les encadrent, ainsi que de la taille maximale des navires sur le plan d'eau.

Les places privées, au droit des propriétés privées, sont et doivent être exclusivement réservées aux habitants et leur famille, tel que prévu dans les contrats anciens et actuels.

Pour mémoire, les contrats d'amodiation, qui selon moi et de nombreux habitants, sont encore valables, tout comme ceux « Proposés » actuellement par la Mairie, prévoient explicitement cette notion :

NOUVEAU

ARTICLE 4 : CARACTERISTIQUES DE LA MISE A DISPOSITION

4.1. La mise à disposition est personnelle, précaire et révocable.

Le poste à quai décrit à l'article 2 est à l'usage exclusif de l'Usager et de sa famille, pour amarrer le navire décrit à l'article 3 dont il est propriétaire ou dont il a l'usage.

4.2. La sous-location, qu'elle soit gratuite ou rémunérée, est strictement interdite.

Il est précisé toutefois que la location du bien immobilier incluant l'amarrage reste possible. Dans cette hypothèse, l'Usager est tenu d'en informer huit jours avant la Capitainerie.

ANCIEN

ARTICLE 5 – CARACTERE PERSONNEL DU CONTRAT

5.1 – L'amodiataire s'engage à occuper lui-même le poste mouillage et d'amarrage mis à sa disposition. Le poste de mouillage concerné par le présent contrat d'amodiation est à l'usage exclusif de l'amodiataire et de sa famille pour amarrer le ou les bateaux dont il est propriétaire ou dont il a l'usage ou la garde à titre personnel, dans le respect de la surface amodiée définie selon le plan annexé au présent contrat.

Ce poste de mouillage ne peut être ni cédé, ni sous loué.

Le respect de cette règle est PRIMORDIALE et d'une IMPORTANCE CAPITALE.

C'est elle qui rythme la vie paisible et courtoise de Port Grimaud depuis trois générations. C'est la première règle à faire respecter par les ASL, la Régie et la Capitainerie. Sanctionner les sous locations de postes quais à des professionnels, qui sont utilisés pour les rotations de stockage des bateaux qu'ils exploitent, mais aussi pour le nettoyage et l'entretien destiné au charter d'un jour. Avec, bien entendu, la complicité des propriétaires des quais privés.

Les nuisances attachées à ces dérives sont nombreuses :

- *Nuisances sonores provoquées par les marins lors de l'entretien des bateaux.*
- *Pollution accrue générée par l'entretien et le lavage quotidien de ces bateaux.*
- *Allées et venues incessantes des marins par les couloirs de collectifs, sur les quais privés, et dans les canaux.*

Par ailleurs, le respect rigoureux de l'adéquation entre la taille des bateaux et celle de l'amarrage qu'ils occupent doit aussi être mieux contrôlé. Il y a de nombreux abus, en largeur, en longueur, en hauteur.

2) Agrandissement de la Capitainerie et services annexes, modélisation de la digue.

Compte tenu du nombre modeste de place publiques, les nombreux aménagements visés par la nouvelle Régie du port sont ils opportuns ? Agrandir la capitainerie avec des services de base tels que des sanitaires ou une laverie, oui, un restaurant panoramique, et d'autres installations touristiques qui draineront, essentiellement par la terre, et/ou par la mer de nombreux visiteurs, créeront immanquablement des nuisances pour les résidents.

Il ne me semble pas normal d'imposer aux résidents, qui ont financé la construction de la Cité, et financement seuls son entretien, et le cas échéant, les nouveaux aménagements, des nuisances supplémentaires basées sur l'attrait de ce dont eux seuls supportent le cout.

L'agrandissement de la Capitainerie et des services annexes devrait donc être envisagée en stricte adéquation avec le nombre réel de places publiques qu'elle exploiterait.

La modification de la digue et de l'entrée du port doivent impérativement, tout comme l'extension de la Capitainerie, respecter l'harmonie architecturale de l'ensemble de la Cité. Il n'en serait pas autrement dans n'importe quel projet d'un aménagement public ou privé, partout en France.

3) Utilisation du lac intérieur et des canaux.

De nombreux bateaux de non résidents sillonnent le lac intérieur et les canaux.
Cette circulation provoque évidement des nuisances (sonores, visuelles), ainsi que l'érosion de nos installations privées.

Est il acceptable que les vedettes de touristes, des bateaux ou jet skis de visiteurs viennent dégrader les installations que nous finançons et notre tranquillité, sans contre partie ? Le font ils à Saint Tropez par exemple ? Ou dans d'autres ports, ou les navires qui s'y dirigent sont filtrés dès leur arrivée ? C'est une pratique courante dans de nombreux ports L'entrée sur le plan d'eau doit absolument être réservé à ses usagers.

Pour la circulation dans les canaux, certains devaient, à minima, ne tolérer que des tailles restreintes de navires.

Il est grand temps d'établir des règles et une signalétique adéquate pour les faire respecter, pour préserver une fois encore les intérêts de ceux qui financent, sur des fonds exclusivement privés, l'entretien de la cité, rendue publique pour ses nombreux attraits.

4) Vitesse dans le lac intérieur et les canaux.

La vitesse de trois nœuds, valable tant sur le lac que dans le canaux, est largement non respectée.

A commencer par les nombreux visiteurs, mais aussi les professionnels (entretien, réparations, ...) et ignorée par les bateaux de la Capitainerie.

Nous connaissons tous les conséquences de cette vitesse excessive.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchte ich meine Bedenken und Anliegen bezüglich der zukünftigen Entwicklung von Port Grimaud, unserer Cité Lacustre äußern. Die Wasserstadt zeichnet sich durch ihre einzigartige Architektur und harmonische Einbettung in die Natur aus. Daher halte ich es für essenziell, diese besondere Umgebung vor übermäßigen Eingriffen zu schützen und sie nicht durch den Ausbau zu einem kommerziellen Hafen für riesige Yachten zu gefährden.

Zunächst ist Port Grimaud ein kulturelles und architektonisches Juwel, das eine harmonische Verbindung zwischen Mensch und Natur darstellt. Ein Ausbau des Hafens würde nicht nur die ästhetische Integrität der Cité Lacustre zerstören, sondern auch das empfindliche ökologische Gleichgewicht bedrohen. Die Kaimauern und das umliegende Meer sind Heimat seltener Tier- und Pflanzenarten, deren Lebensräume durch eine zunehmende Kommerzialisierung erheblich gestört werden könnten. Es ist daher im Interesse des Umweltschutzes unerlässlich, die Einzigartigkeit dieses Ortes zu bewahren.

Als langjähriger Bewohner von Port Grimaud ist mein Liegeplatz ein unverzichtbarer Bestandteil meines Lebens und gehört untrennbar zu meinem Haus. Ich sowie die meisten anderen Anwohner verwenden ihre – mittlerweile oft elektrisch betriebenen – Dhingys nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern als wichtiges Werkzeug, um ihre täglichen Erledigungen innerhalb des Ortes umweltfreundlich und effizient zu bewältigen. Daher wünsche ich, dass unser Anspruch auf die Liegeplätze weiterhin unbefristet und ohne zusätzliche Gebühren bestehen bleibt.

Es wäre zutiefst ungerecht, die Anwohner von Port Grimaud durch zusätzliche Gebühren für ihre Liegeplätze zu belasten, insbesondere jene, die sich eine solche Neufinanzierung nicht leisten können. Viele von uns haben über Jahre hinweg in den Kauf, den Erhalt sowie die Pflege unserer Häuser und Liegeplätze investiert. Diese Investitionen sind zudem der Haupttreiber des Tourismus, der jedes Jahr viele Besucher in die Gemeinde Grimaud zieht. Eine plötzliche finanzielle Mehrbelastung würde eine unfaire Ausbeutung darstellen, die im klaren Kontrast zu dieser bisherigen positive Beziehung zwischen den Machthabern der Gemeinde Grimaud und den Anwohnern von Port Grimaud steht und ihre Symbiose in Frage stellt. Die Mehrkosten würden zwangsläufig dazu führen, dass einige Anwohner sich ihre Immobilien nicht mehr leisten können, was den Charakter der Cité Lacustre als lebendige und vielfältige Gemeinschaft gefährden würde.

Zusammengefasst appelliere ich an Sie, die Einzigartigkeit von Port Grimaud zu schützen und die geplanten kommerziellen Ausbaumaßnahmen zu überdenken. Die Bewahrung dieses einzigartigen Ortes im Einklang mit der Natur sollte oberste Priorität haben, und die Rechte der Anwohner auf ihre Liegeplätze müssen respektiert werden, ohne zusätzliche finanzielle Belastungen zu schaffen.

Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis und hoffe, dass Sie im Sinne der Bewohner und der Umwelt handeln werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Lilli Ahrenberg

Mesdames et Messieurs

Par ce courrier, je souhaite vous faire part de mes inquiétudes et de mes préoccupations concernant le développement futur de Port Grimaud, notre Cité Lacustre. La Cité de l'eau se caractérise par son architecture unique et son intégration harmonieuse dans la nature. C'est pourquoi je pense qu'il est essentiel de protéger cet environnement particulier de toute intervention excessive et de ne pas le mettre en danger en le transformant en un port commercial pour yachts géants.

Tout d'abord, Port Grimaud est un joyau culturel et architectural qui représente un lien harmonieux entre l'homme et la nature. L'extension du port ne détruirait pas seulement l'intégrité esthétique de la Cité Lacustre, mais menacerait également son fragile équilibre écologique. Les quais et la mer environnante abritent des espèces animales et végétales rares, dont les habitats pourraient être considérablement perturbés par une commercialisation accrue. Il est donc indispensable, dans l'intérêt de la protection de l'environnement, de préserver le caractère unique de ce site.

En tant que résident de longue date de Port Grimaud, ma place d'amarrage est un élément indispensable de ma vie et est indissociable de ma maison. Moi-même, ainsi que la plupart des autres résidents, utilisons nos dhingys - désormais souvent électriques - non seulement comme moyen de locomotion, mais aussi comme un outil important pour effectuer nos démarches quotidiennes à l'intérieur du village de manière écologique et efficace. Je souhaite donc que notre droit à l'amarrage soit maintenu sans limite de temps et sans frais supplémentaires.

Il serait profondément injuste de faire payer aux résidents de Port Grimaud des frais supplémentaires pour leurs places d'amarrage, en particulier à ceux qui n'ont pas les moyens de financer un tel refinancement. Nous sommes nombreux à avoir investi pendant des années dans l'achat, la conservation et l'entretien de nos maisons et de nos ammarages. Ces investissements sont en outre le principal moteur du tourisme, qui attire chaque année de nombreux visiteurs dans la commune de Grimaud. Un surcoût financier soudain constituerait une exploitation déloyale qui contrasterait clairement avec cette relation positive entretenue jusqu'à présent entre les dirigeants de la commune de Grimaud et les résidents de Port Grimaud et remettrait en cause leur symbiose. Le surcoût entraînerait inévitablement l'impossibilité pour certains riverains d'acheter leur bien immobilier, ce qui mettrait en péril le caractère de la Cité Lacustre en tant que communauté vivante et diversifiée.

En résumé, je vous appelle à protéger le caractère unique de Port Grimaud et à reconsidérer les projets d'extension commerciale prévus. La préservation de ce lieu unique en harmonie avec la nature devrait être une priorité absolue et les droits des riverains sur leurs mouillages doivent être respectés sans créer de charges financières supplémentaires.

Je vous remercie de votre compréhension et j'espère que vous agirez dans l'intérêt des habitants et de l'environnement.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées,

Lilli Ahrenberg

Monsieur AQUA
Monsieur BENEDETO

Bonjour, Messieurs pouvez vous me donner votre analyse et sentiment, de ce que vous pensez de ces faits ?

Deux Histoire de fait réel.

Première histoire

Dans un petit village du sud de l'Italie dans la périphérie de Naples au moment de Noël,

DES PERSONNES SE PRESENTENT DEVANT DIVERS COMMERCES,
et ceci sans que les commerçants n'aient demandé quoi que ce soit
POSE DES GUIRLANDES SUR LA DEVANTURE DU MAGASIN,
Puis rentrent dans le commerce et demandent au commerçant de régler la facture de la pose de la guirlande lumineuse !
Pouvez vous me dire quel est votre sentiment sur cette manière de faire ?
Quel genre de méthode est-ce ?
Est-ce normal ? Malgré la mise en place et la vente de guirlande ?
Etes vous prêt a cautionné ce genre d'agissements ?

Deuxième histoire

Dans un petit village du sud de la France dans la périphérie de Grimaud,

DES PERSONNES AUX AMBITIONS ET AUX INTERETS NON-AVOUEES,
un beau jour ont décidé de déposséder d'une partie de leur bien quelques milliers de propriétaires,
ont décidé de leur revendre le bien spolier,
de leurs imposer un contrat désavantageux par rapport au contrat qu'ils avaient auparavant,
de cherche à les intimider, parfois de les menacer parfois

Pouvez vous me dire quel est votre sentiment sur cette manière de faire ?
Quel genre de méthode est-ce ?
Est-ce normal ?
Etes vous prêt a cautionné ce genre d'agissements ?

Mais a la différence de la première histoire **ces gens là**, non seulement n'apporte rien, **mais veulent revendre à leurs propriétaires leurs bien spolier ! !**
les déposséder de leur avantage acquis, mai en plus leur faire payer un projet dont ils n'ont aucun ni besoin ni envie et qui n'apportera à ces propriétaires, spoliés que désagrément et désavantage et surtaxes supplémentaire
tout ceci pour l'ambition, la cupidité d'un petit nombre

Messieurs j'attend votre avis et sentiment sur ces manières de faire ?

Vous le constater, dans la première histoire les personnes ont au moins apporter une plus value (des guirlandes) alors que dans la deuxième histoire les personnes n'apportent rien si ce n'est que taxes et ennuis et en plus les démunissent.

J'espère que ces petites histoires vous ont plu et vous porterons à réfléchire sur la motivation et le comportement de certain humain envers leurs semblable

Cordialement

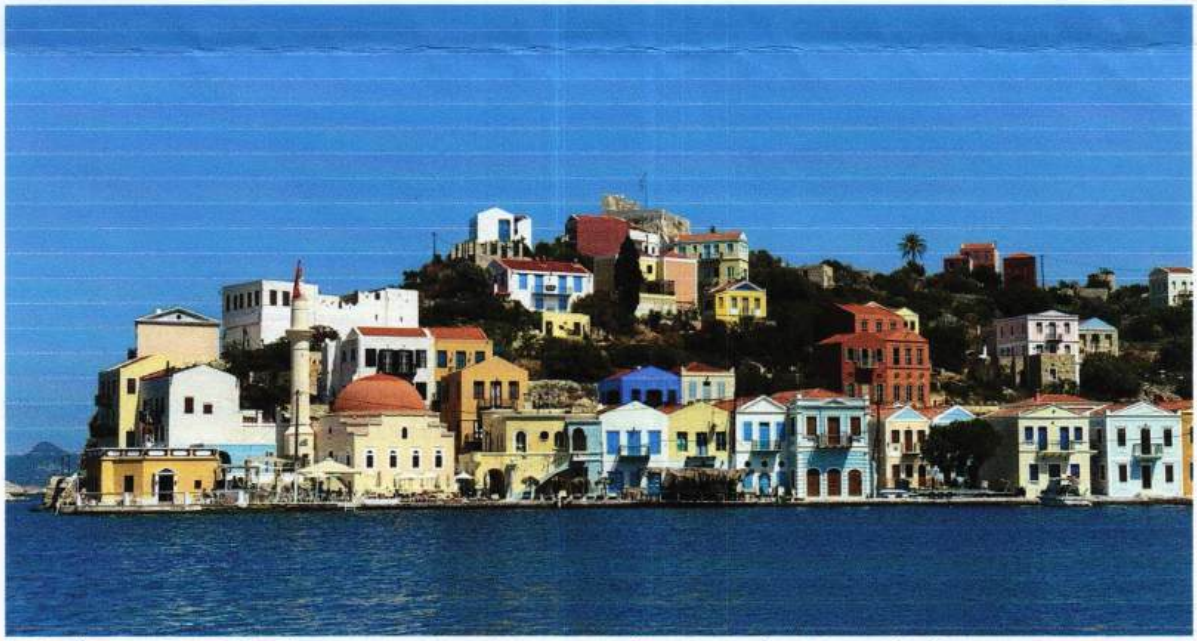
Quel choix pour Port Grimaud à l'avenir

Notre architecte, Monsieur François Spoerry, fervant « voileux » se serait inspiré de son expérience en Grèce pour créer Port Grimaud.

Qu'est-ce que je peux le comprendre…

Nous revenons à Port Grimaud après 10 ans de péripéties en Grèce et en Turquie, sur notre voilier de 38 pieds, parti en 2014…navigation 3 mois/an, essentiellement en « basse » saison, mai-juin, septembre-octobre)) 18000 mn au compteur. Que de bonheur, que de plaisir…

Nous avons visité pratiquement toutes les îles grecques et la côte sud de la Turquie.



Kastellorizzo, Dodécanèse, a certainement inspiré notre architecte…..il n'y a pas de grosses unités stationnées devant la mosquée.

En Grèce, il n'y a pratiquement pas de « grosses » marinas, que de petits ports de pêcheurs. Exceptions faites d'Athènes, Corfou, Lavrio, Samos, Kos ou Rhodes, où de grosses flottilles de loueurs et de yachts surdimensionnés vous bloquent tout accès, l'essentiel des escales se fait dans des petits ports, mignons, accueillants, calmes…et dans les criques environnantes. Les grosses unités restent tout simplement dehors….L'idée ne viendrait à personne d'élargir les passes d'entrée pour démolir l'aspect de leurs villages…

A Port Grimaud, on veut faire l'inverse ? En allant à l'opposé des idées de son fondateur, bien inspiré du modèle grec….

Pour les commerçants et restaurateurs, sachez que les occupants de ces unités ne font pas vivre le commerce local, ils mangent leurs « homards » cuits à bord par un chef 3*.
Sauf à quelques endroits, les « must » comme on dit, Santorin, Mykonos….à fuir…
Ils s'habillent à Londres, Paris, à la rigueur à Saint Tropez….mais pas à Port Grimaud !

Allez visiter les marinas turques, gigantesques, horribles, bruyantes (disco..) unités démesurées et revenez vite dans les charmantes baies des Cyclades, Dodécanèse...ou à port Grimaud comme il se présentait il y a 10-20 ans.

Pourquoi dénaturer tout cela ? Au bénéfice d'investisseurs financiers dont le dernier souci est l'écologie, le savoir-vivre. On n'a qu'à croiser en mer leurs « capitaines de bateau-lavoir », dixit le grand capitaine Haddock. Et au détriment de résidents, amoureux de leur bien. Et si on changeait le style de négociation, ensemble avec la mairie vers un Port Grimaud, digne de ce nom, fidèle aux idées de son fondateur ?

Alors, Monsieur le Maire et votre Conseil municipal, réfléchissez bien, sous quel nom vous choisissez d'entrer dans l'histoire de Port Grimaud, fossoyeur ou sauveur ?

Respectueusement
Carlo Faber

Concertation Port Grimaud

En complément à la contribution collective C022 à laquelle je souscris pleinement, je souhaite apporter un complément personnel :

Objet : place d'amarrages pour les annexes des résidents.

Je vous envoie un emplacement supplémentaire où on pouvait stationner pour aller à la plage privée, alors que maintenant des bateaux de locations prennent de plus en plus de place.

Tout le quai a été construit pour permettre aux habitants de garer leurs embarcations pour aller à la plage alors que maintenant il ne reste que quelques places voire pas du tout.

Voir le cercle rouge sur la photo

Concertation Port Grimaud

Vers une cité lacustre éco-responsable

L'évolution vers une cité lacustre éco-responsable n'est pas un retour en arrière, mais un pas vers un avenir vivable qui intègre pleinement les aspects de durabilité. En adoptant des pratiques respectueuses de l'homme et de l'environnement, nous ne faisons pas seulement un choix éthique, mais nous assurons également un cadre de vie sain et agréable pour les générations futures.

Le tourisme de masse et les grands yachts, qui consomment énormément de ressources et causent des destructions, ne sont plus adaptés à notre époque et sont véritablement "d'un autre temps". Bien que beaucoup de gens ne l'aient pas encore compris, il est crucial de reconnaître que ces pratiques ne sont plus viables. Elles épuisent nos ressources naturelles, polluent nos eaux et perturbent notre écosystème fragile.

Nous souhaitons développer la cité de manière à être tournés vers l'avenir, en nous (re)centrant sur des valeurs telles que la communauté, le respect de la culture et la conscience environnementale. Cela implique de promouvoir un tourisme plus durable, qui valorise notre patrimoine naturel et culturel sans le compromettre.

Nos Propositions pour un Port Grimaud Durable :

1. **Réduction de l'Impact Environnemental :** Mettre en place des infrastructures portuaires écologiques, telles que des systèmes de gestion des déchets et des eaux usées, et encourager l'utilisation de bateaux de taille raisonnable et peu consommateurs de ressources fossiles.
2. **Promotion du Tourisme Responsable :** Développer des activités touristiques qui respectent l'environnement, comme le tourisme vert et les visites culturelles, tout en limitant le nombre de visiteurs pour éviter la surfréquentation.
3. **Valorisation de la Communauté Locale :** Impliquer les résidents dans les décisions concernant le développement de la ville, afin de garantir que les projets répondent aux besoins et aux attentes de la communauté.
4. **Éducation et Sensibilisation :** Organiser des campagnes de sensibilisation et des ateliers éducatifs pour informer les visiteurs et les résidents sur l'importance de la durabilité et des pratiques respectueuses de l'environnement que chacun peut facilement réaliser et intégrer dans sa vie quotidienne.

En adoptant ces mesures, Port Grimaud peut devenir un modèle de cité éco-responsable, où le développement économique et la protection de l'environnement vont de pair. Ensemble, nous pouvons construire un avenir où la cité prospère tout en préservant la beauté et la richesse de l'environnement naturel et culturel.

« Contribution à la concertation publique de Port Grimaud »

30 mai – 15 aout 2024

« Remise en sécurité et remise aux normes environnementales du port de plaisance de Grimaud »

Port Grimaud est né d'un rêve devenu réalité.

Emblème de *« Fais de ta vie un rêve, et d'un rêve une réalité »* Antoine de Saint-Exupéry

Un projet unique en son temps, la cité lacustre de Port Grimaud est aujourd'hui un lieu visité et adoré pour sa douceur de vivre. Se balader le long des canaux, prendre le bateau, compter le nombre de couleurs sur chaque façade… Il existe mille raisons d'aimer la Petite Venise Provençale.

Cette cité lacustre est un exemple de réussite architecturale.

Elle fut labellisée en 2002 **« Patrimoine du XXe siècle »** par le Ministère de la Culture.

L'espace où s'étend Port Grimaud était formé de quelques marécages et de la plaine alluvionnaire de la Giscle.
À l'époque, ces lieux étaient uniquement fréquentés pour des activités agricoles ou de chasse.
Ce n'est qu'à partir des années 1960 que cette côte a fait l'objet d'intérêt pour le développement touristique.

« Port de plaisance de Grimaud »: Port Grimaud *n'est pas le port de plaisance de Grimaud*, c'est une cité lacustre privée nommée : **Port Grimaud**, qui a obtenu tous les permis de construire en son temps, avec beaucoup de difficulté, un lieu qui existe grâce à la ténacité, le courage et la créativité de son concepteur, financé avec des fonds privés.

Un lieu unique au monde, dédié aux amoureux de mer et de voiliers. Une cité, village possédant Eglise œcuménique, maison commune, marché, commerçants, pharmacie, cabinet médical, associations ... un village ou nous cultivons l'art de vivre.

PG est avant tout un ensemble immobilier privé, avec des habitants, une vie quotidienne conviviale & sécurisée. L'amarrage du quai devant notre habitation est notre propriété notariée. Ce n'est ni une marina, ni un port de plaisance.

Les voies de communications lacustres, les canaux, ont été, lors de la construction de PG, artificiellement créés, dans des terrains privés, dans le but de circuler dans la cité pour faire le marché, aller voir ses amis ...
Des places « résidents » pour les annexes sont prévues à cet effet.
Nous ne sommes nullement un port de plaisance, ni une marina, même si, nous avons un petit nombre d'amarrages de port public, prévu pour les visiteurs de passage.

Les prestations et services que la capitainerie doit fournir aux propriétaires ne sont pas comparables avec ceux nécessaires aux places publiques, ou d'un port de plaisance à visée commerciale.
Port Grimaud souffre du désir de spéculations et de profits qui lui sont néfastes.
Ces projets, objet de cette contribution publique, sous couvert de protection de l'environnement, semblent plutôt être un désir de profits de la notoriété de PG, et de rentabilité de la part de la Mairie et d'investisseurs divers, mais ne semblent pas être aux service d'une meilleure qualité de vie des contribuables et administrés de la cité lacustre *Port Grimaud, Venise provençale*.

Le village de Grimaud a su garder son authenticité, laissons à Port Grimaud la sienne.

La mairie de Grimaud bénéficie de la notoriété mondiale de PG et se doit de respecter ses particularités qui en ont fait un lieu vivant, convivial, à taille humaine, orienté vers la mer & plébiscité. PG doit être respecté dans son intégrité & revenir à son objet premier souhaité par François Spoerry, architecte créateur.

Port-Grimaud n'existe que par la créativité, la ténacité, le courage et la persévérance de ses constructeurs et habitants et contribue ainsi au **rayonnement mondial de Grimaud**.
Les **particularités de Port Grimaud** en font **un lieu unique au monde**.
Le rêve de tout amoureux de la mer et de bateau : pouvoir le mouiller devant chez soi.

En l'occurrence nous proposons :

- Que s'installent des relations respectueuses, bienveillantes, cordiales, constructive et reconnaissantes de la mairie de Grimaud envers nous, au service du bien être et du bien vivre de ses habitants, citoyens et contribuables.
- Etre concertés en amont pour toutes études ou projets nous concernant.
- Que disparaissent tout esprit mercantile, tous désirs de rentabilité, d'investissement ou de profit.
- Une limitation de la circulation dans les canaux : quantité & taille raisonnable des bateaux.
- Un respect de nos canaux, nos habitations, nos quais (circulation douce à basse vitesse) et des places résidents pour aller faire nos courses ...
- Gérer de façon écologique notre lieu de vie, économie d'énergie, d'eau, de carburant ...
- Respecter la faune et la flore naturelle, limiter le nombre de bateaux circulants au fond du golfe de saint Tropez où l'eau est moins renouvelée qu'à l'extérieur
- Que soient respectés, par tous, les règlements de PG, qu'ils soient affichés dans tous lieux utiles.
- Pas de changement de la passe d'entrée, ni de création de places supplémentaires pour des bateaux de plus de 20m, Pas de proposition de construction de places de mouillage supplémentaires.
- Nous désirons garder notre capitainerie actuelle.
- Que soit régulièrement draguée la Giscle ou ré-ouvrir la sablière, afin de ne pas ensabler notre passe d'entrée.
- Gérer nous même nos canaux et notre port, c'est nous qui y vivons au quotidien.
- Disposer d'un statut juridique spécifique aux cités lacustres, ne pas assimiler Port Grimaud au statut d'un port commercial soumis à la procédure des délégations de service public.
  Les règles portuaires ne sont pas compatibles pour nombre d'entre elles avec celles garantissant le bon fonctionnement d'une cité lacustre privée pour des raisons sécuritaires, sanitaires, sociétales et d'accès...
  Un habitat en cité lacustre est accessible en priorité par l'eau donc par les canaux en ce qui concerne Port Grimaud. Les maisons ont été conçues en conséquence, puisque leur entrée côté canal est largement ouverte avec des portes à double battant alors que les portes côté rue sont relativement étroites.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, et dans l'attente que toutes les contributions envoyées soient lues et prises en compte,

Bien cordialement

Pascal's Champeix

26 ile des pins 83310 Port Grimaud

Mein Wunsch:
Die Schönheit von Port Grimaud mit seiner einzigartigen Verbindung von Wohnen, Garten und Wasserwegen soll erhalten bleiben

Port Grimaud ist für mich ein ganz besonderer Ort, dessen Architektekt etwas ganz Besonderes geschaffen hat, das mit seiner einzigartigen Verbindung von ***Wohnen, Garten und Wasserwegen*** weltweit sehr selten ist.
Als Anwohnerin liebe ich die Häuser von Port Grimaud mit ihren schönen Farbgebung, aber ganz besonders die Gärten am Wasser haben es mir angetan. Mit all ihren provenzalischen und tropischen Bäume, Blumen und Blüten - von beeindruckenden Pinien, Magnolienbäumen mit handgroßen Blüten, duftenden Oleander bis hin zu Lavendel, Rosmarin und Rosen sind sie von überwältigender Schönheit.
Besonders hübsch sehen diese Gärten vom Wasser aus, egal ob man eine Rundfahrt macht oder mit dem Coche d‘eau unterwegs zum Einkaufen auf dem Wochenmarkt ist. Und die Anwohner und sicher auch die Besucher freuen sich, wenn der ein oder andere Liegeplatz unbenutzt ist, weil die Bewohner kein Boot haben oder gerade mit ihrem Boot unterwegs sind, oder wenn das davor liegende Boot nicht allzu groß ist. So kann man vom Wasser aus die Gärten bewundern, und sich an dem sehr, sehr schönen Anblick von glitzerndem Wasser vor blühenden Gärten und farbigen Häusern erfreuen.
Es wäre wirklich sehr schade, wenn durch die Vermietung und Nutzung von jedem einzelnen Liegeplatz, besonders durch große Boote, die Kanäle einfach nur eng und gedrängt wirken würden, und der traumhaft schöne Anblick von Wasser und Gärten, der Port Grimaud für Bewohner und Besucher so anziehend macht, dadurch in dieser Art nicht mehr gegeben wäre!

Mon souhait :
La beauté de Port Grimaud avec sa combinaison unique de maisons, de jardins et de cours d'eau doit être préservée

Pour moi, Port Grimaud est un lieu très particulier dont l'architecte a créé quelque chose de très spécial, très rare au monde avec sa combinaison unique de maisons, de jardins et de cours d'eau.
En tant qu'habitant, j'aime les maisons de Port Grimaud avec leurs belles couleurs, mais j'aime particulièrement les jardins au bord de l'eau. Avec tous leurs arbres, plantes et fleurs provençaux et tropicaux - des pins impressionnants, des magnolias aux fleurs de la taille d'une main, des lauriers roses parfumés à la lavande, au romarin et aux roses, ils sont d'une beauté saisissante. Ces jardins sont particulièrement jolis vus de l'eau, que vous fassiez une promenade en bateau ou que vous preniez la Coche d'eau pour faire vos courses au marché hebdomadaire. Et les résidents et certainement les visiteurs sont heureux lorsqu'un ou deux postes d'amarrage ne sont pas utilisés parce que les résidents n'ont pas de bateau ou voyagent actuellement avec leur bateau, ou si le bateau devant eux n'est pas trop grand. Vous pourrez ainsi admirer les jardins depuis l'eau et profiter de la très, très belle vue de l'eau pétillante devant les jardins fleuris et les maisons colorées.
Il serait vraiment dommage qu'en raison de la location et de l'utilisation de chaque poste d'amarrage, notamment par les grands bateaux, les canaux paraissent tout simplement étroits et bondés, et que la merveilleuse vue sur l'eau et les jardins soit la même pour les résidents et les visiteurs, cela n'existerait plus de cette façon !

Mein Wunsch:
Jeder Liegeplatz gehört ausschließlich zu seinem Garten und zu seinem Haus und darf nicht anderweitig vermietet werden

Francois Spoerry hat Port Grimaud auf eine geniale Weise geplant und umgesetzt: Als menschenfreundliche und alltagstaugliche Einheit von Wohnen, Garten und Wasserwegen. Auch die Häuser, Gärten und Liegeplätze haben eine freundliche Größe und grenzen aneinander, die Gärten und Terrassen sind nur sanft abgeteilt durch schmale Mauern oder grüne Hecken. Durch diese baulichen Gegebenheiten kennen sich die meisten Nachbarn, und die Grenzen von Haus, Garten und Liegeplatz werden genauso respektiert wie der Wunsch nach Ruhe und Privatheit.

Jetzt ist zum ersten Mal eine Vermietung von Liegeplätzen an Dritte im Gespr. Dafür wurde Port Grimaud jedoch nicht entworfen und gebaut. Denn wenn man versucht, sich das tägliche Leben mit einem anderweitig vermieteten Liegeplatz vorzustellen, stellen folgende Fragen:

- Wie können die Bewohner und Bewohnerinnen weiterhin morgens in ihrem kleinen Garten und auf den noch kleineren Terrassen in Ruhe und in ihrer Hauskleidung Kaffee trinken oder frühstücken, wenn plötzlich ein fremdes Boot lautstark und abgasreich versuchen sollte, direkt vor dem eigenen Grundstück oder dem der Nachbarn anzulegen?
- Wie soll man sich nachmittags ungestört und in Badekleidung sonnen, wenn auf einmal nur eine Armlänge weiter ein großes Motorboot liegt, von dessen Deck mehrere einem völlig unbekannten Personen sitzen und womöglich stundenlang vom Bootsdeck aus auf einen herunter sehen?
- Wie soll ich man sich unbekümmert und unbeobachtet im eigenen Wohnzimmer aufhalten, das von dem Liegeplatz aus nur wenige Meter entfernt und damit für jeden von einem davor liegenden Boot perfekt einzusehen ist?
- Wie kann man weiterhin wegen der Sommerhitze die Terrassentür spätabends lange geöffnet lassen und sich sicher fühlen, wenn nur wenige Meter weiter unbekannten Personen auf dem Boot übernachten werden?
- Und wer entschädigt Hausbesitzer, die zur Zeit kein Boot haben, wenn auf einmal die sehr geschätzte, wunderschöne Aussicht auf das Wasser von fremden Booten verstellt wird?

Port Grimaud ist ein Ort, der seine Bewohner nicht nur wegen seines Kulturerbes und seiner Wasserstraßes, sondern auch wegen seiner menschen- und umweltfreundlichen Planung, seiner Schönheit, seiner Aussicht, seiner Sicherheit, seiner Ruhe und seiner Privatheit angezogen hat und dies weiterhin tut. Dies sollte so bleiben, und daher muss auch jeder Liegeplatz ausschließlich zu seinem Garten und zu seinem Haus gehören und nicht anderweitig vermietet werden!

Mon souhait :
Chaque place appartient exclusivement à son jardin et à sa maison et ne peut être louée à personne d'autre.

François Spoerry a conçu et réalisé Port Grimaud de manière ingénieuse : comme une unité de vie, de jardin et de cours d'eau conviviale et quotidienne. Les maisons, jardins et couchettes sont également de taille conviviale et se bordent ; les jardins et terrasses ne sont séparés que par des murs étroits ou des haies vertes. En raison de ces conditions structurelles, la plupart des voisins se connaissent et les limites de la maison, du jardin et de la zone d'amarrage sont respectées, tout comme le désir de paix et d'intimité.

La location de places d'amarrage à des tiers est désormais discutée pour la première fois. Cependant, Port Grimaud n'a pas été conçu et construit à cet effet. Car si l'on essaie d'imaginer la vie quotidienne avec une couchette louée à quelqu'un d'autre, les questions suivantes se posent :

* Comment les habitants peuvent-ils continuer à boire du café ou à prendre leur petit-déjeuner le matin dans leur petit jardin et sur des terrasses encore plus petites en toute tranquillité et dans leurs vêtements de maison, si soudain un bateau étrange essaie bruyamment et avec beaucoup d'émissions directement devant leur propre propriété ou celle des voisins essayistische d'accoster ?
* Comment êtes-vous censé bronzer l'après-midi tranquillement et en maillot de bain quand soudain il y a un grand bateau à moteur à quelques pas de là, avec plusieurs personnes assises sur son pont, complètement inconnues de vous, vous regardant peut-être depuis le bateau pont pendant des heures ?
* Comment pouvez-vous être insouciant et discret dans votre propre salon, qui se trouve à seulement quelques mètres du poste d'amarrage et peut donc être parfaitement vu de tous depuis un bateau posé devant lui ?
* Comment continuer à laisser la porte patio ouverte tard le soir à cause de la chaleur estivale et se sentir en sécurité alors que des inconnus dorment sur le bateau à quelques mètres seulement ?
* Et qui indemnisera les propriétaires qui n'ont actuellement pas de bateau si la belle et tant appréciée vue sur l'eau est soudainement bloquée par les bateaux d'autres personnes ?

Port Grimaud est un lieu qui a attiré et continue d'attirer ses habitants non seulement pour son patrimoine culturel et ses voies navigables, mais aussi pour son aménagement respectueux de l'homme et de l'environnement, sa beauté, ses points de vue, sa sécurité, sa tranquillité et son intimité. Cela doit rester ainsi et chaque emplacement doit donc appartenir exclusivement à son jardin et à sa maison et ne pas être loué à quelqu'un d'autre !

Tout d'abord un grand merci à tous les propriétaires qui se sont investis dans la defense de notre belle cité lacustre .
Nous avons visité Port Grimaud la première fois en 1976 et conquis par ce concept très innovant à l'époque dès que nous avons pu venir habiter la cité nous avons réalisé notre rêve ,ce fut en 1993.
Nous avons été conquis bien évidemment par l'architecture le calme et la serenite des canaux ,le concept « maison de pêcheur « sans luxe ostentatoire.
Pour ces raisons la,nous souhaitons que la capitainerie demeure dans un bâtiment le plus modeste possible et que le port ne soit pas envahi par une foule de bateaux de passage qui souvent ne respectent ni la vitesse de 3 kts ni les interdictions d'usage de l'eau . Venise refuse son accès aux paquebots de croisière ,il nous semble normal qu'a l'échelle de Port Grimaud nous fassions un effort pour préserver tout ce qui fait le charme de notre cité.
Enfin étant donné que pour satisfaire mes envies de bricolage je réalise moi même le carénage de notre bateau j'aprecierai de réaliser ces travaux au chantier naval plutôt que d'être obligé d'aller à Sainte Maxime ou Saint Tropez où on tolère les plaisanciers bricoleurs.
Encore une fois un grand merci à tous les défenseurs de la cité
Cordialement Jean-Luc BERTHET

Concertation Port Grimaud

Objet : Nouvelle passe d'entrée de Port Grimaud

Bonjour Monsieur,

Je souhaite attirer votre attention sur la nouvelle passe d'entrée de Port Grimaud. Je vous confirme que cette nouvelle configuration est néfaste, négative, voire très dangereuse.

Avec 50 ans d'expérience en navigation, ayant accosté dans des milliers de ports à travers le monde sous toutes sortes de conditions (vent, vagues, houle, marée, etc.), et en tant que régatier de haut niveau, je peux affirmer que cette nouvelle passe sera inaccessible et très dangereuse par vent d'est. Elle créera un ressac immense, entraînant une projection directe des bateaux sur les rochers. Un ressac est une houle ou une eau imprévisible, rendant les bateaux incontrôlables et difficilement manœuvrables.

Pour les marins expérimentés, la vitesse peut être une solution de secours en augmentant la vitesse, mais cela est interdit car la vitesse maximale autorisée est de 3 nœuds. Imaginez des bateaux de location sans aucune expérience dans cette nouvelle passe : cela deviendra un véritable parc d'attractions avec des bateaux échoués sur les rochers.

Je vous confirme que la passe actuelle est très bien et accessible par tous les temps, ce qui est son but à mon avis. Il ne faut pas un bureau d'études pour se rendre compte de cela.

Cordialement,

Guy Claeys

Contribution pour la Concertation Port Grimaud

Objet : Problèmes de sécurité à Port Grimaud

Bonjour Messieurs,

Depuis un certain temps, vous mettez en avant le terme “sécurité”. Cependant, je vous demande d’arrêter de faire croire aux gens que vous vous souciez réellement de leur sécurité.

Je m’explique. La nuit, avec votre gyrophare, vous m’avez vu plusieurs fois sur ma terrasse. Pourtant, vous avez continué votre parcours sans vous soucier de quoi que ce soit. Comment pouvez-vous être sûrs que je n’étais pas un voleur ? À quoi sert donc votre sécurité ?

Votre dispositif semble plus destiné à réveiller les gens qui dorment, à les empêcher de dormir ou à semer la panique la nuit, plutôt qu’à assurer une véritable sécurité.

Je vous prie de bien vouloir reconsidérer vos méthodes afin de garantir une sécurité réelle et efficace pour tous les résidents.

Cordialement

Messieurs,

Port-Grimaud est une cité lacustre privée située dans le golfe de Saint Tropez, conçue et construite par l'architecte François Spoerry entre 1966 et 1975 pour la première partie du projet, qui en comptera 3.

Le 14 mai 1975, un contrat de concession a été signé entre l'Etat et la SCI Port-Grimaud pour l'établissement et l'exploitation d'un port de plaisance à Port-Grimaud.

La concession de PG 1 a été conclue pour une durée de 50 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2025.

L'article 1 de la concession de 1975 précise que la concession comprend, notamment, les « *quais de la concession située au droit des parties publiques repérés sur le plan annexé et comprenant l'ensemble du secteur de l'avant-port, les quais AI - A2 - A3 du port de l'hôtel, les quais des secteurs B, C, D, E, F, G, I, J, les quais KI, K2,K3 et K4 de l'îlot de l'Eglise, les quais LI, L2 et L4 de l'îlot du marché, les quais des secteurs M, N, P, Q, R, S, T, V, W, X.* ».

Le tribunal des Conflits a rappelé le contour de la concession fixant ainsi le périmètre des biens qui feront retour au concédant à l'issue de la délégation de service public, ce même Tribunal ayant rappelé le caractère privé des quais et biens non compris dans le contrat de concession.

Par délibération du 28 septembre 2021, la commune de Grimaud a procédé au rachat anticipé de la concession de 1975. Par délibération du 9 novembre 2021, elle a approuvé le principe de la reprise en régie de l'exploitation du port de plaisance de Port-Grimaud.

Ce transfert a été réalisé au 1er janvier 2022.

L'ASP de Port-Grimaud a notamment pour mission d'assurer la jouissance paisible de l'ensemble des équipements privés de la Cité. Cette obligation se traduit par la propriété, l'entretien des parties communes (rues, places, ponts, ...), leur éclairage ainsi que leur sécurisation.

Afin de se rendre sur un des 155 postes d'amarrage publics commercialisables que compte le port de plaisance de Grimaud, les services municipaux et les utilisateurs des places publiques doivent emprunter les espaces communs non public de l'ensemble immobilier de Port Grimaud et bénéficient ainsi tant des infrastructures de l'ensemble immobilier que des prestations supportée par ses membres dans le cadre des charge de l'ASP.

L'analyse des coûts supportés par l'ASP conduit à identifier trois catégories de dépenses dont les usagers des postes d'amarrage commercialisées par la Régie publics bénéficient directement ou indirectement :

1. les frais d'entretien des voiries qui permettent un accès aux postes d'amarrage publics commercialisés par la Régie,

Les principaux coûts qui composent les frais d'entretien sont les suivants :

- Les frais de personnel des salariés affectés à l'entretien des voiries ;
- Les frais de fonctionnement du service voirie ;
- les éclairages des voiries ;
- Les frais d'assurance qui couvrent les voies communes ;
- Les investissements relatifs aux parties communes et portant sur des projets n'étant pas réalisés par les services de la cité ;
- Le remboursement des emprunts (principal et intérêts) relatifs à des investissements déjà réalisés et ayant pour objet des investissements de voirie.

2. les frais de sécurité qui permettent d'assurer un gardiennage continu de l'ensemble du périmètre de l'ensemble immobilier en ce compris les places de port,

La cité lacustre est accessible via 3 entrées, surveillées 24h/24h et 7j/7j. Les principaux coûts qui composent les frais de sécurité sont les suivants :

- Les frais de personnel des salariés affectés à la sécurité ;
- Les frais de sécurité additionnels qui correspondent à de la sous-traitance de personnel de sécurité ;
- Les frais de fonctionnement du service sécurité ;
- Les investissements relatifs aux infrastructures de sécurité.

3. les frais d'exploitation associés à ces coûts (gestion des services, suivi administratif, ...).

Les frais de gestion sont composés des dépenses de gestion suivantes :

- Les frais de personnel des services généraux chargés de la coordination et de l'administration de l'ASP ;
- Les frais de fonctionnement (téléphonie, frais postaux, services bancaires, ...) ;
- Les honoraires ;
- Les impôts et taxes.

Les agents de la régie portuaire du port de plaisance de Grimaud et les usagers des places publiques utilisent les infrastructures privées de Port-Grimaud, propriété de l'ASP PG1, en dehors de tout cadre juridique et sans contrepartie financière.

A titre d'exemple, ils profitent notamment des voieries sans participer aux divers frais que celles-ci supposent. Le paiement de ces dépenses, telles que la rémunération des salariés affectés à l'entretien de ces voieries ou les frais de fonctionnement notamment l'éclairage, reviennent à l'ASP PG1.

Les agents de la régie et les usagers du service profitent également des dispositions de sécurité mises en place par l'ASP PG1 sans contribuer à la rémunération du personnel affecté ou aux dépenses de fonctionnement de ce service.

Il n'existe aucun contrat - même tacite - pour l'utilisation des biens de l'ASP PG1 et du droit de passage des agents et des clients de la régie du port.

Les dépenses engagées par l'ASP PG1 profitent à la régie engendrant ainsi un appauvrissement de l'ASP qui a engagé des frais au profit du service public portuaire dont elle n'a pas la charge.

L'ASP PG1 n'a pas vocation à financer, avec les charges de copropriété appelées auprès de ses membres, le fonctionnement du service public industriel et commercial du port de plaisance de Grimaud.

L'ASP PG1 s'est appauvrie au profit de la commune de Grimaud et de la régie du port de plaisance de Port-Grimaud depuis la reprise du port en Régie.

Ainsi, par les frais que supportent l'ASP PG1, **s'est créé un enrichissement injustifié au profit de la régie du port de plaisance de Port-Grimaud et par voie de conséquence de la commune de Grimaud.**

Il s'avère par ailleurs que la Régie du Port de Grimaud loue des places qui sont situées sur des quais privées appartenant à l'ASP PG1, que ses agents et clients utilisent des parties communes payées par l'ASP PG 1 sans l'autorisation du propriétaire, en dehors de tout cadre juridique.

<u>Recommandation :</u>

Le droit à la propriété étant une droit garanti par la constitution, il convient dès lors de mettre en place un cadre contractuel entre les ASP et la Régie pour permettre à cette dernière d'utiliser les infrastructures privées des ASP, et ce avant toute velléité de modification des infrastructures portuaires qui génèrerait l'utilisation, à quelque titre que ce soit, de toute partie commune de l'ASP concernée.

Philippe de SAINT RAPT

C021 - Contribution à la concertation publique Port-Grimaud

Thème : Quel droit d'amarrage pour les propriétaires d'un quai privé ? compléments suite publication de la retranscription et de la vidéo de la réunion publique du 1er aout 2024)

Sujet :

L'objet de cette contribution est de compléter le point sur les différents types de contrats d'amarrage qui devraient être débattus à l'occasion de la concertation publique Port Grimaud (contribution C020).

Elle est ainsi complétée par les éléments discutés et nouveaux éléments entendus lors de la réunion du 1er aout.

Les faits :

Port Grimaud étant une cité lacustre, le plan d'eau artificiel a été creusé dans le seul objectif de permettre la circulation en bateau des habitants de Port Grimaud pour leur vie quotidienne :

- Faire les courses, aller au marché, à la superette
- Aller au restaurant
- Rejoindre les services essentiels (dentiste, médecin, pharmacie…)
- Aller à l'église
- Rejoindre des amis
- Se faire livrer des provisions
- Aller à la plage

La circulation des riverains doit donc être une priorité. Aucune activité annexe ne devrait être admise si elle entrave la libre circulation des riverains dans les canaux.

Laisser, devant les habitations, les quais libres de toute occupation extérieure ainsi que l'accès au canal de circulation en permanence est donc essentiel pour le respect des droits fondamentaux, que le propriétaire ait ou non un bateau lui même.

Il est également indispensable que les places permettant le stationnement des bateaux « annexes » sur les lieux stratégiques (commerces, église, plages,…) depuis l'origine soient rétablies à cet usage. Il faut veiller à ne pas attribuer ces emplacements des stationnements à des locations moyenne ou longue durée. Notamment, l'activité des commerces et restaurants à Port Grimaud dépend des accès par le canal et donc au stationnement du bateau des clients à proximité.

Port Grimaud n'est pas un port. Le Professeur lui-même indique que sur le plan de la législation portuaire, c'est une « aberration ».

Effectivement, Port Grimaud est un cas unique et la législation portuaire ne correspond nullement à cette situation d'un village lacustre où les voies de circulations sont aquatiques. Toute la vie des habitants se fait sur le plan d'eau contrairement à une ville classique où la vie est côté terre.

I - La régie Portuaire peut elle amarrer un bateau devant un quai privé sans l'accord du propriétaire ?

La réponse à cette question est clairement NON

Mon quai privé ne peut en aucun cas être transformé en poste à quai public et l'amarrage d'un bateau tiers devant ma maison est impossible sans mon autorisation.

La contribution C017 « Pas d'amarrage public devant un quai privé » présente plusieurs règles de droit qui démontrent que la régie portuaire n'a aucun droit pour amarrer un bateau devant une propriété privée.

Le fait pour la régie portuaire de chercher des subterfuges pour prétendre disposer du droit de placer des bateaux devant le quai privé sans marcher dessus serait un abus de droit et une spoliation.

Pour en finir sur ce sujet, reprenons l'image évoquée par les conférenciers du 1er aout :

Le droit d'amarrage devant un jardin et un quai privé serait strictement équivalent à celui d'un droit de terrasse sur le trottoir devant un restaurant privé : un restaurateur A, s'il veut bénéficier du droit d'exploiter une activité en « terrasse » sur le trottoir doit signer une convention avec la mairie et payer une redevance. En revanche, si ce restaurateur ne souhaite pas exploiter une telle activité devant son restaurant, aucun autre établissement B ne peut exploiter une activité commerciale devant le restaurant A ni devant aucun immeuble C sans l'autorisation de l'exploitant A ou du propriétaire de l'immeuble C.

Cette équivalence permet donc de confirmer qu'il n'est pas possible pour un tiers de s'amarrer devant le quai privé d'un propriétaire de port Grimaud – cité lacustre même s'il ne souhaite pas prendre une garantie d'usage ou une convention d'amarrage pour son usage personnel.

II - Qu'en est il du droit d'amarrage jusqu'à fin décembre 2025

La mairie de grimaud avait signé avec les propriétaires un contrat d'amodiation jusqu'à fin 2025 (PG1 et PG2) et jusqu'à fin 2028 (PG3).

En résiliant les concessions avec les ASL/ASP, la mairie a considéré mettre fin aussi aux contrats d'amodiation.

Or, le Professeur Lombard a expliqué dans une note en 2022 que la résiliation des concessions n'emporte pas résiliation des droits des amodiataires. Les effets des contrats d'amodiation doivent être repris (substitution) par le nouveau gestionnaire du plan d'eau conformément à la jurisprudence Propriano.

Jusqu'à preuve du contraire, l'avis du professeur n'a pas changé sur ce point et le Tribunal Administratif est saisi pour confirmer que l'effet des contrats d'amodiation (exploitation du domaine public) doit être repris à l'identique par la régie du port jusqu'à fin 2025.

Ces recours étant suspensifs pour 2022, 2023, 2024 et 2025, la régie portuaire ne peut pas continuer de menacer les propriétaires pour leur faire payer des sommes ou signer des documents non conformes à leurs droits. Ces menaces et sanctions en plain cœur de la concertation contreviennent à la sérénité du débat démocratique et à la liberté d'expression.

III - <u>Et après 2025 ?</u> :

Depuis 2022, la régie portuaire indique qu'elle va proposer (imposer) comme forme de contrat unique un contrat de type garantie d'usage 35 ans en échange d'un investissement dans les nouvelles infrastructures portuaires.

Le professeur Lombard lui-même, pourtant venu présenter les vertus de ce type de contrats a indiqué clairement qu'il n'est pas du tout adapté aux marinas et a fortiori à la cité lacustre de Port Grimaud qui est une aberration par rapport à la législation portuaire.

Imposer aux propriétaires un type de contrat qu'il faudrait tordre et passer aux forceps paraît donc une mauvaise idée.

La différence entre Port Grimaud et un Port de plaisance est que les quais privés ne sont pas des emplacements portuaires publics, qu'il ne peut être permis de laisser un bateau tiers se garer devant chez un particulier d'autant qu'il bénéficie de droits de passage et d'exclusivité de l'amarrage.

Avec ce niveau de confusion et devant l'impossibilité de vraiment discuter d'une convention ou contrat réellement adaptés à la situation et aux droits réel des propriétaires, il semble ne pas exister d'autres possibilités que d'attendre le résultat des demandes de reconnaissance du droit réel auprès des tribunaux.

Demande :

- Les propriétaires souhaitent ne pas se faire imposer un type de contrat qui spolie leurs droits et qui est considéré par tous comme inadapté. Ils demandent une forme de convention qui respecte leurs droits fondamentaux et réels dans la durée.

- En attendant que la situation soit clarifiée avec des décisions claires conformes au droit, les habitants demandent l'arrêt des pressions ou menaces pour signer des documents ou payer des sommes indues.

- Les propriétaires souhaitent une réponse claire et précise des autorités municipales confirmant le fait qu'aucun amarrage d'un bateau tiers ne peut être fait devant notre jardin sans notre autorisation.

- Une retranscription complète des échanges est nécessaire. La simple comparaison de la vidéo et de la retranscription montre que la retranscription a été censurée des passages les plus importants

  - Vidéo de la séance :
    https://www.dailymotion.com/video/k4SI8DIjVrPdEdBegLW
  - Retranscription (partielle) :
    https://www.portdegrimaud.fr/gallery/Questions%20Re%CC%81ponse%20Re%CC%81union%20publique%20GU%2001082024.pdf

Concertation Port Grimaud
Contribution individuelle

Sujet : Éviter une surexploitation du charme et des avantages de Port Grimaud au détriment de l'avenir de la cité lacustre

Les faits :

Port Grimaud est une cité lacustre unique : un village construit sur des marécages, dont la circulation se fait par voie terrestre avec de petites rues derrière les maisons ou par bateau sur les canaux, au fond du golfe de Saint-Tropez. Pour la tranquillité de ses habitants, les voitures doivent être garées sur un parking dédié, à l'écart, et le bateau à disposition amarré devant la maison.

Cette conception unique a permis de créer un art de vivre avec un caractère architectural exceptionnel de village au fond du golfe de Saint-Tropez. Cette conception est reconnue par tous et attire de nombreux admirateurs dans le monde entier. Ces aspects exceptionnels attirent à la fois les touristes, les plaisanciers et les investisseurs éventuels, réunissant tous les éléments de rêve.

Ainsi, les propriétaires constatent un afflux :

- Touristique par voie terrestre et par voie maritime, allant à l'encontre de leur tranquillité et de leur sécurité.
- D'activités de plaisance comme des jets skis, avec stockage de matériels sur les plagettes, et entreprises de location.
- De navires de grande taille provoquant remous, manque de sécurité pour les petits bateaux de la cité, occultation de vue, pollution, risques sur les infrastructures actuelles et détériorations.
- De souhaits d'investissements colossaux pour augmenter l'accès à l'ensemble de Port Grimaud et proposer de nouvelles places de bateaux dont les propriétaires ne sont pas propriétaires d'une maison à Port Grimaud.
- De courriers et remises en cause inquiétants concernant leur utilisation de l'amarrage devant la maison, les conduisant à craindre un bateau externe devant chez eux plutôt que leur propre bateau.

Ces afflux et ces engouements mettent en péril la cité lacustre et sa pérennité. Cela ne correspond pas aux souhaits des propriétaires qui veulent sauvegarder l'avenir de la cité lacustre de Port Grimaud avec son architecture et son mode de vie qui en font sa renommée. Renommée et emplacement qui la mettent en péril compte tenu des risques de tentatives de surexploitation.

Propositions :

- **Accès :**
    - Piétons : s'assurer que la sécurité des habitants et leur intimité sont sauvegardées par voie terrestre.

    - Voitures : maintien de parkings limités à l'écart de la cité, sans nouveau parking plus proche y compris au niveau de la capitainerie (maintien de l'esthétisme, éviter les embouteillages et la pollution, éviter l'afflux supplémentaire de personnes).
- **Bateaux :**
    - Limite de taille impérative, limite devant les maisons à une utilisation de l'amarrage par le propriétaire, pas de nouvelles places d'amarrage comme cela semble se développer actuellement.
    - Pas d'utilisation des infrastructures comme les plagettes pour des activités de plaisance de type jet ski.
    - Vigilance ou refus sur des investissements qui déclencheraient une surexploitation au profit d'investisseurs et une destruction de ce qui fait le charme de cette cité lacustre.
    - Maintien des principes et de l'utilisation depuis la conception de la cité d'une place d'amarrage devant la maison pour de nombreux propriétaires qui ont acheté leur maison avec cette place.

Conclusion :

Je préconise de limiter les bateaux à la taille maximum préconisée par l'architecte, de faire des travaux d'entretien et de rénovation sans changer l'architecture, et de conserver le principe de base du droit d'amarrage des habitants devant leur maison pour une circulation douce dans la cité lacustre.

Je vous adresse cette contribution et je soutiens les contributions collectives qui vous ont été adressées.

Nathalie Trotin

Considérations pour Port Grimaud

Propriété et gestion

Les voies navigables ont été construites par, au profit des habitants de Port Grimaud.

L'idée que les voies navigables du port sont gérées par une seule entité pour le bénéfice de tous est bonne. Une société a été créée à cet effet. Cependant, comme les voies navigables ont été construites pour les résidents, ce sont eux qui devraient avoir l'influence majoritaire. Les résidents devraient avoir une influence significative au sein du conseil d'administration de cette entreprise, capable d'examiner et de diriger les plans d'affaires, de surveiller les dépenses et de demander des comptes au PDG.

Pour y parvenir, il faudra négocier avec le maire (en qui nous n'avons pas confiance) en veillant à ce qu'il perçoive seulement qu'il aura une position d'influence alors qu'il ne le fera pas. Il faut le féliciter d'avoir confié l'exploitation à une seule autorité, mais il a ensuite souligné que les véritables actionnaires de toute cette entreprise sont les résidents de PG qui devraient avoir la principale influence sur l'exploitation et la maintenance.

Maintien de la profondeur de l'eau du port

L'envasement de l'entrée est le principal entretien. D'après ce que j'ai compris, cela est principalement dû aux sédiments et autres débris apportés par la rivière Giscle. Cela devrait être confirmé par des études hydrauliques.

En supposant que j'aie raison sur la cause de l'envasement, alors c'est la responsabilité du Maire de Grimaud. Il doit d'abord résoudre ce problème, puis d'autres études hydrauliques peuvent être entreprises pour voir comment tout dragage d'entretien par PG peut être minimisé par des modifications du débit d'eau.

Propriété et utilisation des amarres.

Alors que je dois accepter que l'eau devant ma maison soit la propriété de l'État (car le port est directement ouvert sur la mer), c'est à moi de décider quel bateau je mets dessus après avoir payé mon bail, en supposant qu'il répond aux exigences dimensionnelles. Si je veux louer l'espace à un ami ou à quelqu'un d'autre, et que je peux gérer l'accès (généralement par le biais de la maison), cela devrait être ma prérogative.

Visiter des yachts

Bien que PG ait été construit pour les résidents, il devrait être tout à fait acceptable d'accueillir des yachts en visite pour un séjour temporaire à l'entrée, ou même à la marina. Cela augmenterait les revenus du port et réduirait les coûts annuels pour les résidents. Bien géré, il s'agit d'une bonne source de revenus. Encore une fois, il faut l'influence du conseil d'administration de la société portuaire pour créer les bons paramètres.

Au nom de notre cercle d'amis, je voudrais - bien que beaucoup d'autres l'aient déjà fait - résumer une nouvelle fois ce qui nous préoccupe.

L'attitude arrogante des autorités communales, avec des menaces d'expropriation et d'autres procédés inacceptables, indigne violemment les propriétaires de Port Grimaud depuis des années. La procédure choisie ne correspond pas à la mentalité des propriétaires de Port Grimaud... des gens qui ont l'habitude d'aller les uns vers les autres et de trouver des solutions aux problèmes qui se posent dans le cadre d'une discussion personnelle, honnête et correcte, d'égal à égal. Il n'est donc pas surprenant que les réactions sous forme de contributions aient été claires et nombreuses.

Au préalable, nous tenons à préciser que les termes Port Grimaud et Port de Grimaud ne sont pas identiques.

Port Grimaud est le nom de la "Cité Lacustre" créée par François Spoerry, avec des maisons et des appartements privés et des places de port associées.

Ce que doit être le Port de Grimaud reste à définir.

Les autorités communales se posent ironiquement en "sauveurs" de la Cité Lacustre. En réalité, elles sont en passe de devenir les fossoyeurs de l'œuvre de François Spoerry. Je vous renvoie aux nombreuses contributions à ce sujet.

Les ASL sont les mieux placées pour garantir la pérennité de Port Grimaud. En ce qui concerne le fonctionnement des postes d'amarrage communaux, l'administration communale doit faire son travail sans toutefois mettre en danger le bon fonctionnement de Port Grimaud. Les premiers signes allant dans ce sens sont déjà évidents.

Pour de nombreux propriétaires, la quantité d'informations qui leur a longtemps manqué est pour l'instant presque insurmontable.

Voici donc une tentative d'énumération des objectifs des propriétaires de Port Grimaud, qui ont émergé de nombreuses discussions :

- Garantir le droit perpétuel et intangible à l'amarrage devant sa maison, tel qu'il est stipulé dans le contrat de vente.

- Fixer une taxe d'utilisation pour les prochaines décennies, qui sera exclusivement utilisée pour l'entretien des plans d'eau.

- Limiter la taille des bateaux pour éviter d'endommager les infrastructures et préserver la qualité de vie et la sécurité des habitants.

- L'intangibilité du concept de François Spoerry, tel que les ASL le cultivent depuis le début et que les propriétaires soutiennent pleinement.

- Renforcer la position des ASL et l'intangibilité de leurs biens.

- Limitation du nombre et du champ d'application des petits bateaux de location et interdiction des visites commerciales dans les zones résidentielles privées.

- Rétablissement de l'amarrage des annexes au centre de Port Grimaud 1 et dans la zone de plage.

- Négociations sur l'utilisation des taxes payées par les propriétaires de Port Grimaud.
  (Taxe Foncier et Taxe d'Habitation)

Objet : Pétition contre la transformation de Port Grimaud - Appel à la préservation de notre héritage commun et à une gouvernance responsable

Monsieur le Maire,

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil Municipal,

Je vous écris avec une grande préoccupation concernant les projets de transformation en cours à Port Grimaud. En tant que propriétaire et résident engagé, je tiens à exprimer mon opposition ferme à ces initiatives qui menacent de dénaturer notre ville, tant sur le plan écologique que sur le plan social. Je vous soumets cette pétition non seulement pour contester ces projets, mais aussi pour appeler à une gouvernance plus transparente et responsable.

Un patrimoine en danger

Port Grimaud est bien plus qu'un simple port de plaisance; c'est un symbole d'harmonie entre l'architecture et la nature, un lieu de vie où les résidents et la biodiversité coexistent en équilibre. Les projets actuels, visant à transformer notre ville en une destination pour méga-yachts et à multiplier les infrastructures commerciales, menacent cet équilibre fragile. Il est impératif de reconnaître que ces changements ne sont pas compatibles avec l'esprit et l'histoire de Port Grimaud.

La menace des méga-yachts

L'introduction de méga-yachts dans notre port est une menace directe pour l'environnement marin, avec des conséquences potentiellement irréversibles. Ces navires massifs dégradent les fonds marins, perturbent la faune aquatique, et contribuent à une pollution sonore et atmosphérique accrue. Les résidents qui ont choisi Port Grimaud pour sa tranquillité et sa beauté naturelle verront leur qualité de vie sérieusement compromise par l'agitation continue que ces yachts apporteront.

Une gouvernance défaillante

Les récents changements dans la gestion des contrats d'amodiation et de garantie d'usage sont une source majeure de préoccupation. Ces modifications semblent favoriser des intérêts économiques à court terme au détriment des droits des propriétaires et de la stabilité juridique.

Il est crucial que les décisions concernant Port Grimaud soient prises dans une transparence totale, avec une consultation réelle des résidents et une attention particulière à la préservation des droits acquis.

En outre, la manière dont ces projets sont imposés aux résidents, sans véritable concertation ni prise en compte de leurs préoccupations, témoigne d'une gouvernance qui manque de respect pour la communauté. Les résidents de Port Grimaud, qui ont investi leur temps, leur argent, et leur énergie dans ce lieu, méritent une gouvernance qui reflète leurs intérêts et protège l'héritage commun.

Un appel à la raison

Je demande instamment que ces projets de transformation soient arrêtés et que nous nous concentrions sur la préservation de ce qui rend Port Grimaud unique. Nous devons défendre notre cadre de vie et notre patrimoine contre des développements qui, sous couvert de modernité, ne feraient que défigurer notre ville et dilapider notre héritage.

Je vous exhorte également à revoir le cadre de gouvernance de Port Grimaud pour assurer une prise de décision plus démocratique et plus respectueuse des droits des propriétaires et des

résidents. Une gouvernance efficace est celle qui place les intérêts de la communauté au-dessus de ceux des investisseurs externes et qui maintient un dialogue ouvert et constructif
avec les habitants.

Conclusion

Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil Municipal, nous avons une
responsabilité collective de protéger Port Grimaud des projets qui menacent son essence même. Je vous invite à écouter la voix des résidents qui, comme moi, s'opposent fermement à
cette conversion et réclament une gestion plus transparente et participative. Ensemble, préservons Port Grimaud comme le havre de paix et de beauté qu'il est depuis sa création.

Je reste à votre disposition pour toute discussion ou échange sur ce sujet crucial pour notre communauté.

Respectueusement,

Anne-Sophie Fleckenstein (nièce et succession Mme Lammers)

Contribution à la Concertation de Port Grimaud

Objet : Préservation de l'âme de Port Grimaud

Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs,

Je souhaite intervenir en tant que résidente profondément attachée à notre cité lacustre. Il y a 21 ans, nous avons eu un véritable coup de foudre pour Port Grimaud. Depuis, nous y venons aussi souvent que possible pendant les vacances scolaires. Nos trois filles, notre famille et nos amis ont tous été séduits par cet univers serein, paisible et authentique, tellement charmant.

Il y a deux ans, notre seconde fille s'est mariée ici. Les mariés sont arrivés par les canaux en bateau, dans cette église si simple et si belle où repose Monsieur François Spoerry. Je ne manque jamais de remercier vivement cet architecte de talent, ainsi que Madame Spoerry.

C'est en pensant à eux que je conjure Monsieur le Maire et son équipe de revoir leurs projets pharaoniques. Il est essentiel que Port Grimaud garde l'âme que son créateur lui a donnée. Nos générations futures doivent pouvoir connaître ce petit paradis.

Je souhaite que :

- Le poisson ne se transforme pas en château.
- Les annexes ne se transforment pas en méga yachts.
- Les allées ne se transforment pas en autoroutes.
- Notre sécurité soit préservée.
- Nos quais gardent leur intimité.

Port Grimaud doit demeurer Port Grimaud, en toutes lettres et en majuscules.

Je remercie tous ceux qui s'investissent dans la défense de Port Grimaud et vous assure de notre soutien indéfectible, de notre présence et de notre aide si besoin.

Bien cordialement,

Marie Caenen

Der Kleine Strand von Port Grimaud (La Plague de Port Grimaud Sud) soll in all seinen Funktionen geschützt werden:
Für die einheimische Tierwelt an Land weiterhin ein ungestörter Aufenthaltsort, für die Menschen ein ruhiger Badestrand mit einem Badegewässer von sehr guter Qualität, und für Meerestiere und Meerespflanzen ein Platz mit ungestörten klarem Wasser

Der Strand von Port Grimaud Sud ist zwar klein und isoliert, nichtsdestotrotz bietet er eine ökologische Nische, die in seiner Tier- und Pflanzenwelt erstaunlich ist. Auf dem schmalen Grünstreifen wachsen nicht nur die zahlreichen Mittagsblumen, sondern auch einheimische wilde Küstenpflanzen wie Mittelmeerlauch und Meerfenchel. Und neben zahlreichen Wildbienen haben dort sogar Smaragd-Eidechsen ein Zuhause.
Die Strandbesucher respektieren den Grünstreifen und betreten ihn nicht, die Zahl der Badegäste ist begrenzt, weil der Strand hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Coche d'eau erreichbar ist, und es nur im Sommer ein Restaurant gibt.
Das Meerwasser selbst ist an manchen Tagen erstaunlich klar, im Sommer aber oft undurchsichtig, laut der Informations-Tafel der Stadt Grimaud hat es nichtsdestotrotz eine gute bis sehr gute Badequalität. Dies kommt sicher nicht nur den Badenden, sondern auch den Meerestieren und Wasserpflanzen zugute. Zahlreiche Fischarten schwimmen in Ufernähe, und Wasserpflanzen wie das Neptungras (Posidonie) wachsen schon im knietiefen Meereswasser.
Menschen, Tierwelt, Land- und Meerespflanzen des kleinen Strandes von Port Grimaud Süd kommen bislang gut miteinander aus.
Die Idylle des Kleinen Strandes und seiner Meerwasserbucht ist aber fragil.
Schon jetzt kann man beobachten, wie das Meereswasser des kleinen Strandes auf der einen Seite durch Ablagerungen des Flusses Giscle immer wieder trüb wird, es dauert Tage oder länger, bis es langsam zu seiner Klarheit zurückfindet. Die andere Seite des Strandes ist durch die Hafeneinfahrt von Port Grimaud eingefasst, hier gibt es im Sommer nicht nur erhebliche Wasseraufwirbelungen und Abgase durch einparkende große Boote, sondern es ist leider immer wieder mal ein auf dem Hafenwasser schwimmender kleiner Öl- bzw. Dieselteppich zu beobachten.
Der Kleine Strand liegt ganz am Ende der großen Bucht von Saint Tropez, das Meerwasser hier hat nur eine sanfte sichtbare Strömung, der Wasseraustausch scheint entsprechend langsam zu sein.
Jetzt sind diverse Neuerungen und Bauprojekte für Port Grimaud, seine Hafeneinfahrt und die Kaianlagen geplant.
Dabei wäre es wünschenswert, dass alle neu geplanten Bootsliegeplätze, neue Kais oder andere Veränderungen in Bezug auf damit verbundene höhere Boots- und Besucherzahlen, verstärkten Lärm und Abgase oder Verhinderung des notwendigen Wasseraustausches in der Bucht in ihren möglichen Auswirkungen genau untersucht werden.
Die ökologische Kostbarkeit, die der Kleine Strand von Port Grimaud Sud ist, muss in diesen Planungen berücksichtigt und ganz besonders geschützt werden!

La Petite Plage de Port Grimaud (La Plague de Port Grimaud Sud) doit être protégée dans toutes ses fonctions :
Un lieu de séjour tranquille pour la faune terrestre locale, une plage tranquille avec une eau de baignade de très bonne qualité pour les gens et un lieu avec une eau claire et non perturbée pour les animaux marins et les plantes marines.

La plage de Port Grimaud Sud a beau être petite et isolée, elle offre néanmoins une niche écologique étonnante par sa flore et sa faune. Non seulement de nombreuses plantes de glace poussent sur l'étroite bande verte, mais aussi des plantes côtières sauvages telles que le poireau méditerranéen et le fenouil de mer. Et en plus de nombreuses abeilles sauvages, des lézards émeraude y ont même leur demeure.
Les baigneurs respectent l'espace vert et n'y pénètrent pas, le nombre de baigneurs est limité car la plage est principalement accessible à pied ou en coche d'eau, et il n'y a qu'un restaurant en été.
L'eau de mer elle-même est étonnamment claire certains jours, mais souvent opaque en été, mais selon le panneau d'information de la ville de Grimaud, elle offre néanmoins une qualité de baignade bonne à très bonne. Cela profite certainement non seulement aux baigneurs, mais aussi aux animaux marins et aux plantes aquatiques. De nombreuses espèces de poissons nagent près du rivage et des plantes aquatiques telles que l'herbe de Neptune (Posidonia) poussent déjà dans l'eau de mer peu profunde.
Les hommes, la faune, les plantes terrestres et marines de la petite plage de Port Grimaud Sud s'entendent bien jusqu'à présent. Pourtant, l'idylle de la petite plage et de sa baie d'eau salée est fragile.
Vous pouvez déjà voir comment l'eau de mer sur la petite plage d'un côté devient de plus en plus trouble à cause des dépôts de la rivière Giscle ; il lui faut des jours ou plus pour retrouver lentement sa clarté. L'autre côté de la plage est bordé par l'entrée du port de Port Grimaud. En été, il y a non seulement des turbulences d'eau considérables et des gaz d'échappement des grands bateaux stationnés, mais malheureusement on peut également observer une petite nappe de pétrole ou de diesel flottant sur l'eau du port de temps en temps.
La petite plage est située à l'extrémité de la grande baie de Saint Tropez, l'eau de mer n'a ici qu'un léger courant visible et l'échange d'eau semble en conséquence lent.
Diverses innovations et projets de construction sont désormais prévus pour Port Grimaud, son entrée du port et les quais.
Il serait souhaitable que tous les postes d'amarrage nouvellement planifiés, les nouveaux quais ou autres changements liés au nombre plus élevé de bateaux et de visiteurs, à l'augmentation du bruit et des gaz d'échappement ou à l'empêchement du nécessaire échange d'eau dans la baie soient examinés de près en termes de leurs effets possibles.
Le trésor écologique qu'est la petite plage de Port Grimaud Sud doit être pris en compte dans ces plans et particulièrement protégé !

The small beach of Port Grimaud (La Plague de Port Grimaud Sud) is to be protected in all its functions:
It continues to be an undisturbed place for the native wildlife on land, a quiet bathing beach with very good quality bathing water for people, and a place with undisturbed clear water for marine animals and plants.

The beach of Port Grimaud Sud may be small and isolated, but it nevertheless offers an ecological niche that is astonishing in its flora and fauna. Not only the numerous ice plants grow on the narrow green strip, but also wild coastal plants such as Mediterranean garlic and sea fennel. And in addition to numerous wild bees, even emerald lizards have a home there.

The beachgoers respect the green strip and do not enter it, the number of bathers is limited because the beach is mainly accessible on foot or by coche d'eau, and there is only one restaurant in summer.
The sea water itself is surprisingly clear on some days, but often opaque in summer. According to the information board of the town of Grimaud, it is nevertheless of good to very good bathing quality. This is certainly not only beneficial for bathers, but also for marine animals and aquatic plants. Numerous species of fish swim near the shore, and aquatic plants such as Posidonia grow in knee-deep sea water.
People, animals, land and sea plants on the small beach of Port Grimaud South have so far gotten along well with one another.
The idyll of the small beach and its seawater bay is fragile, however.
You can already see how the seawater on the small beach on one side is becoming cloudy again and again due to deposits from the Giscle river. It takes days or longer until it slowly regains its clarity. The other side of the beach is bordered by the harbor entrance of Port Grimaud, where in summer there is not only considerable water turbulence and exhaust fumes from large boats parking, but unfortunately small oil or diesel slicks can be seen floating on the harbor water from time to time.
The small beach is located at the very end of the large bay of Saint Tropez, the sea water here only has a gentle visible current, and the water exchange seems to be correspondingly slow.
A variety of innovations and construction projects are now planned for Port Grimaud, its harbor entrance and the quays.
It would be desirable for all newly planned boat berths, new quays or other changes to be closely examined in terms of their possible effects in relation to the associated higher numbers of boats and visitors, increased noise and exhaust fumes or prevention of the necessary water exchange in the bay.
The ecological treasure that is the small beach of Port Grimaud Sud must be taken into account in these plans and given special protection!

Contribution au débat public à Port Grimaud

Préserver un héritage partagé et prendre des décisions responsables

Depuis que mes parents ont acheté notre maison à Port Grimaud en 1975, cette ville maritime est pour moi un lieu d'attachement profond et de souvenirs précieux. Au fil des années, j'ai été témoin de nombreux changements, mais les évolutions actuelles m'inquiètent et me font me demander si l'esprit originel de Port Grimaud est en danger.

Comment se fait-il que, peu avant l'expiration de la période de concession de 50 ans, la gestion du plan d'eau soit brutalement retirée aux personnes initialement responsables ? Sur quelle base juridique cela a-t-il été fait ? Au cours de ces 50 dernières années, Port Grimaud est devenu un lieu connu et apprécié - bien au-delà de la région - pour sa beauté architecturale et sa qualité de vie incomparable, offrant à de nombreuses personnes un domicile bien-aimé.

Cette interruption prématurée de cette période de concession me semble absolument arbitraire et n'a, à mon avis, jamais été communiquée de manière claire et professionnelle. Elle donne l'impression que cette action n'a pas été négociée pour toutes les personnes concernées dans le sens de la "meilleure solution pour toutes les parties" dans le cadre d'une procédure participative. En été 2023, j'ai découvert un dépliant intitulé "Port Grimaud Info" signé par le Maire de Grimaud - orné de l'emblème de la tour de Grimaud, au lieu du poisson vert et bleu de la Cité Lacustre, connu depuis des années. Les informations qu'il contenait me semblaient incohérentes et confuses.

Les exigences financières pour l'utilisation privée des places d'amarrage devant la maison, pour lesquelles nous avions garanti un droit d'utilisation perpétuel et intangible dans le contrat de vente, étaient maintenant soudainement calculées annuellement. Nous avons été menacés d'expropriation si nous ne payions pas ces frais. Je suis convaincu que de nombreux propriétaires étrangers, qui passent leurs vacances ici ne peuvent pas comprendre en profondeur ce qui se passe exactement. Par peur de perdre leur droit à la place portuaire, beaucoup ont payé ces taxes disproportionnées. Ces évolutions me donnent l'impression d'une reprise en main autoritaire de la gestion du plan d'eau.

Je trouve encore plus grave le projet d'infrastructure prévu à l'entrée du port, que l'on veut imposer sous prétexte de sécurité et d'environnement. Ce projet, qui vise manifestement à créer un port utilisable toute l'année pour les grands super-yachts, endommagerait sérieusement l'écosystème sensible de la jetée du port, des plages et des canaux, qui s'est développé au fil des décennies. Je ne peux m'empêcher de penser qu'il est peut-être prévu d'utiliser l'argent qui sera versé dans le cadre de la période de concession renégociée pour l'utilisation du plan d'eau pour construire le nouveau "Port de plaisance de Grimaud" à l'entrée de la Cité Lacustre. Ceci causerait potentiellement de gros dégâts environnementaux et détruirait la silhouette de Port Grimaud en même temps que cela générerait des revenus lucratifs pour la gestion du nouveau "Port de plaisance de Grimaud" prévu. Je considérerais cela comme un détournement de la finalité de la concession d'utilisation du plan d'eau. La redevance d'utilisation pour les prochaines décennies doit être exclusivement affectée à l'entretien et à la gestion professionnelle du plan d'eau et ce dans l'esprit d'un service public qui ne doit pas être orienté vers le profit.

Un autre point important est le maintien de l'infrastructure précieuse et à protéger, les canaux aménagés comme voies de circulation pour les maisons privées. Les quais appartiennent aux propriétaires de Port Grimaud. Une utilisation inappropriée ainsi qu'une surfréquentation par des yachts à moteur surdimensionnés mettent en péril la stabilité des murs de ces canaux de circulation artificiels qui n'ont pas été conçus à cet effet. Les dégâts causés par cette surexploitation sont disproportionnés par rapport aux revenus générés par l'accueil de ces bateaux, surtout si ceux-ci sont siphonnés par des tiers qui ne sont pas responsables de l'entretien des quais, alors que les habitants subissent les dégâts.

Je considère qu'il est de notre devoir moral de protéger l'héritage de François Spoerry et de maintenir le concept de la Cité Lacustre, avec les droits et les devoirs de ses habitants, comme l'ont fait les associations de propriétaires depuis le début. La position de la communauté des propriétaires, et donc l'inviolabilité de notre patrimoine, doit être renforcée. Comme propriétaires de Port Grimaud, nous voulons avoir notre mot à dire sur la manière dont nos impôts et nos contributions sont utilisés. La commune, en tant qu'institution publique, ne peut pas vouloir agir dans un but de profit et il n'est pas acceptable que nous soyons contraints de saper la qualité de vie de notre magnifique cité lacustre avec nos propres moyens.
La protection de l'écosystème et de la qualité de vie à Port Grimaud doit être la priorité. Nous exigeons la transparence, la participation et le respect des propriétaires et de la vision initiale de Port Grimaud.

CP 05 : Contribution à la concertation Port Grimaud

Objet : Appel d'offres pour les études et l'assistance à la Maîtrise d'ouvrage

Contexte :

L'appel d'offres pour la concertation à Port Grimaud, qui a retenu le groupement Egis, concerne les **études préalables et l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la remise en sécurité et aux normes environnementales du port de Grimaud**.

intitulé : Études préalables et assistance à maîtrise d'ouvrage pour la remise en sécurité et aux normes environnementales du port de Grimaud.

- **Numéro de référence** : 23-084-00-AP
- **Type de marché** : Services.
- **Mode de procédure** : Procédure ouverte
- **Durée** : Du 1er mars 2024 au 31 octobre 2025
- **Valeur estimée** : 550 000,00 € hors TVA

Le marché comprend des études de faisabilité et de programmation, ainsi que l'accompagnement de la commune pour la réalisation de la concertation préalable du public liée au code de l'urbanisme

L'avis d'attribution pour le marché de la concertation à Port Grimaud, remporté par le groupement Egis, a été publié sous le numéro **24-21293** le 20 février 2024. Ce marché inclut les études de faisabilité et de programmation, ainsi que l'accompagnement de la commune pour la réalisation de la concertation préalable du public liée au code de l'urbanisme

Questions :

Nous souhaitons avoir la réponse à plusieurs questions concernant cet appel d'offres

1) Pourquoi un délai aussi court concernant la réponse pour un dossier aussi technique et stratégique ? pour rappel : publication BOAMP 05/10/2023 JOUE 06/10/2023 Date limite de remise des offres 21/11/2023 – 16 h (45 jours)
   Un délai plus long n'aurait-il été plus judicieux pour permettre à plus d'entreprises de se positionner, ce qui permettait une meilleure concurrence pour l'intérêt de la collectivité ?

2) Quel est exactement le problème de forme qui a entrainé le rejet de 3 offres sur 4 ?

3) Il semblerait qu'une seule réponse a été retenue (le groupement Egis), ne fallait-il pas déclarer cet AO sans suite et publier de nouveau cet Appel d'Offre avec un délai plus approprié en estimant que la collectivité n'a pas eu tous les éléments pour faire un choix objectif ?
4) Y a t-il dans le groupement des entreprises qui ont l'habitude de travailler avec la ville de Grimaud?
5) Pourquoi Monsieur le Maire, lors de rencontres, nous indique ne jamais avoir eu l'idée d'un restaurant panoramique alors que c'est une possibilité indiquée dans le cahier des charges (page 19/84)?
6) Ce qui induit la question : Qui a rédigé le cahier des charges et pourquoi n'y a-t-il aucune traçabilité des rédacteurs, vérificateurs et valideurs?
7) Pour les marchés publics, il est recommandé que les assistants à Maîtrise d'ouvrages ou titulaires des phases études ne puissent pas postuler aux phases ultérieures pour éviter tout conflit d'intérêt.
   Aussi, pourquoi le cahier des charges mentionne-t-il page 56 : « le titulaire de la présente étude de faisabilité sera autorisé à candidater à l'un ou l'autre des futurs marchés de maitrise d'œuvre et/ou concours d'architecture ».

Madame, Monsieur,
Je vous écris pour m'opposer au projet d'extension du port de Port Grimaud, pour trois raisons:
1) Port Grimaud est construit en fond de golfe. Ce projet inconsidéré aurait de graves conséquences sur l'écosystème déjà fragile en accueillant des yachts de taille importante
-> augmentation significative, de la pollution, de l'eau et de l'air par les émissions de gaz, d'échappement et rejet de carburant
-> Mise en péril de la biodiversité locale, c'est grave!!
2) Ce projet détruirait l'œuvre initiale, créée et réalisée par l'architecte François Spoerry, et entacherait sa mémoire
-> manque de respect total à son œuvre classée site architectural remarquable, Projet uniquement destiné à un but lucratif!!!!
Quelle honte !!!!
3) J'habite Port Grimaud depuis 1968, et je suis très attachée ainsi que ma famille à la vie particulière qu'offre cet endroit magique et unique
L'architecture remarquable offre un plaisir constant par son esthétisme et ses couleurs
Malheureusement, l'arrivée de gros bateaux trouble déjà l'atmosphère chaleureuse et la tranquillité par leurs nuisances sonores
En résumé, l'idée de l'extension du port me paraît pure folie!!!! Cette cité lacustre n'a pas été conçue pour ça. Respectons l'œuvre bien pensée de l'Architecte

Cordialement Sylvie Hauvespre

Madame,Monsieur,

Je vous écris pour exprimer mon opposition au projet d'extension du port de Port-Grimaud et de tout autre modification architecturale de la cité conçue par Francois Spoerry.

En effet cet agrandissement pourrait avoir de graves conséquences écologiques car Port -Grimaud est situé en fond de golfe et donc sensible aux impacts environnementaux.

D'autre part la cité est classée site architectural remarquable et comme le dit Denise Spoerry :ne touchez à rien sur le plan des constructions, de la volumétrie et des perspectives.

Cordialement

Guy Hauvespre

Mesdames et Messieurs,

Je m'adresse à vous aujourd'hui pour vous faire part de ma profonde inquiétude quant au projet d'extension du port de Port Grimaud. De nombreux aspects s'opposent à la poursuite de cette extension, mais l'impact écologique d'un tel projet est particulièrement alarmant.

Port Grimaud est situé dans une région qui se caractérise non seulement par la beauté de ses paysages, mais aussi par sa nature fragile et digne de protection. Les écosystèmes environnants, notamment les habitats marins, sont extrêmement sensibles aux interventions humaines. Une nouvelle extension du port entraînerait inévitablement une augmentation du trafic maritime, ce qui pourrait avoir une série de conséquences écologiques graves :

Une grande partie de l'écosystème marin autour de Grimaud est dominée par des herbiers de posidonie. Les herbiers marins constituent un élément fondamental de l'écosystème marin en servant d'habitat à divers organismes. Des études récentes démontrent en outre que les herbiers marins, notamment la *Posidonia oceanica*, contribuent de manière significative à la réduction de la teneur atmosphérique en CO_2 (Pergent-Martini et al., 2021). Une extension supplémentaire, notamment pour accueillir de plus gros navires, aurait un effet négatif immédiat sur *P. oceanica*. Une diminution des herbiers de posidonie, qui résulterait des mesures susmentionnées, ne serait pas à la hauteur de la responsabilité envers l'environnement, en particulier dans le contexte d'émissions plus importantes dues aux grands navires. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est engagée dans le plan climat « Gardons une COP d'avance » à réduire les émissions de CO_2.

Les effets du transport maritime sur la faune et la flore sauvages comprennent une modification de la composition des espèces, des déplacements plus difficiles, une mortalité directe, une fragmentation des habitats et un accès limité aux habitats. Ces effets négatifs s'accentuent avec l'augmentation du trafic.

Face à ces risques écologiques graves, je vous appelle à reconsidérer l'extension du port de Port Grimaud. Il est essentiel de protéger et de préserver les ressources naturelles uniques de cette zone, non seulement pour les générations actuelles, mais aussi pour les générations futures.
J'espère vivement que vous tiendrez compte de cet appel dans vos réflexions et que vous prendrez des décisions allant dans le sens de l'environnement et du développement durable.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs,

Julian Alexander Giemsa

Contribution à la concertation publique Port Grimaud

Thème : Usage d'habitations privées à des fins commerciales de location et d'entretien de bateaux occasionnant des nuisances

Contexte :

Résidant l'été à Port Grimaud, je tiens à signaler les nuisances occasionnées par une société présente dans ma rue, dont les activités professionnelles sont incompatibles avec la quiétude et la vie paisible d'une cité résidentielle.

La présence de cette entreprise, dans une maison d'habitation avec une occupation des lieux nécessitant un bail commercial, est en parfaite contradiction avec le cahier des charges de Port Grimaud stipulant *qu'il est interdit de transformer des locaux d'habitation en locaux commerciaux*.

Or il apparaît que la régie portuaire laisse prospérer cette entreprise de location de bateaux sans prise en compte du cahier des charges ni des nuisances occasionnées aux résidents.

D'après l'article 38 TII.5 du cahier des charges de Port Grimaud 1, la destination des immeubles ne peut être changée. Il est interdit de transformer des locaux d'habitation en locaux commerciaux ou artisanaux.
De même : Tous travaux d'entretien de bateaux et vente de carburant sont interdits à tous autres emplacements ou dans d'autres locaux que ceux attribués à cet effet.

Analyse :

Nuisances occasionnées par le fonctionnement de cette entreprise de location de bateaux :

-Incessants allers et venues des employés par terre ou par mer pour rejoindre leurs autres bateaux dans le port, donnant l'impression d'une zone technique doublée d'une agence de location de navires.

-Lavages à répétition et l'entretien mécanique des navires, essais bruyants de moteur à quai dans notre voisinage.

-Livraisons quotidiennes de pièces détachées nécessaires au bon fonctionnement de la flotte de navires, ainsi que des cartons de champagne destinés aux clients.

- Maintenance des bateaux qui ne répond pas à une démarche éco-responsable et engendre des pollutions dans le canal qui finiront dans la mer (voir photos ci-dessous)

Port Grimaud n'est pas une zone industrielle, ni une zone technique pour des bateaux de location, mais un site remarquable résidentiel. Cette société ayant transformé une maison privée en atelier d'entretien et de location de bateaux de luxe œuvre au détriment des riverains et de l'environnement.

Il conviendrait qu'une étude d'impact donne une description des autres activités (nature des pratiques, saisonnalités, conflits avérés) et leur évolution dans le temps ou leur déplacement (par exemple l'extension des flottes de bateaux de location), mais aussi apprécie les pressions cumulées de ces activités sur les facteurs environnementaux.

Proposition :

Il paraît important que la concertation publique « Port Grimaud 2030 » considère cette évolution très regrettable de Port-Grimaud et fasse de sorte d'obtenir que le cahier des charges soit respecté.

Préservons l'œuvre de François Spoerry, Port-Grimaud ne doit pas devenir une plateforme de location de navires de luxe

Cordialement

Carole Gallozzi

LET'S GET ACQUAINTED!

The Netherlands HQ

Postal and invoicing address

Lalmy Care Group B.V.
Stadionplein 227
1076 CK Amsterdam

General inquiries:

+31 6 28 70 47 29
BTW/VAT Nr: NL865111868B01
Home@LalmyCare.com

Clubhouse

Bay of Saint-Tropez

Lalmy Care
50 Rue de L'Ile Longue
83310 Port Grimaud
Villa Care +31 6 27 16 15 88
Yacht Care +31 6 81 54 52 23
Yacht Charter +31 6 81 54 52 23
Home@LalmyCare.com

Vanquish Yachts France
50 Rue de L'Ile Longue

Clubhouse

Bay of Cannes

Lalmy Care
Port de La Rague, Lot 1
06210 Mandelieu - La Napoule
Villa Care +31 6 28 70 47 29
Yacht Care +31 6 19 87 25 38
Yacht Charter +31 6 19 87 25 38
Home@LalmyCare.com

Vanquish Yachts France
Port de La Rague, Lot 1

LALMY CARE | Peace of Mind

Adresse sur Port Grimaud

Occupation du plan d'eau avec leurs zodiacs

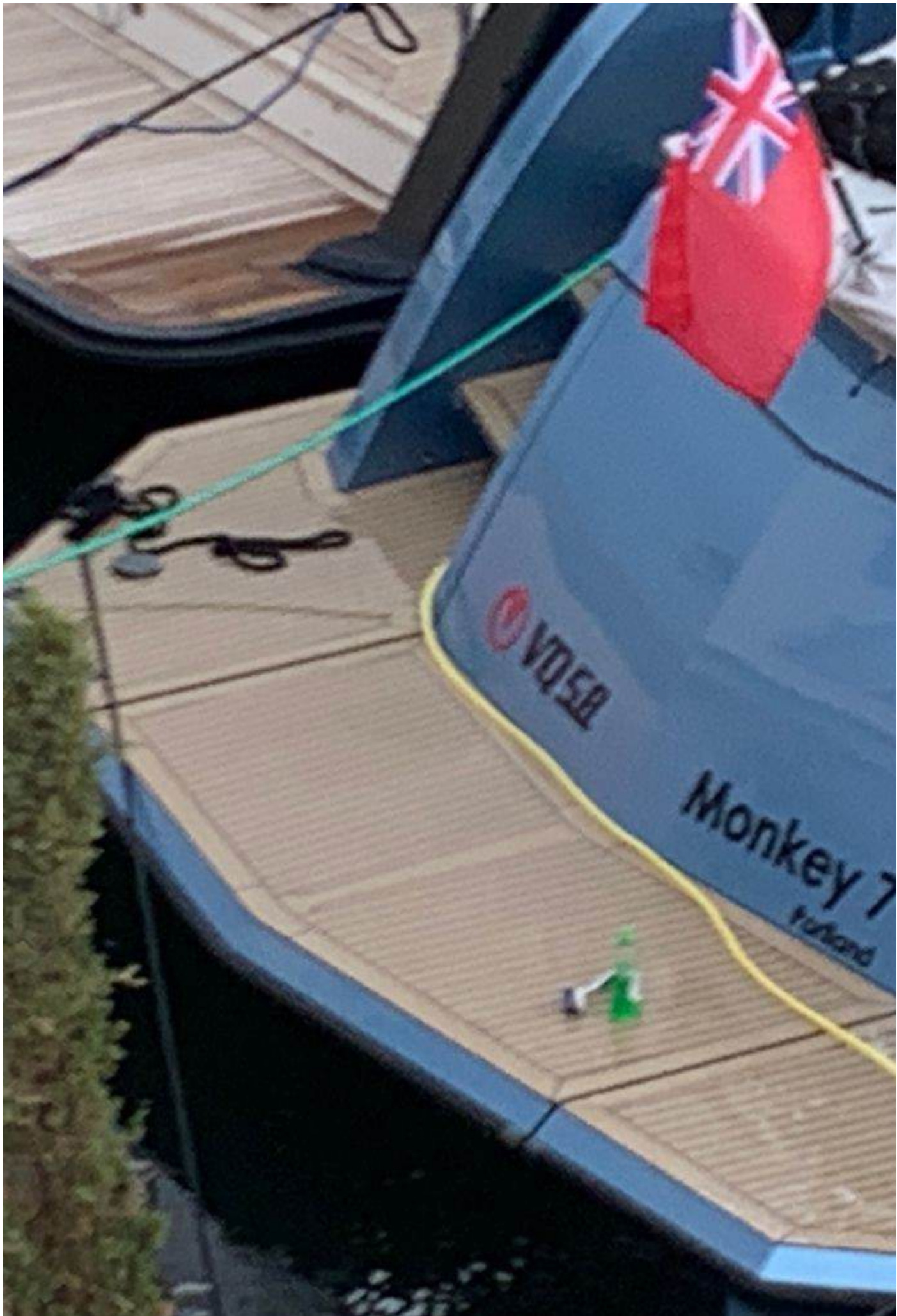
Véhicule de la société LalmyCare

Liste des bateaux de Lalmy Care

Lavage complet journalier matin et soir destinés aux bateaux

Déchargement des colis

Stationnement gênant


VQ 58
Monkey 7

Monsieur le Maire de Grimaud

Madame, Monsieur les garants de la CNDP

Mesdames, Messieurs les conseillers municipaux et les responsables de la capitainerie

Contribution à la concertation publique

Dans le cadre de la concertation publique, de nombreuses contributions, illustrations et preuves ont déjà été rassemblées de manière remarquable, démontrant à quel point l'avenir de Port Grimaud est important pour nous et nous tient particulièrement à coeur.

Les différentes contributions ont été parfaitement synthétisées par thème dans le cadre de cette concertation. Cette synthèse collective sur l'essentiel mérite d'être lue, écoutée et respectée. Elle reprend l'ensemble des points qui nous sont importants pour l'évolution de Port Grimaud.

Nous nous associons pleinement à ces contributions constructives. Tout a été dit.

Nous souhaitons préserver Port Grimaud en tant que Cité Lacustre, respectueuse de l'environnement, des traditions et de son architecture remarquable et modérée dans ses dimensions.

Nous espérons vivement que vous respecterez les nombreuses interventions des riverains si motivés de Port Grimaud et que vous agirez en ce sens.

Nous remercions en particulier Monsieur Henri Sallé pour avoir instigué un tel travail d´une qualité remarquable.

Avec nos respects
Famille K&L Thomas
58 rue de L'Ile Longue
83310 Port Grimaud

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.

Proposition de Méthodologie :

1. **Réunion de Lancement :**
    - **Temps de Présentation des Besoins :** Lors de la réunion de lancement, il est proposé de réserver une plage de temps de 30 minutes pour que les habitants de Port Grimaud puissent présenter leurs besoins. Ces besoins seront issus des 22 contributions collectives et de plus de 100 contributions individuelles.
    - **Présentation des Scénarios par la Municipalité :** La municipalité pourra ensuite exposer les scénarios et les études de faisabilité qu'elle envisage d'instruire et de proposer.
2. **Définition d'une Méthodologie de Travail :**
    - À l'issue des présentations, il sera nécessaire de définir une méthodologie de travail afin de travailler sur le fond des sujets abordés.
3. **Ateliers de Travail Thématiques :**
    - Des ateliers de travail thématiques en petits groupes, organisés en visioconférence, semblent souhaitables pour rapprocher les solutions des besoins exprimés.
    - Un compte-rendu de chaque atelier sera rédigé et partagé
4. **Points de Situation Hebdomadaires :**
    - Un point de situation hebdomadaire, soit 7 points de situation au total, semble être le bon rythme pour présenter aux autorités et aux habitants les avancées des travaux.
5. **Gestion des Points de Divergence :**
    - En cas de points de divergence, un mémo ou une diapositive seront rédigés afin de poser le problème et de proposer des critères de choix.

Objectif Final : L'objectif est qu'à la fin de la concertation préalable, une synthèse puisse être établie avec les points de convergence et les points restant à arbitrer.

Acceptation de Méthodologies Alternatives : Si le prestataire Egis propose une méthodologie équivalente, incluant la participation concrète des habitants aux réunions de travail et des points de synthèse hebdomadaires, cela sera également acceptable

C016 - Contribution à la concertation « Port Grimaud »

Objet : Circuits financiers et Profits

Cette contribution vise à essayer de comprendre les nouveaux montants financiers demandés aux habitants de Port Grimaud et la finalité de ces demandes.

La concertation publique est l'occasion pour les résidents d'exprimer leurs besoins qui ne sont peut-être pas satisfaits par certains des projets que la municipalité souhaite mettre en œuvre.

I les constats

1.1) Les taxes et charges pour les propriétaires

Quelles sommes et financements sont demandés aux propriétaires d'habitation à Port Grimaud ?

1) Impôts locaux
    a. Taxe Foncière
    b. Taxe d'habitation
2) Redevance d'amarrage (depuis début 2022)
3) Investissement pour 35 ans dans de nouvelles infrastructures sous peine d'être exproprié de son emplacement d'amarrage réservé
4) Paiement de l'entretien et des réparations des quais (en bordure de canal)
5) Charges de copropriété (entretien des rues, ponts, places, ...)

Certaines nouvelles demandes de paiements et d'investissements forcés mettent en grande difficulté certains propriétaires, parfois des personnes âgées, celles-là même qui, propriétaires d'un appartement ou d'une maison depuis l'origine ont permis la création de la cité lacustre. Souvent cela représente l'investissement d'une vie.

Tous, même ceux qui n'ont pas de bateau (par choix ou par manque de moyen), se voient menacés de voir leur jardin transformé en emplacement portuaire public et se faire imposer les préjudices d'un bateau à quelques mètres de leur lieu de vie.

La plupart de ces personnes n'a pas la possibilité de financer de tels investissements, de surcroît injustifiés, qui ne leur apportent aucun retour sur investissement.

Certains propriétaires risquent d'être contraints de vendre ou d'hypothéquer leur maison.

1.2) Quelques un des sujets à débattre

Voies de circulation :

- A Port Grimaud les rues sont privées et entretenues au titre de**s** charges de copropriété.
- Les seules voies publiques de circulation sont les canaux artificiels dont le rôle premier est de permettre aux habitants de circuler, d'aller faires leurs course, chez le médecin,

dentiste ou les services essentiels. Pour autant, ces voies publiques ne sont pas entretenues par la municipalité.

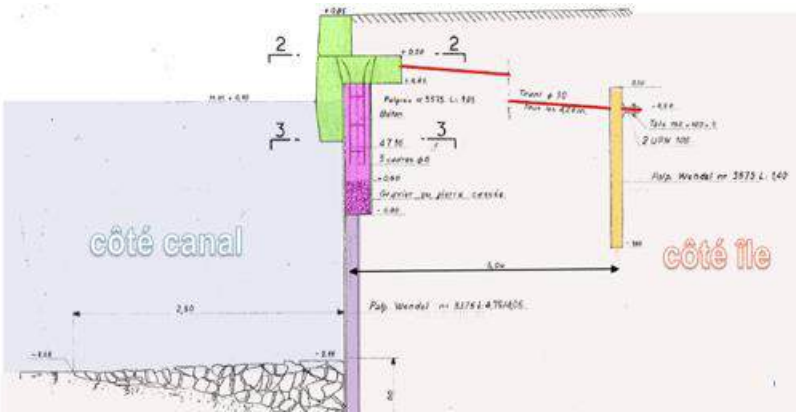
Désensablement :

L'embouchure de la Giscle est régulièrement ensablée du fait de bancs de sable situés en amont ou d'inondation qui chargent la Giscle. L'arrêt de l'exploitation de la sablière en amont de la Giscle a été lourd de conséquences. Il serait logique que les conséquences de cet ensablement de l'embouchure du fleuve soient prises en charge par la communauté de commune. Pourtant, ce désensablement est mis à la charge des habitants de Port Grimaud.

Dommages sur les quais privés et parois verticales

Les parois verticales des canaux, véritables murs porteurs du plan d'eau sont la propriété des riverains.

Ceux-ci seront donc seuls à assumer les risques d'usure, de dommage.



Or, les usages et la surexploitation du plan d'eau avec des bateaux inadaptés à la fragilité des infrastructures provoquent des dommages irrémédiables aux structures de la cité et aux propriétés privés.

Il serait donc normal que les riverains puissent

- Décider des embarcations qui peuvent naviguer sur le plan d'eau
- Décider les règles de navigations qui évitent l'usure et la destruction de leur propriété privée
- bénéficier d'une garantie d'indemnisation basé sur le trafic des bateaux extérieurs

II – les excédents et profits réalisés

Essayons donc de comprendre le rationnel des différents paiements imposés.

Il semble que le modèle de fonctionnement soit destiné à créer des profits et des excédents de trésorerie au bénéfice de la commune.

Ainsi, Port Grimaud Info confirme que la régie du port a engrangé plus d'1m € d' »excédents » en 2023 (même si cette notion d'excédent ne devrait pas exister pour un service public) tandis que Var Matin indique que le conseil municipal a annoncé que la municipalité a dégagé pour 8m € de trésorerie.

Port Grimaud info

EDITO

Grimaudoise, Grimaudois

Alain BENEDETTO, Maire de Grimaud

Informations & renseignements

+33 (0)4 94 56 29 88

capitainerie@portdegrimaud

Grimaud

var-matin Vendredi 21 juin 2024 | 16

Comptes 2023 : des profits toujours à la hausse

Le conseil municipal s'est réuni une dernière fois avant la pause estivale pour clore les comptes de 2023. Malgré de légères remarques, la majorité se félicite de la bonne santé des finances.

Bilan soporifique d'une année prolifique. Avant la pause estivale, c'est le moment pour Grimaud de faire le bilan de l'année passée. Le conseil municipal s'est réuni, mercredi, pour voter les comptes de gestion et les comptes administratifs de 2023, dans une longue énumération de chiffres. Sans surprise, ces clôtures ont été (presque) toutes votées à l'unanimité mais surtout sans débat ni commentaires de la part des élus. Le maire Alain Benedetto ne pouvant pas assister au vote, c'est sa première adjointe Martine Laure qui a été nommée pour présider la séance.

Pour lancer ce bal des chiffres, retour sur le budget principal. La municipalité clôture des excédents de fonctionnement à plus de 11 millions d'euros, dont un peu plus d'un million a été utilisé pour autofinancer le déficit lié à l'investissement. Des résultats à la hausse par rapport à l'année 2022. Au total, la commune s'en sort avec un bonus de plus de 10 millions d'euros qui vient abonder le budget de 2024.

Lors du conseil, les frais d'honoraires liés au contentieux sur la gestion de Port Grimaud, ont été épinglés. (Photo doc Philippe Arnassan)

Le choix d'« un compte à terme »

Que ce soit pour les transports, le cimetière, le stationnement, le parc locatif ou même le port, toutes les clôtures s'en sortent avec un léger excédent. « *Malgré un contexte compliqué, dû notamment à la crise énergétique ou immobilière, le bilan financier est encore très bon*, se félicite Alain Benedetto. *Vous remarquerez aussi que pour la 21e année consécutive, les taux communaux n'ont pas augmenté. Donc merci à vous tous.* » Par ailleurs, en vue de faire fructifier ses réserves trésorières, la municipalité a opté pour un « compte à terme » d'une capacité maximale de quatre millions d'euros sur une maximale durée d'un an et un taux de rendement de 3,69 %.

Frais d'avocats pointés du doigt

Malgré cette présentation silencieuse et monologale, quelques lignes ont relevé l'attention des élus, lors du détail des dépenses liées à la gestion du port. Les 330 000 euros d'honoraires et de frais d'avocats ne passent pas auprès de Philippe Barthelemy : « *Quand est-ce que ce délire va cesser ? Parce que je pressens une chose, l'appel de nos adversaires à la cour administratives et ce sera encore plus cher. Il faudrait que la raison puisse étendre ses ailes sur la gestion de Port-Grimaud.* » Plus tôt, le conseiller municipal rebondissait sur un autre sujet qui revient sur la table de chaque conseil du Golfe, l'attribution de la compétence assainissement à la communauté de communes et avec elle les excédents de la part d'investissement du budget qui s'élève à un peu plus de 800 000 euros. « *Est-ce qu'on sera gagnant avec ce transfert ? Parce que vous savez ce que je pense, comme certains ici, de la communauté de communes* », relève l'élu de la majorité. Ces deux questions resteront sans réponse. Simples remarques sur un flot de chiffres.

JOCELYN FLORENT
jflorent@nicematin

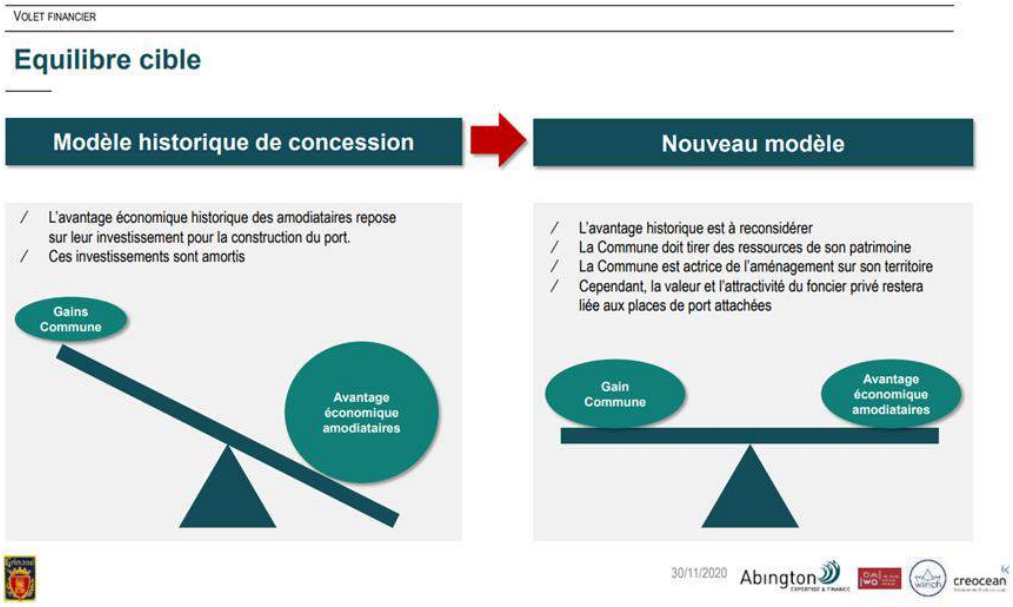
Tourisme radieux

Hausse de la fréquentation en office de tourisme, sur les sites Internet et les réseaux sociaux, hausse des ventes en boutique et billetterie, succès des animations en particulier des Grimaldines… Anne Kiss a tenu un discours dithyrambique au moment du bilan d'activité de la structure. La cinquième adjointe souligne aussi le bon score de la Ville sur les sites touristiques et le faible nombre de réclamations : « *Seulement deux concernant le prix trop élevé des parkings de Port-Grimaud qui ne relève pas de l'office.* » Le maire, quant à lui, soutient la valorisation du tourisme dans la commune et le développement des animations, en particulier à Port-Grimaud : « *Nous essayons d'organiser une fête de la musique à Port-Grimaud, en plus de celle au château, malgré la complexité avec certains commerçants et responsables d'entités qui s'opposent, par exemple, à afficher les armoiries de la Ville. Certaines personnes oublient qu'elles habitent dans la commune de Grimaud.* »

III – D'où vient cette stratégie ?

La stratégie de ces nouveaux circuits financiers a été fixée en 2019 par le cabinet de stratégie financière Abington, missionné par la commune de Grimaud, qui propose un nouveau modèle financier pour tirer des ressources de Port Grimaud et de ses habitants. Il indique que la valeur et l'attractivité du foncier privé resteront liées aux places de port attachées, sous entendant que les propriétaires accepteront toutes les demandes de paiements s'ils se voient menacés d'expropriation de leur droit d'amarrage.

L'étude observe, comme à regret : « Le coût constaté pour une place apparait très inférieur au prix de marché ».



L'étude suggère de mener des actions permettant à terme de facturer entre 3000 et 5000 € par an et par propriétaire~~s~~ (à comparer aux 600 € actuels) pour atteindre une moyenne de 4000 € HT, ce qui est considérée comme une valeur de marché.

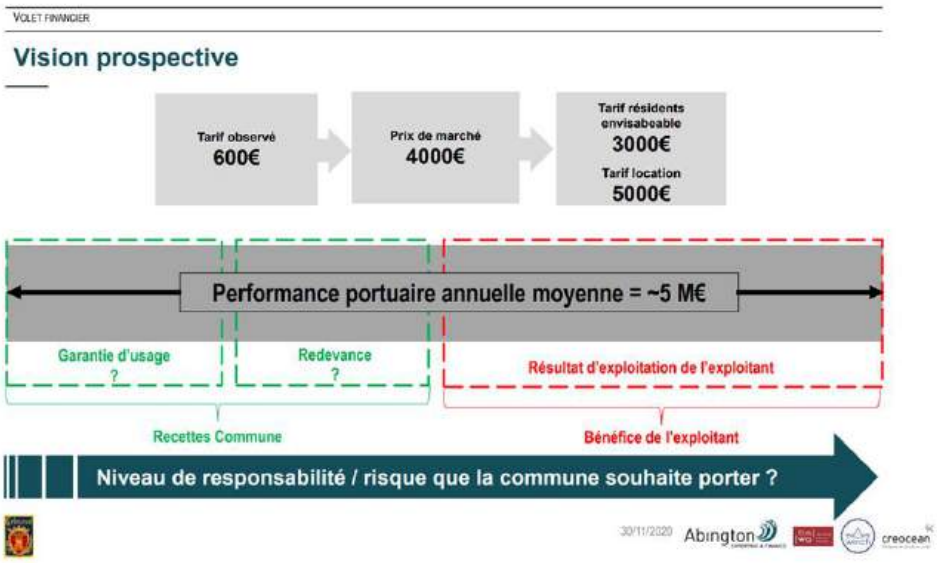
L'étude propose donc de passer d'un modèle de redevance basée sur les coûts d'exploitation et d'entretien à un modèle basé sur les prix de marché de ports de la côte d'azur.

Cela est établi en méconnaissance totale de la démographie, des capacités financières des propriétaires et surtout de leurs souhaits.

Cette suggestion oublie également la particularité de Port Grimaud qui fait que le plan d'au a été construit par les propriétaires comme des voies de circulation le long des habitations. Ce sont les canaux qui longent les habitations et non l'inverse.

Le côté terre ne peut être dissocié du côté plan d'eau.

Les propriétaires ne peuvent déplacer leurs maisons contrairement à un utilisateur de place de port qui peut changer de port.



Qui plus est le cabinet de stratégie conseille à la mairie de ne prendre aucun risque pour éviter de devoir supporter les coûts d'entretien et de réparation des kilomètres de quais privés.

L'étude incite la municipalité à viser un bénéfice d'exploitation de 5M€ et propose différents mode de gestion allant jusqu'à suggérer la vente de la concession du plan d'au à un opérateur privé.

Qu'en est il de l'investissement auquel il demandé aux propriétaires de maisons de souscrire (dit Garantie d'usage 35 ans) ?

Le rapport Abington envisage pour la commune un budget de l'ordre de 8 m HT pour la réalisation d'un avant-port pour lutter contre l'ensablement. Pour les seules palplanches, un budget de 59 mHT € est avancé.

La mairie envisage de demander également aux habitants de financer les nouvelles infrastructures portuaires ou non portuaire qu'elle souhaite développer (restaurant panoramiques, nouveaux commerces...).

Nombreux sont les habitants de Port Grimaud qui trouvent anormal qu'on leur demande de financer des travaux pharaoniques qui non seulement sont souvent non nécessaires à l'existence de Port Grimaud, ne leurs sont pas utiles pour leur quotidien, mais qui contribueraient à ajouter des nuisances (plus de bateaux, plus gros bateaux extérieurs) et surtout à modifier l'esprit originel de ce site classé.

De plus, la plupart des habitants n'a pas les moyens de payer des sommes de montants aussi élevés

Enfin, il existe des alternatives pour financer les travaux sans imposer aux habitants de participer directement. Voici quelques options possibles :

Subventions publiques : La commune peut rechercher des subventions de l'État ou d'autres collectivités territoriales pour financer les travaux.

Fonds européens : Il est possible d'accéder à des fonds européens destinés à la protection de l'environnement ou au développement durable.

Emprunts : La commune peut emprunter auprès de banques ou d'autres institutions financières pour financer les travaux.

Il serait important d'explorer toutes ces options et de discuter avec les habitants pour trouver une solution qui soit acceptable pour tous. La concertation reste un élément clé pour assurer que les décisions prises reflètent les besoins et les souhaits de la communauté.

Il convient de rappeler que depuis toujours, le canal artificiel ayant été construit sur la terre ferme pour permettre une circulation en bateau entre les habitations et vers les commerces, les habitant bénéficient des droits et servitudes suivants :

- Droit d'accès au canal depuis leur quai privé
- Droit de circulation dans l'ensemble des canaux artificiels
- Droit d'amarrage exclusif

Ces droits ayant été acquis avant le transfert du plan d'eau au domaine public, ils restent acquis même après le transfert au domaine public.

Les scénarios possibles pour le droit d'amarrage des résidents feront l'objet d'une contribution spécifique.

La question est :

Est-ce le rôle d'un service public de faire des profits au détriment des habitants ?

- Activité portuaire excessive qui gâche la vie des habitants
- Problème de Sécurité du fait des super-yachts et autres gros bateaux qui circulent
- Gros bateaux qui occultent le patrimoine d'architecture contemporaine remarquable
- Transformation radicale d'un site privé qui n'a pas été conçu à l'origine pour devenir un business lucratif pour la municipalité
- Dégats provoqués sur des propriétés privées
- Aucun retour sur investissement

Proposition :

- Mener réellement un vrai débat sur le modèle tarifaire des amarrages résidentiels

- Ne par transformer la cité lacustre de Port Grimaud en Port de plaisance international
- Revenir à un tarif basé sur les coûts pour les amarrages résidentiels
- Séparer la gestion de la zone résidentielle de la gestion des place publiques
- Définir le périmètre des travaux et nouvelles infrastructures nécessaires pour les habitants
- Mettre à plat l'ensemble des aspects financiers (entrées et sorties)

Demande :

Ne disposant d'aucun document tangible, cette contribution a été construite en aveugle.

Un partage et une transparence des éléments de règles appliquées et comptabilité sont demandés.

Mesdames et Messieurs
Je ne suis pas d'accord avec les projets de modification urbaine du port de Port Grimaud.
Motif : Port Grimaud a été conçu par François Spoerry comme une Cite lacustre et ne doit pas être modifié selon ses statuts.
Une extension du port aurait un impact considérable sur la biologie marine existante et serait donc un coup dur pour la préservation de l'environnement.
Un Port de Plaisance est contraire à l'héritage culturel de la conception « Port Grimaud ».
En 1995, le ministre de la Culture a accordé à la Cité lacustre Port Grimaud Port Grimaud porte ce titre officiel depuis 2001, lié à la conservation exacte de la conception de François Spoerry. François Spoerry a certainement pris en compte les aspects environnementaux et n'a autorisé que les petits bateaux. Les petits bateaux sont nettement plus écologiques que les grands.
La préservation des plages est un autre aspect de l'environnement.
Les familles doivent pouvoir continuer à se baigner avec leurs enfants sur la plage de Port Grimaud tout en préservant les fonds marins avec leur faune et leur flore.
L'embouchure de la Giscle dans la baie sera modifiée par l'extension du port.
ce qui menace la plage de Port Grimaud II dans sa forme et la qualité de ses eaux...
Les canaux de Port Grimaud sont également constitués d'eau douce.
Les grands bateaux nuisent à la sécurité des enfants qui jouent.

Vous trouvez ci-joint ma concertation "Port Grimaud"
Veuillez me confirmer la prise en compte de cette contribution.

Elisabet Kanter

Bonjour à tous !

Je m'appelle Lothar Kanter et je suis propriétaire d'une maison sur l'île des Quatre vents.

Je suis contre l'extension du port.

Motif :

1. nous (les propriétaires) devons financer l'extension du port, mais la commune encaisse en contrepartie les droits d'amarrage.

2. l'agrandissement de l'entrée du port réduit la vue sur l'ensemble de la baie.

3. l'ensablement par la Giscle ne sera pas réduit par l'agrandissement de l'entrée du port.

4. la baie sera encore moins, voire pas du tout, approvisionnée en eau de mer propre.

Aujourd'hui déjà, après de longues journées de pluie, la plage est fermée à la baignade pendant plusieurs jours en raison de la pollution de l'eau par la Giscle.

Après l'agrandissement de l'entrée du port, encore plus d'eau de la Giscle s'accumule dans la baie de baignade et peut encore plus difficilement être régénérée par l'eau de mer dans la petite baie de baignade.

5. l'ensemble de la zone portuaire, et plus particulièrement Portgrimaud II, n'est plus suffisamment approvisionné en eau de mer fraîche.

6. Dans l'esprit de l'architecte François Spoerry, l'harmonie architecturale de l'installation portuaire planifiée et construite devrait toujours être maintenue telle quelle. Même la plus petite modification des maisons et des jardins, comme les couleurs et les espèces végétales, ne devait pas être changée. Toute modification devait faire l'objet d'une demande auprès du conseil d'administration.

7. Port Grimaud est reconnu depuis 2001 comme « patrimoine architectural du XXe siècle ». Une distinction créée en 1999 par le ministre de la Culture et de la Communication.

8. le port n'a pas été prévu pour accueillir de grands navires qui causent beaucoup de dégâts en raison de leur forte houle et de leurs fortes émissions de CO_2.

9. tous les investissements à Port Grimaud devraient faire l'objet d'une concertation avec les propriétaires de Port Grimaud.

Vous Trouvez ci-joint ma contribution á la concertation « Port Grimaud »

Veuillez me confirmer la prise en compte de cette contribution.

Lothar Kanter

Contribution à la concertation du public suite à la reprise de la concession du plan d'eau de Port Grimaud

Avant toute chose, il faut définir ce qu'est Port Grimaud.

S'agit-il d'une Marina ou d'une Cité Lacustre ? Quel était le projet de l'architecte urbaniste FRANCOIS SPOERRY pour ces terrains ?

Concernant sa réalisation, tous les documents consultés parlent clairement de cité lacustre et c'est une réalité que chacun peut constater.

Port Grimaud voisine avec les Marines de Cogolin qui est le concept type de la marina, un port avec des ensembles en copropriété autour. La concession des Marines de Cogolin a été résiliée et le port a été repris par la commune sans difficulté, concernant les contrats à mettre en œuvre, alors pourquoi tant de difficultés à Port Grimaud ?

Précisément parce que la commune veut appliquer une règlementation qui a été conçue pour les Marinas et qui n'est pas compatible avec la spécificité d'une cité lacustre qui est *un village construit sur l'eau, ce qui est* le cas de Port Grimaud. A l'origine du premier permis de construire, les canaux devaient déboucher sur la mer par la rivière «la Giscle » le long de laquelle, par ailleurs, une partie de la cité lacustre a été édifiée et qui de ce fait n'est pas incluse dans le DPM.

Par la suite cette option a été abandonnée en raison du caractère capricieux de cette rivière. C'est là que l'ETAT a profité de cette ouverture sur la mer pour demander le classement des canaux dans le Domaine Public Maritime, ce qui à l'époque n'était pas automatique.

Nous demandons à la commune <u>la reconnaissance de cette spécificité</u> en constatant que Port Grimaud, qui n'a de port que dans son nom et dont l'identité est principalement une cité avec des propriétés privées. Port Grimaud n'est pas une « copropriété » ce qui est un qualificatif erroné dans la mesure où nous sommes propriétaires du sol ce qui n'est pas le cas dans une copropriété. A côté de cette cité certains bassins sont dédiés à l'accueil de plaisanciers de passage ou en vertu de contrats annuels de « mise à disposition d'un poste à quai » c'est le domaine de compétence de la Capitainerie.

Il a été aussi évoqué par la Régie, la possibilité de bénéficier d'une garantie d'usage de 35 ans. Ce régime est mis en place pour lever des fonds auprès de personnes qui seraient intéressées pour obtenir une place crée à l'occasion de travaux d'extension du port.

Dans une consultation le professeur Robert Rézenthel , juriste spécialiste en droit portuaire, dit « *le rattachement obligatoire de la garantie d'usage à l'habitation semble incongru, car la propriété des résidents est manifestement indépendante des plans d'eau affectés à la navigation de plaisance* ».

Les propriétaires de maisons dont l'emplacement d'amarrage fait partie intégrante de leur habitation, n'entrent donc pas dans le cadre prévu pour la mise en place de cette garantie d'usage, l'intervention du professeur Lombard lors de la dernière réunion d'information initiée par la régie du port n'a pas permis de justifier les prétentions que la régie veut nous imposer.

C'est donc à bon droit que les propriétaires de maisons demandent que leur soit reconnu un **droit exclusif d'usage de leur amarrage** (droit qui a été reconnu par la jurisprudence de la cour d'Appel de Chambéry du 30 janvier 2020 N° 18/101130). Aucun des deux contrats proposés par la Régie ne correspond à la situation de notre cité lacustre.

Notre droit est donc attaché à notre propriété par le fait même de la spécificité de nos biens, du permis de construire de ceux-ci et de leur antériorité avec la rétrocession des canaux à l'Etat. En droit cela est qualifié de droit réel ou d'un droit d'usage qui s'apparente à une servitude qui est opposable à l'Etat.

Ma contribution est centrée sur cette question de nos droits d'amarrage, mais à côté de cela les propriétaires demandent que soit respecté l'esprit de Port Grimaud en n'instaurant pas une exploitation commerciale et touristique de Port Grimaud qui altère l'esthétique voulu par son créateur et qui a fait l'objet d'une reconnaissance officielle d'architecture remarquable.

Pour finir, on ne peut que souhaiter l'établissement d'un climat de respect mutuel et de confiance dans nos relations avec la commune pour pouvoir envisager une cohabitation harmonieuse que Monsieur le maire appelle de ses vœux à longueur de bulletins diffusés par la commune et consacrée à notre cité lacustre qualifiée, par provocation, de « Port de Grimaud ».

En résumé un peu d'ouverture d'esprit et de considération permettrait de régler une situation dans laquelle les propriétaires de la cité se sentent spoliés.

Il ne faut pas oublier que la réussite de notre cité est aussi due à la confiance que les propriétaires acheteurs ont témoignée à son architecte, sans eux rien n'aurait été possible.

Ainsi exprimée, ma façon de voir la situation qui, je l'espère, trouvera un écho favorable à la suite de cette concertation.

DÉPARTEMENT DU VAR

Arrondissement de DRAGUIGNAN

MAIRIE

DE

GRIMAUD

Code Postal : 83316 Cedex
Téléphone 04 94 55 69 00
Télécopie 04 94 55 69 44
http://www.mairie-grimaud.fr

Grimaud, le 24 juillet 2017

A.S.P.
PORT GRIMAUD
03. AOU. 2017
COURRIER N° 1400

Madame la Présidente
A.S.P de PG1,
Maison Commune de
Port Grimaud 1,
83 310 GRIMAUD

DIRECTION SERVICE ENVIRONNEMENT
AB/FXM/MM/RB
Affaire suivie par Monsieur Rémy BONNASSE

Objet: Ensablement de la zone d'avant-port
PJ : Etat synthétique des travaux réalisés et à intervenir

Madame la Présidente,

Comme convenu lors du dernier Conseil Portuaire tenu en mairie le 12 juillet dernier et dans la continuité de nos échanges, je vous adresse en pièce jointe un état synthétique des dépenses engagées par la Collectivité dans le cadre du dossier, actualisé du cout des travaux d'extraction restant à intervenir et chiffré par la Société BUESA.

Ce document servira de support technique à la rédaction - en cours - du projet de protocole d'accord dont je ne manquerai pas de vous adresser un exemplaire pour avis dès réception.

Bien entendu, mes services et moi-même restons à votre disposition pour toute précision utile qu'il vous plairait d'obtenir.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression mes respectueux hommages.

Le Maire,
Conseiller Départemental,

MAIRIE DE GRIMAUD VAR

Alain BENEDETTO.

Ville de GRIMAUID
Département du Var
Service Environnement

TRAVAUX DE DRAGAGE DE LA ZONE AVANT-PORT SUR DPM

OPERATIONS ANTERIEURES

N° d'opération		item	volume en m3	montant TTC
1	**2014**	MOE travaux de dragage **1er phase**		11 699,37 €
2	**2014**	travaux d'urgence devant passe d'entrée /refoulement derrière la digue de PG1	2 500	106 164,00 €
3	**2015**	travaux d'urgence devant passe d'entrée	1 000	71 652,77 €
4	**2015**	Transport de sable	4420	37 128,00 €
5	**2016**	travaux d'urgence embouchure Giscle /refoulement devant plage PG2	2700	93 636,00 €
6	**2017**	travaux de dragage zone avant-port **1er phase**	15100	361 932,00 €
7	**2017**	AMO définition travaux de dragage **2nde phase**	18000	9 150,00 €

2nde PHASE DES TRAVAUX DE DRAGAGE DE LA ZONE AVANT-PORT

Estimatif montant des travaux de dragage et rechargement des plages

			UM	Quantité	Prix unitaire	Montant HT
	1,1	Amenée et repli du matériel de dragage, de transport et de rechargement	Ft	1	77 000	77 000,00 €
	1,2	Constats d'huissiers et reconnaissance des zones d'intervention	Ft	1	1 000	1 000,00 €
	2,1	Document d'éxecution	Ft	1	2 400	2 400,00 €
	2,2	Levés topo / bathymétriques et calculs de cubatures	Ft	1	10 500	10 500,00 €
	3,0	Dragage hydraulique	m3	18000	5,9	106 200,00 €
	4,0	Création d'un bassin d'égouttage	Ft	3	6 000	18 000,00 €
	5,1	Reprise et transport vers les plages	m3	18000	3,8	68 400,00 €
	5,2	Reprise et transport vers une ISD	T	3,0	150	450,00 €
	6,0	Opération de rechargement	m3	18000	1,9	34 200,00 €
	7,1	Suivi de la qualité de l'eau	j	40	50	2 000,00 €
	7,2	Suivi de la qualité bactériologique	Ft	6	125	750,00 €
	7,3	Traçabilité des matériaux rechargés	Ft	10	650	6 500,00 €
	7,4	Mesure de protection	Ft	1	5 000	5 000,00 €
	8,1	Immobilisation drague	J	0	4 500	- €
	8,2	Immobilisation des engins de transport	J	PM	3 050	
					Total HT	332 400,00 €
					TVA	66 480,00 €
8	**2018**	travaux de dragage **2nde phase**			Total TTC	398 880,00 €
9	**2018**	MOE travaux de dragage **2nde phase** = 3% montant travaux				11 966,00 €

Total volume dragué **39 300 m3**

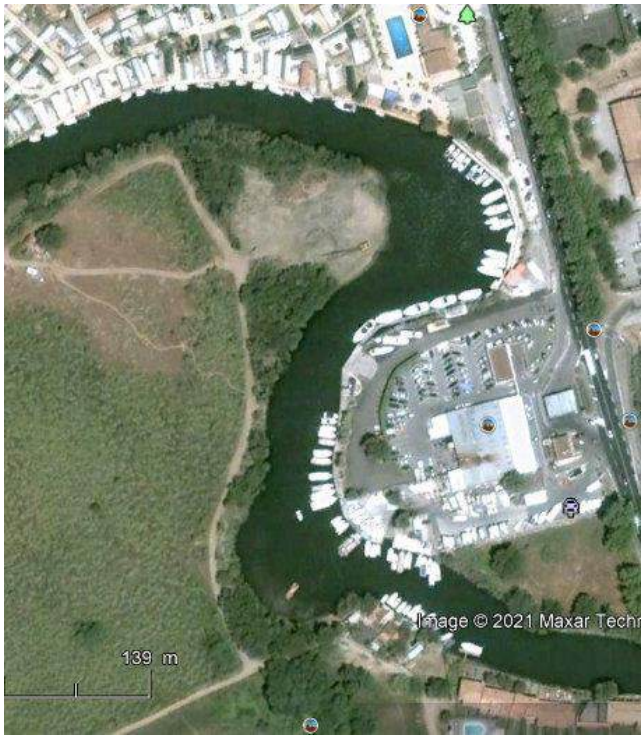
Montant total TTC des travaux de dragage de la zone avant-port **1 093 058,14 €**

Images satellites évolution Giscle :

Source : google earth

Octobre 2003 :

juin 2006 :

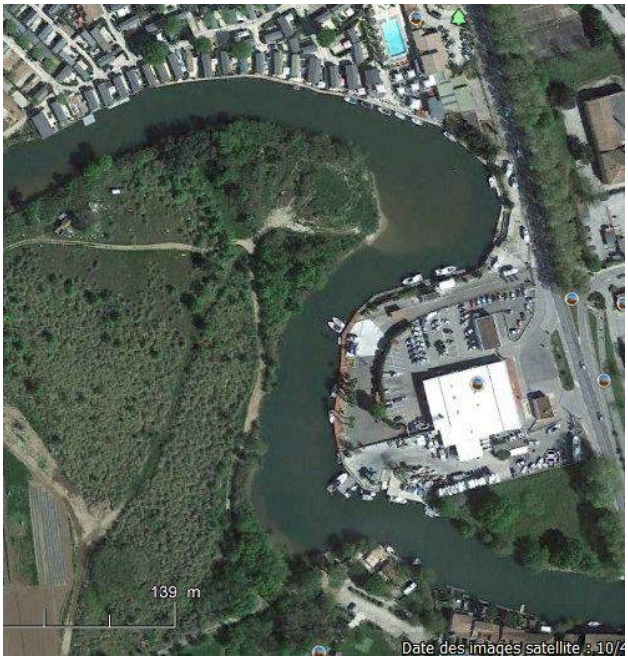


Décembre 2008 :

juin 2010 :

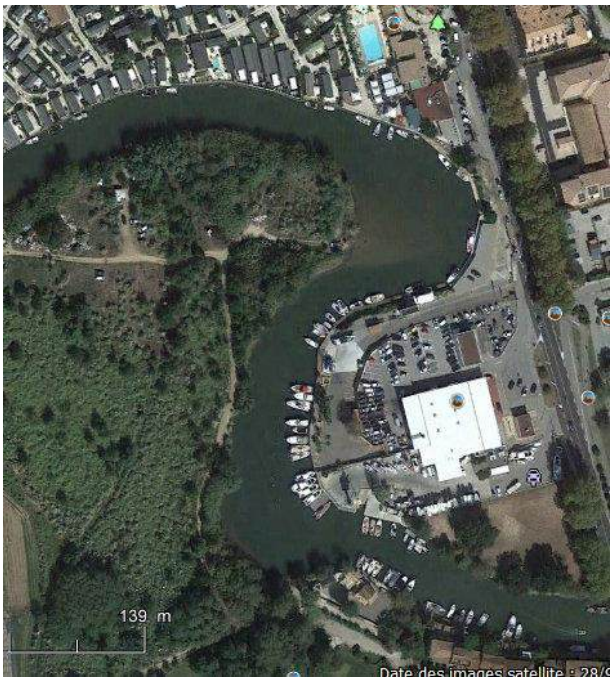
Mai 2014 :

avril 2016 :



Mars 2017 :

Septembre 2019 :



Cette zone était exploitée (je crois sablière), cf les engins de chantier et tas de sable : août 2006 (berge en bon état)

Chemin entre concession Peugeot et STMI, tout une partie du terrain s'est effondré dans la Giscle :

Décembre 2008 :

Mai 2014 :

Avril 2016 :

Septembre 2019 :

Berges vers la zone de stockage de matériaux :

Aout 2006 : berge en bon état :

Août 2006 : bon état

juin 2010 : formation d'une coulée de sable/ terre

Mars 2017 :

Septembre 2019 :

Contribution à la concertation publique de Port-Grimaud

Objet : coût des dragages de la passe d'entrée et solutions alternatives à la modification des digues.

La quasi-totalité des sédiments dragués dans la passe d'entrée provient de la Giscle.

Les crues sont de plus en plus fréquentes et importantes. Ce phénomène d'ensablement continuera de progresser.

Draguer est donc sans fin et ressemble plus à des opérations de shadoks dont le coût explose.

Dans un courrier du 24 juillet 2017, cf en PJ, la Commune communique un récapitulatif des coûts supportés par celle-ci pour draguer la partie du Domaine Public Maritime naturel, espace qui ne fait pas partie de la zone concédée et qui était bien à la charge de la Commune (référence : rapport Bercovici).

Total volume dragué	**39 300 m3**	
Montant total TTC des travaux de dragage de la zone avant-port		**1 093 058,14 €**

Soit un coût TTC au m3 de 27,81 € TTC

L'opération du dragage de 2024 a coûté la somme de 906 000 € TTC pour à peine 2 600 m3, soit un coût TTC au m3 de 348,46 € TTC.

Ce coût aurait donc été multiplié par 12,53.

Mairie de Grimaud
4 mars ·

Le dragage de la passe d'entrée sera finalisé cette semaine, une opération devenue annuelle depuis que la gestion portuaire est assurée en régie. Ce rythme régulier d'entretien est essentiel pour garantir la navigabilité et la sécurité des plaisanciers. Cette année, l'opération permettra d'éliminer 2 600 mètres cubes de sédiments, représentant un coût de 755 000 euros hors taxes.

Il aurait été possible de retirer 15% de sédiment supplémentaire pour le même coût, mais une proposition de collaboration avec l'ASL de Port Grimaud I n'a pas été retenue par l'ASL malgré une demande de collaboration de la part de la Commune pour optimiser le dragage au profit des plaisanciers. Au lieu de cela, l'ASL informée le 21/01 du démarrage de l'opération 2024, a préféré planter des lauriers roses, en plein hiver, sur le chemin des engins mécaniques, en dehors de la période de plantation habituelle de l'espèce et probablement dans une volonté de susciter une controverse.

Ce choix de comportement va à l'encontre des intérêts des plaisanciers, qui pour la plupart sont des résidents de Port Grimaud.

Curieusement, dans ce message, la Mairie met en cause l'ASP de Port-Grimaud 1 (c'est hélas devenu une sale habitude), or, l'ASP a simplement voulu protéger sa plage privée, de pollutions liées à des bacs de décantations que la Commune voulait installés, on peut le comprendre vu le résultat des bacs installés en 2017 par l'ASP qui ont défigurées la plage :




Durant cette année 2017, la Commune avait effectué un dragage de 15100 m3 pour un coût de 361 932 € TTC, soit un coût de 24 € TTC par m3, l'opération a été réalisée par pompage par la société BUESA, ensuite grâce à d'importantes canalisations, les sédiments dragués ont été emmenés dans des bacs de décantations installés vers les plages du Gros Pin et camping de la Plage.

Ces sédiments ont ensuite été utilisés pour réengraisser l'ensemble des plages de la Commune.

En 2023 puis en 2024, la Commune a changé de process, cette fois, de manière mécanique par des tractopelles, des barges, des tracteurs qui sont passés sur notre plage pour déposer les sédiments vers l'école des Voiles pour ensuite les acheminer encore humides vers un centre de dépolution vers la Seyne sur Mer avec des dizaines de rotation de semi remorques.

Outre, un bilan écologique qui parait déplorable, on peut s'étonner du coût d'une telle opération.

On peut constater le lancement tardif de l'appel d'offres le 20 octobre 2023, réponse le 20 novembre 2023 pour cette opération de dragage, opération qui parait pourtant facile à anticiper, peu de sociétés peuvent répondre à un tel appel d'offres pour une opération prévue début 2024.

Dans le PV d'attribution du marché, on constate que six sociétés ont répondu mais cinq ont été écartés pour différents motifs, une seule a été retenue et notée, avec comme mention : *« l'offre CEDS est l'offre économiquement la plus avantageuse. »* avec une note totale de 100 sur 100.

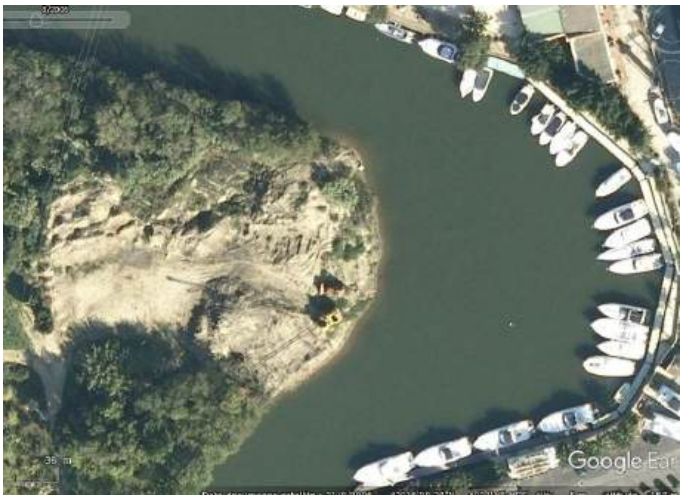
La société BUESA et une autre société ont été écartées au niveau du planning d'éxecution.

L'état des berges de la Giscle est déplorable, il suffit de le constater grâce à l'outil « google earth ».

Cf document, évolution berges de la Giscle, extraits :



Jusque dans les années 2010, une sablière récupérait le sable derrière la concession Renault, photo en 2006 :



Le phénomène d'ensablement de la passe d'entrée a explosé depuis la disparition de cette sablière.

Pour d'importants motifs, **il parait urgent de remettre en place un système de piège à sédiments à cet endroit.**

Motif écologique : les sédiments peuvent être facilement revalorisés, ils n'ont pas besoin d'être acheminés par camions à plus de 60 km du site… La digue actuelle est devenue un véritable sanctuaire animal, la biodiversité est importante et variée.

Motif économique : le coût des dragages de 2024 est absolument stratosphérique, ils finiront par ruiner la Commune, c'est une solution perenne et garantie, la modification des digues ne changeant rien à l'ensablement de l'embouchure.

Motif politique : ce genre d'opération ne concerne pas seulement GRIMAUD mais plusieurs communes du Golfe de Saint Tropez, dont Cogolin et la Môle, il parait légitime que ce genre d'investissements soit supporter par la Communauté de Communes et non seulement les grimaudois et encore moins les seuls port-grimaudois victimes de cet ensablement lié à un phénomène naturel non géré en amont.

Motif sécuritaire : l'ensablement de l'embouchure de la Giscle peut provoquer un bouchon qui empêche l'eau de la plaine de GRIMAUD de s'évacuer correctement, on l'a vu encore récemment les 9 et 10 mars 2024, cette zone est fortement inondable avec un nombre de plus en plus important d'habitations.

Frédéric MARIE

Fait le 15 août 2024, adressé par mail à 23h20.

MAIRIE DE GRIMAUD

14 AOUT 2024

COURRIER ARRIVÉ

HERBIET GILLES

65 Ile des 4 Vents

83 310 GRIMAUD PORT GRIMAUD

Monsieur Alain Benedetto

Maire de Grimaud et Président

de Régie Portuaire

Rue de la mairie

83310 GRIMAUD

Pour Attribution
CABINET
Copie à
AB - NF
DGS
Régie du Port

Objet : Cité Lacustre de PORT GRIMAUD

LETTRE OUVERTE

Samedi 10 aout 2024

Monsieur le Maire,

Je viens à vous pour tenter de comprendre les motivations qui conduisent aujourd'hui à une situation de conflits perpétuels dont je crains que nous n'en soyons qu'aux prémices.

A l'origine, les difficultés étaient entre les ASL et la commune. Il semble maintenant que ce soient les résidents qui s'inquiètent des « solutions » proposées pour la jouissance de leurs places d'amarrage mais aussi maintenant des projets de restructuration.

Je ne parle pas ici de la nécessité de « mettre aux normes ou en sécurité » mais de faire entrer la « grande plaisance » dans un écrin non adapté.

Les non choix juridiques et financiers imposés aux résidents tant sur la signature de nouveaux contrats depuis la résiliation anticipées des concessions que dans la perspective de la « garantie d'usage » qui au dire même du Professeur LOMBARD ne semble pas adaptée au cas si particulier de Port Grimaud.

Pour ce qui me concerne, je ne suis à priori pas opposé au principe d'une gestion centralisée par la Commune (et uniquement par la Commune) des petits ports publics intégrés à la cité lacustre.

Cependant, j'observe pour l'instant, au sein de la cité une dégradation non seulement de la qualité de vie mais également de la sécurité malgré les efforts de la capitainerie.

Cette dégradation est à mon sens l'optimisation excessive des activités professionnelles ainsi que le transit au sein des canaux de navires ayant des dimensions trop importantes par rapport aux largeurs disponibles. A ce jour, pas encore de catastrophe, mais on doit cela à l'habileté des pilotes et la chance de ne croiser personne…

Vos prédécesseurs et vous-même avez depuis de nombreuses années, au village, mis un point d'honneur à entretenir, conserver le bien commun hérité des générations passées. Nous avons aujourd'hui un village authentique dans lequel nous avons plaisir à déambuler et profiter des activités.

Vous le savez mieux que moi, ce travail de conservation, réhabilitation, modernisation est une œuvre commune de la municipalité et de ses habitants. Ceci nécessite des efforts partagés dont la finalité est le bien-être, la convivialité et le respect de l'héritage.

PORT GRIMAUD, bien que n'ayant pas l'antériorité de GRIMAUD a été pensé dès l'origine par son concepteur selon une philosophie toute particulière, à savoir permettre aux habitants amoureux de la voile de disposer leur bateau devant leur habitation. Il s'agit principalement d'une zone résidentielle pouvant regrouper plus de 2 000 habitants.

Ce pari complètement fou pour l'époque a mis une quinzaine d'année pour aboutir à une cité lacustre dont le concept et la philosophie sont uniques. Ceci dans un cadre magnifique à la place de zones inexploitées marécageuses.

L'architecture détaillée, variée et typique attire chaque année des milliers de visiteurs. Son urbanisme est reconnu comme remarquable et il l'est. Aucune cité lacustre équivalente n'existe non seulement en France mais en Europe. Pour ce qui est de la France, ceci est acté dans plusieurs rapports officiels émis dans la perspective de la fin des concessions octroyées aux représentations des propriétaires ayant financés ces réalisations.

Pour revenir à la philosophie du créateur de Port Grimaud, la cité lacustre a été dimensionnée à l'époque pour accueillir des bateaux dont la longueur moyenne était d'environ 10 mètres. La longueur maximum me semble-t-il était de 18 mètres. Peu d'amarrages permettant d'accueillir cette dimension.

Pour certaines raisons, il a été décidé de créer plusieurs petits ports publics d'une capacité totale d'environ 450 places réparties en plusieurs implantations disséminées au milieu de la cité lacustre qui elle, dispose d'au moins 1750 places d'amarrage.

L'évolution du yachting a fait que les bateaux, comme les automobiles d'ailleurs, ont pris de l'embonpoint (souvent au détriment de l'esthétique). Les puissances également sont sans commune mesure avec celles des années 70.

Nous arrivons aujourd'hui aux limites de l'exercice. L'ensemble de la cité lacustre, ses canaux, ses quais (privés ou non), n'ont pas été dimensionnés en conséquence.

Pour ce qui concerne la passe, celle-ci était à l'époque conçue peu large pour éviter que des bateaux ne se dépasse pour des problèmes de sécurité. Le quai de la capitainerie devait servir à l'accueil des bateaux en escale et pas à aligner des masses de plastique de 16 à 20 mètres. Le croisement devant ces bateaux, quand il est possible n'en est que plus dangereux.

Sans pour autant nier la réalité du yachting d'aujourd'hui et l'évolution naturelle des pratiques, vous semblez donc être maintenant devant un choix.

Soit une vision caractérisée par l'appel d'offre de la Régie Municipale dont vous êtes le Président.

- Exploiter de manière forcenée comme cela est déjà en cours depuis trois ans le DPM non seulement dans le périmètre des ports publics mais aussi à proximité ou devant des propriétés privées avec un cortège de nuisances, pollutions, incivilités pour le plus grand malheur de vos concitoyens résidents. Les commerçants sont aussi concernés.

- Engager des travaux d'infrastructures (digues réhaussées, modifiées, parkings, commerces etc) dont la finalité n'est pas uniquement la « mise en sécurité ou aux normes » mais comme

indiqué dans le cahier des charges très clairement l'accueil de yachts de grande croisière dont la taille pourrait atteindre les 40 mètres.

Nous sommes, il me semble, **à contre-courant complet de l'histoire « avec un train de retard »** et courir après des concepts certes rentables (encore pour l'instant) mais éculés au regard des réalités du moment.

La cité lacustre n'a pas été conçue pour cela et je vous laisse imaginer la perspective en arrivant par la mer d'une montagne de yachts étincelants cachant les premières constructions de la cité. Un massacre en perspective.

Je suis déjà convaincu que ce genre de projet trouvera une opposition résolue par tous les moyens connus.

Au-delà des contraintes techniques disproportionnées, des budgets pharaoniques et de l'impact inévitable sur l'environnement (malgré un greenwashing), cette perspective entre en contradiction complète avec la politique menée pour le village.

Mr AQUA, en réunion, nous a indiqué que ce genre d'appel à étude prévoyait large. Je dois dire qu'en la matière, il a prévu très large. Une adaptation conséquente sera peut-être envisagée. En tout cas je l'espère.

Soit une occasion unique de valoriser cet ensemble exceptionnel constitué par la cité lacustre et ses petits ports publics.

- Montée en gamme des ports publics en termes d'équipements et de service, en particulier pour la mobilité des équipages et armateurs au sein de la cité lacustre.
- Mise à niveau des structures collectives.
- Rénovation extension mesurée de la capitainerie et de la passe dans le plus pur style d'origine, le tout validé par l'architecte historique de la cité. A gérer 450 places + contrats résidents.
- Limitation drastique des amarrages loués à l'intérieur de la cité lacustre et à proximité immédiate des habitations. Les ASL doivent faire le même effort pour les places privées.
- Limitation des activité commerciales loueurs et vendeurs hors périmètre des ports publics.
- Tarification attractive pour les voiliers.
- Pas d'amarrage permanent dans la passe. Remise en place de l'esthétique d'origine avec perspectives visuelles dans les deux sens.
- Limitation de la longueur des bateaux à 20 mètres (sauf autorisation exceptionnelle liée à un amarrage particulier). La hauteur des structures ne devant pas masquer l'urbanisme.
- Et toutes autres suggestions à même de valoriser la cité, le cadre de vie, la sécurité et l'environnement.

Bien entendu, les objectifs de « **PORT GRIMAUD 2030 Remise en sécurité et normes environnementales** » doivent être prises en compte pour ce qui concerne les mesures en lien avec le titre. Pas pour être le « faux nez » d'une destruction annoncée.

Vous avez donc à faire un choix entre deux options radicalement opposées. Cette décision demande du courage et de la vision.

Vous avez souhaité mettre en place une concertation garantie par la CNDP. De nombreux habitants ont émis leurs avis. Avis très instructifs présentés sur le site de la capitainerie et transmis aux garants. J'espère que cette procédure n'est pas le nouveau « faux nez » d'options déjà arrêtés.

Vous savez comme moi que le contexte juridique, relationnel est assez lourd et une vraie concertation avec les citoyens serait à mon sens à même de mettre en place des solutions satisfaisantes pour le bien de tous.

Si vous me le permettez, une dernière remarque. Cela fait plus de 20 ans que j'entends parler de dragage, de sable et de tirant d'eau. Différentes études ont été réalisées dont certaines pour le compte de la municipalité. Aucune n'arrive à une conclusion claire et ne propose de solution miracle et à mon sens, toute modification ou ajout de digues risque de perturber les mouvements naturels de l'eau au sein de la cité...

Par contre la cause est connue et identifiée. **La GISCLE**. Qu'attends t on pour redresser la sortie de cette rivière et au lieu qu'elle propulse en direction de PG la faire se diriger vers le large.

Grimaud, Cogolin, la Communauté de Commune, la Préfecture, la Région n'ont-ils pas également de solution pour piéger les sédiments en amont...Plutôt que les faire draguer à grands frais par les résidents de la cité...

Bien à vous et bon courage.

G.HERBIET

Louis du Chassin

> 20/08/2024

> Objet : Proposition d'une alternative de développement touristique durable

> Madame, Monsieur,

> Plutôt que de poursuivre un projet d'extension du port pour accueillir des yachts de luxe, je propose de se concentrer sur un développement touristique durable qui met en valeur le charme unique de Port Grimaud.

> Nous pourrions investir dans des initiatives écologiques, des activités culturelles et des infrastructures légères qui attirent un tourisme respectueux de l'environnement et en harmonie avec notre village.

> Je vous invite à envisager cette alternative, qui serait plus en phase avec l'identité et les capacités de Port Grimaud, et à rejeter le projet d'extension du port.

Respectueusement,

Le projet proposé n'est pas pour Port Grimaud

Oui pour régler le problème de l'ensablement de l'entrée de Port Grimaud....En amont de la Giscle et tous les propriétaires y seront favorables et accepterons de financer la solution.

Mais non pour dénaturer la capitainerie...et détruire l'Œuvre de l'architecte.

Faire supprimer le ponton devant l'église tout simplement si son état n'est plus aux normes cela permettra une navigation plus sereine dans les canaux avec moins de bateaux et comme cela la capitainerie n'aura pas besoin de s'agrandir.

Quand au vent d'Est il a toujours existé et la digue a toujours été à la hauteur pour ce vent.

Je souhaite que ma contribution à la concertation au débat public concertation de Port Grimaud soit prise en considération comme cela a été stipulé lors de cette réunion.

MF ROBERT

Frédéric BONARDOT

ETAT D'ÂME

Bonjour à tous ,

Je ressors de cette réunion avec un avis très partagé .

Natif de Saint Tropez, je suis résident de Port Grimaud depuis plus de 25 ans pour y vivre en tant que propriétaire à l'année .

22 ans à Port Grimaud Sud et depuis maintenant 3 ans à Port Grimaud 1 .

Bien que très discret dans la vie de la cité lacustre, je me vois contraint de sortir de ma réserve .

HISTORIQUE :

Il y a 50 ans les choses étaient en effet bien différentes, les lois également et la réalisation de l'architecte Spoerry ne pouvait que s'appuyer sur les lois du moment .

Mais voilà les choses changent, le droit également .

À la création de Port Grimaud une concession de 50 ans a bien été accordée en contrepartie d'investissement pour la construction du Port .

Le prix des logements en tenait compte par une ventilation financière faite certainement par le promoteur .

Premier événement :

Lorsque le port a été ouvert sur la mer, l'état à récupéré le plan d'eau et les présidences des ASL ASP ont cédé un peu plus tard les surfaces des terrains immergés.

Avaient-ils vraiment le choix?

Dès lors le domaine maritime est devenu propriétaire des canaux cela est un état de droit incontestable.

Comment pouvez-vous imaginer revenir en arrière ?

En 2022 les ASL et ASP ont été épinglés pour mauvaise gestion et non-respect des règles de la concession.

Par le comportement de certains de nos représentants en ne communiquant pas les chiffres de la gestion des concessions, la mairie de Grimaud a récupéré la gestion des 3 entités de plein droit constatant des déficits.

La gestion du port a toujours été opaque et nous aurions dû bénéficier d'une baisse des charges puisque nous n'avons plus en charge le port, le personnel etc .

Mais rien de tout cela n'est pris en compte et aucune explication n'a été fournie .

Aujourd'hui nous sommes dans un bras de fer entre Pepone et Don Camillo à coup de centaine de milliers d'euros en frais d'avocats cachant des ambitions électorales qui finalement ont été dévoilées .

Mais où va notre belle cité lacustre !!

CONSTAT

Pour bien comprendre le devenir du port je vais prendre un exemple externe .

Lorsque la première extension du nouveau port de Cavalaire a été faite, les bénéficiaires des places de port ont payés une concession pour 35 ans finançant ainsi la structure du port et des charges annuelles d'entretien.

Après 35 ans les places sont devenues caduques et la Mairie de Cavalaire en a repris l'exploitation .

Les nouveaux amodiataires ont remis la main à la poche pour repartir sur une garantie d'usage et de se fait le port a pu être restructuré.

Nous sommes finalement exactement dans la même situation .

Nous devons payer pour un nouveau contrat nous garantissant 35 ans d'amarrage.

Cela à plusieurs effets , en premier lieu conserver la valeur de nos biens , et profiter du plaisir d'avoir notre bateau devant chez nous . Concept de Port Grimaud .

Concernant les explications branlantes du stockage de bateau devant nos biens je trouve que la mairie devrait baisser pavillon.

Pourquoi faire peur aux propriétaires de cette façon.

Mais il est bien évident que les personnes ne souhaitant pas bénéficier d'une garantie d'usage devraient vendre leurs biens.

N'oubliez pas que le concept de Port Grimaud est d'avoir un amarrage devant son bien.

Évidemment il faudra payer, combien ? Comptant ? avec étalement pour ceux qui le souhaite ?

La question n'a pas de réponse pour le moment.

TRAVAUX

La mairie de Grimaud vient de nous faire une première présentation des travaux envisageables pour un montant inconnu.

Port Grimaud a 50 ans, nos quais aussi et nos palplanches également.

Imaginons un chiffre schématique à ce stade 20 euros le M2

2000 places (j'arrondis) de 12 mètres x 3.80 cela fait 45.6 m2 à 20 euros = 912 euros .

Arrondissons à 1000 euros x 35 ans x 2000 places cela fait : 70 millions d'euros de recettes pour la régie du port .

Et nos palplanches dans 35 ans ? Qui paiera ??? Profitons de cette manne financière pour prévoir nos travaux !!

Et c'est là que cela devient compliqué entre le domaine maritime et le privé.

Peut-être que la mairie devrait avoir des ambitions moins pharaoniques et prendre dans les contrats l'entretien des quais privés puisque nous sommes dans la mitoyenneté .

Devons nous laisser partir cette contribution financière sans se garantir de l'état des quais ?

Ou devons-nous proposer un partenariat à 50 /50 en encaissant la moitié de cette recette pour les superstructures du Port qui sont privées?? (les chaînes mères sont bien reliées à nos quais privés, et on pourrait facilement imaginer que les installations du port public contribuent à la dégradation de nos quais).

Le débat est lancé et l'encre n'a pas fini de couler.

Mais s'il vous plait, un peu de conciliation entre les entités ne ferait pas de mal, cela, nous permettrait peut-être de maîtriser nos dépenses juridiques entre autres.

Je reste à votre écoute pourquoi pas autour d'un café pour en débattre .

Très cordialement .

Marlies Monnier
31 Rue de la Giscle
83310 Port Grimaud

Port Grimaud, 23.8.24

Contribution au débat public sur l'avenir de Port Grimaud :

Objet : passe d'entrée – largeur de la passe
Question : est ce qu'il faut élargir la passe d'entrée de Port Grimaud ?

Comme vous l'indiquez sur les documents de la réunion du 21.8. Port Grimaud a un passage d'entrée large de 30m. Pour garantir une entrée/ sortie des bateaux de taille petit et moyen, comme nous préférons accueillir à Port Grimaud, cette passe est largement suffisante et sécurisant.

Solutions :

- Recommander aux bateaux de grande taille prendre une place au Marines de Cogolin. Ils ont des places prévues pour des grosses unités. En plus, le passage et 20 m plus large que celui de Port Grimaud
- Accueillir des bateaux moins longs sur des places devant la capitainerie pour gagner encore plus de place.

Cordialement
Marlies Monnier

Marlies Monnier
31 Rue de la Giscle
83310 Port Grimaud

Port Grimaud, 23.8.24

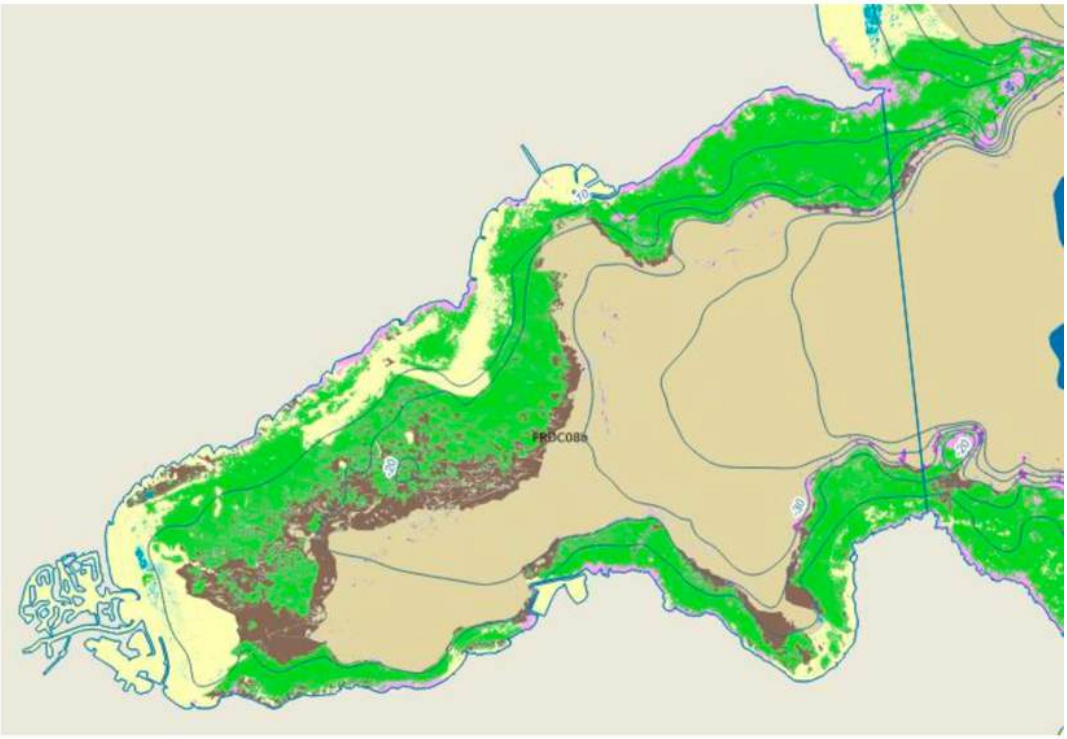
Contribution au débat public sur l'avenir de Port Grimaud :

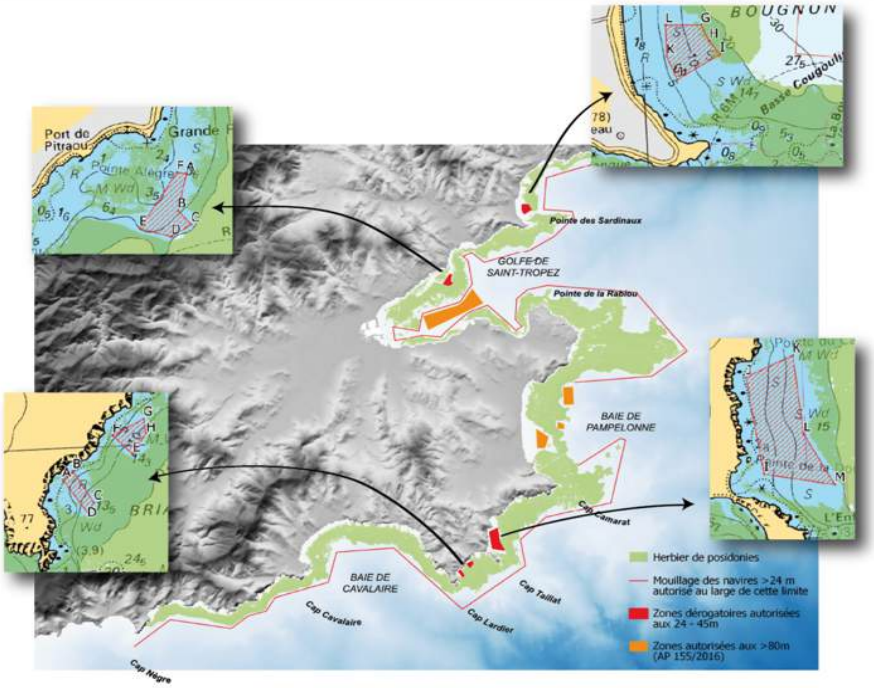
Objet : concertation labélisée « protection posidonie »

Question : en quoi les travaux envisagés protègent-ils les posidonies ?
quelle est la surface des posidonies à protéger et où se trouvent-elles ?

C'est évident, qu'il faut protéger les posidonies. Leurs bienfaits sur l'environnement marin n'est pas négligeable. Soutenir les différentes organisations qui ont pour objectif de protéger les posidonies est absolument nécessaire et aussi de respecter les conseils de restrictions pour les mouillages.

Voici 2 cartographies des posidonies de la WWF et de la communauté des communes du Golfe de Saint -Tropez, qui indiquent la position des champs de posidonies du golfe :





C’est bien compréhensible et nécessaire de protéger les posidonies,
mais en même temps en quoi les travaux prévus de les différents scenarios des travaux de Port Grimaud protègent-ils les posidonies ??

Solutions :

- Ne pas changer la configuration des digues de la passe d’entrée de Port Grimaud, pour permettre au petit champs de posidonies proche de la digue d’entrée de se développer et de ne pas la déranger avec une construction/ modification quelconque.
- Règlementer également le mouillage devant les plages de port Grimaud dans ce sens

Cordialement
Marlies Monnier

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 16 juillet 2024

Objet : contribution complémentaire au débat public – garantie d'usage
Adressée par mail : consultation@portdegrimaud.fr / copie Madame et Monsieur les garants

---

Cette contribution complète ma première contribution qui indique que le contrat de garantie d'usage est particulièrement inadapté à une marina privée puisqu'il ne peut pas octroyer un droit sur un emplacement précis.

Résumé de ma contribution complémentaire sur le contrat de garantie d'usage proposé par la Commune de GRIMAUD :

- Ce contrat est incompatible avec le droit réel perpétuel, privatif et exclusif revendiqué par plusieurs centaines de propriétaires.
- Le périmètre concerné n'est pas limité au plan d'eau.
- Ce n'est pas un droit réel, puisque ce contrat n'est pas rattaché à la maison mais uniquement à son titulaire.
- En cas de vente du bien, le transfert au nouvel acquéreur n'est pas automatique, la Commune doit accepter de manière explicite le nouvel acquéreur.
- La redevance d'occupation du plan d'eau n'est pas indexée, un risque financier réel pèse sur le titulaire du contrat.
- Le contrat de Garantie d'Usage tel qu'il est rédigé peut rentrer dans la stratégie financière évoquée dans l'audit effectué en 2018.

Monsieur le Maire,

En préambule, je précise que comme plusieurs centaines de propriétaires, j'ai été contraint de faire reconnaître auprès du Tribunal Judiciaire de Draguignan, ma servitude perpétuelle, exclusive et privative rattachée à ma maison et de ce fait, le contrat de garantie d'usage est impossible, indépendamment de son caractère ilégal développé dans ma première contribution.

Dans votre note numéro 6, **cf en pièce jointe, annexe 1**, vous écrivez : à préserver le *« triptyque de Port-Grimaud », une maison, un quai, un bateau, en garantissant un droit d'occupation de longue durée (35 ans) aus usagers propriétaires (garanties d'usage).*

Plus loin, vous écrivez : *par l'engagement de l'autorité portuaire de rendre cessible la GU en cas de vente immobilière.*

Afin de mieux analyser le contrat de garantie d'usage proposé par la Commune, vous trouverez ci-**joint en annexe 2**, un **tableau récapitulant ses principales caractéristiques** avec celles du contrat d'amodiation pour lequel vous auriez du vous substituer aux anciens concessionnaires et avec celles du contrat de garantie d'usage signée avec les propriétaires d'un quai à Port-Camargue.

On comprend à la lecture de ce simple tableau que votre contrat peut être fort risqué pour leur signataire et donc très éloigné des promesses affirmées dans vos différents courriers :

Voici un récapitulatif des principaux points soulevés :

Sur le périmètre concerné : la Commune met à disposition un plan d'eau, le quai ne peut être concerné, or vous indiquez qu'il s'agit d'une place publique, ce qui n'est pas le cas, sauf à vouloir effectivement la réattribuer comme vous menacez de le faire.
Il est évoqué un état des lieux des organes d'amarrage sans précier lesquels, ceux qui sont sur le quai privé ne peuvent pas être concerné par cet état des lieux.

Sur le titulaire : votre contrat n'est pas rattaché à une habitation mais à un titulaire, ce n'est pas du tout la même chose, la garantie d'usage n'est pas un droit réel comme vous l'affirmez.

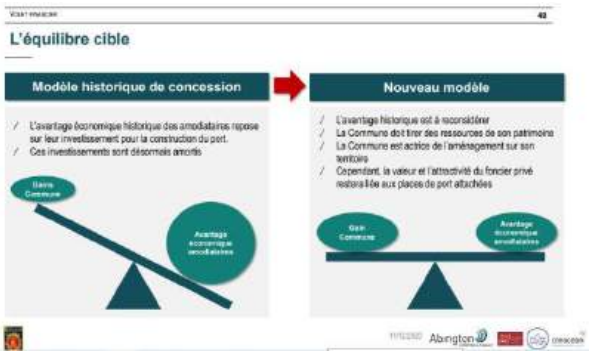
En cas de vente du bien, on constate que contrairement à notre contrat d'amodiation ou au contrat de Garantie d'Usage de Port-Camargue, votre contrat de Garantie d'Usage nécessite l'accord explicite de la Commune, le transfert n'est pas automatique, du coup, vous ne pouvez pas affirmer qu'il existe un lien indissociable entre la maison son quai et l'amarrage, c'est totalement inexact pour ne pas dire trompeur.
Encore plus étonnant, il est *écrit « à défaut de réponse expresse, le silence gardé par l'autorité portuaire à l'expiration du délai de deux mois vaut décision de rejet. »*
Cette position dominante peut se transformer en véritables représailles pour celui qui aurait eu l'outrecuidance de manifester un quelconque désaccord, cela pourrait être mon cas, par exemple alors que mon seul objectif est de défendre mes droits.

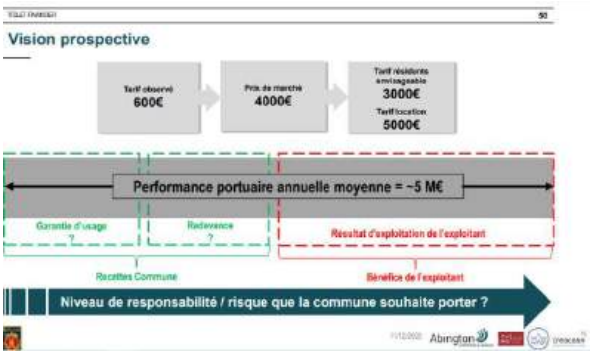
Le point concernant le tarif est encore plus inquiétant, vous l'évoquez rarement mais le propriétaire devra continuer de payer la redevance annuelle qualifiée à ce jour de « contrat de mise à disposition d'un poste à quai ».
On remarque que contrairement à Port-Camargue, **cette redevance n'est pas indexée**, sans tacite reconduction, son montant est décidé chaque année après vote du conseil municipal.

Imaginons un cas très simple du fait de cette non indexation de la redevance annuelle :
Un propriétaire signe votre contrat de garantie d'usage, pour un montant de 20 000 € TTC en 2026.
En 2026, vous maintenez la redevance à 20 € le m2 comme les années précédentes, pour 50 m2 = 1000 €.
En 2027, vous planifiez d'importants travaux d'entretien, de dragage ou autre, pour équilibrer le budget, vous devez fortement augmenter le montant de la redevance à 50 € le m2, soit 2500 € pour 50 m2.
N'oublions pas que votre audit de 2018 évoquait un prix marché – 25 % (cf slide n°50 ci-dessous), ce scénario est donc parfaitement envisageable.
Considérant ce prix excessif, le propriétaire refuse de payer, que se passe t il alors ?
Il devient sans droit ni titre, il perd alors le bénéfice du contrat de garantie d'usage qu'il a du payer.

C'est factuel, sans indexation de la redevance annuelle, il n'y a aucune sécurité financière pour le titulaire de ce contrat.

A la lecture de ces slides extraites de votre présentation du 12 décembre 2020 de l'audit effectué entre 2018 et 2020, on pourrait en déduire vos réelles intentions :





Vous souhaitez rééquilibrer le modèle économique de la concession : *« la valeur et l'attractivité du foncier restera liée aux places de port attachées ».*

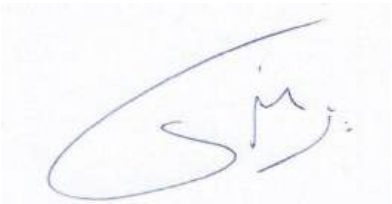
Ne pas indexer la redevance, rentre donc parfaitement dans cette stratégie purement financière qui sera peut-être un préalable à la mise sous délégation de service public à un groupe privé, le modèle de gestion en Régie n'étant peut-être que temporaire.

Vous comprendrez aisément notre méfiance après la douloureuse expérience du contrat d'amodiation que vous avez fait signer en 2007 pour une échéance prévue jusqu'en 2025. En réalité, vous le résiliez 4 ans avant son échéance, en rajoutant une clause de résiliation automatique (article 9) totalement contraire à l'article 44 du contrat principal qui vous imposez de vous subsitituer en cas de rachat.

Je vous rappelle les alternatives pour le financement de vos travaux (cf ma première contribution) :

- Appel à l'emprunt par la Commune de Grimaud car la quasi-totalité des travaux ne profitent guère aux port-grimaudois qui ont déjà une place à quai, et pour la question des dragages, les port-grimaudois sont victimes des sédiments provenant de la Giscle, faute d'un entretien suffisant et de l'arrêt de la sablière. Ce financement n'est pas choquant vu les importantes taxes payées par les port-grimaudois notamment pour entretenir le village médiéval de Grimaud et ses voies de circulation.
- Financement par la Communauté de Commune (comme les digues de la plage à l'entrée de Sainte Maxime pour 11,5 millions d'euros), Ce financement n'est pas non plus choquant puisque le problème de la Giscle concerne également Cogolin et la Môle, les port grimaudois payent entre autres une taxe GEMAPI.
- Garantie d'usage par les plaisanciers des places publiques qui ne disposent pas d'une place, ils seront heureux de contribuer ainsi à vos investissements en contre partie d'un contrat sur 35 ans au lieu d'un an, les port grimaudois disposant d'un droit perpétuel sur leur quai et d'un droit réel d'amarrage, cette durée de 35 ans n'est qu'un leurre.

Dans l'espoir renouvelé de votre réponse précise à cette question essentielle de la garantie d'usage, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes plus cordiales salutations.



Frédéric MARIE

De : gilles.herbiet@[redacted]
Envoyé : lundi 26 août 2024 11:35
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Objet : NOTRE DISCUSSION CE MATIN

Re Bonjour

L'étude ACRI IN dont certains éléments ont été repris dans celle de SEDRIPORT FEDER font bien ressortir des apports d'environ 20 000 m3 annuels par courant côtiers Nord. D'où certaines opérations expérimentales pour sauvegarder des plages sur cette côte. Fort heureusement ces courants viennent mourir au fond du golfe <u>mais ne sont pas pour autant inopérants</u>.

C'est la raison pour laquelle, je ne suis pas convaincu que le scénario « entrée par le Nord » soit exempts de risque d'ensablement.

Pis, les fonds au-devant de la plage étant bien inférieurs à ceux devant le port de COGOLIN, la houle d'EST à l'entrée du port risque d'être bien supérieures à celle par exemple de l'entrée de notre voisin qui bénéficie de profondeur…(Sans même parler du virage à 90° pour prendre la passe…)

<u>Mais ce qui est encore plus inquiétant</u>, c'est que dans toutes ces études qui concluent, malgré quelques solutions évoquées, à un constat d'échec annoncé, les échanges entre la GIISCLE , les canaux de la Cité et la mer sont quasi complètement passés sous silence. Toute modification drastique de l'échange par des digues « bloquantes » nous mets devant un risque grave de sclérose du plan d'eau avec des conséquences peu agréables….

Ces échanges ne doivent pas être ignorés (à disposition photos et vidéos).

Je persiste à penser que la nature sera la plus forte et la tendance inéluctable. Nous ferions mieux de nous y adapter en revenant à des unités en accord avec le site.

Bien à vous.

G.HERBIET

Photo étude SEDRIPORT

De : Alexis Rey <[redacted]>
Envoyé : mardi 27 août 2024 11:50
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Objet : Réflexions sur la concertation préalable de Port-Grimaud

Madame, Monsieur,

Je viens à PGIII depuis 25 ans environ. Je suis propriétaire d'une maison et d'un bateau à voile.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée de partager avec vous les quelques réflexions que m'inspire la situation actuelle et future de Port-Grimaud.

L'existence des 4 structures gérant un ensemble unique à Port-Grimaud et qui était le fruit de l'historique de la construction de Port-Grimaud n'était à mon avis plus viable compte tenu des enjeux qui sont devant nous. A défaut d'entente et de vision long terme commune entre les 4 structures, l'implication de l'Etat à travers la Commune était à mon avis la seule alternative possible. Par ailleurs, je pense que le cadre de la garantie d'usage de 35 ans proposée par la Commune est de nature à répondre aux enjeux majeurs des copropriétaires qui se présentent aujourd'hui pour garantir la pérennité de leur bien.

Ma compréhension du concept de Port Grimaud voulu par son créateur est un ensemble harmonieux de maisons formant un village sur l'eau pour pouvoir amarrer un bateau devant chez soi et aller naviguer à la journée le plus souvent. Une sorte d'écrin à l'abri des contraintes. Ce n'est ni un port comme Sainte-Maxime ou Saint-Tropez par exemple, ni une marina commerciale, ni un village touristique. Je salue les efforts qui ont été faits par les copropriétaires depuis des années pour conserver l'esthétisme et le respect du concept d'origine (couleurs des maisons, charme des rues, restrictions de circulation, etc). Je regrette néanmoins quelques dérives, comme l'augmentation de la taille et du nombre des bateaux à moteur, le manque d'occupation des maisons, la difficulté de maintenir des commerces et des restaurants et une ambiance de village toute l'année (malgré les efforts indéniables qui sont faits).

La reprise de Port-Grimaud par le Maire de Grimaud a été vécue de façon très violente par nombre de propriétaires dont je fais partie. En ce qui me concerne les points importants à respecter étaient les suivants :

1/ Garder l'esprit de Port-Grimaud : une maison - un bateau dans un ensemble harmonieux.

2/ Gérer Port-Grimaud comme une entité autonome : les recettes générées par la régie de Port-Grimaud ne doivent servir qu'à compenser les dépenses de Port-Grimaud dans l'intérêt des personnes qui ont construit et financé Port-Grimaud, c'est-à-dire les ex-amodiataires

3/ Mettre en place une structure dans laquelle les copropriétaires soient représentés pour pouvoir défendre leurs intérêts à court et long termes.

Je constate que la commune à travers les propos du Maire a une vision bien différente. Pour elle, il y a d'un côté une copropriété privée composée de maisons et de quais et d'un autre côté un domaine public sous le contrôle de la Commune. La Commune considère ce domaine public comme un port qu'elle gère dans son unique intérêt à travers la Régie. La volonté de la Commune est de faire payer les copropriétaires à travers une garantie d'usage de 35 ans les investissements nécessaires principalement à la gestion du port, donc dans l'intérêt unique de la Commune. En effet, on peut s'interroger à qui vont profiter les investissements dans la capitainerie, dans la panne de l'église, l'élargissement de la passe et de l'avant port. Au port principalement, pas aux copropriétaires.

Je considère que les investissements que vont payer les copropriétaires en échange de la garantie d'usage de 35 ans doivent leur profiter. Or, quels sont les enjeux des copropriétaires :

1/ Répondre aux impacts du changement climatique notamment sur les risques de submersion

2/ Résoudre le problème de l'envasement de Port-Grimaud

3/ Pérenniser pour les 35 prochaines années les infrastructures de Port-Grimaud qui ont 50 ans: quai, palplanches, etc

4/ Moderniser l'organisation du port pour répondre aux changements d'habitude et aux aspirations des copropriétaires et usagers de Port-Grimaud

Sur le premier point, on nous présente depuis quelques semaines des scénarios de construction de digues auxquels je ne comprends pas grand-chose à part qu'ils ne semblent apporter aucune garantie sérieuse ni aucun chiffrage. Idem sur le problème de l'envasement qui semble être le seul problème des copropriétaires de Port-Grimaud sans implication ou consultation de la commune voisine de Cogolin pour la Giscle et les infrastructures de son port, ni celle de Grimaud. Aucun projet pour lutter contre les mouvements de sédiments en amont de l'embouchure de la rivière n'est évoqué. J'attends donc à l'issue de la phase de concertation une étude sérieuse sur ces points et des réponses sur le partage des responsabilités, ce qui n'est pas le cas à ce jour.

En ce qui concerne les infrastructures privées comme les palplanches et les quais, la Commune considère qu'elle n'est pas concernée puisqu'elles appartiennent aux copropriétaires. Mais sans palplanches en bon état, pas de quais, pas de maisons et donc pas de port. Et pourquoi faut-il assurer le bon entretien de ces palplanches? A cause de l'action de l'eau du port et donc du domaine public sur l'usure de ces structures. N'y a t il donc pas un lien à établir entre la garantie d'usage de 35 ans et le coût nécessaire de maintien en état des infrastructures sur lesquelles sont bâties les maisons? Et ce dans l'intérêt commun des copropriétaires et du port? Ces coûts doivent être évalués dans le cadre de cette étude et intégrés en partie au moins dans le montant de la garantie d'usage.

Enfin sur le dernier point, je pose ci-dessous quelques pistes de réflexions :

- La taille des bateaux a augmenté c'est un fait, occultant la vue de certains ouvrages ce qui ne répond plus à la volonté des usagers et visiteurs de Port-Grimaud. Ne faut-il pas accueillir tout simplement moins de bateaux sur les places publiques? ou plus petits sur la panne de l'église ou l'avant port notamment, quitte à générer moins de recettes (ce qui reste à démontrer)? Cette voie ne semble même pas à l'ordre du jour de la concertation dont on perçoit malheureusement bien les limites.

- S'interroger sur les coches d'eau : qui les utilisent vraiment? Est-ce toujours utile par rapport au coût?

- Etudier la possibilité d'interdire l'utilisation de moteurs hors bord thermiques pour les annexes. A minima inciter les propriétaires à remplacer leurs moteurs thermiques.

- Trouver un compromis pour débloquer rapidement la situation avec le propriétaire de l'hôtel Giraglia dont l'état de délabrement nuit sérieusement à l'image de Port-Grimaud. Le maire dit que ce n'est pas entre ses mains mais sans donner de détails sur la situation exacte donc on ne sait pas trop quoi penser.

- Continuer à mettre en valeur l'esthétisme de Port-Grimaud y compris sur les parties gérées par le port : attention au mobilier urbain, à l'excès de signalétique, promouvoir la circulation à pied et à vélo.

- Racheter par la Commune certains murs et fonds de commerces pour s'assurer qu'il y ait des commerces de proximité de qualité (boulangerie, pharmacie, primeur, ...).

Enfin un dernier point de détail mais qui me semble révélateur de la situation. Depuis que la Commune a repris la gestion du port, elle a créé un pavillon "Port de Grimaud" (qu'elle a appelé Port Grimaud d'ailleurs!) en lieu et place du poisson de Port-Grimaud qui est l'emblème historique du lieu auquel il existe à mon avis un attachement très fort de la population. A titre personnel je trouve le nouveau pavillon pas adapté car pas reconnaissable facilement à l'entrée du port. Il faut que la Commune trouve un accord avec les propriétaires de ce pavillon pour concéder - gracieusement s'il le faut - l'utilisation unique du pavillon historique de Port-Grimaud. A minima, il faut remettre ce pavillon sur la digue à l'entrée du port à côté des autres pas en retrait sur le quai de la station service.

Pour conclure, j'espère sincèrement qu'après cette période chaotique la Commune oeuvrera pour un climat apaisé et dans l'intérêt des habitants de Port-Grimaud. À défaut, il faudra se mobiliser en amont des prochaines élections municipales et si les propriétaires de Port-Grimaud se donnent les moyens d'exprimer leur vote dans la Commune, leur poids serait non négligeable et obligera les élus de la Commune à changer d'attitude et agir dans l'intérêt de l'ensemble de leurs administrés.

Avec mes respectueuses salutations.

Alexis Rey

Bonjour Madame, bonjour Monsieur

Suite à notre réunion de concertation publique sur Port Grimaud et les contributions apportées mercredi dernier le 21 aout 2024

je suis intervenu en fin de séance pour m'étonner que la plage de Port Grimaud Sud située à la droite de la sortie du port n'ait pas

été évoquée dans le cadre des 3 scénarios d'aménagement présentés.

Je vous adresse 3 photos prises à 10 H hier matin et on peut constater:

- l'agrément de cette plage quasi privée (car les touristes connaissent peu son existence)

et de son restaurant le Grimaud Beach.

- l'ouverture vers le large et sur toute la baie de Saint Tropez.

Il semble que les 3 scénarios envisagés ne prennent pas en compte la pérennité de cette plage

qui a été probablement omise dans le cahier des charges. Et pourtant elle constitue un joyau et un plaisir

inestimables à préserver en priorité avant la prise en charge des différentes contraintes énumérées.

Un contrôle sanitaire de ses eaux est effectué régulièrement et elle y satisfait pleinement.

Beaucoup de Portgrimaudois m'ont confirmé leur attachement à ce lieu et le privilège qui en découle

et sont prêts à se mobiliser pour sa conservation.

En vous remerciant de votre assistance pour ce dossier

Avec mes meilleurs sentiments

Olivier MARIE

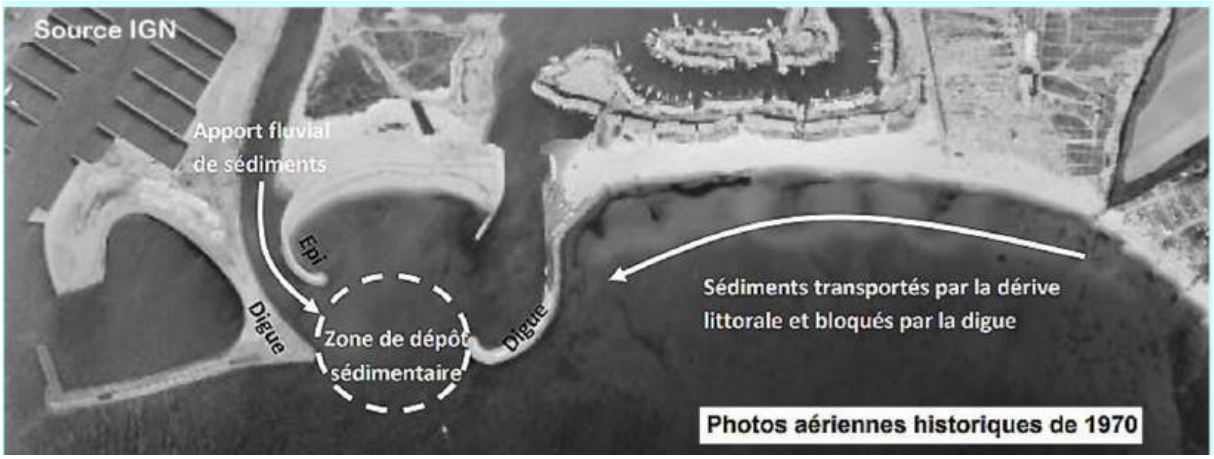
Marlies Monnier
31 Rue de la Giscle
83310 Port Grimaud

Port Grimaud, 29.8.24

Contribution au débat public sur l'avenir de Port Grimaud :

Objets : ensablement de la passe d'entrée et de l'embouchure de la Giscle

Sur différentes images aériennes bien connues on voit que le bout de la digue des Marines de Cogolin empêche la Giscle de se déverser dans le courant de Ligure naturellement vers la droite. C'est aussi la raison pour laquelle au fur et à mesure de grandes quantités de sable se posent vers la passe d'entrée.



Solutions :
se mettre d'accord avec la régie des Marines de Cogolin pour modifier la digue qui dirige la Giscle vers la passe d'entrée de Port Grimaud tout en évitant que les charges financières ne pèsent que sur les Port Grimaudois

Cordialement
Marlies Monnier

Marlies Monnier
31 Rue de la Giscle
83310
Port Grimaud

Port-Grimaud 28.8.24

Contribution au débat publics sur l'avenir de Port Grimaud

Objet : panne de l'église

Pendant la réunion du 21.8.24 pour l'ouverture de la concertation on a appris que la panne de l'église actuelle est dans un mauvais état, voire dangereuse.
Les techniciens ont montré différentes solutions de remplacement.
Les 3 différentes solutions proposées respectent une bande de vue libre sur l'église, mais très restreinte, limitant une vue dégagée vers et depuis la place de l'église. Les pannes imaginées sont trop larges, leurs bouts trop imposants. Les bateaux qui vont s'amarrer prendront trop de place dans le grand lac, changeront et restreindront la vue sur la place de l'église, changeant complètement l'aspect habituel et voulu par M. Spoerry.

Solution :

Démontage de l'ancienne panne, pas de remplacement, laissant places pour des petites annexes des habitants, qui veulent faire leurs courses, aller à l'église etc.…

Cordialement
Marlies Monnier

De : [redacted]
Envoyé : lundi 29 juillet 2024 12:41
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : [redacted]
Objet : RE: PLANS

Bonjour Monsieur Aqua,

Merci pour ces précisions. J'avais bien noté lors de notre entretien de juin 2023 votre souhait de normaliser des situations qui vous semblaient poser problème.

Je note donc une reprise à l'identique en 2024 des amarrages professionnels de 2023, 2022 et peut être 2021 avant la reprise. Donc acte.

Vous n'êtes pas dans l'ignorance de l'effervescence actuelle face aux projets de votre cahier des charges (et je ne parle pas ici de la remise en sécurité et aux normes).

S'agissant des places louées aux professionnels de différentes catégories, j'ai lu avec attention les délibérations du Conseil Municipal portant approbation de conventions temporaires du domaine public. J'ai d'ailleurs, à cette occasion, pu constater le doublement des recettes sur PGII par rapport à 2021 sans avoir fait une analyse exhaustive. Félicitations...

Si l'élaboration du plan de ces amarrages est en cours, permettez-moi de vous suggérer de prendre en compte quelques remarques purement personnelles.

- **CHANTIERS NAVALS :** Il est tout à fait compréhensible que les établissements de maintenance techniques disposent **devant leurs ateliers** de places destinées à recevoir les bateaux de leurs clients. Evidemment, les maisons et collectifs situées à proximité peuvent en subir les nuisances (bruit, odeurs, vue) ce qui n'est pas très agréable et vous n'êtes évidemment pas responsable de cette situation. Le principe serait donc de maintenir les places historiques et ne pas augmenter leur nombre au risque d'étendre les nuisances à d'autres propriétés privées situées à proximité. Je comprends bien que les dirigeants desdites entreprises souhaitent plus, mais en s'implantant au cœur d'une zone d'habitation privée très importante, il doivent en constater les avantages mais aussi les quelques inconvénients.

- **LOUEURS :** Comme évoqué en juin 2023 ou rappelé depuis, les sociétés de location situées soit à proximité des chantiers navals, soit disséminés dans la marina devrait faire l'objet d'une information particulièrement précise quant au comportement des locataires. Bien que ce ne soit heureusement pas la majorité du genre, nous avons toujours droit à :

    - **Des bateaux bien chargés, ainsi que leurs occupants visitant une sorte de ménagerie.**
    - **Des sonos bien présentent et pas toujours dans le style requis .**
    - Serait-il possible **que les loueurs informent les locataires** que pour sortir du port ils vont emprunter des canaux bordant des propriétés privées dont la quiétude est le principal objectif, à fortiori dans un habitat concentré ?

- S'agissant des emplacements des bateaux de location, réflexion identique pour ceux situés en bordure de zone techniques encore que les emplacements ne devrait pas empiéter sur la

largeur des canaux d'accès au point d'empêcher deux bateaux importants de se croiser. Je suppose que vous verrez à quoi je fais allusion.

- Pour les autres loueurs disséminés dans la marina, s'ils peuvent disposer **de places devant leur local commercial, pourquoi pas.** Pour les autres, je vous propose de leur réserver des places en Port Public comme c'est le cas partout sur la côte. En aucun cas des emplacements ne devraient se situer devant ou à proximité des habitations. Les chargements, déchargements (personnes et avitaillement) sont source de nuisances pour les résidents de la cité.

- **ZONES DE COMMERCES ET D'AGREMENT** : Vous n'ignorez pas que depuis 50 ans, nombre de résidents utilisent de petites annexes pour faire leurs courses, accéder au marché, aux restaurants ou autres choses. Des emplacements réservés leur permettait de stationner à proximité du centre, de l'église, de la place SPOERRY, du chantier naval mais aussi vers le rond d'eau ou les plages. Il semble que la multiplication d'emplacements à destination des loueurs ou de bateaux plus ou moins ventouses se multiplie. Pouvez-vous contrôler cela ?

    - Plus important. Le petit canal sous le pont principal de PG1 est très fréquenté par des bateaux de tailles très différentes. **Comme évoqué plus haut, il ne devrait être emprunté que par les navettes et petits bateaux. Le stationnement étant réservé exclusivement aux annexes de petites tailles .Il y a eu déjà plusieurs incidents pour l'instant sans gravité.**

Vous l'avez compris, les activités commerciales doivent, à mon sens, être contenues principalement dans les zones techniques ou ports publics. Elles n'ont pas vocation au travers des conventions d'occupation temporaires à 'empiéter et polluer' l'espace de vie des habitants de la cité.

Pour éviter toute distorsion ou tentative de distorsion, l'avis évoqué ci-dessus n'est que le mien et m'exprime à titre tout à fait personnel même si je mets en copie Mr SALLE du groupe concertation public dont je lis régulièrement les travaux. Il peut bien entendu être complété et discuté.

Bien à vous.

G.HERBIET