



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Table des matières

Préambule	5
240605 Contribution 02 – M Thauvin - Manque de services.....	6
240611 Contribution 03 – M Jeanne – Capitainerie et autres sujets.....	6
240605 Contribution 04 – Mme Marlies Bar – Opposition aux travaux.....	7
240605 Contribution 04 – Mme du Pavillon – Plan d’amarrage	8
24XX Contribution XX – M. Kanter – Problématiques liées aux projets	9
24XX Contribution XX – M. Quentmeier – Problématiques liées aux projets.....	10
240703 Contribution 06 – Mme Ahrenberg – Yachts géants.....	11
240702 Contribution 06a – M. & Mme Melchior – Problématiques diverses	12
240706 Contribution 07 – M. Herbiet – Plagettes et Jet-ski	13
240706 Contribution 07a – M. Salle – Plagettes et Jet-ski.....	13
240707 Contribution 08 – M. Salle – Activités professionnelles	14
240708 Contribution 09 – M. Grevel – Capitainerie	15
240708 Contribution 10 – M. Salle – Ensablement et dragage.....	15
240708 Contribution 11 – M. Salle – Bateaux agressifs	16
240709 Contribution 12 – M. Salle – Plan d’amarrages	17
240711 Contribution 13 – M. Salle – Quai d’Honneur (Place de l’Eglise)	18
240711 Contribution 14 – M. Salle – Environnement.....	19
240712 Contribution 15 – M. Salle – Manœuvres dans la passe d’entrée	20
240713 Contribution 16 – M. Bertrand – Plagettes	21
240713 Contribution 17 – M. de Saint-Rapt – Périmètre et infrastructures.....	21
240713 Contribution 18 – M. Leyssens – Passe d’entrée.....	23
240713 Contribution 19 – M. de Merindol – Diverses demandes de police.....	23
240713 Contribution 20 – M. Salle – Impact sur la vue du bateau du voisin	24
240713 Contribution 21 – M. Dolla – Règles d’amarrage	24
240713 Contribution 22 – M. Jeanne – Tailles des bateaux	25
240716 Contribution 23 – M. Sallé – Dignes.....	25
240717 Contribution 25 – M. Sallé – Bateaux promenades.....	26
240718 Contribution 26 & 27 – M. Sallé/Me Hildebrandt – Capitainerie	27
240718 Contribution 28 – M. Salle – WWF	28
240719 Contribution 29 – M. Salle – Quais.....	29
240719 Contribution 30 – M. Loire – Amarrages et police portuaire	29



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240720 Contribution 31 – M. Sallé – Taille des navires	31
240721 Contribution 32 – Mme Hildebrandt – Gestion du plan d'eau	32
240722 Contribution 33 – M Sallé – Plagettes et jet-skis (modifiée)	32
240722 Contribution 34 – M Sallé – Activités professionnelles (modifiée)	33
240722 Contribution 35 – M Sallé – Ensablement et dragage (modifiée)	33
240723 Contribution 36 – M Prinz – Energies renouvelables	33
240723 Contribution 37 – Mme Hildebrandt – Redonner la gestion aux ASP	35
240723 Contribution 38 – M Prinz – Règles de police	35
240723 Contribution 39 – Mme Pussacq – Amarrages vides	36
240725 Contribution 40 – M Herbiet – Augmentation nombre et taille des navires	38
240725 Contribution 41 – Mme Hiestand – Véhicules électriques	38
240725 Contribution 42 – M Naust – Véhicules électriques	39
240726 Contribution 43 – Mme Pussacq – Zmel et plagettes	40
240726 Contribution 44 – M Huzar – Avis sur différents aspects des travaux	41
240726 Contribution 45 – Mme Hildebrandt – Véhicules Capitainerie	42
240728 Contribution 46 – M Prinz – Capitainerie	43
240728 Contribution 47 – M Prinz – Environnement et changement climatique	44
240729 Contribution 48 – M Robert – Gestion du plan d'eau et coût GU	46
240729 Contribution 49 – M. Maimon – Recettes et environnement	47
240729 Contribution 50 – Mme Pussacq – Capitainerie et environnement	48
240729 Contribution 51 – M Stevens – Architecture Capitainerie	50
240729 Contribution 52 – Mme Josserand – Amarrage Architecture	51
240729 Contribution 53 – M Herbiet – Amarrage et professionnels	52
240729 Contribution 54 – M Herbiet – Position dominante	53
240729 Contribution 53b – M Herbiet – Professionnels bis	53
240802 Contribution 55 – M Remon – Esprit originel	54
240802 Contribution 56 – M Salle – Amarrage devant les maisons	54
240803 Contribution 57 – Mme Josserand – Propriété intellectuelle – Pas un port	56
240803 Contribution 58 – Mme Josserand – Amarrages ex-amodiés	57
240803 Contribution 60 – M Boissy – Gratuité quai des fossés	58
240803 Contribution 61 – M Caenen – Inquiétudes	59
240803 Contribution 62 – M Quenot – Esprit François Spoerry	60
240803 Contribution 64 – M Herbiet – Suggestions gestion et travaux	61
240803 Contribution 65 – M Gagnaux – Régie inamicale et doléances diverses	62



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240803 Contribution 66 – M Beyeler – Parking de la Capitainerie	63
240803 Contribution 67 – M Beyeler – Activités de grande plaisance	63
240803 Contribution 68 – M Beyeler – Démarche collaborative	65
240803 Contribution 69 – M Beyeler – Impacts des dragages	70
240803 Contribution 70 – M Beyeler – Capitainerie.....	71
240804 Contribution 71 – M Carlo – Gestion du port et esprit Port-Grimaud	73
240804 Contribution 72 – M Schönherr – Accès au port, environnement.....	74
240804 Contribution 74 – M Martin T. – Activités professionnelles de location	75
240804 Contribution 75– Mme Robert – Esprit Port-Grimaud et profits	76
240804 Contribution 76 – M Martin E. – Esprit Port-Grimaud.....	77
240804 Contribution 77 – M Salle – Amarrages devant les maisons.....	77
240804 Contribution 78 – M Martin C. – Capitainerie	79
240804 Contribution 79 – Mme Lalmy – Signalement activité commerciale	79
240804 Contribution 80 – Mme Lalmy – Ampleur des travaux et environnement	80
240804 Contribution 80 – Mme Lalmy – Quai de l’Eglise.....	81
240804 Contribution 82 – M Laine – Jetée et perspective de vue	82
240804 Contribution 83 – Mme Pussacq – Police portuaire.....	82
240804 Contribution 85 – Mme Alliaume – Urbanisme	83
240805 Contribution 86 – M Remon – Yachts	84
240805 Contribution 87 – M Apollo – Projet à visée lucrative	84
240805 Contribution 88 – Mme David – Favorable au dialogue et aux travaux.....	86
240805 Contribution 89 – M. de Saint-Rapt – Points divers	86
240805 Contribution 91 – M. Wuilmart – Opposition extension - Environnement	87
240805 Contribution 92 – M. Loire – Dragage et surexploitation du port.....	88
240805 Contribution 93 – M. Prinz – Accident Bateau/Pont.....	89
240805 Contribution 94 – M. Prinz – Image internationale de Port-Grimaud	90
240805 Contribution 95 – Mme Helfer – Nomination de garants hors ASL	92
240805 Contribution 96 – Mme Travert – Préservation environnement de l’Eglise.....	92
240805 Contribution 97 – M Stevens – Risque de mise en place d’une DSP	93
240806 Contribution 98 – M Beleyer – Dragage.....	95
240807 Contribution 99 – M Bertrand – Accès PMR	95
240807 Contribution 100 – Mme Lamy – Environnement	96
240811 Contribution 101 – Mme Janet – Nostalgie	97
240812 Contribution 102 – M Salle – Plan d’amarrage.....	98



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240812 Contribution 103 – Mme Zola – Plan d’amarrage.....	99
240812 Contribution 104 – M Louis – Règles de gestion et Capitainerie	99
240812 Contribution 105 – Mme Ahrenberg – Commercialisation des places	101
240812 Contribution 106 – M Apollo – Spoliation des usagers	102
240812 Contribution 107 – M Faber – Investisseurs et esprit Port-Grimaud.....	102
240813 Contribution 108 – M Molitor – Places sur la Giscle	103
240813 Contribution 109 – Mme Scheersoi – Vers un port eco-responsable.....	104
240813 Contribution 110 – Mme Champeix – Règles spécifiques à Port-Grimaud	105
240813 Contribution 111 – Mme Leitner – Amarrages vides.....	107
240813 Contribution 112 – M Berthet – Capitainerie et vitesse des bateaux	109
240813 Contribution 113 – M Claeys – Orientation de la passe d’entrée.....	110
240813 Contribution 114 – M Claeys – Sécurité et ronde de nuit.....	111
240813 Contribution 115 – M de Saint Rapt – Enrichissement de la Commune	112
240813 Contribution 116 – M Sallé – Amarrages vides	113
240813 Contribution 117 – Mme Trotin – Refus divers	114
240814 Contribution 118 – Mme Hanna – Gestion du port, des places, dragage.....	116
240814 Contribution 119 – M Dahinden – Renforcer ASL et diminuer les charges	117
240814 Contribution 121 – Mme Fleckenstein – Mega-Yachts	118
240814 Contribution 122 – Mme Caenen – Mega-Yachts, esprit Port-Grimaud	120
240814 Contribution 123 – Mme Leitner – Plage Sud.....	121
240814 Contribution 123b – Mme Hammer – Reprise en gestion directe, profit	121
240814 Contribution 124 – Mme Pussacq – Appel d’offres.....	123
240815 Contribution 125 – Mme Hauvespre – Extension du port	124
240815 Contribution 126 – M Hauvespre – Architecture et environnement	125
240815 Contribution 127 – M Giemsa – Environnement	126
240815 Contribution 127b – M Gallozi – Signalement activités commerciales	128
240815 Contribution 127c – M Thomas – Prises en compte des contributions.....	128
240815 Contribution 127d – M Salle – Modalités de la concertation	129
240815 Contribution 127e – M Salle – Circuit financier et stratégie communale	131
240815 Contribution 127f – Mme Kanter – Environnement, plage & yachts	132
240815 Contribution 127g – Mme Kanter – Extension, concertation, financements.....	133
240815 Contribution 127i – M Marie – Coûts des dragages et solutions	135
240819 Contribution 128 – M Herbiet – Nombre et longueur des bateaux	136
240820 Contribution 129 – M Chassin – Extension et tourisme durable.....	138



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Préambule

La phase de pré-concertation s'est déroulée du 30 mai 2024 au 20 août 2024.

Elle a débuté lors de la réunion publique du 30 mai 2024 au cours de laquelle le bureau d'études EGIS a présenté, au cours d'une réunion publique, le cahier des charges de l'étude de faisabilité, de concertation et de programmation. **Aucun scénario d'aménagement n'a été présenté avant le 21 août 2024** puisque la phase de « pré-concertation » a contribué à la définition des dits scénarios d'aménagement intégrant les premiers avis du public pour leur définition.

Lors de la phase de « pré-concertation », la Commune a mobilisé également **deux intervenants spécialisés en droit portuaire, M. Lombard (Professeur d'université, Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille) et M. Belda (Juriste – SAS Belda Consultant Maritime et Portuaire) pour la présentation des principes des contrats de Garanties d'Usage et leurs applications pour Port-Grimaud** en lien avec le projet d'investissement, objet de la concertation.

Au cours de la pré-concertation, avant la présentation des esquisses par la Maitre d'Ouvrage, **68 contributeurs environ** se sont exprimés sur des sujets très divers qui dépassaient le cadre des principes d'aménagements. Cette phase de préalable, particulièrement innovante et riches d'échanges constructifs a rencontré un succès intéressant et a renforcé la Commune dans sa volonté de dialogue pour coconstruire le projet **de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures de Port-Grimaud tout en conservant l'esprit de son concepteur M. François Spoerry**

On notera également que la « pré-concertation » a fait l'objet de **5 réunions publiques dont 3 directement au cœur des quartiers PG1, PG2 et PG3** où les usagers et les résidents de la marina de Port-Grimaud ont pu échanger directement avec M. le Maire et ses techniciens.

Enfin, les rares contributions écrites en langues étrangères, et pour lesquelles les contributeurs ont refusé de fournir une version en français, ne sont pas numérotées et les contributeurs sont invités à se rapprocher de la Capitainerie pour échanger sur leurs préoccupations si les réponses apportées doivent être complétées.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240605 Contribution 02 – M Thauvin - Manque de services

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis :

Les sanitaires nécessitent une profonde rénovation ;
Pouvoir accéder librement à la panne de la Marina via une télécommande du portail comme c'était le cas précédemment ;
Mettre en place une conciergerie pour les plaisanciers ;
Enlever les navires abandonnés ;
Animer la vie du port et manque d'évènements.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La régie portuaire a inscrit les crédits pour la rénovation et la modernisation des sanitaires mais n'est pas autorisée à réaliser les travaux par les anciens concessionnaires, en raison des recours actuellement pendant devant le Tribunal Administratif de Toulon concernant la nature des biens à restituer à la Commune. Les crédits sont donc bloqués. Les sanitaires ne peuvent pas être rénovés ;

L'accès aux places publiques devrait effectivement être possible en permanence pour les usagers du service public en tenant compte de l'exiguïté des lieux ;

Le retour des questionnaires diffusés au démarrage de l'étude de faisabilité pour la remise en sécurité et aux normes environnementales de Port Grimaud montre une forte attente des usagers pour de nouveaux services. Les espaces dédiés à ces services sont en cours de définition sur différents sites de Port-Grimaud ;

Le sujet des navires abandonnés est effectivement une préoccupation sérieuse qui sera traitée par le futur Commandant de Port. Le service de Police Portuaire se met en place en juillet 2024 et démarre ses actions. Un agent supplémentaire sera formé, assermenté et opérationnel en 2025 ;

Toutes les propositions d'animation seront étudiées par la régie portuaire ;

Sur le volet « services », le projet a également pour ambition d'adapter Port-Grimaud à l'évolution des besoins de la plaisance sur les années à venir en tenant compte des spécificités de la marina.

240611 Contribution 03 – M Jeanne – Capitainerie et autres sujets

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Il faut résoudre le problème de l'ensablement ;

Le contributeur estime que les habitants de Port-Grimaud ne veulent pas :

- De nouveaux commerces ni de services supplémentaires ;
- D'un office du tourisme ;
- De bateaux de 45 m à l'année ;
- D'une vigie à la Capitainerie ;
- D'un restaurant panoramique ;
- D'une Capitainerie monumentale mais d'une architecture douce qui doit obtenir l'accord des ASL et de l'ABF ;
- De bateaux devant l'Eglise qui est défigurée.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud ;

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoeery, architecte et fils de M. François Spoeery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

En toute logique, les besoins évolueront encore au cours des 35 prochaines années et il est nécessaire d'anticiper au mieux cette évolution ;

Le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation des infrastructures aux enjeux du changement climatique vise, effectivement, à travailler à la résolution de la problématique de l'ensablement qui est un sujet fort, issu du diagnostic, et qui est partagé par tous ;

Il n'est pas prévu d'augmenter la taille des navires qui étaient déjà présents dans le port lors de la reprise en régie directe ni d'en modifier la typologie. Le plan d'amarrage de PG1 validé par la Commission Nautique Locale (CNL) en 2001 n'a pas été modifié lors de la reprise en gestion directe au 01/01/2022, pas plus que celui de PG2 ni celui de la SNPG.

Ce point particulier devrait intéresser le Conseil d'Exploitation de la régie du Port et le Conseil Portuaire qui pourraient se saisir du sujet.

Les services envisagés pour la capitainerie feront l'objet d'un exposé en justifiant la pertinence, et dans le prolongement, les scénarios d'extension proposés pour les accueillir ;

Suivant les retours et échanges lors de la concertation, la demande de services est très forte de la part des usagers, il serait utile de les hiérarchiser ;

L'instruction du permis comprendra l'ensemble des étapes réglementaires nécessaires au regard du positionnement du bâtiment ;

240605 Contribution 04 – Mme Marlies Bar – Opposition aux travaux

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Toutes modifications de Port-Grimaud doit être autorisée par l'association syndicale ;
La contributrice s'oppose à tous changements extérieurs de la Capitainerie, d'un élargissement de la digue, ainsi qu'à la construction ou l'aménagement d'un « yacht-club » et d'un restaurant ;
Tous les travaux vont défigurer Port-Grimaud ;
La contributrice est d'accord seulement avec les réparations si nécessaires et si justifiées ainsi qu'avec des aménagements intérieurs de la Capitainerie ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Conformément aux dispositions de l'article L.5311 du Code des Transports, la création et l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports de plaisance relèvent des collectivités territoriales qui sont libre de choisir leur mode de gestion. Le gestionnaire du port, en l'occurrence la Commune, est soumis des obligations de service public, que ce soit en termes d'entretien ou de gestion du domaine public maritime dont l'Etat est propriétaire.

Le projet vise à la remise en sécurité du site, aux normes environnementales et à l'adaptation au changement climatique des infrastructures.

Les travaux ont donc pour objectifs de sécuriser le site (largeur du chenal, ensablement de la passe et des canaux), de traiter les principaux dysfonctionnements techniques et environnementaux diagnostiqués et d'adapter, autant que possible, les infrastructures à l'évolution des besoins sur les trois prochaines décennies ;

D'un point de vue général, l'adaptation des ports aux risques générés par le changement climatique est cruciale pour assurer leur résilience face à des conditions météorologiques extrêmes, à l'élévation du niveau de la mer et à d'autres impacts environnementaux. C'est d'ailleurs un sujet qui concerne aussi bien la régie portuaire que les ASL pour la partie immobilière. Il sera joint aux réponses des contributeurs le Porter à Connaissance du 13 décembre 2019 de M. le Préfet du Var, relatif à l'aléa submersion marine en lien avec les scénarios d'augmentation des niveaux d'eau à prendre en considération. Pour plus d'informations sur ce sujet en particulier, les contributeurs peuvent aussi très facilement se documenter en ligne sur les différents Plans nationaux d'Adaptation au Changement Climatique (PACC) ;

Enfin, Port Grimaud, 1^{er} port de PACA en nombre d'amarrages est l'un des derniers ports de la Région Sud qui n'est toujours pas normé « Ports Propres » encore moins « Ports Propres engagés pour la biodiversité ». Les études en vue d'une normalisation « Ports Propres » ont débuté en 2024 dans le cadre de l'élaboration des principes d'aménagement soumis à la concertation du public ;

Il est également à noter que l'adaptation des ports de plaisance au changement climatique est une démarche multidimensionnelle qui nécessiterait des investissements en infrastructures, des innovations technologiques et une collaboration étroite entre les parties prenantes Commune, PG1, PG2 et PG3.

Enfin, concernant la Capitainerie confère les réponses aux contributions traitant spécifiquement de ce thème.

240605 Contribution 04 – Mme du Pavillon – Plan d'amarrage

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La présence d'une zone d'amarrage de 100 ml X 4 ml, créée par avenant le 9 mai 2001 et liée à l'ancien concessionnaire PG1 dans le Canal en face des amarrages de PG2 pose des difficultés pour les manoeuvres de navires des propriétaires de PG2 ;

La règle des 3 tiers n'est pas respectée et c'est donc dangereux ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le plan d'amarrage de Port-Grimaud est en cours d'actualisation en tenant compte de la règle des 3 tiers qui concerne 2 amarrages face à face avec 1 tiers de la longueur de quai à qui pour le premier amarrage, 1 tiers pour le chenal et 1 tiers pour le second amarrage. Le cas évoqué au Rond d'Eau n'est pas celui d'amarrages face à face puisqu'un amarrage est positionné en long side ;

La règle des 3 tiers a pour objectif de maintenir un chenal de navigation sécurisé entre les navires à l'amarrage. De ce fait le tiers central doit être libre de tout obstacle et donc exempté de tous obstacle à la navigation comme les équipements d'amarrage. De ce fait, un amarrage de 15 ml ne peut pas accueillir un navire de 15 ml puisqu'il est nécessaire de conserver une distance à l'arrière du navire (0.70 à 1 m) et une distance à l'avant du navire pour que la pendille plonge sous l'eau sans sortir du périmètre de l'amarrage ;

Il est à noter que les bouées d'amarrage en place dans le secteur de PG1, en dehors des amarrages et dans les chenaux de navigation auraient dues être supprimées comme demandé par la Commission Nautique Locale (CNL) en 2001. La CNL a approuvé, après avis du Conseil Portuaire, le nouveau plan d'amarrage de PG1 dont le projet avait été soumis par le Président de l'ASP alors en exercice et qui a fait l'objet d'un avenant au cahier des charges de la concession portuaire le 09 mai 2001.

La mise en place d'équipements supplémentaires (planche à quai, appontements) conduit à réduire la taille des bateaux pour rester dans la surface de l'amarrage ;

Ainsi, si le navire et ses équipements sont bien positionnés à l'intérieur de l'amarrage comme prévu, le chenal de navigation représente alors environ 1,2 fois la longueur des bateaux ce qui est conforme aux règles de dimensionnement des chenaux de navigation dans tous les ports et est parfaitement adapté aux manœuvres et à la sécurité de la navigation ;

Aujourd'hui, effectivement beaucoup de navires sont trop grands (sur-longueurs) par rapport aux amarrages et créent un danger à la navigation en empiétant sur les chenaux. Cette réalité est un sujet prioritaire pour le service de Police Portuaire qui est mis en place par la Commune ; Pour éviter les « incompréhensions », les futurs contrats de « Garantie d'usage » comprendront en annexe le plan de l'amarrage et le plan du navire maximal autorisé en longueur, en largeur et en tirant d'eau sur l'amarrage ;

Le nouveau plan d'amarrage 2025 traitera la problématique soulevée par la contributrice.

24XX Contribution XX – M. Kanter – Problématiques liées aux projets

Points clefs succincts

Ce n'est pas normal que les usagers financent les travaux alors que c'est la Commune qui encaisse les droits d'amarrage ;

Impact des travaux sur la vue à l'entrée du port ;

Il n'y aura pas de réduction de l'ensablement malgré les travaux ;

L'eau de la Giscle va stagner encore plus dans l'entrée rendant la qualité de l'eau encore plus mauvaise ;

Toutes modifications devraient être autorisées par le Conseil d'administration de l'ASL ;

Port Grimaud est patrimoine du 20^{ème} siècle ;

Le port public n'est pas conçu pour accueillir des grands navires qui polluent et causent des dégâts ;

Tous les investissements doivent être réalisés en concertation avec les propriétaires ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

La gestion du port est assurée par la Commune, par le biais d'une régie dotée de la simple autonomie financière. Cette gestion se fait en budget annexe, indépendant du budget principal de la Ville.

Au-delà de bénéficier d'un port remis en sécurité, mis aux normes environnementales et adapté aux risques du changement climatique, l'avantage retiré par le contributeur est notamment l'opportunité de bénéficier d'une garantie d'usage de 35 ans conditionnée par les investissements qu'elle finance. Sans travaux, cet avantage n'est pas autorisé et le contributeur devrait choisir entre un contrat annuel, ou un contrat passager ou ne pas prendre de contrat. L'amarrage serait alors déconnecté de l'habitation ce qui est le contraire de l'objectif de la Commune.

Les droits d'amarrage annuels financent les charges courantes dont l'entretien et les travaux de maintenance.

Il n'est pas prévu d'impacter la vue ;

Les études conduites sur la question de l'ensablement ont apporté des réponses positives avec les alternatives sur lesquelles les usagers sont consultés.

Il n'est pas prévu d'orienter les eaux de la Giscle vers la plage de PG2 ;

Les travaux de remise en sécurité et aux normes environnementales de Port-Grimaud ont pour objectifs de sécuriser le site, de traiter les principaux dysfonctionnements techniques et environnementaux constatés comme les problèmes d'ensablement récurrent et d'adapter les infrastructures à l'évolution des besoins sur les prochaines décennies notamment les risques liés au changement climatique ;

D'un point de vue général, l'adaptation des ports au changement climatique est cruciale pour assurer leur résilience face à des conditions météorologiques extrêmes, à l'élévation du niveau de la mer et à d'autres impacts environnementaux. C'est d'ailleurs un sujet qui concerne aussi bien la régie portuaire que les ASL pour la partie immobilière. Un travail coordonné entre la Commune, et les ASL de PG1, PG2 et PG3 serait opportun sur ce sujet qui concerne l'ensemble de la marina de Port-Grimaud ;

La taille des bateaux actuels ne sera pas augmentée ;

Le nombre des bateaux actuels ne sera pas augmenté ;

Nous sommes bien dans une démarche de concertation qui est même élargie puisque vous nous soumettez, à notre demande et nous en remercions tous les contributeurs, vos contributions plus de 2,5 mois avant le démarrage de la concertation règlementaire.

24XX Contribution XX – M. Quentmeier – Problématiques liées aux projets

Points clefs succincts

Toutes modifications de Port-Grimaud doit être autorisée par l'association syndicale de Port-Grimaud ;
Le stationnement de bateaux surdimensionnés devant les maisons, devant l'Eglise et devant l'entrée du port pose des problèmes ;

L'allongement de l'entrée du port, la transformation de la Capitainerie, la construction de nouveaux postes d'amarrage destinés aux grands bateaux ne sont pas compatibles avec le caractère de Port-Grimaud ;
Le contributeur ne voit pas pourquoi les usagers devraient payer les frais de ces travaux non souhaités.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Conformément aux dispositions de l'article L.5311 du Code des Transports, la création et l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports de plaisance relèvent des collectivités territoriales qui sont libre de choisir leur mode de gestion. Le gestionnaire du port, en



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

l'occurrence la Commune, est soumis des obligations de service public, que ce soit en termes d'entretien ou de gestion du domaine public maritime dont l'Etat est propriétaire.

Les travaux de remises en sécurité et aux normes environnementales de Port-Grimaud ont pour objectifs de sécuriser le site, de traiter les principaux dysfonctionnements techniques et environnementaux constatés comme les problèmes d'ensablement récurrent et d'adapter les infrastructures à l'évolution des besoins sur les trois prochaines décennies ;

D'un point de vue général, l'adaptation des ports au changement climatique est cruciale pour assurer leur résilience face à des conditions météorologiques extrêmes, à l'élévation du niveau de la mer et à d'autres impacts environnementaux ;

Le plan d'amarrage de PG1 de 2001 n'a pas été modifié lors de la reprise en régie directe du port ;

La problématique des bateaux en sur-longueur devant les maisons sera traitée par le futur Commandant de port ;

Il n'est pas prévu d'augmenter le nombre et la taille de navires accueillis ;

Le financement des travaux est prévu par le biais des contrats de « Garantie d'Usage » qui seuls permettent l'octroi de contrats de longues durées de 35 ans.

240703 Contribution 06 – Mme Ahrenberg – Yachts géants

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le mur de quai détruira les prairies de Posidonies ;

La plage de PG2 sera polluée et ensablée ;

Le projet vise à attirer des Yachts plus grands dont la taille, les gaz et le bruit détruisent le charme et la tranquillité de Port Grimaud

Les bâtiments artistiques, comme l'Eglise Saint-François d'Assise et ses vitraux de Victor Vasarely représentant le soleil à différents moments de la journée, seraient cachés par les bateaux de plus en plus grands et seraient pollués par l'érosion ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les études en cours sont menées de façon à ce que le projet de sécurisation portuaire respecte l'environnement en étudiant minutieusement l'implantation des ouvrages, en analysant l'efficacité hydrodynamique et en évaluant le comportement hydro-sédimentaire des protections. L'un des objectifs principaux est de réduire au maximum le risque d'ensablement de la passe d'entrée et de protéger les postes d'amarrages de l'avant-port qui sont exposés au secteur du vent d'Est. Ces études permettent de minimiser l'impact environnemental en préservant les écosystèmes locaux voire en les renforçant, par exemple, avec la mise en place de dispositifs innovants en faveur des nurseries d'alevins.

Le projet n'a absolument pas vocation à attirer des yachts plus grands que les navires existants déjà dans le port, notamment pour les motifs exposés par la contributrice ;

Il est souhaitable que la place de l'Eglise retrouve une perspective de vue qu'elle a effectivement perdue depuis plus de 30 ans ; les anciens concessionnaires y ayant positionné des navires qui cachent les vitraux de Victor Vasarely sans toutefois qu'aucun résident de PG1, PG2 ou PG3 ne s'en plaigne jamais et comme rappelé en réunion publique par un ancien président de PG1 « *sans même l'idée d'enlever ces navires ne nous soit jamais venu à l'esprit* » ;

Il convient surtout de rappeler que conformément aux dispositions du Code des Transports, une proportion de postes à quai doit être réservés à des navires de passage ; c'est une obligation et ce, quel que soit le mode de gestion du port.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240702 Contribution 06a – M. & Mme Melchior – Problématiques diverses

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Toutes modifications de Port-Grimaud doit être autorisée par l'association syndicale de Port-Grimaud ;
Les contributeurs s'opposent avec la présente de tout changement d'extérieur de la Capitainerie, d'un élargissement de la digue, ainsi de la construction ou d'un aménagement d'un « yacht-club » et d'un restaurant ;

Des espaces doivent être créés dans le quartier de l'Eglise pour les petits bateaux afin de donner aux propriétaires la possibilité d'aller faire les courses en bateau comme avant ;

Les gros bateaux doivent être supprimés car abîment les quais et polluent ;

Il n'est pas normal que le dragage et l'agrandissement du port soit payé par les usagers alors qu'ils sont liés à la taille des navires que l'on souhaite accueillir ;

Les contributeurs sont d'accord avec les réparations nécessaires et justifiées ainsi que des aménagements intérieurs de la Capitainerie ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Conformément aux dispositions de l'article L.5311 du Code des Transports, la création et l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports de plaisance relèvent des collectivités territoriales qui sont libre de choisir leur mode de gestion. Le gestionnaire du port, en l'occurrence la Commune, est soumis des obligations de service public, que ce soit en termes d'entretien ou de gestion du domaine public maritime dont l'Etat est propriétaire.

Les travaux de remise en sécurité et aux normes environnementales de Port-Grimaud ont pour objectifs de sécuriser le site, de traiter les principaux dysfonctionnements techniques et environnementaux constatés comme les problèmes d'ensablement récurrent et d'adapter les infrastructures à l'évolution des besoins sur les trois prochaines décennies ;

D'un point de vue général, l'adaptation des ports au changement climatique est cruciale pour assurer leur résilience face à des conditions météorologiques extrêmes, à l'élévation du niveau de la mer et à d'autres impacts environnementaux. C'est d'ailleurs un sujet qui concerne aussi bien la régie portuaire que les ASL pour la partie immobilière ;

Port Grimaud, 1^{er} port de PACA en nombre d'amarrages est l'un des derniers ports de la Région Sud qui n'est toujours pas normé « Ports Propres » encore moins « Ports Propres engagés pour la biodiversité ». Les études en vue d'une normalisation « Ports Propres » ont débuté en 2024 dans le cadre de l'élaboration des principes d'aménagement soumis à la concertation du public ;

L'adaptation des ports de plaisance au changement climatique est une démarche multidimensionnelle qui nécessite des investissements en infrastructures, des innovations technologiques et une collaboration entre les parties prenantes ;

Il n'est pas prévu d'augmenter la taille ni le nombre des navires ;

La création de places pour des annexes à proximité de l'Eglise est un besoin dont la mise en œuvre est assez simple ;

Concernant le sujet des dragages, l'ensablement récurrent génère des frais de fonctionnement très importants et un risque de blocage du port en cas d'ensablement de la passe par exemple lors d'un épisode de crues. Le coût des dragages est à la charge intégrale des usagers du port qui bénéficient de ces travaux.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240706 Contribution 07 – M. Herbiet – Plagettes et Jet-ski

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Les jets-skis peuvent être tolérés dans Port-Grimaud s'ils respectent les règles de navigation dont la vitesse de 3 nœuds ;

Les loueurs de jets-skis ne sont pas acceptés ;

Les plagettes ne doivent conserver que la fonctionnalité « sécurité »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La navigation dans Port Grimaud des unités, quelles qu'elles soient, doit respecter le règlement particulier de police du port et est donc soumise à l'intervention potentielle de la police du port ; Contrairement à ce qui est mentionné dans la contribution, il n'existe pas de loueur de jet-ski à l'intérieur du port et la Commune n'a pas prévu d'installer ce type d'activité professionnelle dans le bassin portuaire ;

Il est pris note que : les plagettes doivent ne conserver que leur fonctionnalité « sécurité ». Sur ce point, il est utile de rappeler que lors de la reprise en régie, il a été nécessaire de « décadenser » des navires « fixés » sur les plagettes de sécurité dont certains depuis plus de 18 ans ;

La fonctionnalité « sécurité » est une fonctionnalité d'accès à l'embarquement sur la barge incendie de la Capitainerie et une fonctionnalité d'échouage qui ne sont pas incompatibles avec d'autres fonctionnalités, notamment pour les accès à la plage de PG1 ;

Aucune procédure de sécurité du SDIS ou du port n'inclut l'échouage d'un navire en feu sur une plagette de sécurité. Cette méthode est généralement évitée car elle peut causer des dommages collatéraux et notamment environnementaux significatifs. Elle présente des risques importants pour les personnes et les biens. Les protocoles de sécurité maritime privilégient plutôt l'éloignement (et non l'échouage) des navires situés à proximité d'un feu, l'évacuation en toute sécurité de l'équipage et des passagers ;

La fonctionnalité « sécurité » correspond donc essentiellement à l'échouage d'un navire en train de couler, pour lequel le propriétaire n'est pas joignable et qui ne peut être maintenu à flot à l'aide de pompes sur des durées de plusieurs jours.

240706 Contribution 07a – M. Salle – Plagettes et Jet-ski

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Interdire l'amarrage de jet-ski dans la cité et notamment sur le quai des plagettes ;

Interdire la circulation de jet-ski dans les canaux et le plan d'eau ;

Ne pas autoriser les activités de commercialisation de jet-ski ;

Rétablir les possibilités d'amarrages temporaires des embarcations légères près des commerces, des services essentiels et des quartiers résidentiels ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La location de jets-skis sur les plagettes est interdite, l'exemple pris pour la contribution ne correspond pas à la réalité d'une activité de location telle que dénoncée ;

Il est prévu de renforcer le règlement de police du port pour mieux encadrer l'utilisation des jets-skis, minimisant ainsi les nuisances sonores et les impacts environnementaux. Voire, si nécessaire, travailler sur des modèles plus écologiques et moins bruyants, comme les jets-skis électriques, qui peuvent réduire considérablement leurs impacts environnementaux ;

La mise en place de systèmes de surveillance et de contrôle modernes au sein de la nouvelle Capitainerie peut aider à garantir que les jet-skis respectent les réglementations en matière de vitesse et de sécurité ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Dans tous les cas, les solutions se mettent en place dans le dialogue et la consultation en impliquant toutes les parties prenantes, y compris les résidents dont certains sont propriétaires de jet-ski, les commerçants y compris en dehors et à proximité du port, et les utilisateurs de jet-skis, dans le processus de décision qui conduira à des solutions plus acceptables pour tous ; Enfin, des campagnes de sensibilisation peuvent aider à promouvoir des comportements responsables parmi les utilisateurs de jet-skis, réduisant ainsi les conflits et les impacts négatifs (bruit des moteurs, musique) ; En synthèse, en mettant en place la réglementation appropriée dans le RPP du port et en impliquant les acteurs concernés, il sera possible de minimiser les impacts négatifs tout en tirant parti des avantages économiques et récréatifs qu'offre la pratique du jet-ski. Cela permet de maintenir un environnement portuaire attractif et agréable, capable de répondre à la fois aux besoins des visiteurs et des résidents ; Les possibilités d'amarrages temporaires des embarcations légères sont inchangées depuis la reprise en régie de la gestion portuaire qui n'a pas modifié le plan d'amarrage de PG1 de 2001, pas plus que celui de PG2 ni celui de la SNPG. Elles ne seront pas diminuées par le projet de remise en sécurité et aux normes environnementales de Port-Grimaud.

240707 Contribution 08 – M. Salle – Activités professionnelles

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Ne pas permettre l'installation dans Port-Grimaud d'activités industrielles ou commerciales d'entreposage, d'entretien ou de location de bateaux qui ne sont pas la raison d'être de Port Grimaud ; La contribution s'intéresse aux redevances des professionnels ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les activités économiques sont indispensables au fonctionnement des ports de plaisance (chantier naval, aire de carénage, ventes et réparations de bateaux...). Elles ont un impact positif significatif sur l'économie locale. De plus, elles peuvent promouvoir le développement durable et améliorer la qualité de vie des résidents locaux ou de passage quelques semaines par an en offrant des services adaptés aux usagers qui ont un bateau par exemple.

Un premier dépouillement des questionnaires montre que pratiquement 70% des personnes ayant répondu font entretenir leurs navires au sein de Port-Grimaud. Le chantier naval de Port-Grimaud était d'ailleurs prévu dès l'origine de la conception de Port-Grimaud par son architecte M. François Spoerry ;

En revanche, la reprise en gestion directe du port a effectivement permis d'identifier de nombreuses situations irrégulières qui duraient depuis de nombreuses années avec des activités économiques qui s'exerçaient sur des places sans contrat. Ces situations ont été corrigées et aujourd'hui les professionnels peuvent travailler conformément aux dispositions de la réglementation notamment du CG3P et de l'ordonnance du 19 avril 2017 relative aux activités économiques dans les ports de plaisance ;

Le projet ne prévoit pas l'interdiction des activités économiques ;

La gestion du port est assurée par la Commune, par le biais d'une régie dotée de la simple autonomie financière. Cette gestion se fait en budget annexe, indépendant du budget principal de la Ville. Le budget du port intègre, désormais, l'intégralité des recettes correspondantes, ce qui bénéficie automatiquement aux propriétaires comme le demande le contributeur ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240708 Contribution 09 – M. Grevel – Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis
Opposition à tous changements extérieurs de la Capitainerie ;
Tous les travaux vont défigurer l'aspect de Port-Grimaud ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage et permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios.

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoery, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

240708 Contribution 10 – M. Salle – Ensablement et dragage

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

En première analyse, il apparaît que la charge sablonneuse du fleuve Giscle a pour origine l'état du fleuve en amont, le manque d'entretien notamment des sablonnières, accentué par certains épisodes météorologiques exceptionnels. La digue de Port-Cogolin en bout de rive droite du fleuve détourne le flux d'eau chargée de sable vers la passe d'entrée de Port Grimaud :



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Au vu de ces éléments, la création de nouvelles digues risque de retenir encore plus les flux d'eau chargé d'alluvions sablonneuses ;

Des solutions devraient être recherchées dans l'entretien du fleuve en amont et dans la recherche de solutions techniques pour laisser passer le flux fluvial au-delà de l'estuaire rive droite :

Quant au financement du désensablement, il serait logique de ne pas le laisser à la charge des habitants de Port Grimaud, la municipalité, la communauté de communes devraient contribuer à ce problème d'entretien des voies de circulations publiques.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La contribution ayant été communiquée avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage et permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios.

Le diagnostic posé par la contribution est presque bon, l'ensablement provient en fait de 2 sources : les apports principaux issus de la rivière La Giscle et les apports secondaires liés au transit littoral et aux plages avoisinantes. A ce titre, les apports par les fleuves côtiers et les mouvements sédimentaires des plateaux continentaux sont bien les sources principales d'apport de sédiments dans les ports sur le littoral français.

Le sujet du désensablement doit être abordé dans sa globalité. Il concerne la passe d'entrée et les canaux intérieurs. La majorité des canaux intérieurs de PG2 et PG3 présentent un tirant d'eau conforme au tirant d'eau d'origine et devant être maintenu par les anciens concessionnaires. En revanche, les canaux de PG1 ne présentent absolument pas le tirant d'eau d'origine, les dragages n'ont pas été réalisés correctement et les canaux intérieurs sont très contaminés ce qui renchérit considérablement le coût du dragage et de l'élimination de ces déchets. La solution de ne pas draguer les canaux peut s'envisager. Il suffit alors de diminuer le tirant d'eau des navires admissibles par canal. Toutefois, si l'ensablement continue, cette solution n'est pas pérenne et il sera bien nécessaire de draguer les canaux avant 35 ans. A étudier donc canal par canal. A noter que PG2 et PG3 n'ont pas manifesté leur volonté de financer le retard de dragage des canaux de PG1 Le financement du retard de dragage de PG1 reste donc à identifier.

La solution d'un piège à sédiments sur La Giscle est, à priori, interdite réglementairement. Toutefois, elle est étudiée par EGIS mais ne peut se concevoir qu'en complément d'autres dispositifs. Le piège à sédiments ne concerne, en situation normale, que les sédiments situés en aval du piège puisque leur volume est régulé. Le volume d'un piège à sédiments étant forcément limité (1 à 2000 m³), le dispositif ne peut pas être efficace lors de fortes crues (15 à 20 000 m³) qui sont les phénomènes qui créent l'ensablement principal de la passe.

Le contributeur propose que la charge du dragage soit supportée par les contribuables de la Commune de Grimaud ou la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez plutôt que par les plaisanciers. C'est strictement interdit, les charges de fonctionnement d'un budget annexe ne peuvent être portées par le budget principal de la Commune ni même par celui d'une Communauté de Communes ;

La conception de la passe d'entrée du port est donc à retravailler pour limiter au maximum l'ensablement. L'objectif étant de diminuer le flux, entrant dans la passe, lié à la combinaison des crues et du vent de secteur Est.

240708 Contribution 11 – M. Salle – Bateaux agressifs

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Les gros bateaux passent à vitesse excessive provoquant des remous et abimant les bateaux et les quais ;

Ces problèmes sont apparus depuis 2 ans (*NDLR : Après la reprise en régie par la Commune donc*) ;

Dans le cadre de la concertation, il faut étudier les possibilités de faire cesser ces nuisances et si nécessaire, interdire les places publiques d'amarrage près des habitations ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les plans d'amarrage du port n'ont pas été modifiés par la Commune lors de la reprise en gestion directe du plan d'eau public anciennement concédé aux ASL de PG1, PG2 et à la SNPG ;

La reprise en régie du port public s'est accompagnée par l'actualisation du règlement de police du port qui datait de plus de 30 ans (1993) et par la mise en place d'un service de police portuaire ;

La vitesse dans le port est limitée à 3 nœuds. A cette vitesse, les risques pour la navigation et pour les navires amarrés sont nuls ;

La vitesse des navires n'a aucune incidence sur le dimensionnement et la tenue des quais ;

Le respect scrupuleux par tous les usagers, du Règlement Particulier de Police Portuaire est la solution vers laquelle il convient de s'orienter ;

La vitesse excessive à l'intérieur des canaux concerne tous les navires présents dans le port, pas seulement les navires des places publiques. De nombreux résidents plaisanciers ont été interpellés par les agents du port pour non-respect de la limitation maximale autorisée;

La vitesse à Port Grimaud est limitée à 3 nœuds. Il y a donc un travail important de police portuaire à déployer sur ce sujet. En effet, la limitation de la vitesse des bateaux dans les ports est une mesure essentielle pour assurer la sécurité des personnes, protéger l'environnement, faciliter la navigation et garantir le respect des réglementations portuaires. En respectant ces limitations, les plaisanciers contribuent à un environnement portuaire sûr et harmonieux. Il ne fait aucun doute que les mauvaises habitudes prises par tous les usagers du port, quelles que soient les places, vont s'améliorer au fil du temps grâce à une présence accentuée des agents de la police portuaire.

Un travail de pédagogie, parfois complété par un travail plus répressif est d'ailleurs déjà mis en œuvre ;

Le projet d'aménagement ne prévoit nullement d'augmenter la vitesse autorisée dans le port.

240709 Contribution 12 – M. Salle – Plan d'amarrages

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Surexploitation du plan d'eau ;

Exemple des amarrages du Rond d'eau ;

Rejet des eaux noires dans le port ;

Proposition de photos (*NDLR demandées par la régie mais jamais reçues*).

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La Commune a repris la gestion du port public en 2022 sans modifier le plan d'amarrage de PG1 de 2001. L'exploitation du plan d'eau n'a donc pas été modifiée, ni en nombre, ni en longueur de bateaux ;

La contribution n'évoque pas les navires en sur-longueur qui représentent pourtant le principal danger pour la navigation dans les canaux avec, dans le cas de PG1, la présence d'équipements d'amarrage au milieu du chenal contrairement à ce qui avait été demandé par la



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Commission Nautique Locale (CNL) en 2001. Les sur-longueurs, constatées par huissier, peuvent aller jusqu'à des navires de 23 ml positionnés sur des amarrages de 14 ml. Cette réalité est un sujet prioritaire pour le service de Police Portuaire qui est mis en place par la Commune ; Le plan d'amarrage de Port-Grimaud est en cours d'actualisation en tenant compte de la règle des 3 tiers qui concerne 2 amarrages face à face avec 1 tiers de la longueur de quai à qui pour le premier amarrage, 1 tiers pour le chenal et 1 tiers pour le second amarrage. Le cas évoqué au Rond d'Eau n'est pas celui d'amarrages face à face puisqu'un amarrage est positionné en long side. La règle des 3 tiers a pour objectif de maintenir un chenal de navigation sécurisé entre les navires à l'amarrage. De ce fait le tiers central doit être libre de tout obstacle et donc exempté de tous obstacle à la navigation comme les équipements d'amarrage. De ce fait, un amarrage de 15 ml ne peut pas accueillir un navire de 15 ml puisqu'il est nécessaire de conserver une distance à l'arrière du navire (0.70 à 1 m) et une distance à l'avant du navire pour que la pendille plonge sous l'eau sans sortir du périmètre de l'amarrage ;

Il est à noter que les bouées d'amarrage en place dans le secteur de PG1, en dehors des amarrages et dans les chenaux de navigation auraient dues être supprimées comme demandé par la Commission Nautique Locale (CNL) en 2001.

La mise en place d'équipements supplémentaires (planche à quai, appontements) conduit à réduire la taille des bateaux pour rester dans la surface de l'amarrage ;

Ainsi, si le navire et ses équipements sont bien positionnés à l'intérieur de l'amarrage comme prévu, le chenal de navigation représente alors environ 1,2 fois la longueur des bateaux ce qui est conforme aux règles de dimensionnement des chenaux de navigation dans tous les ports et est parfaitement adapté aux manœuvres et à la sécurité de la navigation ;

Pour éviter les « incompréhensions », les futurs contrats de « Garantie d'usage » comprendront en annexe le plan de l'amarrage et le plan du navire maximal autorisé en longueur, en largeur et en tirant d'eau sur l'amarrage ;

Le nouveau plan d'amarrage 2025 traitera la problématique soulevée par le contributeur.

Le projet de remise aux normes environnementales prévoit bien évidemment la mise en place de dispositifs de collectes d'eaux grises, d'eaux noires et des eaux de fonds de cale ;

Le contributeur propose l'envoi de photos qui n'ont malheureusement jamais été transmises ;

240711 Contribution 13 – M. Salle – Quai d'Honneur (Place de l'Eglise)

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Les navires du quai d'honneur posent des problèmes de bruit, de pollution, de paysage.

A moyen terme, il est demandé de retourner à la situation initiale d'un parvis de l'église côté plan d'eau qui soit dégagé de tout amarrage de gros bateau. Le quai situé le long du parvis de l'église a pour fonction de permettre l'amarrage pour un moment de personnes qui se rendent à l'église. Le quai d'honneur situé entre l'église et la maison commune a pour vocation de recevoir les beaux voiliers ou de permettre des cérémonies ou événements prestigieux. Il est souhaitable de lui redonner son rôle d'origine. A court terme, il est demandé de ne pas amarrer de bateau aux heures des offices ou des concerts. La vie sur les bateaux, la musique, les jeux des enfants des propriétaires de ces yachts créant des nuisances devrait être prohibée par respect des lieux et des habitants.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les amarrages dits « publics » du quai d'Honneur existent depuis l'origine de la concession portuaire en 1975. La régie communale n'a pas modifié les habitudes d'amarrage y compris au quai d'Honneur ;

La Commune a actualisé en janvier 2024 le Règlement Particulier de Police qui datait de 1993 ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

La Commune actualise en 2024 le plan d'amarrage (annexe au Règlement Particulier de Police). La question du quai d'Honneur sera traitée à cette occasion

Les scénarios présentés à la concertation intègrent les demandes des usagers exprimées lors de la pré-concertation ;

Le projet ne prévoit pas d'augmenter le nombre ni la taille des navires déjà présents à Port Grimaud ;

Comme pour tous les navires situés dans l'enceinte portuaire, les services de la Capitainerie assurent l'assistance à la demande ou pour tous navires qui le nécessitent depuis le plan d'eau et depuis le quai l'accompagnement de chaque navire lors de son arrivée à son poste d'amarrage ou lors de son départ ;

La vie sur les bateaux, la vie des enfants et la musique ne sont pas interdits par le règlement de police portuaire. Les règles du droit commun s'appliquent pour assurer les bonnes relations de voisinage comme d'ailleurs sur l'ensemble de Port-Grimaud ;

Au regard de l'ensemble des demandes exprimées, des scénarios ont été étudiés par l'architecte du groupement EGIS en liaison avec l'architecte M. Bohl pour réouvrir les perspectives de vues.

240711 Contribution 14 – M. Salle – Environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur fournit des images d'oiseaux et de poissons photographiés nous dit-il, à l'entrée du port par, par une docteure en écologie marine ;

Le contributeur souhaite partager les résultats de ces observations de l'écosystème entourant les habitants de Port Grimaud et tout mettre en œuvre pour le préserver ;

Aussi, nous versons au débat public, le fond documentaire (listes des espèces observées et photos), constitué grâce aux observations terrain ;

La présente contribution, complétée par itération sera transmise pour apport aux différentes associations de défense de l'environnement afin de recevoir leur aide pour s'assurer de la préservation des espèces. Il est demandé aux porteurs de la concertation d'intégrer tous ces résultats dans leurs études et d'en faire une priorité.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le projet est effectivement soumis au Code de l'Environnement et aux différentes réglementations qui ont émergées au milieu des années 1970 pour stopper et encadrer la multiplication d'opérations d'aménagements, notamment portuaires, sur le littoral, territoire sensible voire directement sur des zones humides particulièrement importantes pour la biodiversité ;

Les aménagements prévus aujourd'hui sont localisés aux abords immédiats de l'embouchure de la Gisle et sont ciblés avec les objectifs de réduire l'ensablement et d'améliorer la protection de l'avant-port et du chenal d'accès. Le morphing 1924 – 2024 présenté par Egis montre parfaitement la très faible ampleur des scénarios d'aménagement proposés qui correspondent à des ajustements mineurs des ouvrages réalisés dans les années 1960 ;

Malgré tout, le projet comporte un volet environnemental important, notamment en lien avec la certification « Ports Propres ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité » ;
Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en œuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les écosystèmes naturels. Les espèces présentes dans la digue, qui sont pêchées et font le bonheur de dizaines de chasseurs sous-marins tous les jours bénéficieront d'habitats dédiés à leur protection. Ainsi, concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées, notamment, en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ; Enfin, un des points importants du projet est la gestion environnementale de dizaine de milliers de tonnes de sédiments dragués et potentiellement pollués pour lesquels des solutions de recyclage des sédiments dragués et dépollués seront étudiées au titre de l'économie circulaire.

240712 Contribution 15 – M. Salle – Manœuvres dans la passe d'entrée

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Danger et perte de temps des riverain liés aux manœuvres des bateaux à la station d'avitaillement ;

Danger lié aux manœuvres des bateaux au lac intérieur qui stressent les riverains ;

Les bateaux sont manifestement disproportionnés et leur manœuvrabilité est incompatible avec la cité lacustre qui n'est pas prévue pour de tels bâtiments.

Outre les dangers et l'impact sur la sécurité (risque de collision), la vie des habitants est perturbée au quotidien par de tels engins et leurs manœuvres.

Nos propositions concrètes sont :

- Ne plus accepter ces Yachts trop gros à fort impact environnemental et risque sécuritaire,
- Donner la priorité à la circulation des riverains

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Sécuriser la passe d'entrée est bien un des objectifs principaux du projet. Le sujet de la station d'avitaillement est complexe. La station d'avitaillement est gérée par une société privée. L'activité qu'elle exerce est classée comme une activité ICPE (installation classée pour l'environnement) dont le pouvoir de police relève de la compétence du Préfet. Elle est effectivement mal localisée et pose des problèmes de sécurité lors des heures de forte affluence dans la passe d'entrée en haute saison ;

Le plan d'amarrage de Port-Grimaud est en cours d'actualisation en tenant compte de la règle des cercles de manœuvres proportionnels à la longueur et à la largeur des bateaux. Les manœuvres se font dans les zones de navigation adaptées et correctement dimensionnées par rapport aux tailles des navires. Des coefficients importants de sécurité sont pris pour intégrer le fait que les plaisanciers utilisateurs de Port-Grimaud sont majoritairement des plaisanciers occasionnels ;

Donner une priorité circulatoire aux propriétaires riverains à l'intérieur des canaux est contraire au principe d'égalité d'accès des usagers au service public. De plus, interdire les yachts serait complexe car un nombre non négligeable de riverains en possède ;

Pour garantir la sécurité de tous, la régie communale accompagne systématiquement tous les navires qui le nécessitent à leur poste. En effet, la cohabitation harmonieuse des yachts avec les autres navires de plaisance nécessite une organisation soignée, des infrastructures adaptées et des cercles de manœuvres prédéfinis, ainsi qu'une réglementation claire, une



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

communication efficace et un engagement formel envers la sécurité et l'environnement. En mettant en place ces mesures, le port peut offrir une expérience positive et sécurisée à tous les usagers, propriétaires de yachts et petits navires de plaisance.

240713 Contribution 16 – M. Bertrand – Plagettes

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution comporte 5 points :

- 1/ Prévoir des places publiques avec un accès pour les handicapés. Trop de problèmes actuellement ;
- 2/ Création d'un quai « accès plage » sur une plagette de PG1 ;
- 3/ Prévoir des places pour des navires de passages inférieurs à 6 ml ;
- 4/ Les quais qui bordent les plagettes ont été privatisés. Revenir à un accès public éventuellement en doublant les quais ;
- 5/ Améliorer le service public de réservation des places ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le sujet des accès PMR est très important et non traité à date de reprise de l'exploitation du port par la Commune ;

La situation héritée par la Commune sur les plagettes est différente d'un secteur à l'autre du port. Cela s'explique par l'intérêt que représentent les plagettes de PG1 pour accéder aux plages en annexe et sans marcher ;

Les plagettes sont de tailles suffisantes pour envisager la mise en place de quais y compris dans les secteurs où des propriétaires ont privatisé des quais public, l'idéal étant néanmoins de retrouver les affectations d'origine aux quais mais ce sera difficile quand les propriétés voisines ont construit un mur plus ou moins autorisé pour s'approprier un quai prévu à l'origine par l'architecte avec un accès public ;

Les places de passage pour des navires inférieurs à 6 ml pourraient être créées ;

Concernant l'organisation du service de réservation, la régie portuaire communale n'a été mise en place que depuis 2.5 ans. Bien que le service proposé s'est clairement amélioré, la régie portuaire doit devenir plus efficace, plus agréable pour les utilisateurs et mieux adaptée aux besoins actuels des plaisanciers. C'est son rôle. Pour cela, des questionnaires pourront être adressés en fin de chaque saison estivale :

- Sondages et Feedback : Recueillir régulièrement les avis des utilisateurs via des sondages et des questionnaires de satisfaction pour identifier les points à améliorer.
- Analyse des Données : Utiliser les données recueillies pour analyser les tendances et adapter le service en conséquence.

A noter que 2 nouveaux services gratuits ont été mis en place en 2024, le pompage des eaux noires et le rinçage des bateaux à l'eau dessalinisée.

240713 Contribution 17 – M. de Saint-Rapt – Périmètre et infrastructures

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La Commune ne peut intervenir que sur les quais privés ;

La Commune doit gérer les amarrages publics avec l'accord de l'ASL PG1 ;

La passe d'entrée est dangereuse du fait de la taille des bateaux qui y stationnent ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Les amarrages publics intérieurs devraient être limités à 15 m pour des raisons de sécurité et d'esthétique ;

Il faut réduire de 50% le nombre de barques électriques ;

Les activités commerciales sont soumises à l'Autorisation du Président de l'Association Syndicale ;

Les dragages sont à porter à la charge de la régie portuaire communale ;

La rénovation de la Capitainerie devra s'intégrer dans l'esthétisme de Port-Grimaud ;

L'optimisation des amarrages doit s'accompagner de la réduction de la taille des navires et les pontons flottants sont à proscrire pour des raisons d'esthétisme ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Il a été demandé à PG1 de fournir les données techniques et financières de la gestion portuaire antérieures à 202, idéalement sur les 5 années 2017-2021 qui pourraient être d'une grande utilité à la régie portuaire ;

D'une façon générale, la gestion portuaire dépend de la Commune et d'une gouvernance définie règlementairement par le Code Général des Collectivités Territoriales et le Code des Transports ;

C'est la même gouvernance qui prévalait quand le port était concédé aux ASL de PG1 et PG2 et à la SNPG ;

Concernant le périmètre des travaux, la régie communale ne peut intervenir que sur les quais publics. Toute demande par les ASL d'intervention des services de la régie portuaire sur les quais privés, devrait faire l'objet d'une convention adhoc ;

L'attention du contributeur est attirée sur le fait que l'adaptation des infrastructures au changement climatique qui est l'un des objectifs du projet, intéresse aussi bien la partie publique que la partie privée de la marina Port-Grimaud. Le contributeur peut s'informer en Capitainerie sur ce sujet pris en compte aussi bien au niveau national (Plans d'adaptation au Changement Climatique PACC) qu'au niveau local avec la Porter à Connaissance (PAC) du Préfet du Var transmis le 19 décembre 2019 à toutes les communes du littoral varois. La marina de située à Grimaud est donc concernée. Sachant que le projet de la Commune soumis à la concertation ne s'intéresse qu'aux infrastructures publiques, il appartient aux ASL de PG1, PG2 et PG3 de se saisir du sujet pour les infrastructures privées et les RDC des maisons. La Commune est totalement ouverte à une approche coordonnée entre la régie et les associations syndicales pour traiter ces questions ;

C'est également le cas pour les problématiques d'entretien des réseaux, notamment d'assainissement ;

Concernant la sécurité, l'intégration des mesures de sécurité prescrites, notamment une surveillance permanente des opérations, permettent de gérer efficacement les risques liés à la taille des bateaux naviguant dans l'avant-port ou les canaux, afin de garantir une navigation fluide pour tous les usagers. Le projet ne prévoit pas l'augmentation du nombre ou de la taille des navires présents lors de la gestion par l'ASL de PG1 puisque le plan d'amarrage de 2001 est inchangé ;

La problématique des sur-longueurs des navires sur les amarrages mérite également d'être évoquée car elle représente un véritable enjeu pour la sécurité de la navigation ;

Les sujétions relatives à la sécurité pourraient être traitées à travers le dragage qui est obligatoirement à la charge des usagers du port, à la protection du plan d'eau et via un plan d'amarrage qui respecte la largeur des chenaux et la taille des cercles d'évitage.

L'esthétisme des pontons flottants neufs dépasse largement l'esthétisme des pontons flottants qu'ils remplacent ;

Le scénario de la Capitainerie le plus plébiscité par les nombreux contributeurs qui se sont exprimés en faveur d'un scénario est celui dont les esquisses ont été dessinée par M. Bohl. Le contributeur peut donc être pleinement rassuré sur l'esthétisme de l'extension de la Capitainerie.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240713 Contribution 18 – M. Leyssens – Passe d'entrée

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis
Sécuriser et élargir la passe d'entrée ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La sécurisation et d'élargissement de la passe d'entrée de Port Grimaud a pour objectif principal d'améliorer la sécurité et l'accessibilité du port grâce au dragage d'approfondissement pour retrouver les côtes d'origine (1975) et à l'optimisation du positionnement de la digue actuelle.

Cela aura pour effet, de réduire les risques de collision y compris lors de la période de pointe en juillet-août et de réduire les congestions y compris liées à la station d'avitaillement ;

Les études en cours comprennent les études environnementales et les modélisations hydrodynamiques et hydro-sédimentaires ;

La nouvelle passe plus large, facilitera le renouvellement des eaux de Port-Grimaud ce qui va dans le sens d'une amélioration de la qualité des eaux du port ;

Suivant le scénario retenu, le repositionnement de la jetée permettra :

- De protéger de manière importante la passe des vagues en provenance du secteur Est en permettant une navigation sécurisée ;
- De limiter les apports sédimentaires de la Giscle ;

Un système de Surveillance sera mis en place avec des caméras et des capteurs pour surveiller en temps réel le trafic maritime et les conditions de la passe. Une information en temps réel pourra être communiquée aux usagers ;

Le projet de sécurisation et d'élargissement de la passe d'entrée de Port Grimaud, grâce au dragage et au déplacement de la digue actuelle, vise à moderniser et améliorer l'infrastructure portuaire. Cela permettra de répondre aux besoins croissants des usagers tout en garantissant la sécurité et la durabilité environnementale ;

240713 Contribution 19 – M. de Merindol – Diverses demandes de police

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Nostalgique du Port-Grimaud de 1968 ;

Retrouver les règles de base :

- Chiens en laisse et obligation de nettoyer après leur passage ;
- Pas de trottinettes qui roulent trop vite ;
- Vitesse respectée à 3 nœuds dans les canaux
- Feux de navigation obligatoires pour les annexes et autres embarcations la nuit.
- Age minimum pour utiliser les annexes quelle que soit la puissance du moteur ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La Commune a mis en place en 2024 un service de Police Portuaire dont le Commandant de Port qui sera issu de la Police Municipale ;

L'avantage du pilotage du service de Police Portuaire par la Police Municipale est que le Commandant de Port sera assermenté au titre du code des transports (vitesse des navires) mais aussi du code de la route, du code de l'environnement, ... etc. De ce fait il pourra intervenir sur l'ensemble des incivilités que vous avez identifiées ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

En complément, le directeur de port a été également assermenté au titre de la police portuaire et pourra compléter les actions de police par la réalisation de constats pouvant conduire à des contraventions de Grande Voirie ;
L'effectif sera renforcé en 2025 par un agent supplémentaire ;
Les usagers ne doivent donc pas hésiter à signaler toutes les problématiques rencontrées sur le plan d'eau et sur les terre-pleins.

240713 Contribution 20 – M. Salle – Impact sur la vue du bateau du voisin

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Plusieurs propriétaires indiquent subir un grave préjudice de vue et d'ensoleillement. Non seulement le yacht garé devant chez eux leur cache la vue mais en plus, il cause des nuisances sonores et environnementales énormes. Les manœuvres de l'équipage ne respectent aucune règle et endommagent le quai le long de leur terrasse et provoque une insécurité à leur famille qui a besoin de circuler dans les canaux pour leur vie quotidienne.

Les demandes : A l'occasion de cette concertation « sécurité et environnement », la demande est donc

- Un retour à des règles strictes de limitation de la taille (longueur et hauteur) des bateaux dans la cité et un respect de l'environnement et de la sécurité.
- L'impossibilité pour un propriétaire d'amarrer un bateau de biais cachant la vue à ses voisins.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Dans un premier temps, il est précisé que l'objectif de la Commune est de permettre à chaque propriétaire d'une maison et d'un quai privé de lier sa maison, son quai et l'amarrage situé devant la maison pour une durée de 35 ans grâce à un contrat de Garantie d'Usage. La durée de 35 ans étant la durée maximale qui est possible en droit français. Les contrats d'amodiation de 50 ans n'existent plus ;

Bien entendu, un propriétaire titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage lié à une maison peut effectivement décider de ne pas utiliser son amarrage et de le laisser libre ;

Un préjudice d'ensoleillement lié à un yacht semble difficile voire impossible à concevoir géométriquement. De plus sachant qu'un yacht amarré devant une maison appartient forcément au propriétaire de la maison, il devient, dès lors, également difficile à appréhender la notion de nuisances sonores et environnementales qu'un yacht causerait à la maison du propriétaire du yacht en question. Il est rappelé, si nécessaire, que la sous-location de son amarrage à un tiers sans la maison est interdite ;

Concernant les dimensions, il a été en effet constaté un certain nombre de cas de sur-longueurs et de surlargeurs à Port-Grimaud. Il est bien prévu de travailler sur ce problème qui crée des dangers pour la navigation et des conflits de voisinage. Ainsi, à chaque contrat de Garantie d'Usage seront annexés les plans de l'amarrage et le plan qui précise la longueur, la largeur et le tirant d'eau maximal des navires autorisés sur l'amarrage ;

Les navires positionnés en long-side ou de biais ont été autorisés depuis des années par les ASL. Ils ne peuvent être interdits s'ils ne créent pas de danger pour la navigation.

240713 Contribution 21 – M. Dolla – Règles d'amarrage



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Serait-il possible d'inscrire au règlement du port une règle générale en reprenant notamment ce que PG3/SNPG pratiquait, à savoir :

- Un schéma matérialisant la règle d'amarrage (ancien schéma ci-joint pour référence) – ceci revenait à déduire 2m sur la longueur et 40cm sur la largeur des plans d'eau pour avoir les dimensions maximales des bateaux autorisés.
- Pour chaque amarrage de Port Grimaud, en plus du plan de dimension de plan d'eau, un plan de dimension maximale de bateau autorisé (longueur hors tout x largeur hors tout du navire)

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Comme le demande le contributeur, il est effectivement prévu que chaque contrat de GU comprenne une annexe qui précise la taille de l'amarrage et la taille du navire maximal autorisé.

240713 Contribution 22 – M. Jeanne – Tailles des bateaux

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Proposition : Ne plus proposer de contrat d'amarrage en place publique à des gros yachts et donner priorité aux bateaux à voiles majestueux.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La présence régulière de voiliers nécessite de maîtriser le risque d'ensablement de la passe d'entrée pour permettre aux voiliers d'entrer et de sortir du port ;

Les voiliers sont de moins en moins nombreux et les bateaux à voile majestueux sont une sous-catégorie des voiliers. Ils sont donc encore plus rares ;

La majorité des contributions vise à retrouver des perspectives de vue au quai d'honneur, toutefois, si la demande de places par des navires à voiles majestueux se manifeste, il pourrait être envisagé de les positionner prioritairement au quai d'honneur ; Attention à ne pas rompre l'égalité d'accès des usagers au service public par la mise en place de priorités catégorielles non conformes à ce principe fondamental.

240716 Contribution 23 – M. Sallé – Dignes

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Toute construction ou aménagement des digues devra respecter :

- Les perspectives visuelles conçues dès l'origine
- L'écosystème fragile
- La tranquillité et la sécurité des habitants

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

L'adaptation des infrastructures du port au changement climatique en se projetant sur 35 ans nécessite de tenir compte de l'élévation du niveau de la mer, de l'augmentation de la force et de la fréquence des tempêtes, de l'augmentation du risque d'aléa « submersion marine ». L'altimétrie et la structure actuelles de la digue de protection, conçue dans les années 1960 doivent être revues pour assurer la sécurité de la passe d'entrée de Port-Grimaud jusqu'en 2060. Les ouvrages seront néanmoins conçus de manière à s'intégrer harmonieusement dans le paysage, et à ne pas obstruer la vue vers Saint-Tropez.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Les digues pourraient inclure des éléments architecturaux et paysagers qui complètent l'esthétique de Port-Grimaud, comme des espaces verts, des promenades et des bancs ;
Les enrochements existants seront réutilisés, le remblai pourra incorporer des matériaux traités issus du dragage ;
Les digues seront conçues pour minimiser l'impact sur les habitats marins et côtiers. Cela peut inclure des ouvertures pour permettre la circulation de l'eau et la migration des espèces marines ;
Incorporation de récifs artificiels ou de structures sous-marines pour favoriser la biodiversité et créer des habitats pour les poissons et autres organismes marins ;
Plantations de végétation locale sur et autour des digues pour renforcer les écosystèmes existants et prévenir l'érosion ;
Aménagement de chemins piétonniers et de pistes cyclables sur ou le long des digues pour offrir des espaces de promenades aux habitants et aux visiteurs, tout en maintenant une bonne circulation ;
Conception permettant un entretien facile et peu fréquent ;
Intégration de balustrades, de garde-corps et remise en état de l'éclairages pour assurer la sécurité des usagers, particulièrement la nuit ;
Les nouvelles digues de Port-Grimaud, seront conçues pour respecter les perspectives visuelles vers Saint-Tropez, l'écosystème local et la tranquillité des habitants, résultat d'une approche équilibrée et intégrée. En combinant des matériaux et des techniques respectueuses de l'environnement, une conception esthétique harmonieuse et des mesures pour minimiser les nuisances, ces digues pourront non seulement limiter l'ensablement, protéger le port mais aussi enrichir le cadre de vie des résidents et des visiteurs.

240717 Contribution 25 – M. Sallé – Bateaux promenades

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Réglementer l'activité de bateaux promenade ou des bateaux restaurants venus de l'extérieur et plus généralement toutes visites à proximité des habitations ;

Réglementer les allers-venues des annexes de paquebots ou autres, déversant des flots de touristes dans la cité ;

En alternative, pourquoi pas par exemple, la remise en service du ponton près du parking qui permettait aux navettes et autres bateaux de débarquer sans créer de risque sécuritaires et nuisances au sein de la cité lacustre.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La Commune met en place un service de police portuaire qui aura pour activités l'application du règlement particulier de police du port ;

La réglementation des navires venus de l'extérieur nécessiterait l'application de mesures de police qui n'ont jamais existé à Port-Grimaud et qui sont complexes à mettre en place puisqu'il faut arriver à identifier les navires concernés et leur origine dans un flot de 2000 entrées et sorties par jour en haute saison. Toutefois, il sera possible d'organiser des contrôles quand le service de police portuaire aura été étoffé, par exemple :

- Les moyens d'identification les plus simples concernent la taille et le type du bateau, notamment s'il dépasse les limitations de taille ou de type autorisées par le port ce qui ne semble pas être le cas des photographies présentées
- De même, si un navire présente une documentation Incomplète comme les papiers d'enregistrement, les certificats d'assurance, ou les autorisations nécessaires.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- En termes de manœuvrabilité, si le bateau n'est pas capable de manœuvrer en toute sécurité dans les eaux restreintes du port.
- En cas de refus d'autorisation d'accès, il sera notifié au capitaine du bateau, précisant les raisons du refus pour garantir la sécurité et la sûreté du plan d'eau.

Les travaux soumis à la concertation sont les travaux de mise en sécurité du port. Un équipement à l'extérieur du port proche du parking n'est pas à la charge de la régie communale mais la nouvelle configuration de la passe d'entrée permettra de relocaliser certaines activités et certains services pour en améliorer la sécurité.

240718 Contribution 26 & 27 – M. Sallé/Me Hildebrandt – Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Il pourra être trouvé un local « annexe Capitainerie » sur un autre site de Port Grimaud. »

Les autres propositions de cette contribution sont simples et de bon sens :

- 1) Maintenir l'architecture actuelle à l'identique dans le respect de l'œuvre de François Spoerry son concepteur et bâtisseur,
- 2) Maintenir le cœur commercial, service et restauration de Port Grimaud exclusivement dans les lieux prévus à cet effet,
- 3) Conserver à la capitainerie son rôle exclusivement d'accueil des visiteurs arrivant par la mer et éviter de transformer la capitainerie en club de voile, de jetski, ou autre activité sportive ou de loisir,
- 4) Eviter de créer des activités supplémentaires qui amèneraient des milliers de personnes à devoir traverser la cité privée de Port Grimaud,
- 5) En réservant les locaux actuels aux fonctions de ce lieu (accueillir les visiteurs arrivant par la mer), on évitera de devoir bouleverser la vie des habitants de ce quartier,
- 6) Les personnels administratifs, l'office du tourisme, espace culturel, animation ont plus vocation à être installés à la mairie ou un local de la cité ou dans l'arrière-pays,

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Il est prévu le positionnement de différents locaux dédiés aux agents de la régie afin d'assurer une présence homogène des représentants du service sur l'ensemble du périmètre portuaire.

La contribution ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage et permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui seront prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios.

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante ;

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés ;

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail ;
Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues ;
Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl ;
Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoeery, architecte et fils de M. François Sperry s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

240718 Contribution 28 – M. Salle – WWF

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Si ce n'est pas déjà le cas, nous proposons d'étendre le partenariat WWF de la Commune au périmètre de la concertation et notamment les projets de nouvelles jetées ;

Prendre en compte le recensement des espères et versées à la concertation dans la contribution C007

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le partenariat intervenu entre la Commune et la Fondation WWF, en juin 2024, s'inscrit dans le cadre d'un appel à projet portant sur la protection des herbiers de posidonies par le biais de la réduction de la pression des mouillages (mouillage des bateaux dans la zone des 300 mètres, balisage). Il ne concerne pas les ports de plaisance pour lesquels il n'existe pas d'appel à projet similaire ;

Les préoccupations environnementales de la Commune sont et ont toujours été fortes. L'étude de faisabilité intègre d'ores et déjà un état des lieux qui s'appuie notamment sur les travaux cartographiques de l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ;

Les données environnementales qui sont prises en compte sont issues des observations de terrain réalisées lors des études préalables et qui seront complétées au moment de la réalisation des études nécessaires à la constitution des dossiers d'enquêtes publiques ;

Le projet est effectivement soumis au Code de l'Environnement et aux différentes réglementations qui ont émergées au début des années 1980 pour stopper et encadrer la multiplication d'opérations d'aménagements notamment portuaires sur le littoral jugé sensible voire sur des zones humides ;

Les aménagements prévus aujourd'hui sont localisés aux abords immédiats de l'embouchure de la Gisle et sont ciblés avec les objectifs de réduire l'ensablement et d'améliorer la protection de l'avant-port et du chenal d'accès ;

Le projet comporte un volet environnemental important, notamment en lien avec la certification « Ports Propres ». Port-Grimaud, 1^{er} port de PACA avec 2100 amarrages susceptibles d'engendrer un impact environnemental, est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche de normalisation.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en œuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les écosystèmes naturels.

Concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ;

Enfin, à travers l'étude en cours, les solutions de recyclage des sédiments, qui représentent plusieurs dizaines de milliers de tonnes de déchets potentiellement contaminés seront étudiées au titre de l'économie circulaire après dragage, traitement et dépollution.

240719 Contribution 29 – M. Salle – Quais

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Faire respecter les règles de navigation fixées dès l'origine en fonction des spécificités des canaux ;

Limiter les tailles des navires ;

Eviter d'accueillir en place publique des bateaux trop gros, peu manœuvrant dont le moteur d'étrave endommage le gros-œuvre sub-aquatique du canal. (les propulseurs d'étrave et de poupe ont peu d'influence sur l'affouillement de quai) ;

Prélever une partie des profits générés par la location des places publiques pour un fonds de garantie destiné à la réparation des quais privés endommagés par le trafic sur le plan d'eau.

Nous souhaitons également connaître le détail des opérations d'entretien des quais, changements d'anodes à la charge de la régie du port.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Concernant le nombre, la taille et la vitesse des navires, il est à noter que les plans d'amarrage existants n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe du port au 01/01/2022. Par conséquent, les navires accueillis ne sont ni plus gros, ni plus nombreux, ni plus rapides qu'avant. La Commune a mis en place en 2024, un service de police portuaire qui n'existait pas auparavant. Ce service travaille à faire respecter le règlement de police du port dont notamment la vitesse des navires sur les canaux ; Il sera renforcé d'un agent supplémentaire en 2025.

Concernant la fonctionnalité de quais publics et privés, elle correspond à une fonctionnalité d'amarrage. La fonction de mise à l'eau est assurée dans le port par des cales judicieusement réparties ;

La suggestion de financement de l'entretien des infrastructures privées par des fonds publics est strictement interdite et s'apparente à du détournement de fonds publics.

240719 Contribution 30 – M. Loire – Amarrages et police portuaire

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Première contribution sur la taille des bateaux et la sécurité de la circulation des bateaux dans les canaux.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- D'un côté la taille des bateaux augmente, il est de plus en plus nécessaire de veiller à la bonne fluidité du trafic en faisant en sorte que la voie navigable soit à la bonne largeur et pas encombrée par des bateaux trop longs.
 - Est-il normal de placer dans un angle très fréquenté un très gros bateau (plus grand que la taille prévue initialement quand ces places ont été créées, gênant à la fois la visibilité et la giration des bateaux ?
 - 2eme cas : dans un canal étroit, la règle des 3 tiers était utilisée pour attribuer la taille des bateaux : par exemple un canal de 30 m de large, c'est 10 m pour les amarrages avec un passage de 10 m. Comment se fait-il que cela ne soit pas respecté ?
 - 3eme cas : rond d'eau : Comment se fait-il que des amarrages qui n'existaient pas auparavant soient apparus dans des zones gênant la manœuvre des riverains d'en face ?

Enfin il y a une dernière remarque qui est soulevée par plusieurs plaisanciers et riverains : est-il concevable que des bateaux ventouses fassent de la location immobilière saisonnière au sein de la cité lacustre dans des endroits bien choisis et bien situés ? La conclusion est que le plan des amarrages dits publics a évolué de façon importante depuis deux ans au point de penser qu'il y a une recherche de rentabilité avant tout et se faisant au mépris de la sécurité et de l'environnement

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

En préambule, et contrairement à ce que la contribution pourrait laisser penser, il est à noter que les plans d'amarrage existants n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe du port au 01/01/2022. En conséquence, les navires ne sont ni plus longs, ni plus larges, ni plus nombreux qu'avant la reprise en régie et les règles de police ne sont pas moins bien respectées qu'auparavant ;

Bien au contraire, la reprise en gestion directe en 2022 s'est accompagné de l'actualisation du règlement particulier de Police du port finalisé en janvier 2024 avec précision que les locations saisonnières sont maintenant interdites et par la mise en place d'un véritable service de police portuaire en 2024. 40 ans de mauvaises habitudes plus ou moins tolérées ne peuvent se résoudre en 12 mois ;

Le plan d'amarrage de Port-Grimaud est en cours d'actualisation en tenant compte de la règle des 3 tiers qui concerne 2 amarrages face à face avec 1 tiers de la longueur de quai à qui pour le premier amarrage, 1 tiers pour le chenal et 1 tiers pour le second amarrage. Le cas évoqué au Rond d'Eau n'est pas celui d'amarrages face à face puisqu'un amarrage est positionné en long side ;

La règle des 3 tiers a pour objectif de maintenir un chenal de navigation sécurisé entre les navires à l'amarrage. De ce fait le tiers central doit être libre de tout obstacle et donc exempté de tous obstacle à la navigation comme les équipements d'amarrage. De ce fait, un amarrage de 15 ml ne peut pas accueillir un navire de 15 ml puisqu'il est nécessaire de conserver une distance à l'arrière du navire (0.70 à 1 m) et une distance à l'avant du navire pour que la pendille plonge sous l'eau sans sortir du périmètre de l'amarrage ;

Il est à noter que les bouées d'amarrage en place dans le secteur de PG1, en dehors des amarrages et dans les chenaux de navigation auraient dû être supprimées pour des raisons évidentes de sécurité, comme demandé par la Commission Nautique Locale (CNL) en 2001. La CNL a approuvé, après avis du Conseil Portuaire, le nouveau plan d'amarrage de PG1 dont le projet avait été soumis par le Président de l'ASP alors en exercice et qui a fait l'objet d'un avenant au cahier des charges de la concession portuaire le 09 mai 2001.

La mise en place d'équipements supplémentaires (planche à quai, appontements) conduit à réduire la taille des bateaux pour rester dans la surface de l'amarrage ;

Ainsi, si le navire et ses équipements sont bien positionnés à l'intérieur de l'amarrage comme prévu, le chenal de navigation représente alors environ 1,2 fois la longueur des bateaux ce qui est conforme aux règles de dimensionnement des chenaux de navigation dans tous les ports et est parfaitement adapté aux manœuvres et à la sécurité de la navigation ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Aujourd'hui, effectivement beaucoup de navires sont trop grands (sur-longueurs) par rapport aux amarrages et créent un danger à la navigation en empiétant sur les chenaux. Cette réalité est un sujet prioritaire pour le service de Police Portuaire qui est mis en place par la Commune ; Pour éviter les « incompréhensions », les futurs contrats de « Garantie d'usage » comprendront en annexe le plan de l'amarrage et le plan du navire maximal autorisé en longueur, en largeur et en tirant d'eau sur l'amarrage ; Le contributeur cite des zones en exemples qui n'ont pas été identifiées avec suffisamment de précisions. Il est invité à passer à la Capitainerie pour nous permettre d'identifier les amarrages concernés par la contribution.

240720 Contribution 31 – M. Sallé – Taille des navires

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Une réduction de trafic dangereux pour la sécurité des habitants ;
Une réelle protection de l'environnement en restreignant en amont les sources de pollution et de nuisance plutôt que des correctifs lourds des impacts dus aux excès des autorités ;
Une limitation de l'activité nautique venant de l'extérieur à la cité ;
Une protection sérieuse de l'éco-système fragile ;
Une remise en valeur du patrimoine remarquable ;
Un respect de la tranquillité des habitants ;
Une protection réelle des biens privés et un plan concerté pour la réfection de quai privés, pas seulement ceux des places dites publique ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

En préambule, et contrairement à ce que la contribution pourrait laisser penser, il est à noter que les plans d'amarrage n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe du port au 01/01/2022. En conséquence, les navires ne sont ni plus longs, ni plus larges, ni plus nombreux qu'avant la reprise en régie et les règles de police ne sont pas moins bien respectées qu'auparavant, bien au contraire.

Les points relatifs à la protection de l'environnement et à la mise en valeur du patrimoine sont des éléments essentiels du projet ;

Le respect de la tranquillité des habitants est étroitement lié au fonctionnement saisonnier très marqué du site avec une pointe estivale très forte pendant deux mois (juillet et août) qui contraste très fortement avec les dix autres mois de l'année où la marina de Port-Grimaud est faiblement fréquentée voire pratiquement désertée. Ce fonctionnement qui ressemble à un fonctionnement de type village-vacances, impose que les règles soient parfaitement respectées lors des pics de fréquentation en période estivale quand les usagers de toutes nations confondues, viennent passer leurs vacances dans le Golfe de Saint-Tropez. C'est pour cela que la Commune a mis en place un service de police portuaire.

Concernant le financement de l'entretien des infrastructures privées par des fonds publics, cette suggestion est contraire aux règles d'utilisation des deniers publics.

La vitesse des bateaux a été réduite depuis la reprise en régie et la mise en place d'un service de police portuaire, au plan d'amarrages en cours d'actualisation en respectant la règle des 3 tiers quand cela est possible, Se référer aux contributions correspondantes et se rapprocher de la Capitainerie pour tous renseignements complémentaires le cas échéant.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240721 Contribution 32 – Mme Hildebrandt – Gestion du plan d'eau

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution suppose que la régie communale autorise la navigation à plus de 3 nœuds dans les canaux ;

Redonner l'administration du plan d'eau aux habitants pour retrouver l'accord entre terre et plan d'eau ;

Maintenir l'âme de la ville qui fonctionne en unité mer et terre ;

Maintenir les valeurs des constructions / maisons ;

Maintenir l'architecture ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Depuis la résiliation des concessions portuaires par la Collectivité, décision validée par jugement du TA de Toulon, l'exploitation du port s'organise autour de la régie municipale afin d'assurer une gestion directe du service portuaire, sans intermédiaire. Cette décision est motivée par les insuffisances relevées durant la longue période de gestion déléguée. Il n'est donc pas question de renouer avec ce modèle de gestion. De plus, une DSP implique l'engagement d'une procédure d'appel à candidatures qui retiendra l'offre la « mieux disante ». Il n'est donc pas assuré que les ex-concessionnaires soient lauréats de cette consultation.

Pour les autres points de la contribution, la Commune a d'ores et déjà indiqué sa volonté et a inscrit dans le règlement d'exploitation la nécessité de maintenir l'esprit Spoerry du triptyque Maison-Quai-Amarrage. C'est en ce sens que sont proposés les contrats de Garanties d'Usage de 35 ans. Cela permet effectivement de conserver les valeurs des habitations. Il est à noter que les anciens contrats d'amodiations qui prenaient initialement fins en 2025 pour PG1 avaient une durée de 50 ans. Les nouveaux contrats dits de Garanties d'Usage ont une durée de 35 ans. Les autres contrats possibles sont les contrats annuels ou d'une durée inférieure à un an. Dans ce cas effectivement, l'amarrage n'est plus lié à la maison qui perd de sa valeur mais il est très important de souligner que l'objectif de la Commune est bien de proposer à tous les propriétaires qui étaient titulaires d'un amarrage un contrat de 35 ans d'occupation du plan d'eau dès 2025. Contrat dont le prix a déjà été communiqué par la Commune pour un amarrage de 12 ml X 4 ml ;

Le respect de l'architecture des lieux est à la fois une évidence et une obligation réglementaire ;

240722 Contribution 33 – M Sallé – Plagettes et jet-skis (modifiée)

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

1) Laisser les plagettes sans occupation permanente

2) Ne pas autoriser les activités de commercialisation ou de « prêt » de jet-ski

3) Maintenir les possibilités d'amarrage temporaire des embarcations légères près des commerces, services essentiels et quartiers résidentiels.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les réponses apportées à la contribution non modifiée sont inchangées ;

Il est noté que :

- Il n'y a plus la volonté d'interdire les jet-skis dans la cité et notamment sur le quai des plagettes ;
- Il n'y a plus la volonté d'interdire la circulation de jet-ski dans les canaux et plans d'eau ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Les plaquettes peuvent être occupées de façon non permanente. Dans ce cas, le contributeur ne précise pas ce qu'il faut envisager quand les quais des plaquettes ont été privatisés ;

240722 Contribution 34 – M Sallé – Activités professionnelles (modifiée)

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Ne pas permettre l'installation dans Port Grimaud d'activités industrielles ou commerciales d'entreposage, d'entretien ou de location de bateaux qui ne sont pas la raison d'être de Port Grimaud ;

Les arguments sont inchangés. Seul le 1^{er} point qui indiquait la multiplication des navires type « cigarettes » a été remplacé par « tous navires » puisqu'effectivement la multiplication de navires type « cigarettes » n'est plus une réalité depuis au moins une vingtaine d'années ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution n'a été modifiée qu'à la marge, les réponses apportées à la contribution initiales sont inchangées ;

240722 Contribution 35 – M Sallé – Ensablement et dragage (modifiée)

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

En première analyse, il apparaît que la charge sablonneuse du fleuve Giscle a pour origine l'état du fleuve en amont, le manque d'entretien notamment des sablonnières, accentué par certains épisodes météorologiques exceptionnels. La digue de Port-Cogolin en bout de rive droite du fleuve détourne le flux d'eau chargée de sable vers la passe d'entrée de Port Grimaud :

Au vu de ces éléments, la création de nouvelles digues risque de retenir encore plus les flux d'eau chargé d'alluvions sablonneuses ;

Des solutions devraient être recherchées dans l'entretien du fleuve en amont et dans la recherche de solutions techniques pour laisser passer le flux fluvial au-delà de l'estuaire rive droite :

Quant au financement du désensablement, il serait logique de ne pas le laisser à la charge des habitants de Port Grimaud, la municipalité, la communauté de communes devraient contribuer à ce problème d'entretien des voies de circulations publiques.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les réponses apportées à la contribution initiale sont inchangées

Un service public à caractère industriel et commercial doit obligatoirement être financé par les usagers du service et non par le contribuable. C'est la raison pour laquelle la gestion du port est distincte du budget principal de la Ville;

La conception de la passe d'entrée du port est donc à retravailler pour limiter l'ensablement. L'objectif étant de diminuer le flux entrant, lié à la combinaison des crues et du vent de secteur Est.

240723 Contribution 36 – M Prinz – Energies renouvelables

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Cessez votre politique nuisible au climat et hostile aux citoyens. Reconnaissez que vos projets vont encore plus polluer l'environnement et saisissez les chances d'un développement durable et respectueux du climat !

Les superyachts détruisent la nature, ils endommagent les rives, les plages et les quais. Ils n'ont pas leur place dans la zone urbaine de Port Grimaud, ni dans le port de Port Grimaud!

Les bateaux équipés de gros moteurs, de propulseurs d'étrave et de dérives contribuent à l'érosion ou à la dégradation des murs dans l'eau. Protégez les habitants et les contribuables de Port Grimaud des dommages causés à leurs biens !

Représentez les intérêts des citoyens, protégez les contribuables de Port Grimaud au lieu de mettre la pression. Les habitants de Port Grimaud sont aussi des électeurs potentiels.

Faites de Port Grimaud un exemple pour les autres localités de la région : misez sur les véhicules électriques, développez massivement l'infrastructure de recharge, électrifiez le port, interdisez les générateurs à moteur et l'utilisation de produits chimiques pour le nettoyage des bateaux.

Appliquez les directives politiques de Paris et couvrez le grand parking de Port Grimaud 1 de panneaux solaires.

Limitez la taille des bateaux à Port Grimaud. La référence est la taille maximale inscrite dans les contrats et les registres fonciers, à laquelle chaque citoyen de Port Grimaud doit se conformer.

Veillez à ce que le nombre de véhicules entrant dans le village ne dépasse pas le nombre de places de stationnement fixes. Arrêtez le stationnement sauvage dans les rues et la recharge sauvage des voitures électriques.

Interdisez aux véhicules extérieurs, par exemple aux fournisseurs du chantier naval, d'entrer dans Port Grimaud pendant les heures de repos nocturnes (de 20h00 à 08h00) ; le samedi et le dimanche, le chantier naval et les affréteurs de yachts ne doivent plus être approvisionnés par des camions!

Stoppez le projet de transformation de la capitainerie en un club nautique avec restaurant. Ce projet va à l'encontre de l'idée de Port Grimaud, il attire encore plus de monde au lieu de promouvoir le tourisme doux.

Ne construisez pas un nouveau parking public dans le port. Empêchez ainsi que les petites rues soient encombrées de voitures

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage et permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios.

Le contributeur a pu constater au démarrage de la concertation que ses préoccupations ont bien été prises en considération. Aucun projet disproportionné n'est prévu, aucune extension vers le large n'est envisagée aux fins d'accueillir des méga-yacht, aucune augmentation du nombre et de la taille des bateaux n'ait souhaitée.

De plus, le projet prévoit effectivement les équipements nécessaires au fonctionnement des navires électriques et plus généralement l'adaptation des infrastructures et des équipements aux enjeux du changement climatique ;

Le projet se résume à la remise en sécurité, aux normes environnementales et à l'adaptation au changement climatique des infrastructures ;

Attention, tout de même à prendre en considération le fait que tous les problèmes ne peuvent pas être résolus par la régie portuaire communale : La limitation de la circulation des véhicules et des camions ne relève pas de la compétence de la régie portuaire mais des associations syndicales. Il en est de même du parking de PG1 qui appartient à l'ASP, du chantier naval et de la station d'avitaillement qui sont sociétés privées.

Il est noté que le contributeur, comme beaucoup d'autres et comme la Commune ne souhaite pas de restaurant à la future Capitainerie ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240723 Contribution 37 – Mme Hildebrandt – Redonner la gestion aux ASP

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Redonner l'administration du plan d'eau aux habitants pour éviter des mauvaises actions ;

Maintenir l'âme de la ville qui fonctionne en unité mer et terre ;

Maintenir les valeurs de cette belle ville privée ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Depuis la résiliation des concessions portuaires par la Collectivité, décision validée par jugement du TA de Toulon, l'exploitation du port s'organise autour de la régie municipale afin d'assurer une gestion directe du service portuaire, sans intermédiaire. Cette décision est motivée par les insuffisances relevées durant la longue période de gestion déléguée. Il n'est donc pas question de renouer avec ce modèle de gestion. De plus, une DSP implique l'engagement d'une procédure d'appel à candidatures qui retiendra l'offre la « mieux disante ». Il n'est pas assuré que les ex-concessionnaires soient lauréats de cette consultation.

Pour les autres points, nous supposons qu'il s'agit de respecter l'esprit Spoerry et la qualité architecturale des réalisations. C'est bien l'objectif de la Commune qui, dans le cadre de la mise en place des contrats de Garanties d'Usage, prévoit dans le règlement d'exploitation de prioriser les usagers qui associent une habitation, un quai et un amarrage comme souhaité lors de la conception de Port-Grimaud ;

240723 Contribution 38 – M Prinz – Règles de police

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Stopper les projets d'extension et veiller d'abord à rétablir la sécurité sur les voies navigables de Port Grimaud.

Veillez à ce que la vie sur l'eau redevienne sûre pour tous. Les riverains et leurs familles sont prioritaires !

Empêchez l'abus des règles de circulation et garantisiez aux propriétaires de Port Grimaud que la vitesse maximale de trois nœuds sera respectée !

Expliquez comment les infractions sont commises quotidiennement sur le pont et pourquoi rien n'est fait pour y mettre fin ! Désamorcez cette zone dangereuse !

Expliquez que vous assumerez financièrement tous les dommages causés par le non-respect des règles de circulation et des vitesses sur les quais, les pontons et les places d'amarrage des propriétaires.

Veillez présenter un concept moderne d'utilisation des voies navigables pour Port Grimaud, qui tienne compte des exigences actuelles et futures.

Veillez à ce que les visiteurs extérieurs avec leurs bateaux et les loueurs de yachts respectent les lois. Assurez-vous que les équipages disposent de suffisamment d'expérience et de licences.

Expliquez comment et dans quelle mesure le port de Port Grimaud est en mesure de faire face à une nouvelle augmentation du trafic.

Présentez des expertises prouvant la sécurité et la protection des personnes et de l'environnement.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

En préambule, il est à noter que les plans d'amarrage n'a pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe du port au 01/01/2022. En conséquence, les navires ne sont ni plus longs, ni plus larges, ni plus nombreux, ni plus rapides qu'avant la reprise en régie et les règles de police



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

ne sont pas moins bien respectées qu'auparavant, bien au contraire, puisqu'un service de police portuaire a été mis en place pour la première fois en 2024 et sera renforcé en 2025.

Les points évoqués concernent essentiellement des règles de police. Sur ce sujet, la régie portuaire communale a actualisé début 2024 le Règlement de Police qui datait de 1993.

L'Autorité Portuaire a également mis en place, au cours de l'été 2024, un Commandant de Port en charge de la Police Portuaire qui sera renforcé en 2025 avec un second agent de terrain ;

Le démarrage des actions de police a eu lieu en 2024, avec la mise en place d'une équipe dédiée qui aura pour premières missions la réalisation de patrouilles régulières en vue de sensibiliser les usagers au respect des règles.

Le sujet de la signalisation claire indiquant la vitesse maximale autorisée, voire de la mise en place de radars et de caméras sera étudié en 2025 ou 2026 après avoir traité les nombreuses infractions identifiées sur le plan d'eau et générant des dangers pour la navigation ;

Il est prévu la mise en place un système de sanctions strictes pour les contrevenants avec le développement d'un plan d'action spécifique pour désamorcer les zones dangereuses identifiées.

La régie communale envisage d'étudier l'opportunité d'une application permettant de signaler les problématiques de pollutions. Il sera possible d'étudier l'opportunité de son élargissement aux problématiques de sécurité ;

Concernant les activités professionnelles, il appartient à chaque employeur de se conformer aux règles qui encadrent sa profession, notamment au regard des qualifications de ses salariés ; Enfin, il n'est pas prévu d'augmentation du trafic sur le plan d'eau.

Rappelons que les questions relatives à la vitesse circulatoires sur les voies terrestres ne relèvent pas de la compétence de la régie mais des associations syndicales.

240723 Contribution 39 – Mme Pussacq – Amarrages vides

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution pose la question du sujet des amarrages vides des ex-amodiés

Le propriétaire a droit à l'intimité, la tranquillité. Des visiteurs ou agents sont des visiteurs non souhaités à quelques mètres de notre terrasse et de notre lieu de vie.

Sans compter l'insécurité, de vols possibles, du plaisir de dormir les baies ouvertes ... car il n'est pas possible de mettre des hautes barrières cela viendrait à l'encontre de la qualité de vie et de l'esprit souhaité par le concepteur de cette architecture devenue œuvre...

Un bateau « passager » qui endommagerait le quai privé et les fondation 'enrochement, palplanches,

Un bateau « passager » ferait prendre des risques inacceptables au propriétaire (risque d'incendie, risque divers). Nous demandons qu'aucun amarrage de tiers ne soit mis en place devant les habitations des propriétaires

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Il est rappelé qu'aucun amarrage n'a de caractère privé. L'ensemble du plan d'eau du port relève du domaine public maritime artificiel, donc y compris les amarrages situés au droit des habitations. La contribution s'intéresse aux usagers qui ne souhaiteraient pas lier leur amarrage à leur maison, c'est donc un cas, en théorie, pratiquement inexistant à Port-Grimaud puisque l'objectif de la marina est bien de lier des maisons à des bateaux.

Dans un premier temps, il est précisé que l'objectif de la Commune est de permettre à chaque propriétaire de lier sa maison et son quai à l'amarrage situé devant celle-ci pour une durée de



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

35 ans grâce à un contrat de Garantie d'Usage. La durée de 35 ans étant la durée maximale qui est possible en droit français en 2025. Les contrats d'amodiation de 50 ans n'existent plus. L'objectif de la Commune est donc bien de respecter la configuration souhaitée par le concepteur du site, M. François Spoerry à savoir un ensemble lié comprenant maison-jardin-quai-amarrage avec le bateau du propriétaire. Bien entendu, un propriétaire titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage lié à une maison peut effectivement décider de ne pas utiliser son amarrage et de le laisser libre, la sous-location de l'amarrage est, quant à elle, interdite ; Dans l'éventualité où le propriétaire de la maison ne souhaiterait pas contractualiser pour 35 ans, alors il existe 2 autres types de contrats : les contrats annuels (1 an), les contrats d'escale ou de passage (moins d'1 an). Ces contrats sont plus onéreux s'ils sont contractés pendant plusieurs années et ne participent pas au financement des travaux tels que prévus par la réglementation pour les contrats dits longs de Garanties d'Usage.

Enfin, si un propriétaire décide de ne pas contracter ni un contrat long (35 ans), ni un contrat annuel (1an), ni un contrat court (moins d'1 an) alors l'amarrage public situé devant son habitation sera effectivement géré par la régie portuaire.

Bien que le principe de base de Port-Grimaud est « sa maison-son jardin-son-quai-son amarrage », les différents cas envisageables pour les amarrages vides d'une habitation (maison ou appartement) sont synthétisés ci-après :

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés situés devant les maisons avec quais privés ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans**
 - Si le propriétaire le souhaite pour obtenir le remboursement de la redevance d'occupation annuelle, possibilité pour le propriétaire de proposer à la Capitainerie le stockage d'un bateau sur son quai sans personne à bord ;
 - Si le propriétaire le souhaite, possibilité de laisser l'amarrage vide ;
 - Pas d'exploitation possible par la régie.
 - **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans**
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un bateau lui appartenant au cours des 35 ans, priorité pour l'obtention d'un contrat annuel ou saisonnier pour amarrer son navire ;
 - Si le propriétaire ne souhaite pas y positionner un navire, pas de contrat annuel, pas de contrat d'escale, l'amarrage est géré par la Capitainerie sans utiliser le quai privé et sans personne à bord. Stockage uniquement ;
 - ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés liés aux appartements et situés sur des quais d'accès publics ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans ;**
 - Exploitation normale de l'amarrage par la Capitainerie et remboursement de la redevance annuelle au prorata temporis ;
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un navire conforme à la taille de l'amarrage, priorité lui est immédiatement donnée. Préavis de 2 mois ;
 - **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans ;**
 - L'amarrage n'est plus lié à l'appartement ;
 - Exploitation simple de l'amarrage par la capitainerie ;

Donc dans l'éventualité, peu probable et non souhaitée par la Commune, où un usager ne souhaiterait pas lier son habitation avec son amarrage, le plan d'eau serait alors géré par la Capitainerie dans le respect des contraintes liées à la proximité avec les habitations, c'est-à-dire dans une logique de stockage uniquement afin de ne pas créer de préjudice d'intimité, de vue ou de dévalorisation de la propriété privée.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240725 Contribution 40 – M Herbiet – Augmentation nombre et taille des navires

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Sous couvert d'une remise aux normes et de sécurité, le projet semble en fait :

Une optimisation/maximisation débridée des places des petits ports publics insérés dans la cité lacustre.

La cité n'a pas été conçue pour accueillir des bateaux de grandes dimensions. Il apparaît que nous sommes déjà au maximum.

La sécurité de navigation, l'entretien des quais, la présence gros bateaux chargés d'hydrocarbure au milieu d'une zone quasi urbaine est une hérésie, la cohabitation avec les bateaux plus petits de propriétaires est en cause.

Une mise aux normes et de sécurité des amarrage existants, l'ajout de services peut se concevoir.

Les places existantes devraient donc être maintenues ou même réduites si cela est possible.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 25/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances.

Le projet a pour motivation principale la remise en sécurité, aux normes environnementales et l'adaptation aux risques liés au changement climatique des infrastructures du port ;

Le diagnostic du fonctionnement du port a mis en évidence qu'un des sujets principaux est l'ensablement récurrent de la passe d'entrée, pouvant aller jusqu'au blocage complet de la navigation en cas de fort ensablement de la passe lors des crues de la Giscle ;

Il en est de même de la dangerosité liée à l'étroitesse du chenal où l'on compte environ 2000 mouvements de navires par jour avec une station d'avitaillement qui se permet d'accueillir des navires jusqu'à 47 ml en saison ;

Le sujet des amarrages des particuliers qui est abordé dans plusieurs contributions sera traité dans le cadre de la bonne gestion du port hors champ des travaux. Le principe étant l'application de la règle des 3 tiers permettant de conserver au chenal une largeur suffisante pour la sécurité de la navigation. Ce point a été développé dans différentes réponses auxquelles le contributeur peut se référer ;

Après présentation des différents principes généraux d'aménagement le 21/08/2024, le contributeur a pu constater qu'aucun des scénarios ne prévoit l'augmentation du nombre ou de la taille des navires, qu'aucune extension « pharaonique » n'est prévue, que les plans d'amarrage n'ont pas été modifiés.

240725 Contribution 41 – Mme Hiestand – Véhicules électriques

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution évoque essentiellement les véhicules terrestres et aboutit in fine aux conclusions que la contribution 36

Développer les sources d'énergie alternatives qui préservent les ressources et utiliser l'abondance du soleil pour produire de l'énergie : à Port Grimaud 1, il y a un immense parking à l'extérieur des murs de la ville. Comme on peut le voir chez E.Leclerc à Cogolin, il pourrait en être de même à Port Grimaud : Les voitures sont à l'ombre, les émanations polluantes de plastique et de caoutchouc sont évitées. De l'énergie est produite pour les besoins de la commune. 2. Développer l'infrastructure de recharge pour



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

les voitures électriques à Port Grimaud. Les capacités des bornes de recharge existantes sont ridicules et sont loin de couvrir les besoins futurs. De nombreux propriétaires doivent déjà recharger leur voiture avec un câble domestique qui passe par la fenêtre de leur appartement. À plus ou moins long terme, l'infrastructure énergétique s'effondrera si le réseau n'est pas rapidement étendu. 3. Convertir l'ensemble des transports communaux à la mobilité électrique. La poste, le ramassage des ordures et les fournisseurs ne pourront plus entrer dans Port Grimaud qu'avec des voitures électriques. Cela préserve l'environnement et réduit les nuisances sonores. Tous les bateaux de l'autorité portuaire doivent être équipés de moteurs électriques. 4. Modération du trafic dans tout Port Grimaud : les voitures doivent sortir du village, les rues doivent être fermées à tous les véhicules qui ne disposent pas d'une place de parking fixe désignée dans le village. Les véhicules externes ne peuvent plus rester que trente minutes maximum dans le village, sous peine d'être emmenés à la fourrière ou de devoir payer des amendes en cas de dépassement à la sortie.

Conclusion :

- Cessez votre politique nuisible au climat et hostile aux citoyens. Reconnaissez que vos projets vont encore plus polluer l'environnement et saisissez les chances d'un développement durable et respectueux du climat !
- Les superyachts détruisent la nature, ils endommagent les rives, les plages et les quais. Ils n'ont pas leur place dans la zone urbaine de Port Grimaud, ni dans le port de Port Grimaud !
- Les bateaux équipés de gros moteurs, de propulseurs d'étrave et de dérives contribuent à l'érosion ou à la dégradation des murs dans l'eau. Protégez les habitants et les contribuables de Port Grimaud des dommages causés à leurs biens !
- Représentez enfin les intérêts des citoyens, protégez les contribuables de Port Grimaud au lieu de les mettre sous pression. Tous les habitants de Port Grimaud sont aussi des électeurs potentiels.
- Faites de Port Grimaud un exemple pour les autres localités de la région : misez sur les véhicules électriques, développez massivement l'infrastructure de recharge, électrifiez le port, interdisez les générateurs à moteur et l'utilisation de produits chimiques pour le nettoyage des bateaux.
- Appliquez les directives politiques de Paris et couvrez le grand parking de Port Grimaud 1 de panneaux solaires.
- Limitez la taille des bateaux à Port Grimaud. La référence est la taille maximale inscrite dans les contrats et les registres fonciers, à laquelle chaque citoyen de Port Grimaud doit se conformer.
- Veillez à ce que le nombre de véhicules entrant dans le village ne dépasse pas le nombre de places de stationnement fixes. Arrêtez le stationnement.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La majeure partie de la contribution ne relève pas des compétences de la Commune, mais des associations syndicales. La régie portuaire ne s'occupe que de l'exploitation du plan d'eau ;

Sur le plan d'eau, le projet prévoit effectivement les équipements nécessaires au fonctionnement des navires électriques et plus généralement l'adaptation des infrastructures et des équipements aux enjeux du changement climatique ;

La limitation de la circulation des véhicules ne dépend pas de la régie portuaire communale ;

L'équipement du parking en panneaux photovoltaïque ne dépend pas de la régie ;

L'encombrement des rues par les voitures ne dépend pas la régie portuaire mais de l'ASP ou l'ASL ;

240725 Contribution 42 – M Naust – Véhicules électriques

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Pour rendre possible le passage à la propulsion électrique, quelques propositions à prendre en compte :
Les bateaux de la capitainerie devraient être convertis à court terme à des moteurs hors-bords électriques ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Créer des installations de recharge en courant alternatif pour les bateaux dans les zones où se trouvent les restaurants ;

Des boîtiers muraux à courant alternatif y seront installés pour recharger les bateaux « pendant la nuit » ; Installer un Supercharger (DC) à la station-service ou sur la place de l'église. Il y en a déjà à Port Cogolin et à Saint-Tropez. ;

Se coordonner avec Sainte Maxime pour y créer également des installations de recharge AC et DC. Ainsi, toute la baie serait couverte et les principaux axes de circulation (les marchés de Tropez et de Maxime) seraient accessibles et vous y trouveriez des amarrages « gratuits » avec des installations de recharge lors de votre visite dans les villes. C'est un peu comme les bornes de recharge des voitures électriques dans nos villes. Vous pouvez également y stationner librement pendant la recharge ;

Réduction des frais portuaires pour les propriétaires de bateaux électriques ;

Une dernière remarque : la situation juridique en France indique que 1% des postes d'amarrage dans les ports de plaisance publics doivent être équipés d'installations de recharge électrique conformément au règlement pour les opérateurs portuaires à partir de 2019. Merci d'être pris en compte dans cette vision importante du développement futur de Marina Port Grimaud

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Équiper un port de plaisance pour des navires électriques nécessite une planification minutieuse et des investissements dans des infrastructures spécifiques pour répondre aux besoins des navires électriques. Le retard d'équipement et de modernisation du port issu de la gestion passée ne permet pas une opérationnalité à court terme sur cette thématique pourtant fondamentale. Il est important d'analyser la demande et l'évolution du marché des navires vers l'électrique ou d'autres énergies. Les propositions du contributeur sont extrêmement intéressantes et les études à venir s'intéresseront particulièrement à ce sujet comme à d'autres sujets émergents avec les autres typologies de propulsion propre ;

Il peut être envisager la mise en place d'installations pilotes de bornes de recharge spécifiques pour les navires électriques. Il peut s'agir de bornes de recharge rapide (DC) et de recharge normale (AC).

La régie portuaire communale a déjà pris l'attache du fournisseur EDF pour vérifier si le réseau électrique du port pourrait supporter la charge additionnelle dans le respect de la réglementation et de la sécurité. Cela peut inclure la mise en place de transformateurs supplémentaires et le renforcement des câblages.

La question de l'adaptation des quais et pontons est à l'étude avec pour objectifs : Adapter les quais et les pontons pour accueillir les bornes de recharge ; Prévoir des points de connexion pour les navires électriques à des emplacements stratégiques ; Installer une signalisation claire pour guider les utilisateurs vers les stations de recharge ; Mettre en place des systèmes d'information en temps réel pour indiquer la disponibilité des bornes de recharge.

Il faudra également former le personnel pour assister les utilisateurs.

240726 Contribution 43 – Mme Pussacq – Zmel et plagettes

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution pose la question de l'utilisation de la ZMEL et de l'aménagement des plagettes.

Pas d'amarrage de grands navires à proximité de la ZMEL ce qui est à l'encontre de la protection souhaitée ;

Etude de compatibilité des amarrages futurs de grands bateaux avec le passage des canadiens venant pomper de l'eau en cas de feu ;

Que la gestion de tous les amarrages et de toutes les activités connexes dans la zone de protection de la ZMEL soient supervisées par un organisme d'état ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Abandon du parcours culturel pour les touristes sauf sans les zones déjà existantes des coches d'eau actuels avec interdiction d'activités sur les plaquettes (jet ski ou autres) avec embarquement et débarquement des non-résidents (touristes) dans les ruelles privées ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Les travaux de la ZMEL ne sont pas soumis à la concertation. Ils font l'objet d'une étude plus spécifique liée à la fréquentation du site et à l'utilisation du plan d'eau ;

La faisabilité d'une ZMEL est liée à l'étude de fréquentation du littoral grimaudois et également liée à la nature du substrat pour définir les dispositions constructives d'ancrage avec, si nécessaire, la mise en œuvre progressives d'ancrages écologiques dans les zones d'herbiers de posidonies;

Il est noté que la mise en place d'un parcours culturel sur les plaquettes mettant, par exemple, en valeur des navires du patrimoine maritime méditerranéen, n'est pas souhaité par la contributrice.

240726 Contribution 44 – M Huzar – Avis sur différents aspects des travaux

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Sécurisation de la passe d'entrée. Il appartient à la Régie de limiter la taille des bateaux et respecter les dispositions des cahiers des charges en vigueur au sein de la Cité Lacustre. Tout élargissement de la passe d'entrée aurait pour conséquence d'augmenter le risque de collision avec notamment des navires qui chercheraient à en doubler d'autres.

Dragage de la passe d'entrée et des canaux ; l'ensemble des coûts de ces travaux d'entretien des canaux doit être intégralement supportée par la collectivité

Rénovation complète de la Capitainerie et de bâtiments annexes. Tout projet de rénovation de la Capitainerie est intéressant dès lors qu'il ne porte pas atteinte à l'esthétique de Port Grimaud. Cette rénovation ne peut constituer un agrandissement des bâtiments existants sans l'accord de l'ASP de Port Grimaud.

Optimisation et modernisation des infrastructures portuaires. Seule les infrastructures propriété de l'Etat et non soumises à sujétions au profit de tiers peuvent être concernées par ce volet. Il conviendra de respecter les règles en vigueur au sein de l'ASP, sans toutefois créer de flux de visiteurs supplémentaires, sauf à ce que la Commune souhaite faire de Port Grimaud un site touristique, ce qui reviendrait à consentir la compétence en matière de gestion portuaire à la communauté de commune.

Création d'une zone de mouillages écologiques légers. L'idée est intéressante si elle permet de diminuer le nombre de places publiques et de visiteurs à l'intérieur de la Cité Lacustre.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 26/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios.

Aucun des scénarios n'augmente ni le nombre ni la taille des navires ;

Le contributeur propose que la charge du dragage soit supportée par les contribuables de la Commune de Grimaud ou la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez plutôt que par les plaisanciers. Il est rappelé que la charge des travaux de dragage doit être portée par les usagers qui en sont les bénéficiaires. Dans tous les cas, les charges de fonctionnement d'un



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

SPIC dont l'exploitation est tracée sur un budget annexe, ne peuvent être portées par le budget principal de la Commune, ni même par celui d'une Communauté de Communes ;

Le financement du retard de dragage des canaux de PG1 reste à identifier ;

La conception de la passe d'entrée du port est donc à retravailler pour limiter l'ensablement. L'objectif étant de diminuer le risque d'ensablement lié à la combinaison des crues et du vent de secteur Est.

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante compte tenu du retard enregistré.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoery, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

La ZMEL fait l'objet d'une étude particulière et n'est pas soumise à la concertation.

240726 Contribution 45 – Mme Hildebrandt – Véhicules Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Eviter d'envahir le slip par des vieux bateaux hors usage ne fait pas preuve d'une administration de port suffisant ;

Interdire l'entrée dans le village en voiture à tout le monde de ou pour la Capitainerie (comme tout le monde) ;

Conserver le rôle de la capitainerie : l'accueil des employés, des visiteurs et des marins seulement en bateau, le travail administratif reste à Grimaud ;

Assurez la sécurité des habitants de Port Grimaud ;

Assurer une image propre.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le stationnement sur le terre-plein de la Capitainerie étant situé sur le domaine public, cela signifie que sa gestion relevé de la compétence de l'autorité publique, en l'occurrence la Commune. Le domaine public est soumis à un ensemble de règles spécifiques, notamment en ce qui concerne son utilisation par les citoyens et la gestion des activités qui s'y déroulent, comme le stationnement.

Le domaine public, par définition, est un ensemble de biens affectés à l'usage direct du public ou à un service public. Il est inaliénable et imprescriptible, ce qui signifie qu'il ne peut être vendu ni acquis par prescription.

En tant que partie du domaine public, la gestion du terre-plein de la Capitainerie revient à la Commune. Cela inclut la réglementation de l'usage de cet espace, notamment pour ce qui concerne le stationnement. La Commune est compétente pour organiser et réglementer ce type d'activité dans l'intérêt général, par exemple en décidant des horaires de stationnement, des zones payantes ou gratuites, des interdictions spécifiques, ou des conditions d'accès réservées aux usagers.

La police municipale joue un rôle crucial dans la surveillance et l'application des règles concernant le stationnement sur le domaine public. Elle est responsable de faire respecter les arrêtés municipaux, d'assurer le respect des règles de stationnement, et de sanctionner les infractions, comme le stationnement illicite ou abusif. Son intervention garantit la bonne gestion de l'espace public et la sécurité des usagers.

En synthèse, le terre-plein de la Capitainerie, situé sur le domaine public, est sous la gestion de la Commune, qui en fixe les règles d'utilisation. La police municipale est chargée de faire appliquer ces règles, en assurant que le stationnement soit conforme aux dispositions municipales. Cette gestion publique vise à garantir une utilisation équitable et ordonnée des espaces pour l'ensemble des citoyens dont les agents de la Capitainerie, en charge de la bonne exécution du service public font aussi partie.

240728 Contribution 46 – M Prinz – Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Réalisez un sondage représentatif uniquement auprès des habitants de Port Grimaud et prouvez-le : Qui est favorable à ce que Port Grimaud devienne une ville éblouissante comme Monte Carlo ? Ou qui veut que Port Grimaud reste un endroit charmant et paisible, sans bruit ni agitation venant de l'extérieur ?

Cessez d'envisager des projets de luxe et de prestige comme des bars et des restaurants dans le bâtiment de la capitainerie !

Un restaurant dans le complexe de la capitainerie attirerait des visiteurs extérieurs, augmenterait le trafic, apporterait de l'agitation dans la ville et polluerait l'air.

Vivez avec votre temps et proposez du télétravail pour les employés de la capitainerie ou installez les employés dans des bureaux à Grimaud.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 28/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios.

Aucun des scénarios ne prévoit la réalisation de « Monte Carlo » à Port-Grimaud ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante, compte tenu du retard enregistré durant la gestion passée.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoeery, architecte et fils de M. François Spoeery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

240728 Contribution 47 – M Prinz – Environnement et changement climatique

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Donnez l'exemple en vous concentrant entièrement sur la durabilité, la protection du climat et la protection de l'environnement !

N'agrandissez pas le port, mais limitez la taille et le nombre de navires. Cela aidera l'environnement ! Empêchez le trafic de quitter Port Grimaud. La région n'a pas les moyens d'accueillir encore plus de navires et de voitures. Il suffit de regarder le trafic sur la route côtière. Elle s'effondre tous les jours en été !

Regardez le trafic dans le port de Port Grimaud : Pour l'instant, les gens ne sont pas en mesure de diriger le trafic ou d'assurer la sécurité. Cela ne va donc pas s'arranger à l'avenir avec encore plus de trafic. Arrêtez vos projets !

L'ancrage écologique est une illusion. C'est une imposture. On pourrait aussi parler d'écoblanchiment. Arrêtez donc ce projet absurde d'agrandissement du port pour accueillir de plus grands yachts !

Faites de Port Grimaud un modèle international de tourisme doux et de durabilité. Vous serez certain de bénéficier d'une excellente réputation et de retombées économiques. Le monde entier regardera Port Grimaud avec respect et saura qui remercier pour cela !



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Ayez le courage de le faire : Faites un pas vers l'avenir et non vers le passé. Dites adieu aux concepts et aux idées dépassées !

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 28/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension avec pour objectif d'accueillir des yachts plus grands et plus nombreux. Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise ;

Cela étant, le contributeur s'intéresse à l'adaptation au changement climatique. L'attention du contributeur est attirée sur le fait que l'adaptation des infrastructures au changement climatique qui est l'un des objectifs du projet, intéresse aussi bien la partie publique que la partie privée de la marina Port-Grimaud. En France, ce sujet est pris en compte aussi bien au niveau national (Plans d'adaptation au Changement Climatique PACC) qu'au niveau local notamment pour les communes littorales soumises à l'aléa submersion. La marina située à Grimaud est donc concernée. Sachant que le projet de la Commune soumis à la concertation ne s'intéresse qu'aux infrastructures publiques, il appartient aux ASL de PG1, PG2 et PG3 de se saisir du sujet pour les infrastructures privées et les RDC des maisons. La Commune est totalement ouverte à une approche coordonnée entre la régie et les associations syndicales pour traiter ces questions fondamentales;

Il convient donc de rappeler que depuis 2011, la France s'est dotée d'un plan d'adaptation au changement climatique (PACC) dont les objectifs sont :

- Protéger les personnes et les biens ;
- Eviter les inégalités devant les risques ;
- Limiter les coûts et tirer parti des avantages ;
- Préserver le patrimoine naturel

En complément, le Préfet du Var a communiqué le 13 décembre 2019 à l'ensemble des communes littorale, le Porter à Connaissance (PAC) de l'aléa submersion marine en application de l'article L. 132.2 du Code de l'Urbanisme.

Il convient également de préciser en l'adaptation des infrastructures portuaires au changement climatique est cruciale, étant donné que ces installations sont souvent situées dans des zones côtières par nature vulnérables aux effets du changement climatique. Plusieurs facteurs tels que l'élévation du niveau de la mer, l'intensification des tempêtes, la submersion marine, les vagues de chaleur concernent potentiellement Port-Grimaud.

Le projet en cours d'étude projette l'utilisation du port sur les 35 prochaines années. Il est donc indispensable d'étudier l'adaptation des infrastructures aux différents risques dont celui de la montée des eaux :

- Adaptation des infrastructures à la question de la montée des eaux qui peut provoquer des submersions et endommager les quais voire les maisons de Port-Grimaud. La surélévation préconisée dans le Var est de positionner l'arase des quais à +1.50 NGF (Source DDTM). Le niveau d'arase pouvant être atteint en 2 temps pour ne pas générer d'inconfort ;
- Adaptation des ouvrages de protection comme les digues dont l'arase doit être surélevée, envisagées plus solides et mieux adaptés pour limiter la force des vagues et protéger la marina, les navires ainsi que les quais. Ces réflexions peuvent être également élargies aux équipements comme les stations de pompage, les réseaux électriques, etc qui peuvent être concernés pour rester hors de portée des vagues et des inondations.
- Il est également nécessaire de prémunir les ouvrages contre le risque de renforcement des tempêtes y compris par secteur d'Est et donc généralement cumulées à des facteurs qui



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

renforcent le risque pour les ouvrages, les biens et les personnes puisque liées à des phases de dépression, de pluies, et d'accumulation d'eau en fond de Golfe et possiblement couplés avec une crue de la Giscle. La question de savoir si le port doit être équipé de systèmes efficaces pour gérer les excès d'eau, notamment pendant les tempêtes ou lors de fortes pluies associées à la montée du niveau de la mer, peut se poser.

- Les bâtiments et installations portuaires peuvent être renforcés pour résister à des vents plus violents, aux submersions et à des précipitations plus extrêmes ;

- Le port est également sensible à des températures extrêmes et des épisodes de sécheresse, qui peuvent affecter non seulement les infrastructures mais aussi les opérations d'exploitation comme, par exemple l'interdiction d'utiliser l'eau potable pour le lavage des bateaux ;

- L'adaptation au changement climatique ne se résume pas à la protection des infrastructures et des maisons mais peut concerner des domaines comme la transition vers des énergies propres. A titre d'exemple, il convient d'identifier si des nouveaux services sont à installer pour les nouvelles énergies servant à la propulsion des navires pour la réduction de l'utilisation de combustibles fossiles pour les grues, les camions et autres équipements portuaires en faveur d'options hydrogènes, électriques ou hybrides est un moyen de réduire les émissions de CO2. Le changement climatique et notamment le risque de submersions marines représentent un risque important pour Port-Grimaud en raison des impacts directs sur les habitations de la marina, les infrastructures flottantes et fixes, les bateaux, les services portuaires, ainsi que les écosystèmes environnants. Les dommages économiques, environnementaux et la perturbation des activités rendent indispensable l'adaptation de la marina à ce risque croissant sur les 35 prochaines années.

240729 Contribution 48 – M Robert – Gestion du plan d'eau et coût GU

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Depuis toujours les canaux ne permettent pas une circulation importante de bateaux, nous avons déjà de plus en plus de difficultés de circulation avec des bateaux de plus en plus grands et en plus de nombreuses locations de bateaux qui augmentent d'année en année et surtout depuis 2022 lors de la reprise du plan d'eau par le Maire de GRIMAUD qui souhaite augmenter les rentrées d'argent à son profit. De nombreux accidents tous les jours sur les bateaux circulants dans les canaux par des particuliers qui louent les bateaux et qui hélas, n'ont pas l'habitude de manœuvrer dans les canaux très étroits à certains endroits de la cité lacustre.

Les quais qui appartiennent à L'ASP et que nous pouvons plus occuper avec nos annexes pour faire nos courses car loués par la capitainerie depuis la reprise par le Maire de Grimaud toujours pour assurer plus de rentrer d'argent.

La conception de Port Grimaud au fond du golf de Saint TROPEZ ne peut en aucun cas devenir une Marina pour accueillir d'importants bateaux. IL y en a déjà un grand nombre devant Saint Tropez. Si l'on souhaite préserver l'écologie et l'environnement ainsi que le respect de la biodiversité nous devons impérativement ralentir et s'opposer au projet afin de réaliser des profits et encore des profits. La participation financière que nous demande Le MAIRE afin de financer son projet n'est pas réaliste car beaucoup d'entre-nous n'auront pas les moyens de participer à l'intention du Maire qui demande 20 000 euros HT.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 29/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maitre d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension avec pour objectif de faire « *des rentrées d'argent au profit de la Commune* ». Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise. Il est à noter que la notion de « faire des rentrées d'argent » n'a pas lieu d'être quand le service public portuaire est assuré en gestion directe par une administration qui a l'obligation en comptabilité publique de gérer le port en budget annexe indépendant du budget principal de la Commune. Ainsi les recettes du port restent bien affectées au port qui peut alors dégager un autofinancement lui permettant d'assurer sa propre capacité d'entretien voire de grosses réparations, voire d'effectuer des provisions le cas échéant, ce que ne peut pas faire un port en déficit comme il l'était pendant des années.

Concernant le plan d'amarrage de 2001, il n'a pas été modifié en 2022 lors de la reprise en gestion directe par la Commune. Les places d'amarrages sont bien toujours les mêmes y compris pour les amarrages « minute » pour les annexes et le nombre de professionnels de la location n'a pas été augmenté non plus.

Le montant du contrat de GU proposé par la Commune est le moins onéreux de tous les contrats d'occupation possibles dans un port. Il comprend une redevance calculée sur le montant des travaux et une redevance annuelle liée aux charges portuaires. Ainsi, le montant annoncé par le contributeur correspond à un amarrage moyen de 12m X 4 m, le coût annuel correspondant pendant 35 ans est de 1700 € environ si on y ajoute les charges portuaires annuelles, soit très en deçà des montants des contrats annuels ou des contrats d'escales. Les appels de fonds s'établissent au fur et à mesure de l'avancement du projet soit donc sur une période de 6 ans environ en l'absence de recours. Il est à noter que le contrat permet de lier une habitation et un amarrage pendant 35 ans comme le prévoyaient les anciens contrats d'amodiations qui se terminaient en 2025 pour PG1 ;

240729 Contribution 49 – M. Maimon – Recettes et environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Incompréhension car les canaux ne permettent pas une circulation encore plus importante de bateaux nous avons déjà de plus en plus de difficulté de circulation avec les nombreuses locations de bateaux qui augmentent d'année en année. Les quais qui appartiennent à L'ASP et que nous pouvons plus occuper avec nos annexes pour faire nos courses car loués par la capitainerie depuis la reprise par le Maire de Grimaud ;

La conception de Port Grimaud au fond du golf de Saint TROPEZ ne peut en aucun cas devenir une Marina pour accueillir d'important bateaux. IL y en a déjà un grand nombre devant Saint Tropez ;

Si l'on souhaite préserver l'écologie et l'environnement ainsi que le respect de l'impact de la biodiversité nous devons impérativement ralentir et surtout s'opposer aux projets pour des circuits financiers et la réalisation de profits ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La contribution du 29/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension avec pour objectif de faire « *des rentrées d'argent au profit de la Commune* ». Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise. Les recettes du port restent affectées au budget annexe du port, qui peut alors dégager un autofinancement lui



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

permettant d'assurer sa propre capacité d'entretien voire de grosses réparations, voire d'effectuer des provisions le cas échéant. Ce que ne peut pas faire un port en déficit comme il l'était pendant des années, contrairement à la régie communale qui a réussi en 2 années à redresser très significativement les comptes.

Le projet visant à sécuriser le port de plaisance de Port Grimaud, à le mettre aux normes environnementales et à adapter ses infrastructures au changement climatique se concentre sur plusieurs objectifs techniques et environnementaux, indépendants de toute notion de profit mais s'inscrivant dans un mode de gestion rigoureux et équilibré.

On peut donner les quelques exemples de travaux suivants :

- Sécuriser les infrastructures, améliorer la surveillance et la signalisation, installer des systèmes de contrôle de vitesse, et garantir que les règles de navigation sont strictement respectées ;
- Installer des systèmes de gestion des eaux usées noires et grises des bateaux pour protéger la qualité de l'eau. Proposer des alternatives au lavage des bateaux avec de l'eau potable pour économiser l'eau ;
- Adapter les infrastructures pour résister aux impacts du changement climatique, comme l'élévation du niveau de la mer et les événements météorologiques extrêmes, les fortes chaleurs ;
- Le projet met l'accent sur la protection de l'environnement et l'adaptation aux normes environnementales les plus strictes en visant la norme « Ports Propres » pour réduire l'empreinte écologique du port ;

Le projet a donc pour objectif de créer un environnement sûr, durable et conforme aux normes environnementales pour le bénéfice des riverains, des plaisanciers, et des générations futures. Le projet d'adaptation et de sécurisation du port de plaisance de Port Grimaud est un engagement fort envers la sécurité, la durabilité, et la protection environnementale. En se concentrant sur ces priorités, le port vise à devenir un modèle de résilience face au changement climatique et un exemple de gestion portuaire responsable, sans chercher à maximiser les profits ce qui, on le rappelle, ne fait pas priorité pour une administration qui a vocation à gérer un territoire au nom de l'intérêt général dans le strict respect de la réglementation.

240729 Contribution 50 – Mme Pussacq – Capitainerie et environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Pas de démolition de la capitainerie, phare emblématique de Port grimaud avec en remplacement une capitainerie, un agrandissement du petit port et des places publiques existantes par un projet disproportionné aux besoins des résidents (majoritaire).

Pas de yachts tiers devant les résidents pour augmenter nombre de places « publiques »

Etudes des impacts écologiques des futures transformations par des associations écologiques reconnues comme indépendantes de l'écosystème dans les canaux et des digues et non par des bureaux d'études privés.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La contribution du 29/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension avec pour objectif d'accueillir des yachts tiers devant les résidents. Au contraire, concernant les amarrages l'objectif de la Commune est bien de permettre aux résidents de lier leurs amarrages avec leurs maisons comme l'avait prévu l'architecte et concepteur du site M. François Spoerry et cela avec les contrats les plus longs qui existent en droit français, à savoir 35 ans ;

Le projet est effectivement soumis au Code de l'Environnement et aux différentes réglementations qui ont émergées au milieu des années 1970 pour stopper et encadrer la multiplication d'opérations d'aménagements, notamment portuaires, sur le littoral, territoire sensible voire directement sur des zones humides particulièrement importantes pour la biodiversité ;

Les aménagements prévus aujourd'hui sont localisés aux abords immédiats de l'embouchure de la Gisle et sont ciblés avec les objectifs de réduire l'ensablement et d'améliorer la protection de l'avant-port et du chenal d'accès. Le morphing 1924 – 2024 présenté par Egis montre parfaitement l'ampleur très faible des scénarios d'aménagement qui correspondent à des ajustements mineurs des ouvrages réalisés dans les années 1960 ;

Malgré tout, le projet comporte un volet environnemental important, notamment en lien avec la certification « Ports Propres ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité » ;

Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en œuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les écosystèmes naturels. Les espèces présentes dans la digue, qui sont pêchées et font le bonheur de dizaines de chasseurs sous-marins tous les jours bénéficieront d'habitats dédiés à leur protection. Ainsi, concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées, notamment, en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ; Enfin, un des points importants du projet est la gestion environnementale de dizaine de milliers de tonnes de sédiments dragués et potentiellement pollués pour lesquels des solutions de recyclage seront étudiées.

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante. Compte tenu du retard issu de la gestion passée.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoery, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

240729 Contribution 51 – M Stevens – Architecture Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Ne pas dénaturer l'architecture et la philosophie de Port Grimaud avec la construction d'un port permettant l'accueil de plusieurs yachts de très grande taille. Outre l'impact esthétique et écologique, nous redoutons l'arrivée de méga-yachts avec leur potentiel cortège d'excès et de nuisances. Nous redoutons notamment pour nous et pour nos enfants le risque de travailleur(e)s du sexe et professionnels de la drogue qui pourraient être attirés par ces navires ;
Nous ne souhaitons pas que soit défigurée la Capitainerie historique de Port Grimaud à laquelle nous sommes attachés ;

Nous ne voulons pas d'un restaurant panoramique, qui porterait atteinte aux restaurants déjà à Port Grimaud et auxquels nous sommes attachés.

Nous ne voulons pas de nouveaux commerces à l'entrée du port, qui porterait atteinte aux commerçants déjà à Port Grimaud et auxquels nous sommes attachés ;

Nous ne voulons pas d'un parking à l'entrée du port de Port Grimaud avec toutes ses conséquences esthétiques, écologiques, et autres nuisances associées, notamment en termes de passage ;

Nous ne voulons pas d'une hélisurface dont il sera difficile de prévenir les demandes d'accès par les usagers des yachts pour leurs déplacements. ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Aucun scénario, présenté le 21/08/2024, ne prévoit d'extension, ni d'augmentation du nombre et de la taille des navires.

L'hélisurface existante est une hélisurface d'évacuation sanitaire (exemple évacuation du noyé le 05/08/2024). Elle est dédiée aux secours et sera conservée à cet effet.

Les projets visent à l'amélioration de la sécurité, à la protection de l'environnement et à l'adaptation au changement climatique, ils ne modifient pas le plan d'amarrage et n'ont donc pas d'incidence sur les travailleuses du sexe et sur le commerce de drogue qui relèvent de la police nationale ou de la gendarmerie et non de la régie portuaire communale.

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante compte tenu du retard issu de la gestion passée.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoery, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

240729 Contribution 52 – Mme Josserand – Amarrage Architecture

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Il est démontrable que, compte tenu du concept d'aménagement et architectural d'origine de Port Grimaud, inscrite au patrimoine de l'architecture, il n'est pas possible pour des raisons sécuritaires, sanitaires et d'accès de désolidariser le droit d'amarrer de celui d'habiter dans la maison attenante sans contrevenir aux règles de sécurité, de conditions de vie et d'accès évoquées plus haut. Dans ces conditions il me semble que cette solidarité juridique amarrage- habitat est une obligation conceptuelle pour le propriétaire qui ne peut être soumise à redevance.

Il devrait pouvoir être démontré au législateur que le statut juridique des canaux de Port Grimaud ne peut être le statut d'un port mais celui d'une cité lacustre, construite sur une lagune, accessible par mer, laquelle pour des raisons de sécurité avérées et d'accès mérite un statut administratif dérogatoire tenant compte du concept de son aménagement.

En complément à mes observations ci-dessus, à la lecture des projets de Monsieur le Maire de Grimaud sur les aménagements de la cité, je m'interroge aussi sur les dispositions qui seront prises pour que la propriété artistique de l'architecte soit respectée. L'inscription de Port Grimaud au patrimoine de l'architecture ne peut qu'accentuer la prise en compte de cette notion et je suppose que la DRAC a été interrogée sur cet aspect très sensible.

Je m'interroge aussi sur le bienfondé de la commune de Grimaud à vouloir augmenter la capacité du port et des mouillages avec de grosses unités alors que la surdensité touristique du fond du golfe de Saint Tropez est déjà l'objet de nombreuses critiques.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La contribution du 29/07/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun projet d'aménagement ne prévoit une extension portuaire pour y positionner des mégayachts. Aucun des scénarios ne prévoit d'extension. Au contraire, le nombre de navires est même diminué dans tous les scénarios.

Concernant les amarrages l'objectif de la Commune est bien de permettre aux résidents de lier leurs amarrages avec leurs maisons comme l'avait prévu l'architecte et concepteur du site M. François Spoerry et cela avec les contrats les plus longs qui existent en droit français, à savoir 35 ans ;

Le sujet des Garanties d'Usage est mal compris. Le dispositif a pour objet de redonner aux usagers un contrat très avantageux car de longue durée qui vient en remplacement des anciens contrats d'amodiation qui n'existent plus. La Commune a mobilisé 2 experts en droit administratif et droit portuaire pour apporter pendant 5 mois toutes les informations possibles et répondre à la totalité des contributions sur le sujet. La contributrice est invitée à se référer à toutes les contributions centrées sur la question des contrats et aux questions qui y ont été apportées.

Le sujet du respect de l'œuvre architecturale est bien appréhendé dans les études relatives aux différents scénarios. Il est à souligner que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de M. François Spoerry s'est positionné pour les esquisses proposées par M. Bohl pour l'avant-port, pour la Capitainerie et pour la place de l'Eglise.

240729 Contribution 53 – M Herbiet – Amarrage et professionnels

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

L'objectif est simplement de rappeler et demander :

De maintenir les activités de loueurs ou vendeurs de bateaux autant que faire se peut dans les zones techniques et commerciales des ports publics.

Supprimer certaines places de bateaux ventouses réduisant les largeurs de passage des canaux et rendant les manœuvres d'accostage très délicates en conditions de vent défavorables.

Libérez de toutes locations les zones sensibles telles que les places commerciales.

Laisser libre des zones d'accostage et de stationnement pour les petites annexes servant aux résidents.

Le but étant de conserver la fonction résidentielle de la cité et éviter de la transformer en zone commerciale.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Lors de la reprise en gestion directe, les activités économiques du port étaient difficiles à comprendre aussi bien au niveau du nombre de professionnels que du nombre d'amarrages qui leur étaient affectés.

En 2023, un inventaire a été établi, les amarrages utilisés pour des activités économiques ont été identifiés et le nombre de professionnels a été répertoriés.

En 2024, l'ensemble des professionnels exerçant à Port-Grimaud a pu enfin bénéficier d'un contrat d'AOT conforme à la réglementation pour une durée de 1 an et ainsi stabiliser juridiquement leurs présence sur le DPM.

Pour la période 2025-2029, les professionnels bénéficieront d'une convention d'AOT de 5 ans, c'est-à-dire le maximum autorisé par la réglementation après une phase de mise en concurrence lancée fin 2024. Ainsi, si l'activité professionnelle à Port-Grimaud n'a pas augmenté en nombre d'amarrages, elle a augmenté très significativement dans les recettes publiques du port puisque les redevances sont aujourd'hui toutes versées au budget du port ;

Le sujet des navires ventouses est un sujet complexe qui nécessite un temps long pour être résorbé compte tenu des procédures à observer. Les problématiques sur le plan d'eau de Port-



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Grimaud sont très nombreuses, elles seront traitées en fonction des risques qu'elles représentent pour la navigation (sur-longueurs par exemple) ;
Enfin, les plans d'amarrage existants n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion par la Commune. Les places qui existaient avant 2022 sont demeurées identiques après 2022 ;

240729 Contribution 54 – M Herbiet – Position dominante

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Abus de position dominante :

Obligation de signer les contrats 2022 à 2025 sous peine de n'avoir pas accès à un éventuel contrat de garantie d'usage ;

Quasi-obligation de souscrire la solution de garantie d'usage fléchée par la Mairie ;

Prix prohibitif de place pour ceux ne souhaitant pas souscrire et doivent payer un montant prohibitif basé sur les prix en port publics ;

Perte de la place pour ceux n'ayant de bateau et souhaitant conserver leur place sans bateau ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Dans le cas d'une reprise en gestion directe, la gestion du port revient à l'Autorité administrative qui assure l'exploitation dans le respect de la réglementation et notamment du code des transports et du CG3P ;

C'est donc bien la régie portuaire communale qui assure la contractualisation avec les usagers du domaine public portuaire suivant les typologies de contrats possibles : escales (moins d'1 an), annuels (annuels), professionnels (5 ans maximum), ou de longue durée jusqu'à 35 ans. Effectivement, il est juridiquement obligatoire pour les usagers de disposer d'un titre pour un amarrage sur le domaine public.

Les prix que vous qualifiez de « *prohibitifs* » ne sont autres que les tarifs « moyennés » de ceux pratiqués antérieurement par les ex-concessionnaires.

La contribution concerne majoritairement le sujet des contrats longs (35 ans) dit de garanties d'Usages que la Commune souhaite mettre en place dès 2025 pour permettre de financer les travaux et de lier durablement leurs habitations avec leurs amarrages. Le contributeur est invité à se référer aux contributions traitant exclusivement de ce sujet et aux réponses qui y ont été apportées ;

240729 Contribution 53b – M Herbiet – Professionnels bis

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Chantier naval : maintenir les places historiques et ne pas augmenter le nombre ;

Loueurs : informations des locataires

- Bateaux visitant Port-Grimaud comme une ménagerie ;
- Sonos avec musique pas dans le style requis ;
- Bateaux longent propriétés privées dans habitat concentré ;
- Pas de sur-longueur type Wajer ;
- Pas d'embarquement à proximité d'habitations ;

Libérer les places destinées aux annexes de petites tailles ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Lors de la reprise en gestion directe, les activités économiques du port étaient difficiles à identifier aussi bien au niveau du nombre de professionnels que du nombre d'amarrages qui leur étaient affectés.

En 2023, un inventaire a été établi, les amarrages utilisés pour des activités économiques ont été identifiés et le nombre de professionnels a été répertoriés.

En 2024, l'ensemble des professionnels exerçant à Port-Grimaud ont pu bénéficier d'un contrat d'AOT conforme à la réglementation pour une durée de 1 an ;

Pour la période 2025-2029, les professionnels bénéficieront d'une convention d'AOT de 5 ans, c'est-à-dire le maximum autorisé par la réglementation après une phase de mise en concurrence lancée fin 2024. Ainsi, si l'activité professionnelle à Port-Grimaud n'a pas augmenté en nombre d'amarrages, elle a augmenté très significativement dans les recettes publiques du port puisque les redevances sont aujourd'hui toutes versées au budget du port ;

Le processus de choix des professionnels lors de l'appel à candidatures en 2024 intégrera l'insertion de l'activité dans le fonctionnement de Port-Grimaud et plus particulièrement la description des mesures qui seront prises pour l'environnement et pour assurer des bonnes relations de voisinage avec les résidents ;

240802 Contribution 55 – M Remon – Esprit originel

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Préserver l'esprit originel de Port Grimaud

- ✓ en favorisant les circulations douces,
- ✓ en maintenant des tailles de bateaux raisonnables
- ✓ en favorisant des activités bénéficiant principalement aux commerçants locaux.

Il est essentiel d'éviter une commercialisation excessive des places de port.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Le projet d'aménagement de Port Grimaud est prévu dans le respect de l'authenticité et de l'esprit de son créateur, François Spoerry, en s'appuyant sur les éléments suivants :

- ✓ Restauration et Préservation des Structures Existantes. Les travaux devront se faire dans le respect des techniques artisanales d'origine pour maintenir l'authenticité du lieu ;
- ✓ Les canaux, éléments emblématiques de Port Grimaud, seront nettoyés et réhabilités pour assurer une bonne circulation de l'eau, prévenant ainsi l'ensablement et améliorant la qualité de l'eau ;
- ✓ Pas d'augmentation des longueurs du plan d'amarrage ni du nombre de bateaux.
- ✓ L'arrêt de la mécanique déficitaire issue de la gestion passée est une volonté clairement défendue par la municipalité.

240802 Contribution 56 – M Salle – Amarrage devant les maisons

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Outre le droit d'amarrage exclusif dont bénéficie le propriétaire en fonction de son acte de propriété et de ses annexes, l'établissement d'un poste à quai ou amarrage public devant un quai privé à Port Grimaud



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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 dégâts sur le quai privé

Propositions :

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

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Il est rappelé qu'aucun amarrage n'a de caractère privé. L'ensemble du plan d'eau du port relève du domaine public maritime artificiel, donc y compris les amarrages situés au droit des habitations. La contribution s'intéresse aux usagers qui ne souhaiteraient pas lier leur amarrage à leur maison, c'est donc un cas, en théorie, pratiquement inexistant puisque Port-Grimaud a été conçu pour lier une maison à un quai et un bateau.

Dans un premier temps, il est précisé que la volonté de la Commune est de respecter ce triptyque. grâce à un contrat de Garantie d'Usage. La durée de 35 ans étant la durée maximale qui est possible en droit français en 2025. Les contrats d'amodiation de 50 ans n'existent plus. L'objectif de la Commune est donc bien de respecter la configuration souhaitée par le concepteur du site, M. François Spoerry à savoir un ensemble lié comprenant maison-jardin-quai-amarrage avec le bateau du propriétaire. Bien entendu, un propriétaire titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage lié à une maison peut effectivement décider de ne pas utiliser son amarrage et de le laisser libre, la sous-location de l'amarrage est, quant à elle, interdite ;

Dans l'éventualité où le propriétaire de la maison ne souhaiterait pas contractualiser pour 35 ans, il existe dans les ports 2 autres types de contrats : les contrats annuels (1 an), les contrats d'escale ou de passage (moins d'1 an). Ces contrats sont plus onéreux et ne participent pas au financement des travaux tels que prévus par la réglementation pour les contrats dits longs de Garanties d'Usage.

Enfin, si un propriétaire décide de ne pas contracter ni un contrat long (35 ans), ni un contrat annuel (1an), ni un contrat court (moins d'1 an) alors l'amarrage sera effectivement géré par la régie portuaire.

Tout en rappelant le principe organisationnel de Port-Grimaud : une maison / un quai / un bateau, les différents cas envisageables pour les amarrages vides d'une habitation (maison ou appartement) sont synthétisés ci-après :

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés situés devant les maisons avec quais privés ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans**
 - Si le propriétaire le souhaite pour obtenir le remboursement de la redevance annuelle, possibilité pour le propriétaire de proposer à la Capitainerie le stockage d'un bateau sur son quai sans personne à bord ;
 - Si le propriétaire le souhaite, possibilité de laisser l'amarrage vide ;
 - Pas d'exploitation possible par la régie.
 - **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans**
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un bateau lui appartenant au cours des 35 ans, priorité pour l'obtention d'un contrat annuel ou saisonnier pour amarrer son navire ;
 - Si le propriétaire ne souhaite pas y positionner un navire, pas de contrat annuel, pas de contrat d'escale, l'amarrage est géré par la Capitainerie sans utiliser le quai privé et sans personne à bord. Stockage uniquement ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés liés aux appartements et situés sur des quais d'accès publics ;**
- **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans ;**
 - Exploitation normale de l'amarrage par la Capitainerie et remboursement de la redevance annuelle au prorata temporis ;
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un navire conforme à la taille de l'amarrage, priorité lui est immédiatement donnée. Préavis de 2 mois ;
- **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans ;**
 - L'amarrage n'est plus lié à l'appartement ;
 - Exploitation simple de l'amarrage par la capitainerie ;

Donc dans l'éventualité, peu probable et non souhaitée par la Commune, où un usager ne souhaiterait pas lier son habitation avec son amarrage, le plan d'eau serait alors géré par la Capitainerie dans le respect des contraintes liées à la proximité avec les habitations, c'est-à-dire dans une logique de stockage uniquement afin de ne pas créer de préjudice d'intimité, de vue ou de dévalorisation de la propriété privée.

240803 Contribution 57 – Mme Josserand – Propriété intellectuelle – Pas un port

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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 oeuvre". Sur ce point le droit nous dit: "Comme tout artiste sur son oeuvre, l'architecte dispose d'un droit d'auteur sur l'oeuvre 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'oeuvre doit toutefois remplir la condition d'originalité inhérente à toute oeuvre 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'oeuvre, 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'oeuvre 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Port-Grimaud a été doté d'une passe dès la première tranche de travaux en 1968 pour permettre aux navires d'accéder au plan d'eau du port depuis et vers la mer Méditerranée. Hormis sur le plan de sa qualité architecturale, le fonctionnement maritime de Port Grimaud ne se différencie pas des ports voisins. La notion de "cité lacustre" désigne une marina portuaire ; Concernant l'oeuvre architecturale, M. Bernard Spoerry, lui-même architecte et fils de François Spoerry s'est prononcé pendant la phase de concertation en faveur des 3 scénarios proposés par l'architecte M. Bohl, garant du respect de l'oeuvre originelle :

- ✓ 1 pour la Capitainerie ;
- ✓ 1 pour la passe d'entrée ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- ✓ 1 pour la panne de l'Eglise ;

240803 Contribution 58 – Mme Josserand – Amarrages ex-amodiés

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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 ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Il est rappelé qu'aucun amarrage n'a de caractère privé. L'ensemble du plan d'eau du port relève du domaine public maritime artificiel, donc y compris les amarrages situés au droit des habitations. La contribution s'intéresse aux usagers qui ne souhaiteraient pas lier leur amarrage à leur maison, c'est donc un cas, en théorie, pratiquement inexistant à Port-Grimaud puisque l'objectif de la marina est bien de lier des maisons et des bateaux.

Dans un premier temps, il est précisé que l'objectif de la Commune est de permettre à chaque propriétaire d'une maison et d'un quai privé de lier sa maison, son quai et l'amarrage situé devant la maison pour une durée de 35 ans grâce à un contrat de Garantie d'Usage. La durée de 35 ans étant la durée maximale qui est possible en droit français en 2025. Les contrats d'amodiation de 50 ans n'existent plus.

L'objectif de la Commune est donc bien de respecter la configuration souhaitée par le concepteur du site, M. François Spoerry à savoir un ensemble lié comprenant maison-jardin-quai-amarrage avec le bateau du propriétaire. Bien entendu, un propriétaire titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage lié à une maison peut effectivement décider de ne pas utiliser son amarrage et de le laisser libre, la sous-location de l'amarrage est, quant à elle, interdite ;

Dans l'éventualité où le propriétaire de la maison ne souhaiterait pas contractualiser pour 35 ans, alors il existe dans les ports 2 autres types de contrats : les contrats annuels (1 an), les contrats d'escale ou de passage (moins d'1 an). Ces contrats sont des contrats plus onéreux à l'année s'ils sont contractés pendant plusieurs années et ne participent pas au financement des travaux tels que prévus par la réglementation pour les contrats dits longs de Garanties d'Usage.

Enfin, si un propriétaire décide de ne pas contracter ni un contrat long (35 ans), ni un contrat annuel (1an), ni un contrat court (moins d'1 an) alors l'amarrage sera effectivement géré par la régie portuaire.

Tout en rappelant que le principe de base de Port-Grimaud est « sa maison-son jardin-son-quai-son amarrage », les différents cas envisageables pour les amarrages vides d'une habitation (maison ou appartement) sont synthétisés ci-après :

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés situés devant les maisons avec quais privés ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans**



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Si le propriétaire le souhaite pour obtenir le remboursement de la redevance annuelle, possibilité pour le propriétaire de proposer à la Capitainerie le stockage d'un bateau sur son quai sans personne à bord ;
- Si le propriétaire le souhaite, possibilité de laisser l'amarrage vide ;
- Pas d'exploitation possible par la régie.
- **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans**
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un bateau lui appartenant au cours des 35 ans, priorité pour l'obtention d'un contrat annuel ou saisonnier pour amarrer son navire ;
 - Si le propriétaire ne souhaite pas y positionner un navire, pas de contrat annuel, pas de contrat d'escale, l'amarrage est géré par la Capitainerie sans utiliser le quai privé et sans personne à bord. Stockage uniquement ;
- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés liés aux appartements et situés sur des quais d'accès publics ;**
- **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans ;**
 - Exploitation normale de l'amarrage par la Capitainerie et remboursement de la redevance annuelle au prorata temporis ;
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un navire conforme à la taille de l'amarrage, priorité lui est immédiatement donnée. Préavis de 2 mois ;
- **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans ;**
 - L'amarrage n'est plus lié à l'appartement ;
 - Exploitation simple de l'amarrage par la capitainerie ;

Donc dans l'éventualité, peu probable et non souhaitée par la Commune, où un usager ne souhaiterait pas lier son habitation avec son amarrage, le plan d'eau serait alors géré par la Capitainerie dans le respect des contraintes liées à la proximité avec les habitations, c'est-à-dire dans une logique de stockage uniquement afin de ne pas créer de préjudice d'intimité, de vue ou de dévalorisation de la propriété privée.

Enfin, la contributrice a raison de rappeler que la gestion portuaire est confrontée à un certain nombre de risques pour lesquels il faut former le personnel à intervenir, avec par exemple :
Il est indispensable de connaître la nature des risques contre lesquels un port doit se protéger (liste non exhaustive):

- Accidents du travail, et plus particulièrement liés aux problèmes de manutention,
- Accidents mécaniques,
- Collisions, échouements ou naufrages,
- Incendies à bord ou aux installations,
- Explosions,
- Intoxications, noyades,
- Pollutions (air ou eau...),
- In fine, tous dommages liés aux installations, etc.

240803 Contribution 60 – M Boissy – Gratuité quai des fossés

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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 avons jusqu'à présent un droit d'accoster sans frais, il nous est désormais imposé de payer pour utiliser ce passage.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les professionnels et commerçants concernés ont été reçus en août 2023. Ils ont déclaré ne pas stationner de navires au quai des fossés où le plan d'amarrage de PG1 de 2001 ne prévoit aucun bateau.

Par suite des déclarations des usagers, il n'a donc pas été mis en place de titre d'occupation du domaine public, ni de redevance.

Or, les constats d'huissier mensuels réalisés par la Capitainerie en 2024, ont montré une occupation du plan d'eau avec le stationnement régulier voire continu de navires sur une zone du domaine public située devant les commerces contrairement à ce qui avait été déclaré en 2023 ;

Certains amarrages sont même utilisés pour une activité économique de location de bateaux ;
Règlementairement, comme pour tous les usagers du plan d'eau l'occupation du domaine public ne peut pas se faire gratuitement et sans disposer d'un titre d'occupation valide ;

Les usagers ont été informés de la nécessité de régulariser la situation ;

Les tarifs des redevances, fixés au titre de l'égalité de traitement entre les usagers du port, dépendent de l'usage du plan d'eau et notamment si une activité professionnelle s'exerce depuis l'occupation ou non.

240803 Contribution 61 – M Caenen – Inquiétudes

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur 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 hérité d'un plan d'eau bien particulier et son premier devoir est de respecter l'avis de ses concitoyens.

Le contributeur suggère donc que la mairie ainsi que la régie nous consultent à la majorité avant de prendre toutes décisions impactantes pour notre copropriété dont nous sommes les détenteurs et aussi les propriétaires des quais.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 03/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur souhaite que la Commune consulte les résidents.

Effectivement, dans le cadre du projet d'aménagement de Port Grimaud, la concertation publique a pour objectif de recueillir l'avis des usagers, conformément aux obligations imposées par le Code de l'urbanisme et de l'environnement. Cette concertation est essentielle pour assurer que les aménagements prévus respectent les besoins et les attentes de la communauté tout en étant en conformité avec les réglementation en vigueur.

Il est donc prévu de :

1. Recueillir les avis et propositions des usagers soit par des contributions, soit lors de réunions publiques ;
2. Expliquer clairement les scénarios, les objectifs, et les contraintes techniques et environnementales.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

3. Garantir que les étapes du projet et les résultats de la concertation sont communiqués de manière transparente.

4. Mettre en place des panneaux explicatifs, l'envoi de lettres d'information, et création d'une page web dédiée au projet pour une diffusion maximale des informations.

La concertation dans ce projet d'aménagement est donc non seulement une obligation légale, mais aussi une opportunité pour garantir que les aménagements respectent l'héritage de Port Grimaud.

Les retours recueillis lors de cette concertation joueront un rôle crucial dans l'élaboration finale du projet, assurant ainsi que toute intervention soit réalisée dans l'intérêt commun et en harmonie avec l'histoire et le cadre exceptionnel du site.

Rappelons enfin, que la Commune n'a pas « hérité d'un plan d'eau », qui reste la propriété de l'Etat. Elle en est l'autorité gestionnaire depuis les lois de décentralisation.

240803 Contribution 62 – M Quenot – Esprit François Spoerry

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur aimerait que cette cité garde son authenticité, comme Mr Spoerry l'avait souhaité.

Le contributeur croit 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 créé par l'architecte.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 03/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maitre d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur estime qu'on « *part un peu à la dérive avec des projets invraisemblables d'agrandissement du port* ».

Aucun agrandissement n'est prévu dans aucun des scénarios. Les projets présentés ayant pour objectifs, la remise en sécurité, la mise aux normes environnementales et l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port.

Aucun projet pharaonique n'est donc prévu, aucune augmentation du nombre de bateaux, aucune augmentation de la taille des bateaux.

Concernant « l'esprit Spoerry » et la qualité architecturale, chacun des principaux items : Passe d'entrée, Capitainerie et Place de l'Eglise a fait l'objet de 2 scénarios dessinés par l'architecte du groupement et de 1 scénario dessiné par M. Bohl, architecte garant de l'architecture de Port-Grimaud. Esprit Spoerry : Œuvre architecturale. M. Bernard Spoerry, lui-même architecte et fils de Bernard Spoerry s'est exprimé en faveur des scénarios dessinés par M. Bohl .

Enfin, on notera que le quai de l'Eglise sera libéré de quelques yachts ce qui permettra l'accueil des résidents pour les mariages notamment et servira pour réouvrir la vue vers le lac intérieur ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240803 Contribution 64 – M Herbiet – Suggestions gestion et travaux

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Il faut prévoir des travaux de mises à niveau tant au niveau technique que sécurité des installations existantes.

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 la Giscle pour diriger au large le sable et pas sur la plage de PG. Le contributeur rappelle qu'aucune des études pourtant bien documentées ne propose une solution. Pas plus qu'elles n'envisagent les répercussions de nouvelles digues sur les échanges entre la Giscle et PG

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. Cela allait très bien depuis 50 ans, il n'y a pas de raison que cela ne continue pas.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les réflexions du contributeur concernent deux sujets différents : les travaux soumis à la concertation et la gestion du port.

1/ Pour la gestion du port, les propositions liées à la gestion du plan d'eau portuaire, comme les questions d'amarrage, la circulation des bateaux, et les règles spécifiques de police relèvent de la compétence du Conseil Portuaire et du Conseil d'Exploitation. Il en est de même pour la circulation, la sécurité et la gestion des flux de bateaux. Les propositions qui touchent spécifiquement à la gestion du plan d'eau seront donc discutées lors des séances du Conseil Portuaire. Les membres du conseil, qui comprennent des représentants des usagers, des autorités locales, et des experts, évaluent ces propositions en fonction des besoins opérationnels, de la sécurité, et des règles portuaires.

2/ La concertation règlementaire est spécifiquement liée aux projets d'aménagements. Elle est mise en place pour, notamment recueillir les avis des citoyens, garantir la transparence dans les décisions, informer et intégrer les préoccupations environnementales dans le projet.

Le projet vise à la remise en sécurité, aux normes environnementales et à l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port.

La remise en état et la sécurisation des installations et équipements est bien intégrée.

Le sujet de l'ensablement de la passe est effectivement un des objectif principaux puisqu'identifié lors du diagnostic par le bureau d'études EGIS et partagé par tous les usagers. Le contributeur souligne les études à réaliser dans l'objectif de renvoyer le sable vers le large. C'est effectivement la solution préconisée pour les scénarios 1, 1bis et 2 et, la collaboration avec la Commune de Cogolin sur ce dossier est déjà enclenchée.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240803 Contribution 65 – M Gagnaux – Régie inamicale et doléances diverses

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

- a. 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.
- b. 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.
- c. 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 ?
- d. 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.
- e. 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.
- f. 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 03/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Les projets ne prévoient aucune extension, aucune augmentation du nombre ou de la taille des bateaux.

- Le contributeur aborde le sujet du dragage mais pas dans sa globalité. Il n'évoque que la passe d'entrée et pas les canaux intérieurs. Pourtant les canaux intérieurs sont très contaminés par des polluants organiques et métalliques ce qui renchérit considérablement le coût du dragage. Le contributeur propose que la charge du dragage soit supportée par les contribuables de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez plutôt que par les plaisanciers. Ce n'est pas au contribuable de payer le dragage pour que des plaisanciers, des résidents, des professionnels puissent entrer et sortir d'un port dont la passe d'entrée a été positionnée en face d'une rivière qui, par nature, charrie du sable de la terre vers la mer et le faisait déjà bien avant la construction du port. Comme dans tous les ports, le dragage est à la charge des usagers qui bénéficient du service. La conception de la passe d'entrée du port est à retravailler pour limiter ce risque d'ensablement. L'objectif étant de diminuer le flux de sédiments entrants liés à la combinaison des phénomènes de crues et du vent de secteur Est.

- Les autres sujets (tarification, services) sont plutôt liés au fonctionnement du port et concernent le Conseil Portuaire, le Conseil d'Exploitation, le CLUPP.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Enfin, dans les moyens nécessaires à la gestion du plan d'eau, le contributeur affirme que le port de 2100 amarrages dont 200 professionnels peut être géré 365 j/an et 24h/24h avec 5 agents. Il est rappelé que tous les usagers du port (plaisanciers, résidents et professionnels) sont bénéficiaires du service public assuré par la régie du service public assuré par la régie. L'organisation du service public portuaire inclut à la fois la sécurité des biens et des personnes et le bon emploi des outillages et des ouvrages du port. Le gestionnaire doit à cet effet, affecter des agents à la surveillance et à l'entretien et assurer la continuité du service 7j/7 et 24h/24. Il est donc mathématiquement impossible de couvrir 365 jours 24h/24h avec 5 personnes à 35 h par semaines et 5 semaines de congés par an. De plus, vu la configuration très particulière de Port-Grimaud, l'accompagnement des plaisanciers doit être renforcé par rapport aux autres ports classiques.

240803 Contribution 66 – M Beyeler – Parking de la Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 03/08/2024 ayant été communiquée avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, il fournit un photo-montage qu'il a lui-même réalisé pour montrer que le terre-plein où se situe l'hélisurface actuelle ne doit pas devenir un parking de type « supermarché ». Le contributeur a été rassuré lors de la présentation des scénarios puisqu'aucun des scénarios ne reprend le parking qu'il a dessiné. Si la contribution permet bien de poser une réflexion sur l'opportunité d'intégrer des parkings et donc leur intégration paysagère, il n'est pas prévu d'augmenter le nombre de véhicules présents sur le terre-plein de la Capitainerie

240803 Contribution 67 – M Beyeler – Activités de grande plaisance

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Après une revue des impacts de la grande plaisance dans le monde, le contributeur propose de se conformer aux directives européennes plus adaptées aux grands ports de commerces qu'aux ports de plaisance : 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 :



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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.

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.

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.

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 oeuvre de zones d'interdiction de mouillage.

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La contribution du 03/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht dont il décrit l'impact sur l'environnement dans le monde.

Aucun scénario ne prévoit d'extension démesurée destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

Concernant les mesures environnementales, les propositions du contributeur se déclinent au niveau d'un port de plaisance dans la normalisation « Ports Propres actif en biodiversité ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité ». Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en oeuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les écosystèmes naturels. Ainsi, concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées, notamment, en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ;

Enfin, un des points importants du projet est la gestion environnementale de dizaine de milliers de tonnes de sédiments dragués et potentiellement pollués pour lesquels des solutions de recyclage des sédiments dragués et dépollués seront étudiées au titre de l'économie circulaire.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240803 Contribution 68 – M Beyeler – Démarche collaborative

Réponses dans le corps de la contribution

Le contributeur propose un certain nombre de recommandations de bon sens et très intéressantes mais qui restent très générales, pas forcément toutes applicables à Port-Grimaud et qui ne dépendent pas forcément de la régie portuaire mais plutôt la partie terrestre de la marina portuaire et ne concernent pas directement les travaux.

La durabilité : Prévu d'être intégré pour la partie portuaire, la partie terrestre n'est pas sous Maitrise d'Ouvrage de la Commune

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

Qualité de vie Prévu d'être intégré pour la partie portuaire, la partie terrestre n'est pas sous Maitrise d'Ouvrage de la Commune

- 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 : Prévu d'être intégré pour la partie portuaire, la partie terrestre n'est pas sous Maitrise d'Ouvrage de la Commune

- 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 : Prévu d'être intégré pour la partie portuaire, la partie terrestre n'est pas sous Maitrise d'Ouvrage de la Commune

- 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.

La location de jets-skis sur les plagettes est interdit et il n'existe pas de loueur de jet-skis dans Port-Grimaud. Il est d'ailleurs prévu de renforcer le règlement de police du port pour mieux encadrer l'utilisation des jet-skis, minimisant ainsi les nuisances sonores et les impacts environnementaux. Voire, si nécessaire, travailler sur des modèles plus écologiques et moins bruyants, comme les jet-skis électriques, qui peuvent réduire considérablement leurs impacts environnementaux ;

La mise en place de systèmes de surveillance et de contrôle modernes au sein de la nouvelle Capitainerie peut aider à garantir que les jet-skis respectent les réglementations en matière de vitesse et de sécurité ;

Dans tous les cas, les solutions se mettront en place dans le dialogue et la consultation en impliquant toutes les parties prenantes, y compris les résidents dont certains sont propriétaires de jet-ski, les commerçants y compris en dehors et à proximité du port, et les utilisateurs de jet-skis, dans le processus de décision qui conduira à des solutions plus acceptables pour tous ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Enfin, des campagnes de sensibilisation peuvent aider à promouvoir des comportements responsables parmi les utilisateurs de jet-skis, réduisant ainsi les conflits et les impacts négatifs (bruit des moteurs, musique) ;

En synthèse, en mettant en place la réglementation appropriée dans le RPP du port et en impliquant les acteurs concernés, il sera possible de minimiser les impacts négatifs tout en tirant parti des avantages économiques et récréatifs qu'offre la pratique du jet-ski. Cela permet de maintenir un environnement portuaire attractif et agréable, capable de répondre à la fois aux besoins des visiteurs et des résidents ;

Les possibilités d'amarrages temporaires des embarcations légères sont inchangées depuis la reprise en régie de la gestion portuaire qui n'a pas modifié les plans d'amarrage existants. Elles ne seront pas diminuées par le projet de remise en sécurité et aux normes environnementales de Port-Grimaud.

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.

Lors de la reprise en gestion directe, les activités économiques du port étaient difficiles à comprendre aussi bien au niveau du nombre de professionnels que du nombre d'amarrages qui leur étaient affectés.

En 2023, un inventaire a été établi, les amarrages utilisés pour des activités économiques ont été identifiés et le nombre de professionnels a été répertoriés.

En 2024, l'ensemble des professionnels exerçant à Port-Grimaud ont pu bénéficier d'un contrat d'AOT conforme à la réglementation pour une durée de 1 an ;

Pour la période 2025-2029, les professionnels bénéficieront d'une convention d'AOT de 5 ans, c'est-à-dire le maximum autorisé par la réglementation après une phase de mise en concurrence lancée fin 2024. Ainsi, si l'activité professionnelle à Port-Grimaud n'a pas augmenté en nombre d'amarrages, elle a augmenté très significativement dans les recettes publiques du port puisque les redevances sont aujourd'hui toutes versées au budget du port ;

Le processus de choix des professionnels lors de l'avis d'appel à candidature, fin 2024, intégrera l'insertion de l'activité dans le fonctionnement de Port-Grimaud et plus particulièrement la description des mesures qui seront prises pour l'environnement et pour assurer des bonnes relations de voisinage avec les résidents ;

Ensablement et désensablement :

- Entretien régulier de la rivière Giscle pour prévenir l'ensablement. La solution d'un piège à sédiments sur La Giscle est, à priori, interdite réglementairement. Toutefois, elle est étudiée par EGIS mais ne peut se concevoir qu'en complément d'autres dispositifs. Le piège à sédiments ne concerne, en situation normale, que les sédiments situés en aval du piège puisque leur volume est régulé. Le volume d'un piège à sédiments étant forcément limité (1 à 2000 m³), le dispositif ne peut pas être efficace lors de fortes crues (15 à 20 000 m³) qui sont les phénomènes qui créent l'ensablement principal de la passe.

- Financement du désensablement par les autorités locales et participation de la CCGST.

Le contributeur propose que la charge du dragage soit supportée par les contribuables de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez plutôt que par les plaisanciers. C'est strictement interdit, les charges de fonctionnement d'un budget annexe ne peuvent être portées par le budget principal de la Commune ni même par celui d'une Communauté de Communes ;

Ce n'est pas au contribuable de payer le dragage pour que des plaisanciers, des résidents, des professionnels puissent entrer et sortir d'un port dont la passe d'entrée a été positionnée en face d'une rivière qui, par nature, charrie du sable de la terre vers la mer et le faisait déjà bien



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

avant la construction du port. Comme dans tous les ports, le dragage est à la charge des usagers qui bénéficient du service. La conception de la passe d'entrée du port est à retravailler pour limiter ce risque d'ensablement. L'objectif étant de diminuer le flux de sédiments entrants liés à la combinaison des phénomènes de crues et du vent de secteur Est.

Bateaux agressifs :

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

Pour la gestion du port, les propositions liées à la gestion du plan d'eau portuaire, comme les questions d'amarrage, la circulation des bateaux, et les règles spécifiques de police relèvent de la compétence du Conseil Portuaire et du Conseil d'Exploitation. Il en est de même pour la circulation, la sécurité et la gestion des flux de bateaux. Les propositions qui touchent spécifiquement à la gestion du plan d'eau seront donc discutées lors des séances du Conseil Portuaire. Les membres du conseil, qui comprennent des représentants des usagers, des autorités locales, et professionnels du nautisme, évaluent ces propositions en fonction des besoins opérationnels, de la sécurité, et des règles portuaires.

Amarrages publics :

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

Pour la gestion du port, les propositions liées à la gestion du plan d'eau portuaire, comme les questions d'amarrage, la circulation des bateaux, et les règles spécifiques de police relèvent de la compétence du Conseil Portuaire et du Conseil d'Exploitation. Il en est de même pour la circulation, la sécurité et la gestion des flux de bateaux. Les propositions qui touchent spécifiquement à la gestion du plan d'eau seront donc discutées lors des séances du Conseil Portuaire. Les membres du conseil, qui comprennent des représentants des usagers, des autorités locales, et des experts, évaluent ces propositions en fonction des besoins opérationnels, de la sécurité, et des règles portuaires.

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.

Les amarrages dits « publics » du quai d'Honneur existent depuis l'origine de la concession portuaire en 1975. La régie communale n'a pas modifié les habitudes d'amarrage y compris au quai d'Honneur. Le plan d'amarrage de PG1 de 2001 n'a pas été modifié à la reprise en gestion directe du port le 01/01/2022. Il convient surtout de rappeler que conformément aux dispositions du Code des Transports, une proportion de postes à quai doit être réservés à des navires de passage ; c'est une obligation et ce, quel que soit le mode de gestion du port.

Les navires présents au quai d'Honneur y sont présents sans qu'aucun usager ne s'en plaigne et comme le rappelait un ancien Président de PG1 lors d'une réunion publique sans même « *que ça nous vienne à l'idée de les supprimer* ». Aujourd'hui, leur suppression est prévue dans les scénarios présentés à la concertation. L'objectif n'est pas de revenir à une situation qui n'a jamais existé même avant la reprise en gestion du port mais d'apporter une amélioration aux résidents en dégagant les espaces et notamment les perspectives de vue de la terre vers la mer et inversement.

Protection des écosystèmes : Le projet est effectivement soumis au Code de l'Environnement et aux différentes réglementations qui ont émergées au milieu des années 1970 pour stopper et encadrer la multiplication d'opérations d'aménagements, notamment portuaires, sur le littoral, territoire sensible voire directement sur des zones humides particulièrement importantes pour la biodiversité ;

Les aménagements prévus aujourd'hui sont localisés aux abords immédiats de l'embouchure de la Gisle et sont ciblés avec les objectifs de réduire l'ensablement et d'améliorer la protection



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

de l'avant-port et du chenal d'accès. Le morphing 1924 – 2024 présenté par Egis montre parfaitement l'ampleur très faible des scénarios d'aménagement qui correspondent à des ajustements mineurs des ouvrages réalisés dans les années 1960 ;

Malgré tout, le projet comporte un volet environnemental important, notamment en lien avec la certification « Ports Propres ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité » ;

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

Le projet a donc pour objectif de créer un environnement sûr, durable et conforme aux normes environnementales pour le bénéfice des riverains, des plaisanciers, et des générations futures. Le projet d'adaptation et de sécurisation du port de plaisance de Port Grimaud est un engagement fort envers la sécurité, la durabilité, et la protection environnementale. En se concentrant sur ces priorités, le port vise à devenir un modèle de résilience face au changement climatique et un exemple de gestion portuaire responsable, sans chercher à maximiser les profits ce qui, on le rappelle, ne fait pas priorité pour une administration qui a vocation à gérer un territoire au nom de l'intérêt général dans le strict respect de la réglementation.

Entraves à la circulation :

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

Pour la gestion du port, les propositions liées à la gestion du plan d'eau portuaire, comme les questions d'amarrage, la circulation des bateaux, et les règles spécifiques de police relèvent de la compétence du Conseil Portuaire et du Conseil d'Exploitation. Il en est de même pour la circulation, la sécurité et la gestion des flux de bateaux. Les propositions qui touchent spécifiquement à la gestion du plan d'eau seront donc discutées lors des séances du Conseil Portuaire. Les membres du conseil, qui comprennent des représentants des usagers, des autorités locales, et des experts, évaluent ces propositions en fonction des besoins opérationnels, de la sécurité, et des règles portuaires.

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.

Pour la qualité architecturale, le contributeur a pu constater que les scénarios ont été travaillés avec le cabinet d'architecture Bohl, garant du respect architectural de l'ensemble immobilier.

Pour la gestion du port, les propositions liées à la gestion du plan d'eau portuaire, comme les questions d'amarrage, la circulation des bateaux, et les règles spécifiques de police relèvent de la compétence du Conseil Portuaire et du Conseil d'Exploitation. Il en est de même pour la circulation, la sécurité et la gestion des flux de bateaux. Les propositions qui touchent spécifiquement à la gestion du plan d'eau seront donc discutées lors des séances du Conseil Portuaire. Les membres du conseil, qui comprend des représentants des usagers, des autorités locales, et des professionnels du nautisme, évaluent ces propositions en fonction des besoins opérationnels, de la sécurité, et des règles portuaires.

Protection de la vie privée : Aucune action visant à augmenter le nombre de visites touristiques ou diminuer la protection de la vie privée n'ont été mises en place depuis la reprise en gestion du port par la Commune. Ce sujet ne concerne pas les travaux et les points



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

correspondants devraient être précisés et abordés dans les instances règlementaires de gouvernance comme le Conseil Portuaire par exemple.

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

Construction et modernisation de passerelles : Il n'est pas prévu de construire des 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 : Voir réponse à la contribution correspondante

- 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. Plusieurs « outils » de gestion, de planification et de suivi des programmes sont en place pour assurer une stabilité financière durable :

La Commune a sollicité l'accompagnement d'un groupement pluridisciplinaire d'experts pour évaluer les coûts des travaux et les marges de manœuvres financières possibles. Au sein de ce groupement, le cabinet GB2A-Finances, un des leaders français de l'expertise financière des infrastructures publiques, a pour mission de réaliser des projections budgétaires sur 35 ans. Ces projections intègrent le développement des recettes d'amarrage publics, les coûts de fonctionnement associés et la capacité de faire face aux investissements prévus avec les recettes issues des garanties d'usage.

La mécanique de recouvrement des garanties d'usage permet de phaser les appels à contribution au gré des principales situations de travaux. Cette concordance des temps permet d'assurer une trésorerie disponible lors de l'engagement comptable des factures.

Le cas échéant, la régie portuaire ajustera sa trésorerie par la réalisation de lignes de trésorerie destinées à gérer les ponctuels décalages de financement.

Les excédents budgétaires capitalisés par la régie portuaire vont servir à autofinancer les éventuels dépassements des coûts d'objectifs.

La mobilisation des financements externes (prêts long terme) pourra être envisagée pour assurer la couverture du besoin de financement résiduel.

Enfin, selon la nature des travaux réalisés la Commune ne manquera pas de solliciter le soutien financier des principaux partenaires institutionnels : Union Européenne, Etat, Région Sud, Département du Var... A titre d'illustration, l'étude en cours est déjà soutenue techniquement et financièrement par l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse, l'ADEME PACA et la Région SUD pour les volets « Ports Propres » et pour la gestion environnementale des sédiments de dragage.

A noter cependant que la régie a déjà candidaté à un projet européen innovant pour Port-Grimaud visant à l'amélioration de l'environnement du port et notamment traitant de façon innovante la problématique des pollutions et des macrodéchets.

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.

Pour la gestion du port, les propositions liées à la gestion du plan d'eau portuaire, comme les questions d'amarrage, la circulation des bateaux, et les règles spécifiques de police relèvent de la compétence du Conseil Portuaire et du Conseil d'Exploitation. Il en est de même pour la circulation, la sécurité et la gestion des flux de bateaux. Les propositions qui touchent spécifiquement à la gestion du plan d'eau seront donc discutées lors des séances du Conseil Portuaire. Les membres du conseil, qui comprennent des représentants des usagers, des autorités locales, et des experts, évaluent ces propositions en fonction des besoins opérationnels, de la sécurité, et des règles portuaires.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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.

Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en œuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les écosystèmes naturels. Les espèces présentes dans la digue, qui sont pêchées et font le bonheur de dizaines de chasseurs sous-marins tous les jours bénéficieront d'habitats dédiés à leur protection. Ainsi, concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées, notamment, en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ; Enfin, un des points importants du projet est la gestion environnementale de dizaine de milliers de tonnes de sédiments dragués et potentiellement pollués pour lesquels des solutions de recyclage des sédiments dragués et dépollués seront étudiées au titre de l'économie circulaire.

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.

La gouvernance du port est définie règlementairement par le Code Général des Collectivités territoriales et le Code des Transports. Par ailleurs, le dialogue amorcé lors des phases de pré-concertation et de concertation a vocation à se poursuivre sous une forme à définir.

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.

Les suggestions du contributeur sont intéressantes et susceptibles d'être utilisées par d'autres services de la Commune. Le projet de remise en sécurité et aux normes environnementales du port n'aborde pas directement et pour l'instant ces aspects.

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 claire, garantira que Port Grimaud aura un avenir durable et sans conflit.

240803 Contribution 69 – M Beyeler – Impacts des dragages

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution démarre sur la problématique du rechargement de plage avec des sédiments contenant des polluants et dévie vers les mesures de précautions à prendre pour limiter les nuisances en phase travaux.

Les conclusions de l'auteur sont

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



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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.

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.

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.

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 oeuvre ces mesures, la phase de construction à Port Grimaud peut se dérouler avec un minimum de perturbations pour les habitants et l'environnement.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le contributeur interprète de façon erronée les analyses Eurofins de 2020 qu'il évoque dans la contribution. Le sujet des « dragages » est aujourd'hui très encadré réglementairement, depuis le 14 juin 2000 qui a fixé le cadre d'une gestion des matériaux dragués en contact avec le milieu marin que pour la gestion terrestre où les matériaux dragués prennent le statut de déchets et peuvent donc être valorisés après analyses techniques et environnementales. Un centre de traitement, spécifiquement adapté à ces déchets existe dans le Var à Toulon.

Concernant les précautions à prendre en phase chantier (salissure, bruit, communication) que le contributeur évoque, ce sont des précautions normales et qui sont systématiquement prises dans le cadre des procédures qualités des intervenants. Généralement un ou plusieurs états des lieux sont réalisés avant et après travaux sous contrôle d'huissier.

La plage SUD n'est pas impactée par ces travaux. La plage NORD est utilisée en période hivernale, essentiellement pour le transit des matériaux. Elle est donc beaucoup moins sollicitée et sur des période beaucoup plus courte (1 mois environ) depuis la reprise en régie du port. La remise en parfait état est constatée par huissier à chaque fin d'opération.

240803 Contribution 70 – M Beyeler – Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution évoque bien la Capitainerie pour laquelle le contributeur décline les activités issues du cahier des charges qu'il juge utile puis la contribution dévie sur une vision de partage des produits du port pour la communauté et sur une demande de tarifs préférentiels et d'accès prioritaires que le contributeur sollicite, notamment, pour les habitants de Port Grimaud qui ne possèdent pas d'amarrage.

Engagement de la communauté :

Toutes les mesures de construction et les nouvelles offres doivent être approuvées en détail par l'assemblée générale.

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.

Accès pour les résidents :



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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.

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.

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.

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.

Planification à long terme :

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution sera transmise à l'architecte de l'équipe en charge des études, notamment pour l'élaboration du programme de la Capitainerie.

Sur le sujet de la Capitainerie, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, le bâtiment nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud et sans accueillir de restaurant panoramique :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoery, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Les demandes relatives à la mise en place de tarifs préférentiels ne peuvent être suivies d'effet au titre de l'égalité de traitement des usagers du service public ;
Les aspects « ressources partagées » et « communication » sont effectivement des aspects importants dans la vie du port car seraient des sources d'économies (marchés à bons de commande commune Régie-ASP par exemple) et favoriseraient l'unicité « port (domaine public) – parc immobilier (domaine privé) »

240804 Contribution 71 – M Carlo – Gestion du port et esprit Port-Grimaud

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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 oeuvre 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 tracasseries administratives 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 grand 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'oeuvre 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 03/08/2024 ayant été communiquée avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht dont il décrit l'impact sur l'environnement dans le monde.

Aucun projet ne prévoit d'extension démesurée destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navires est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

L'hypothèse d'une extension du port est fautive, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

« l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.

Concernant l'aspect architectural, il apparait qu'une série d'esquisses de scénarios a été produite par M. Bohl, l'architecte qui garantit le respect de l'architecture du site. A noter également que M. GBernard Spoerry, lui-même architecte de marinas, fils de M. François Spoery, s'est exprimé favorable aux scénarios présentés par M. Bohl.

Sur les aspects administratifs et contractuels, le contributeur est invité à se référer aux réponses apportées par M. Lombard et M. Belda ou à se rapprocher de la Capitainerie qui reçoit sans rdv et qui lui facilitera les démarches pour se mettre en règle administrativement et l'informer sur le contrat de longue durée (35 ans) prévu après la fin des amodiations (50 ans) étant donné que ces dernières n'existent plus dans le droit français.

240804 Contribution 72 – M Schönherr – Accès au port, environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

- 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en œuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les écosystèmes naturels. Les espèces présentes dans la digue, qui sont pêchées et font le bonheur de dizaines de chasseurs sous-marins tous les jours bénéficieront d'habitats dédiés à leur protection. Ainsi, concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées, notamment, en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ; Le projet a donc pour objectif de créer un environnement sûr, durable et conforme aux normes environnementales pour le bénéfice des riverains, des plaisanciers, et des générations futures. Concernant les mesures environnementales, elles se déclinent au niveau d'un port de plaisance dans la normalisation « Ports Propres actif en biodiversité ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité ».

Le projet d'adaptation et de sécurisation du port de plaisance de Port Grimaud est un engagement fort envers la sécurité, la durabilité, et la protection environnementale. En se concentrant sur ces priorités, le port vise à devenir un modèle de résilience face au changement climatique et un exemple de gestion portuaire responsable.

Concernant la gestion portuaire par la Commune, les demandes relatives à la mise en place d'accès limités ne peuvent être suivies d'effet au titre de l'égalité de traitement des usagers du service public sur le domaine public. Il convient surtout de rappeler que conformément aux dispositions du Code des Transports, une proportion de postes à quai doit être réservés à des navires de passage ; c'est une obligation et ce, quel que soit le mode de gestion du port.

Les aspects de la contribution sur les échanges Régie-PG1, PG2 et PG3, donc de la gouvernance sont effectivement des aspects importants dans la vie du port car pourraient même être sources d'économies (marchés à bons de commande commune Régie-ASP par exemple) et favoriseraient l'unicité « port (domaine public) – parc immobilier (domaine privé) ».

240804 Contribution 74 – M Martin T. – Activités professionnelles de location

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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 étroits sur la plupart d'entre eux, ce qui entraîne de nombreux problèmes 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 futures, 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 continue et que le fonctionnement du port redevienne comme avant.

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

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 04/08/2024 ayant été communiquée avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension avec pour objectif de faire « *d'engranger des profits* ». Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise. Il est à noter que la notion de « *engranger des profits* » n'a pas lieu d'être quand le service public portuaire est assuré en gestion directe par une administration qui a l'obligation en comptabilité publique de gérer le port en budget annexe indépendant du budget principal de la Commune. Ainsi les recettes du port restent bien affectées au port qui peut alors dégager un autofinancement lui permettant d'assurer sa propre capacité d'entretien voire de grosses réparations, voire d'effectuer des



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

provisions le cas échéant, ce que ne peut pas faire un port en déficit comme il l'était pendant des années contrairement à la régie communale qui a réussi en 2 années à redresser très significativement les comptes.

Le projet visant à sécuriser le port de plaisance de Port Grimaud, à le mettre aux normes environnementales et à adapter ses infrastructures au changement climatique se concentre sur plusieurs objectifs techniques et environnementaux, sans chercher particulièrement à générer des profits mais à mettre en place un mode de gestion rigoureux et équilibré.

Les plans d'amarrage existants n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe du port en 2022. Le nombre de professionnels présents à Port-Grimaud n'a donc pas été augmenté, tout comme le nombre de navire ou la taille des navires qui n'ont pas été modifiées ;

Lors de la reprise en gestion directe, les activités économiques du port étaient désorganisées, leurs gestions opaques pour la puissance publique, le nombre d'amarrage inconnu aussi bien pour les anciens concessionnaires que pour la nouvelle régie.

En 2023, un inventaire a été établi, les amarrages utilisés pour des activités économiques ont été identifiés et le nombre de professionnels a été répertoriés.

En 2024, l'ensemble des professionnels exerçant à Port-Grimaud ont pu bénéficier d'un contrat d'AOT conforme à la réglementation pour une durée de 1 an ;

Pour la période 2025-2029, les professionnels bénéficieront d'une convention d'AOT de 5 ans, c'est-à-dire le maximum autorisé par la réglementation après une phase de mise en concurrence lancée fin 2024. Ainsi, si l'activité professionnelle à Port-Grimaud n'a pas augmenté en nombre d'amarrages, elle a augmenté très significativement dans les recettes publiques du port puisque les redevances sont aujourd'hui toutes versées au budget du port ;

Le processus de choix des professionnels lors de l'avis d'appel à candidature en fin d'année 2024 intègrera l'insertion de l'activité dans le fonctionnement de Port-Grimaud et plus particulièrement la description des mesures qui seront prises pour l'environnement et pour assurer des bonnes relations de voisinage avec les résidents ;

La principale différence depuis la reprise en régie est que l'ensemble des recettes liées aux amarrages professionnels sont aujourd'hui versées dans le budget du port, ce qui aurait dû être le cas depuis de nombreuses années et qui correspond à la vraie gestion en « bon père de famille ».

240804 Contribution 75– Mme Robert – Esprit Port-Grimaud et profits

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution 75 de Mme ROBERT est la même que la contribution 74 de M. Martin.

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 remouls 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 ...

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

[Voir réponses contribution précédente.](#)

240804 Contribution 76 – M Martin E. – Esprit Port-Grimaud

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution de M. Martin Eliot est la même que celle de M. Martin Timoté et Mme Robert :
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 connaître d'où des collisions ...des passages très compliquées dans certains canaux étroits pour les croisements, sans compter la circulation de plus en plus importante qui en plus endommage 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 profit de quel investisseurs ? pour engranger des profits.

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

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

[Voir réponses contributions 75 et 74.](#)

240804 Contribution 77 – M Salle – Amarrages devant les maisons

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur remet en question le caractère public du plan d'eau situé devant un quai privé.

En synthèse, le contributeur demande l'abandon des travaux :

- 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.

- 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

[Il est rappelé qu'aucun amarrage n'a de caractère privé. L'ensemble du plan d'eau du port relève du domaine public maritime artificiel, donc y compris les amarrages situés au droit des habitations. La contribution s'intéresse aux usagers qui ne souhaiteraient pas lier leur amarrage](#)



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

à leur maison, c'est donc un cas, en théorie, pratiquement inexistant à Port-Grimaud puisque l'objectif de la marina est bien de lier des maisons et des bateaux.

Dans un premier temps, il est précisé que l'objectif de la Commune est de permettre à chaque propriétaire d'une maison et d'un quai privé de lier sa maison, son quai et l'amarrage situé devant la maison pour une durée de 35 ans grâce à un contrat de Garantie d'Usage. La durée de 35 ans étant la durée maximale qui est possible en droit français en 2025. Les contrats d'amodiation de 50 ans n'existent plus.

L'objectif de la Commune est donc bien de respecter la configuration souhaitée par le concepteur du site, M. François Spoerry à savoir un ensemble lié comprenant maison-jardin-quai-amarrage avec le bateau du propriétaire. Bien entendu, un propriétaire titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage lié à une maison peut effectivement décider de ne pas utiliser son amarrage et de le laisser libre, la sous-location de l'amarrage est, quant à elle, interdite ;

Dans l'éventualité où le propriétaire de la maison ne souhaiterait pas contractualiser pour 35 ans, alors il existe dans les ports 2 autres types de contrats : les contrats annuels (1 an), les contrats d'escale ou de passage (moins d'1 an). Ces contrats sont des contrats plus onéreux à l'année s'ils sont contractés pendant plusieurs années et ne participent pas au financement des travaux tels que prévus par la réglementation pour les contrats dits longs de Garanties d'Usage. Enfin, si un propriétaire décide de ne pas contracter ni un contrat long (35 ans), ni un contrat annuel (1an), ni un contrat court (moins d'1 an) alors l'amarrage sera effectivement géré par la régie portuaire.

Tout en rappelant que le principe de base de Port-Grimaud est « sa maison-son jardin-son-quai-son amarrage », les différents cas envisageables pour les amarrages vides d'une habitation (maison ou appartement) sont synthétisés ci-après :

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés situés devant les maisons ou collectifs avec quais privés ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans**
 - Si le propriétaire le souhaite pour obtenir le remboursement de la redevance annuelle, possibilité pour le propriétaire de proposer à la Capitainerie le stockage d'un bateau sur son quai sans personne à bord ;
 - Si le propriétaire le souhaite, possibilité de laisser l'amarrage vide ;
 - Pas d'exploitation possible par la régie.
 - **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans**
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un bateau lui appartenant au cours des 35 ans, priorité pour l'obtention d'un contrat annuel ou saisonnier pour amarrer son navire ;
 - Si le propriétaire ne souhaite pas y positionner un navire, pas de contrat annuel, pas de contrat d'escale, l'amarrage est géré par la Capitainerie sans utiliser le quai privé et sans personne à bord. Stockage uniquement ;

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés liés aux appartements et situés sur des quais d'accès publics ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans ;**
 - Exploitation normale de l'amarrage par la Capitainerie et remboursement de la redevance annuelle au prorata temporis ;
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un navire conforme à la taille de l'amarrage, priorité lui est immédiatement donnée. Préavis de 2 mois ;
 - **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans ;**
 - L'amarrage n'est plus lié à l'appartement ;
 - Exploitation simple de l'amarrage par la capitainerie ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Donc dans l'éventualité, peu probable et non souhaitée par la Commune, où un usager ne souhaiterait pas lier son habitation avec son amarrage, le plan d'eau serait alors géré par la Capitainerie dans le respect des contraintes liées à la proximité avec les habitations, c'est-à-dire dans une logique de stockage uniquement afin de ne pas créer de préjudice d'intimité, de vue ou de dévalorisation de la propriété privée.

240804 Contribution 78 – M Martin C. – Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution est brève.

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 04/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maitre d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit de port surdimensionné, ni d'augmentation du nombre, ni de la taille des navires. Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoery, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

Pour plus de précisions, aucun scénario ne prévoit de restaurant panoramique puisque le public s'est exprimé en ce sens lors de la phase de pré-concertation dont le contributeur.

240804 Contribution 79 – Mme Lalmy – Signalement activité commerciale



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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 coeur 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*

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le propriétaire de la maison incriminée a été reçu en Capitainerie et a confirmé ne pas exercer d'activités professionnelles devant la maison. Il est toutefois possible qu'il s'agisse d'un professionnel non identifié en 2023 car utilisant seulement 1 à 3 bateaux.

Si l'activité est confirmée, il est interdit d'exercer depuis une maison et la police portuaire sanctionnera le contrevenant comme tous les autres contrevenants qui exercent des activités professionnelles depuis des amarrages non autorisés préalablement et sans le signaler à la Capitainerie. L'ensemble des professionnels identifiés en 2023 exercent aujourd'hui depuis un amarrage sur un quai d'accès public avec mise en place d'une convention de type AOT. Il est possible qu'un professionnel n'ait pas été répertorié, compte-tenu de l'opacité de la situation les concernant à Port-Grimaud depuis de nombreuses années avant la reprise en gestion directe par la Commune.

240804 Contribution 80 – Mme Lalmy – Ampleur des travaux et environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice présume un projet pharaonique, ce qui ne lui convient pas et précise ses attentes « 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 oeuvre 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*. »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 04/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet à la contributrice d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension pour créer un immense parc à bateaux, ni de bateaux plus longs, ni de bateaux plus nombreux avec pour objectif de faire « *de profits* ». Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise. La gestion du port étant assurée en régie dotée de la seule autonomie financière, les recettes du port restent affectées au port qui peut alors



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

dégager un autofinancement lui permettant d'assurer sa propre capacité d'entretien voire de grosses réparations, effectuer des provisions le cas échéant.

Le projet visant à sécuriser le port de plaisance de Port Grimaud, à le mettre aux normes environnementales et à adapter ses infrastructures au changement climatique se concentre sur plusieurs objectifs techniques et environnementaux, sans chercher particulièrement à générer des profits mais à mettre en place un mode de gestion rigoureux et équilibré.

Les plans d'amarrage existants n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe du port en 2022. Le nombre de professionnels présents à Port-Grimaud n'a donc pas été augmenté, tout comme le nombre de navire ou la taille des navires qui n'ont pas été modifiées. Ce qui est qualifié d'abus récent remonte donc à minima au début des années 2000 sans qu'aucun usager ne manifeste sa désapprobation ;

Les attentes exprimées par la contributrice en phase de pré-concertation ont bien été prises en compte :

L'architecture préservée par l'intervention de M. Bohl, architecte conseil, garant du respect de l'architecture de Port-Grimaud pour toutes opérations de travaux et par M. Bernard Spoerry, architecte, fils de M. François Spoerry et dépositaire de la propriété intellectuelle de l'œuvre architecturale ;

Enfin, la contributrice a parfaitement raison d'alerter sur la notion de green-washing, très éloigné de la remise aux normes environnementales telle qu'envisagée par la Maitrise d'Ouvrage. Concernant les mesures environnementales, elles se déclinent au niveau d'un port de plaisance dans la normalisation « Ports Propres actif en biodiversité ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité ».

Le projet d'adaptation et de sécurisation du port de plaisance de Port Grimaud est un engagement fort envers la sécurité, la durabilité, et la protection environnementale. En se concentrant sur ces priorités, le port vise à devenir un modèle de résilience face au changement climatique et un exemple de gestion portuaire responsable.

240804 Contribution 80 – Mme Lalmy – Quai de l'Eglise

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice s'intéresse au quai d'honneur et déplore la présence « récente » de gros yachts et propose de revenir à une situation « originelle ».

Les problématiques énoncées tournent essentiellement aux difficultés rencontrées vis-à-vis de la fonctionnalité « organisation des mariages » et sur les « nuisances sonores » pendant l'office.

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La notion de situation originelle interrogée dans la mesure où les photographies d'archives montrent déjà un bateau de 37 ml cul à quai au quai d'Honneur alors que l'Eglise est en cours de construction. Néanmoins, les attentes exprimées par la contributrice ont été prises en considération puisque les yachts sur le quai d'honneur devant l'Eglise ont été supprimés sur les 3 scénarios présentés pour redonner des perspectives de vue depuis la place. Il est à noter que



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

la présence de yachts au quai d'Honneur ne date pas de la reprise en gestion du port au 01/01/2022. Les yachts étaient présents depuis des dizaines d'années sans qu'aucun usager ne manifeste sa désapprobation et un ancien Président de PG1 a même précisé en réunion publique que « *cela ne leur était même jamais venu à l'idée d'envisager leur suppression* ».

240804 Contribution 82 – M Laine – Jetée et perspective de vue

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur attire l'attention sur les problématiques de vues depuis Port-Grimaud vers le large et depuis le large vers Port-Grimaud.

Sur ce sujet, il attire l'attention sur le risque que représente la réalisation de jetées tout en étant conscient que l'endiguement de l'embouchure de la Gisle permettrait de canaliser le flux de sédiments vers le large.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les points évoqués dans la contribution sont justes. Le projet prévoit la remise en sécurité, aux normes environnementales et l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port pour les 35 prochaines années.

De ce fait, les sujets à traiter sont bien le risque d'ensablement de la passe et le risque de submersion marine accentué par la montée des eaux et le renforcement des tempêtes. Il est donc nécessaire de redéfinir les ouvrages de protection suivant 3 scénarios qui ont été présentés les 21/08 au démarrage de la concertation.

Comme l'indique très justement le contributeur, l'objectif de canaliser le flux de sédiments vers le large peut nécessiter un endiguement mais ce dernier n'aurait alors pas vocation à protéger des ouvrages ou un plan d'eau. Il peut tout à fait être franchissable et donc se concevoir avec une arase très basse ce qui permet de ne pas obstruer la vue.

Concernant la digue principale de l'avant-port, son niveau sera revu en fonction principalement des perspectives de montée des eaux, c'est une réhausse qui est donc limitée, de l'ordre de 1.50-1.70.

L'étude détaillée des perspectives de vue depuis les habitations du front de mer, montre qu'il n'y a aucun impact sur la vue depuis les logements et l'hôtel Giraglia, ce qui a été montré en réunion publique par la réalisation d'un film 3D présentant une combinaison de scénarios d'aménagement basée sur les scénarios dessinés par l'architecte conseil de Port-Grimaud M. Bohl.

Il est à noter que le projet en est seulement au stade des études préalables avec une concertation basée sur des scénarios au niveau d'esquisses. Les études vont se poursuivre et les préoccupations du contributeur qui sont essentielles pour le projet seront prises en compte pour la suite des phases de conception.

240804 Contribution 83 – Mme Pussacq – Police portuaire

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Sans préjuger du résultat qui sera donné aux projets, la contributrice évoque des problèmes de sécurité :

- 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 !



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Des Yachts de taille inadaptée sont autorisés par la capitainerie à s'amarrer provoquant la destruction du quai
- Des Yachts de taille inadaptée sont autorisés par la capitainerie à faire le plein de gaz oil, mettant en danger la sécurité des infrastructures et des autres plaisanciers

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Concernant le premier point, une rumeur a effectivement circulé concernant un bateau qui aurait heurté un pont alors que des touristes étaient présents sur le pont. Accident qui aurait eu pour effet d'endommager le pont et de mettre la vie des touristes en danger. Plusieurs contributions ont été adressées en ce sens et personne n'a manifestement vérifié la réalité de l'information. Du coup, la Capitainerie a passé 2 jours à identifier et rencontrer les protagonistes et il s'avère que, après vérification du pont et du navire concerné, le navire n'a jamais touché le pont. Le Capitaine ayant conscience de la hauteur des noires de son semi-rigide (neuf), ne s'est pas engagé et à rebroussé chemin.

Cependant, la sous-face du pont comporte bien quelques légères traces de frottement. Ces traces de frottement de couleur blanche (alors que le bateau photographié sur les contributions était noir), sont finalement dues au mât d'un navire de propriétaire de type « pointu » de couleur blanche qui a été retrouvé grâce à un témoignage, la structure du pont n'est pas touchée les frottements sont minimes, le navire n'a pas de dégât non plus et les touristes n'ont rien eu.

Concernant le second point, il convient de préciser que depuis la reprise en régie, le nombre et la taille des yachts ainsi que les plans d'amarrage existants n'ont pas été modifiés. Comme dans tous les ports, il est tout à fait possible qu'un navire heurte un quai par accident. Le propriétaire est alors obligé de le réparer à ses frais en mobilisant son assurance. C'est une des raisons pour lesquelles il est obligatoire de communiquer l'assurance de tous les navires à la Capitainerie.

Enfin le troisième point concerne la station d'avitaillement qui est une société privée exerçant hors contrôle de la Capitainerie. Sur ce point vous devez donc contacter directement le gérant.

240804 Contribution 85 – Mme Alliaume – Urbanisme

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice rappelle le règlement de la copropriété PG1 sur les aspects :

- Esthétique des constructions (Art 3) ;
- Les activités commerciales (Art 6) ;
- L'entretien et la réfection des quais publics sont pris en charge par l'Association syndicale et à ses frais (Art 10) ;
- Destination des locaux (Art 11) ;
- Circulation dans les canaux (Art 13) ;
- Encombrements des voies liés aux travaux (Art 15) ;
- Travaux (Art 16) ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution étant intervenu le 04/08 avant la présentation des scénarios le 21/08, elle reste très générale et présente les principaux points du règlement intérieur de la copropriété ;

Les scénarios proposés à la concertation sont, in fine, conformes aux textes présentés à l'exception du financement qui ne sera pas assuré par PG1 contrairement à ce que prévoit l'article 10 mais par les contrats de Garanties d'Usage ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Le choix des entreprises de travaux ne sera pas soumis au Président de PG1 mais aux procédures du Code de la Commande Publique ;
Le parti pris architectural sera contrôlé par M. Bohl, architecte de Port-Grimaud en charge du respect de l'œuvre architecturale de François Spoerry ;
Les travaux seront réalisés sur le domaine public maritime ;
Il est à noter que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de M. François Spoerry, s'est exprimé lors de la concertation en faveur des 3 scénarios basés sur les esquisses de M. Bohl, pour l'Eglise, pour la Passe d'entrée et pour la Capitainerie.

240805 Contribution 86 – M Remon – Yachts

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis
L'auteur estime que les navires accueillis sont de plus en plus gros et dangereux.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les navires accueillis en 2024 sont les mêmes navires qui étaient accueillis avant la reprise en régie du port. Le diagnostic d'occupation du port qui a été remonté jusqu'en 2001 fait même apparaître des navires bien plus gros qu'aujourd'hui au quai d'Honneur à l'Eglise et au quai de la Capitainerie. Le diagnostic est téléchargeable sur le site portdegrimaud.fr. ;
Le contributeur a pu être rassuré le 21/08 lors de la présentation des scénarios au démarrage de la concertation puisqu'aucun scénario ne prévoit l'accueil de plus de navires de type Yachts. Ils ne seront donc ni plus grands, ni plus nombreux.

240805 Contribution 87 – M Apollo – Projet à visée lucrative

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis
L'auteur de la contribution aborde plusieurs sujets sous forme de question. D'une façon générale, l'auteur prête au projet une dimension cachée à visée lucrative.
Le premier thème est le respect du cadre de Port-Grimaud que l'auteur estime dévoyé par les usagers fortunés ;
Le second thème est le financement de l'opération avec le danger d'une explosion des coûts ;
Le troisième thème est le sujet de la reprise en gestion directe ;
Le quatrième thème est le sujet des contrats de GU à la place des contrats d'amodiations ce qui apparaît à l'auteur comme une volonté de spoliation qui est reprise en fin de courrier ;
Concernant les travaux à proprement parlé, l'auteur s'interroge sur la notion de sécurisation du chenal d'accès et sur la possibilité de financement du coût des dragages par l'Etat ;
Une autre série de question concerne la présence de yacht et la compatibilité entre les yachts et la démarche « Ports Propres » ;
Le contributeur s'interroge sur la ZMEL ;
Enfin, le dernier thème concerne la Capitainerie et une réflexion sur l'intérêt de travaux ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 04/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

d'aménagements présentées par le Maitre d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension pour créer un immense parc à bateaux, ni de bateaux plus longs, ni de bateaux plus nombreux avec pour objectif de faire des profits. Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise. La gestion du port est assurée via un budget annexe indépendant du budget principal de la Ville. Ainsi les recettes du port restent affectées au port qui peut alors dégager un autofinancement lui permettant d'assurer sa propre capacité d'entretien voire de grosses réparations, voire d'effectuer des provisions le cas échéant.

Le projet visant à sécuriser le port de plaisance de Port Grimaud, à le mettre aux normes environnementales et à adapter ses infrastructures au changement climatique se concentre sur plusieurs objectifs techniques et environnementaux, sans chercher particulièrement à générer des profits mais à mettre en place un mode de gestion rigoureux et équilibré.

L'auteur évoque beaucoup de sujets différents mais toutes les réflexions sont basées sur l'idée que la Commune aurait pour objectif de spolier les habitants de leurs amarrages. Cette hypothèse semble méconnaître le fait que les contrats d'amodiations, qui n'existent plus aujourd'hui, arrivaient à leur terme en 2025 même si la Commune n'avait pas repris le port en gestion directe en 2022 ;

Au vu des scénarios mis à la concertation, il apparaît que le contributeur a pu être rassuré sur plusieurs points :

- ✓ Que le contexte de Port-Grimaud associant une maison-un jardin-un quai-un bateau est bien respecté sans volonté de modification la typologie sociale des propriétaires ;
- ✓ Que les travaux sont effectivement soumis à aléas mais que la nature des travaux est clairement plus simple et donc moins risquées que les projets évoqués par le contributeur ;
- ✓ La reprise en régie et les raisons de la reprise en régie ont été explicitées par le DGS de la Commune lors de la réunion publique du 12/09, la présentation est en ligne. Le contributeur peut s'y référer ;
- ✓ L'auteur n'avait pas l'information que les contrats d'amodiation n'existaient plus. La modification de contrat avec les « Garanties d'Usages » qui remplacent les « Amodiations » a pour simple objectif de permettre aux usagers résident de contractualiser suivant le contrat le plus long qui existe en 2025, soit 35 ans.
- ✓ Le financement du dragage par le contribuable français en lieu et place de l'utilisateur de Port-Grimaud est illégal ;
- ✓ L'étude de faisabilité de la ZMEL a pour objectif d'en définir les contours. Elle n'est pas intégrée à la concertation et sera définie en fonction d'une étude de fréquentation, de la nature des fonds et de l'exposition aux vents.
- ✓ Il n'y a aucune incompatibilité entre la norme « Ports Propres » et la présence de Yachts dans un port. La norme « Ports Propres » vise à la réduction de l'impact d'un port sur l'environnement. La plus grosse pollution que nous ayons eu à gérer pendant pratiquement une semaine en 2024 avec l'aide d'une société spécialisée n'a pas été pas le fait d'un yacht ;
- ✓ Enfin, la Capitainerie doit être effectivement agrandie. Actuellement constituée de locaux beaucoup trop étroits et d'algéco rouillés, elle ne permet pas d'offrir des conditions de travail conformes à la réglementation aux agents portuaires.

Il est intéressant de noter que le contributeur a fait l'effort de poursuivre les échanges en Capitainerie qu'il a pu visiter et se rendre compte directement de la vétusté et l'inadaptation des locaux à un service public portuaire de qualité.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240805 Contribution 88 – Mme David – Favorable au dialogue et aux travaux

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice évoque la nécessité d'échanger avec la Commune et propose la tenue de réunions en plus petits comités pour éviter les effets de meutes.

Pour les travaux, bien que la contribution date du 05/08, la contributrice en relativise l'ampleur et va ainsi à contre-sens des contributions qui imaginent des projets pharaoniques. « Quant 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 ».

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les scénarios proposés pour le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures du port, ont été présentés le 21/08.

Aucun scénario ne prévoit d'extension ou de projet pharaonique. Le nombre de navires est diminué, la taille des navires est diminuée. Les ouvrages prévus sont modestes et limités à l'emprise des ouvrages actuels à l'exception de l'embouchure de la Giclé pour laquelle différentes solutions sont proposées avec l'objectif de réduire au maximum le risque d'ensablement de la passe d'entrée du port.

240805 Contribution 89 – M. de Saint-Rapt – Points divers

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution est un feu d'artifices de recommandations qui devraient s'appliquer à la régie.

En synthèse,

- Les roues des camions qui servent à évacuer les sédiments de dragages sont des toues contaminées qui abîment la plage ;
- Les plantes mises en place pour être détruites par les camions de la régie ont bien été détruites par les camions de la régie lors des travaux. PG1 les ayant remplacées avant l'entreprise qui devait les remplacer en fin de chantier,
- Les roues des remorques à bateaux sont des roues contaminées qui polluent le plan d'eau ;
 - Interdire l'accès de Port-Grimaud aux véhicules des usagers du port ;
 - Interdire les bateaux de taille supérieure à 18 ml ;
 - Interdire le logement saisonnier sur les bateaux ;
 - Interdire le fonctionnement de groupes électrogènes la nuit ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 05/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer des sujets divers sans lien direct avec les futurs travaux ;

La contribution n'étant pas liée aux travaux de la Capitainerie, de la place de l'Eglise et de la passe d'entrée, les réponses sont apportées succinctement et le contributeur est invité à se rendre à la capitainerie pour échanger sur les points qu'il souhaiterait voir approfondir.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

On peut indiquer rapidement :

- Les camions qui évacuent les produits de dragage ne salissent ni la plage ni l'accès à la plage. L'ensemble est remis en état en fin de travaux ;
- PG1 ayant décidé de planter des arbustes juste avant le démarrage des travaux et de les replanter avant la fin du chantier, l'entreprise en charge de réaliser les remises en état n'a pas pu le faire. C'est dommage, les travaux auraient été portés à sa charge. En synthèse, PG1 crée un problème puis paye pour résoudre le problème qu'ils ont créé sans que personne ne leur demande rien ... et le reproche ;
- Les camions n'ont pas besoin de faire tourner les moteurs pour chauffer la cabine ;
- L'interdiction des logements saisonniers sur les bateaux est bien prévue au règlement de police mis à jour en 2024.
- L'interdiction des véhicules des usagers est un non-sens notamment pour des raisons évidentes de sécurité et de confort. Proratiser au véhicule l'entretien des voiries est l'idée intéressante de la contribution. Il faut donc un comptage des véhicules et fournir le détail ainsi que le coût des travaux à réaliser pour approbation préalable par la régie.

240805 Contribution 91 – M. Wuilmart – Opposition extension - Environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 05/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht dont il décrit l'impact sur l'environnement dans le monde.

Aucun scénario ne prévoit d'extension démesurée qui serait destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

L'hypothèse d'une extension du port est fautive, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.

Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en œuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

écosystèmes naturels. Les espèces présentes dans la digue, qui sont pêchées et font le bonheur de dizaines de chasseurs sous-marins tous les jours bénéficieront d'habitats dédiés à leur protection. Ainsi, concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées, notamment, en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez ; Le projet a donc pour objectif de créer un environnement sûr, durable et conforme aux normes environnementales pour le bénéfice des riverains, des plaisanciers, et des générations futures. Concernant les mesures environnementales, elles se déclinent au niveau d'un port de plaisance dans la normalisation « Ports Propres actif en biodiversité ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité ».

Le projet d'adaptation et de sécurisation du port de plaisance de Port Grimaud est un engagement fort envers la sécurité, la durabilité, et la protection environnementale. En se concentrant sur ces priorités, le port vise à devenir un modèle de résilience face au changement climatique et un exemple de gestion portuaire responsable.

Une réponse positive est donc apportée aux attentes du contributeur pour la protection de l'environnement qui est un enjeu majeur du projet.

240805 Contribution 92 – M. Loire – Dragage et surexploitation du port

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur s'intéresse à 3 sujets

1) Désensablement de la passe d'entrée.

Arrêtons de soigner le symptôme, guérissons la cause. Le contributeur estime qu'il faut draguer le sable dans la rivière et recharger les plages avec le sable. Il estime également que l'utilisateur du port n'a pas à financer le désensablement de la passe.

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. Le contributeur estime que Port-Grimaud présente une spécificité suffisante pour justifier d'un droit particulier sur le domaine public.

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 ? Le contributeur estime que la régie surexploite le plan d'eau et suppose que les agents portuaires n'ont pas à s'occuper des ex-amodiataires mais uniquement des places publiques.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Concernant le dragage de la passe d'entrée, il est important de préciser que c'est bien la passe d'entrée qui a été ouverte en mars 1968 devant l'embouchure de la Gisle et non l'inverse. La Gisle est située dans le bassin versant du massif des Maures. Il est donc tout à fait normal qu'elle charrie du sable en grande quantité. Elle le faisait déjà avant 1966 et probablement depuis des siècles avant l'anthropisation de 140 hectares de zone humide pour la création d'un port et d'une marina à Cogolin et d'une marina à Grimaud à l'embouchure de la Gisle ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

La solution d'un piège à sédiments sur La Giscle est, à priori, interdite règlementairement. Toutefois, elle est étudiée par EGIS mais ne peut se concevoir qu'en complément d'autres dispositifs. Le piège à sédiments ne concerne, en situation normale, que les sédiments situés en aval du piège puisque leur volume est régulé. Le volume d'un piège à sédiments étant forcément limité (1 à 2000 m³), le dispositif ne peut pas être efficace lors de fortes crues (15 à 20 000 m³) qui sont les phénomènes qui créent l'ensablement principal de la passe.

Le contributeur propose que la charge du dragage soit supportée par les contribuables de la Commune de Grimaud ou la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez plutôt que par les plaisanciers. C'est strictement interdit, les charges de fonctionnement d'un budget annexe ne peuvent être portées par le budget principal de la Commune ni même par celui d'une Communauté de Communes. Le dragage est à la charge de ceux qui en bénéficient, c'est-à-dire les plaisanciers du port ;

Concernant un hypothétique droit Sui Générés pour l'utilisation du domaine public, les intervenants M. Lombard et M. Belda ont apporté les réponses. Il est à noter que même cet hypothétique droit Sui Générés ne saurait exonérer les usagers de Port-Grimaud de s'acquitter des charges portuaires annuelles liées à la gestion du plan d'eau et l'entretien des infrastructures. Pour plus de précisions, le contributeur est invité à se référer aux réponses dédiées à ce sujet des intervenants juristes.

Concernant le fonctionnement de la Régie, il apparait :

Que le nombre d'agents affectés à la reprise administrative des dossiers des ex-amodiataires représente 6 personnes à temps plein ;

Que le nombre d'agents affectés à la sécurité nocturne des navires représente 5 agents à temps plein ;

Que le ressenti « surexploitation » ne se traduit pas dans les faits puisque les plans d'amarrage de existants, le nombre et la taille des navires accueillis n'a pas changé depuis la reprise en régie.

240805 Contribution 93 – M. Prinz – Accident Bateau/Pont

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Après avoir décrit un accident supposé entre un navire et un pont, le contributeur énumère un certain nombre de demandes :

- 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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Veuillez 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 05/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer des sujets divers sans lien direct avec les futurs travaux ;

La contribution n'étant pas liée aux travaux de la Capitainerie, de la place de l'Eglise et de la passe d'entrée, les réponses sont apportées succinctement et le contributeur est invité à se rendre à la capitainerie pour échanger sur les points qu'il souhaiterait voir approfondir.

Concernant le premier point, une rumeur a effectivement circulé concernant un bateau qui aurait heurté un pont alors que des touristes étaient présents sur le pont. Accident qui aurait eu pour effet d'endommager le pont et de mettre la vie des touristes en danger. Plusieurs contributions ont été adressées en ce sens et personne n'a manifestement vérifié la réalité de l'information.

Du coup, la Capitainerie a passé 2 jours à identifier et rencontrer les protagonistes et il s'avère que, après vérification du pont et du navire concerné, le navire n'a jamais touché le pont. Le Capitaine ayant conscience de la hauteur des antennes noires de son semi-rigide (neuf), ne s'est pas engagé et à rebroussé chemin.

Cependant, la sous-face du pont comporte bien quelques légères traces de frottement. Ces traces de frottement de couleur blanche (alors que le bateau photographié sur les contributions était noir), sont finalement dues au mât d'un navire de propriétaire de type « pointu » de couleur blanche qui a été retrouvé grâce à un témoignage, la structure du pont n'est pas touchée les frottements sont minimes, le navire n'a pas de dégât non plus et les touristes n'ont rien eu.

Pour autant, la contribution apporte quelques suggestions qui semblent intéressantes et susceptibles d'être intégrées à l'occasion d'une mise à jour du Règlement Particulier de Police du Port. Pour la gestion du port, les propositions liées à la gestion du plan d'eau portuaire, comme les questions d'amarrage, la circulation des bateaux, et les règles spécifiques de police relèvent de la compétence du Conseil Portuaire et du Conseil d'Exploitation. Il en est de même pour la circulation, la sécurité et la gestion des flux de bateaux. Les propositions qui touchent spécifiquement à la gestion du plan d'eau seront donc discutées lors des séances du Conseil Portuaire. Les membres du conseil, qui comprend des représentants des usagers, des autorités locales, et des professionnels du nautisme, évaluent ces propositions en fonction des besoins opérationnels, de la sécurité, et des règles portuaires.

Toutefois, il convient dorénavant de préciser que les recommandations du contributeur (interdiction des navires trop grands, interdictions des navires sans droit ni titre, ...) s'appliqueraient bien à tous les navires y compris les résidents ;

240805 Contribution 94 – M. Prinz – Image internationale de Port-Grimaud

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Après un temps de présentation de la supposée dégradation d'image de Port-Grimaud au niveau régional puis international, le contributeur évoque un certain nombre de demandes auxquelles il convient de répondre point par point :



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Déclarez publiquement que vous vous abstenrez de projets nuisibles et que vous respecterez les préoccupations des citoyens. Les projets ont pour visées la sécurisation du site, sa remise aux normes environnementales et son adaptation aux enjeux du changement climatique dans l'intérêt des citoyens et des usagers. Il est toutefois à noter que le projet ne porte que sur les infrastructures publiques. Il serait peut-être opportun que les études pour l'adaptation au changement climatique des parties privées (quais et rdc des maisons) et pour la remise en état des réseaux soient diligentées en parallèle par les gestionnaires du domaine ;
- Démontez les spéculations selon lesquelles les citoyens seraient expropriés. Aucune expropriation n'est prévue et c'est bien à l'usager de manifester (ou non) son intérêt pour la contractualisation de son amarrage avec un contrat long (35 ans) dit de Garanties d'Usage. En cas de refus, l'usager ne serait pas exproprié mais l'amarrage serait géré par la Capitainerie ;
- Déclarez publiquement que vous n'avez jamais eu l'intention de vendre la concession portuaire à un investisseur. Il n'est pas possible de « vendre » un port. La gestion d'un port de plaisance est assurée soit en régie par la collectivité (c'est le cas de Port-Grimaud actuellement), soit l'exploitation du service public portuaire est déléguée après procédure de mise en concurrence auprès d'opérateurs économiques privés (c'était le cas de Port-Grimaud avant la résiliation des concessions). La Commune a déjà déclaré à pas moins de 20 réunions publiques que le service restera en gestion directe. C'est d'ailleurs pour cela qu'elle engage elle-même les études pour les travaux de remise en sécurité et aux normes environnementales.
- Déclarez que vous n'avez jamais eu l'intention de développer le port pour les superyachts et de détruire l'écosystème. La contribution intervenant le 05/08 avant la présentation des scénarios le 21/08, l'inquiétude du contributeur est légitime et alimentée grandement par une minorité d'usagers. À la suite de la présentation des scénarios le 21/08, le contributeur a pu constater qu'il n'est nullement prévu d'augmenter le nombre et la taille des navires présents et cela sur aucun des 3 scénarios présentés.
- 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. Ce point est quelque peu inversé au regard des efforts de la Commune pour permettre de proposer très rapidement des contrats de 35 ans aux résidents dont une des conséquences positive sera le maintien de la valeur de leur patrimoine.
- 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. Les réponses seront en français ;
- Garantisiez 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. C'est bien le cas. Cependant, il est aussi important de noter que la participation à la concertation ne saurait servir d'alibi pour maintenir en l'état des situations de contrevenants au Code des Transports, au Règlement Général de Police et au Règlement Particulier de Police. Les procédures administratives, les procédures de police étant indépendante de la concertation, cette dernière ne saurait servir de paravent et les procédures ne sont pas stoppées.
- 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 moeurs et susceptibles d'avoir des conséquences financières négatives pour eux. Disposer d'un titre d'occupation valide et régler ses charges portuaires n'est absolument pas contraire aux bonnes moeurs.
- Faites en sorte qu'il n'y ait plus de climat de peur et de méfiance à Port Grimaud. 23 réunions publiques organisées en ce sens depuis 2,5 ans. Des échanges constructifs avec l'administration de PG3. Le climat est affaire de toutes les parties et la Commune ne cesse de répéter son ouverture au dialogue.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Faites de Port Grimaud un exemple de durabilité et de tourisme doux - des gros titres positifs vous sont assurés et favorisent une image positive. **L'objectif, répété par la Commune à toutes les réunions publiques, est de conserver Port-Grimaud dans toutes ses composantes après 60 ans d'existence et dans la perspective des 35 ans à venir.**

240805 Contribution 95 – Mme Helfer – Nomination de garants hors ASL

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

En introduction la contributrice se plaint du cadre conflictuel qui prévaut à Port-Grimaud depuis 2 ans puis elle propose l'intervention de garants hors ASL pour les années à venir.

« 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 »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution apparait de bon sens et constructive. Pour autant, elle se heurte à plusieurs points concernant la nomination de 2 ou 3 garants hors ASL par lot de copropriété au regard du statut des garants ainsi mis en place et les prérogatives qui leur seraient confiées. En effet, pour la CNDP, les garants interviennent dans un cadre parfaitement défini et cadré. La gestion des parties privatives a été confiée à des ASL, quelles seraient les prérogatives des garants hors ASL ? De la même manière, comment s'articuleraient leurs avis au regard de la gouvernance du port définie par le Code des Transport ? La proposition semble donc se heurter à un certain nombre de freins administratifs et réglementaires.

Pour autant, la volonté de dialogue est très intéressante et la contributrice, ainsi que d'autres usagers intéressés, est invitée à se manifester pour intégrer la gouvernance réglementaire pour la gestion du port, en intégrant, par exemple le Comité Local des Usagers Permanents du Port pour y faire entendre sa voix.

240805 Contribution 96 – Mme Travert – Préservation environnement de l'Eglise

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution intervient le 05/08/2024 avant la présentation de scénarios le 21/08/2024.

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 ?



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

L'ensemble des scénarios présentés pour la reprise du quai d'honneur sont des scénarios qui prévoient de libérer le quai d'Honneur de la présence des Yachts.

Le sujet de la présence de voiliers sera traité après la réalisation des scénarios. Il apparaît difficile de d'imposer un changement de navires aux résidents du port mais l'étude de la faisabilité juridique d'une tarification avantageuse pour les voiliers pourra être entreprise. Il restera à traiter la question du tirant d'eau dans la passe d'entrée car les voiliers présentent des tirants d'eau plus importants que les navires à moteur. Il faudra donc qu'ils puissent rentrer et ... sortir.

C'est aussi pour cela que le projet s'intéresse prioritairement à la diminution du risque d'ensablement de la passe.

240805 Contribution 97 – M Stevens – Risque de mise en place d'une DSP

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur prend appui sur l'exemple du port de Cannes pour évoquer le risque de la mise en place d'une DSP à destination d'un opérateur privé. Il en présente d'abord les raisons et ensuite en décline les points négatifs

En effet, selon le contributeur, 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

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).
- Déconnexion 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



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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 ...

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 05/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht dont il décrit l'impact sur l'environnement dans le monde.

Aucun scénario ne prévoit d'extension démesurée qui serait destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

L'hypothèse d'une extension du port est fautive, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.

Dans un second temps, il est précisé que les concessions des ex-concessionnaires arrivaient à leur terme en 2025 même sans la reprise anticipée en régie ;

Après présentation des scénarios, les doléances du contributeur ont trouvé une réponse à travers au moins 4 points :

- D'une part, la Commune a repris en gestion directe la gestion du port. Ce qui a eu pour effet immédiat d'en redresser spectaculairement les comptes et n'appelle donc pas à l'identification d'un nouveau mode de gestion comme cela a été répété à pratiquement toutes les réunions publiques depuis 3 ans;
- La mise en place d'une DSP de type concession travaux doit respecter une procédure de 18 à 20 mois. Elle aurait dû précéder les études pour les travaux que la DSP est supposée les financer. Or ce n'est pas le cas puisque la Commune assure elle-même la Maitrise d'Ouvrage des études alors qu'aucune procédure n'a été démarrée ;
- Les projets supposés d'extension ne sont pas ceux proposées dans les scénarios de sécurisation puisqu'il n'est prévu aucune augmentation du nombre et de la taille des navires et même prévoit une diminution ce qui va contre l'intérêt d'investisseurs tels que décrits dans la contribution ;
- En moins de 3 exercices, la Commune a démontré un savoir-faire autant sur les plans budgétaires que techniques ou d'exploitation avec la mise en place d'un service de police qui faisait défaut. Elle s'est engagée sur un montant maximum des contrats de Garanties d'Usage, ce qui est contraire aux intérêts d'un opérateur privé tel que décrit dans la contribution.

La Commune prévoit simplement de travailler à la remise en sécurité, aux normes environnementales et l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port comme elle le dit et le répète depuis 3 ans. Elle a prévu de conserver l'esprit Spoerry en collaborant avec l'architecte conseil de Port Grimaud M. Bohl et c'est peut-être bien pour cela que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de François Spoerry s'est prononcé en faveur des 3 esquisses de scénarios de M. Bohl pour l'extension de la Capitainerie, pour la passe d'entrée et pour la place de l'Eglise. La Commune est motivée par l'intérêt général et travaille à l'amélioration du cadre de vie des usagers de son port, en leur proposant un amarrage pour 35 ans à un coût réduit pour un amarrage de 12 ml dans le Golfe de Saint-Tropez, amarrage qu'ils pourront lier à leurs maisons, conservant ainsi la valeur de leur patrimoine.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240806 Contribution 98 – M Beleyer – Dragage

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution démarre sur la problématique du rechargement de plage avec des sédiments contenant des polluants et dévie vers les mesures de précautions à prendre pour limiter les nuisances en phase travaux.

Les conclusions de l'auteur sont :

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.

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.

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.

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 oeuvre ces mesures, la phase de construction à Port Grimaud peut se dérouler avec un minimum de perturbations pour les habitants et l'environnement.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Même réponse qu'à la contribution 67 du même auteur. Merci de vous y référer.

240807 Contribution 99 – M Bertrand – Accès PMR

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Prévoir une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite pour l'accès à la plage par les canaux et/ou le port (aménagement de plaquettes pour amarrer leurs annexes, ponton pour le port).
- Prévoir la gratuité pour ces services.
- Aménager des pontons et/ou des places réservées aux personnes à mobilité réduite porteuses de la carte CMI sur la cité lacustre. (Ponton CMI, Plaquette 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.

Liens vers le guide de la Fédération Française des Ports de Plaisance sur l'accessibilité dans les ports de plaisance : [16H0842 GUIDE FFPP.pdf \(mer.gouv.fr\)](#)

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution attire l'attention du Maître d'Ouvrage sur un sujet et des infrastructures peu ou pas développées à Port-Grimaud. C'est une évolution souhaitable des infrastructures qui demandera un travail collaboratif avec les ASL et ASP pour la partie terrestre.

Des équipements peuvent être envisagés :

- Installer des rampes inclinées à faible pente, antidérapantes et suffisamment larges pour permettre le passage des fauteuils roulants. Ces rampes doivent être présentes à l'entrée du port, sur les quais et les zones d'embarquement.
- Des zones d'embarquement réservées et clairement identifiées et accessibles prioritairement aux PMR.
- Installer des passerelles et des pontons flottants avec des garde-corps pour offrir un accès sécurisé aux bateaux. Pour accéder à des niveaux différents, comme les restaurants ou les bâtiments du port, installer des ascenseurs ou des élévateurs pour fauteuils roulants.
- Prévoir des toilettes et des douches adaptées avec des barres d'appui et de l'espace suffisant pour manœuvrer un fauteuil roulant.
- Mettre en place une signalétique claire

240807 Contribution 100 – Mme Lamy – Environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Après s'être interrogée sur le caractère de « zone humide de Port Grimaud », la contributrice émet des propositions de classement du site et plus généralement du Golfe de Saint-Tropez en Aire Marine Protégée, extension de celle de Port-Cros

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Pour répondre à la contribution, il convient en préambule de rappeler ce qu'est une zone humide : Il s'agit d'un espace naturel qui joue un rôle écologique crucial en servant de réservoirs de biodiversité et en offrant des services écosystémiques importants.

- Présence d'eau : Les zones humides sont des terrains partiellement ou totalement inondés, soit par de l'eau douce, salée ou saumâtre. Cette eau peut provenir de rivières, lacs, marées ou nappes phréatiques.
- Types d'habitats : Il existe plusieurs types de zones humides, comme les marais, les tourbières, les estuaires, les lagunes, les vasières, et les mangroves.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Biodiversité : Ces zones abritent une grande diversité d'espèces végétales et animales, notamment des oiseaux, des poissons, des amphibiens, et des plantes adaptées à l'eau.
- Rôle écologique :
 - o Filtration de l'eau : Les zones humides agissent comme des filtres naturels, purifiant l'eau en retenant les polluants et sédiments.
 - o Régulation des inondations : Elles absorbent l'excès d'eau, aidant à prévenir les inondations en périodes de fortes précipitations.
 - o Stockage du carbone : Certaines zones humides, comme les tourbières, stockent de grandes quantités de carbone, jouant ainsi un rôle dans la lutte contre le changement climatique.
- Utilisation humaine : En plus de leurs bénéfices écologiques, les zones humides sont aussi des ressources pour l'agriculture, la pêche, le tourisme, et les loisirs. Les zones humides sont des milieux fragiles, souvent menacés par l'urbanisation, l'agriculture intensive et les changements climatiques, ce qui en fait des espaces prioritaires pour la conservation.
- Le fond du Golfe sur le territoire de Port-Grimaud et des Marines de Cogolin était donc effectivement une zone humide avant les années 1960 avec très probablement une faune et une flore très riche. Le site est aujourd'hui très fortement anthropisé par des routes, des habitations, des zones imperméabilisées de plusieurs dizaines d'hectares avec un fonctionnement très urbanisé en saison estivale allant jusqu'à pulvériser une fois par mois des insecticides pour lutter contre les moustiques pour le confort du fonctionnement saisonnier ?
La zone humide était donc l'espace naturel avec un écosystème très riche qui prévalait avant l'urbanisation du site de Port-Grimaud et qui a été remplacée par un ensemble immobilier à finalité touristique utilisé pleinement 2 mois par an ;
- Concernant les ouvrages de protection et l'aspect promenade, l'ensemble des scénarios prévoit de conserver la fonctionnalité ;
- Enfin, concernant le classement en AMP du Golfe de Saint-Tropez, la Maitrise d'Ouvrage ne peut en être assurée par la Commune de Grimaud et n'est pas contradictoire avec la remise en sécurité et aux normes environnementales du port, bien au contraire

240811 Contribution 101 – Mme Janet – Nostalgie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice relate son parcours à Port-Grimaud depuis l'acquisition d'une maison devant l'île verte en 1973. Elle explique qu'elle a vécu des moments heureux et qu'aujourd'hui, tous les voisins qui avaient acheté en 1975 sont décédés et que vu son âge, elle passe de moins en moins de jour à Port-Grimaud. Elle souhaite que le lieu reste ce qu'il a toujours été. Le tournant semble avoir été 1998 avec l'arrivée des bateaux à moteur.

La conclusion de la contribution est : « *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 !* »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Depuis 1975, la vie à Port Grimaud a indéniablement évolué. Les modes de vie, les technologies et le rythme du quotidien ont suivi l'air du temps, apportant avec eux modernisation et nouveaux usages. Cependant, au-delà de ces transformations, l'âme de Port Grimaud reste inchangée.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Son charme unique, avec ses canaux pittoresques, ses maisons colorées et son atmosphère paisible, continue de captiver ses habitants et visiteurs. Cette marina portuaire ou ce village lacustre, peu importe le nom qu'on lui donne, conçue pour être en harmonie avec la nature et l'histoire, conserve cet esprit intemporel qui fait son authenticité et son caractère inimitable.

Le projet de remise en sécurité, de mise aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique de ses infrastructures sera accompagné par M. Bohl, l'architecte conseil de Port-Grimaud qui veillera au respect architectural. Il serait peut-être même opportun d'avancer de concert les mêmes réflexions d'adaptation des quais pour les 35 ans à venir sur les parties privées afin d'éviter qu'une partie de la petite Venise provençale ne se retrouve sous l'eau comme sa grande sœur italienne.

M. Bernard Spoerry, le fil de l'architecte M. François Spoerry est devenu lui-même architecte de Marina. Il s'est également prononcé en faveur des scénarios proposés par M. Bohl pour le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures. Port-Grimaud de père en fils pour conserver une âme si particulière bien loin de l'esprit des parcs à bateaux de la Côte d'Azur.

240812 Contribution 102 – M Salle – Plan d'amarrage

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur annonce que, depuis la reprise en régie, les places destinées au « déposes minutes » seraient constamment occupées par la régie, empêchant ainsi les résidents de les utiliser. Il fournit un plan des zones concernées et 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 « réservées annexes résidents » situés sous le pont Castellane qui relie la place des artisans à la place du marché.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les plans d'amarrage existant n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe en 2022. Comme pour beaucoup de contributions, il est annoncé que les problématiques rencontrées par les résidents seraient liées à la gestion communale du port. Il n'en est rien. La Commune n'ayant modifié l'occupation d'aucun amarrage.

Pour rassurer le contributeur les adaptations prévues au plan d'amarrage sont mineures et n'ont pas pour objectif de supprimer les places servant de « dépose-minute ».

Bien au contraire, certaines plaquettes ont été débarrassées des navires ventouses, pour certains cadennassés depuis 18 ans en dehors de tous amarrages.

Le service de police portuaire a même eu la surprise :

- De découvrir des navires étrangers installés sur les amarrages « dépose-minute » par des usagers inconnus de la Capitainerie, louant une maison à Grimaud et suivant une pratique de plus de 10 ans selon les propriétaires « sans que personne ne leur dise jamais rien ». Le rappel au règlement a été fait et l'occupation du plan d'eau a été facturé ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- De découvrir un navire « volant » d'amarrage en amarrage par un propriétaire qui n'a qu'un amarrage et deux bateaux, suivant une pratique de plus de 10 ans « sans que personne ne lui dise jamais rien ». Une convocation et une mise en demeure ont été adressées ;
- Les pratiques « ancestrales » ont même conduit certains usagers à déposer une « plainte » pour « vol de bateau » quand les cadenas qui liaient un navire à une plagette en dehors de tout amarrage, ont été retiré par la régie. Plainte classée sans suite bien évidemment ;

Si des situations problématiques fortes persistent, il ne faut pas hésiter à alerter la Capitainerie qui établira un constat et entamera les procédures adhoc.

240812 Contribution 103 – Mme Zola – Plan d'amarrage

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice a fourni une caricature qui montre un bateau trop gros navigant dans les canaux de Port-Grimaud. Elle évoque un ressenti de tensions qui nuisent à la qualité de vie à Port-Grimaud.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Comme pour beaucoup de contributions, il est annoncé que les problématiques énoncées seraient liées à la gestion communale du port. Il n'en est rien. La Commune n'ayant pas modifié l'occupation des amarrages concernés.

Les plans d'amarrage existants n'ont pas été modifiés. Les projets proposés pour la remise en sécurité, aux normes environnementales et l'adaptation au changement climatique ne prévoient en aucun cas l'augmentation de la taille ou du nombre des navires présents depuis des dizaines d'année et qui, jusqu'à 2022 ne posaient manifestement aucun problème.

Le ressenti évoqué est alimenté par les anciens concessionnaires qui ont été résiliés et qui ne facilitent en rien la transition entre la gestion concédée et la gestion en régie par la Commune. Ainsi, les usagers sont soumis à des injonctions contradictoires sur des sujets souvent complexes. Ils finissent alors par se ranger du côté des messages les plus simples même s'ils sont contraires à leurs intérêts ou contraires à la réglementation.

On peut citer l'exemple d'un usager qui squatte les amarrages des voisins ou une plagette avec un second bateau pour lequel il n'a aucun amarrage. « *On m'a toujours laissé faire comme ça et ça ne gênait personne.* »

240812 Contribution 104 – M Louis – Règles de gestion et Capitainerie

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur s'intéresse à quatre (4) sujets.

1) Répartition et usage des amarrages.

Le contributeur rappelle que Port-Grimaud a été financé par des fonds privés et indique que les amarrages devant les maisons ne peuvent pas être gérés comme des amarrages publics. Il redéfinit les usages des amarrages du port et pointe la question des sous-locations et les sur-longueurs ou surlargeurs.

2) Agrandissement de la digue, de la Capitainerie et services annexes.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Le contributeur rappelle encore que Port-Grimaud a été financé par des fonds privés et que les propriétaires financent seuls l'entretien du port. Il limite les besoins de la Capitainerie aux besoins des places publiques et demande le respect architectural.

3) Utilisation du lac intérieur et des canaux.

Le contributeur indique qu'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

Le contributeur indique que la limitation à 3 nœuds n'est pas respectée.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Les points 1, 3 et 4 de la contribution relèvent des règles de gestion du port et notamment des règles de police. Les habitudes prises depuis des dizaines d'années ne peuvent pas être changées du jour au lendemain.

La Commune a actualisé en 2024 les règles de police avec la mise à jour du règlement particulier de police du port qui datait de 1993, soit 31 ans... Elle a aussi formé 2 agents pour une assermentation « police » au titre du Code des Transports c'est-à-dire en capacité de faire respecter et de verbaliser les infractions constatées dans le port.

Le contributeur précise à plusieurs reprises que ce sont les résidents qui ont financé la construction du port via la mobilisation de fonds privés. C'est une réalité qui est d'ailleurs partagée avec de nombreux autres ports qui ont mobilisé les fonds nécessaires à leur construction via la mise en place de contrats longs de type amodiation d'une durée de 50 ans. Le contributeur précise également que les résidents financent intégralement l'entretien du port. Ce n'est pas une réalité, la part des charges portuaires des résidents dans le budget de fonctionnement représente moins de 25% des recettes.

La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoery, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

240812 Contribution 105 – Mme Ahrenberg – Commercialisation des places

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

En préambule, il convient de souligner que la contribution du 12/08 intervient avant la présentation des scénarios le 21/08. De ce fait, la contributrice indique qu'il n'est pas judicieux de transformer Port-Grimaud en un port commercial pour yacht géant, ce qui détruirait l'esthétique, la nature, ...etc.

Sur le fond, la contributrice demande à ne pas payer de contrat de Garanties d'Usage.

« 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 amarrages. 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. »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 12/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet à la contributrice d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht dont il décrit l'impact sur l'environnement dans le monde.

Aucun ne prévoit d'extension démesurée qui serait destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

La contributrice a pu constater à la présentation de la réunion publique du 21/08,

- Qu'aucune extension du port n'est prévue ;
- Que la taille et le nombre des navires présents ne sont pas augmentés
- Que l'architecture du site est intégralement préservée ;

Concernant les contrats de GU de 35 ans qui viennent se substituer aux anciens contrats d'amodiation de 50 ans qui n'existent plus en droit français, le coût a été indiqué en 2023 pour une place moyenne de 12 ml X 4 ml et les appels de fonds peuvent s'étaler sur la période nécessaire aux travaux soit 5 à 6 ans environ. Le faible coût de la GU et l'étalement de la créance devraient permettre de ne pas modifier la typologie sociale des résidents présents à



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Port-Grimaud. Pour les autres renseignements relatifs aux GU, la contributrice peut se référer aux réponses apportées en réunions publiques et sur les contributions par les juriste et professeur de droit mobilisés par la régie portuaire

240812 Contribution 106 – M Apollo – Spoliation des usagers

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution rejoint la contribution n°87 de M. Apollo.

Le contributeur explique que la Commune a dépossédé les usagers du port de leurs amarrages pour ensuite revendre aux usagers du port leurs amarrages.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Concernant les contrats de GU de 35 ans qui viennent se substituer aux anciens contrats d'amodiation de 50 ans qui n'existent plus en droit français, le coût a été indiqué en 2023 pour une place moyenne de 12 ml X 4 ml et les appels de fonds peuvent s'étaler sur la période nécessaire aux travaux soit 5 à 6 ans environ. Le faible coût de la GU et l'étalement de la créance devraient permettre de ne pas modifier la typologie sociale des résidents présents à Port-Grimaud. Pour les autres renseignements relatifs aux GU, le contributeur peut se référer aux réponses apportées en réunions publiques et sur les contributions par les juriste et professeur de droit mobilisés

240812 Contribution 107 – M Faber – Investisseurs et esprit Port-Grimaud

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

En préambule, il convient de noter que la contribution de M. Faber intervient le 12/08, avant la présentation des scénarios le 21/08. Elle est basée sur une volonté supposée qu'aurait la Mairie de prévoir une extension du port pour y installer des plus gros navires. L'auteur rappelle la nécessité de respecter le site et de conserver son fonctionnement actuel en prenant exemple sur son expérience de navigation en Grèce.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 12/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur ne souhaite pas de projet d'extension destiné aux investisseurs. Aucun scénario ne prévoit d'extension démesurée qui serait destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

L'hypothèse d'une extension du port est fautive, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Dans un second temps, il est précisé que les concessions des ex-concessionnaires arrivaient à leur terme en 2025 même sans la reprise anticipée en régie ;

Après présentation des scénarios, les doléances du contributeur ont trouvé une réponse à travers au moins 4 points :

- D'une part, la Commune a repris en gestion directe la gestion du port. Ce qui a eu pour effet immédiat d'en redresser spectaculairement les comptes et n'appelle donc pas à l'identification d'un nouveau mode de gestion comme cela a été répété à pratiquement toutes les réunions publiques depuis 3 ans;
- La mise en place d'une DSP de type concession travaux doit respecter une procédure de 18 à 20 mois. Elle aurait dû précéder les études pour les travaux que la DSP est supposée les financer. Or ce n'est pas le cas puisque la Commune assure elle-même la Maitrise d'Ouvrage des études alors qu'aucune procédure n'a été démarrée ;
- Les projets supposés d'extension ne sont pas ceux proposées dans les scénarios de sécurisation puisqu'il n'est prévu aucune augmentation du nombre et de la taille des navires et même prévoit une diminution ce qui va contre l'intérêt d'investisseurs tels que décrits dans la contribution ;
- En moins de 3 exercices, la Commune a démontré un savoir-faire autant sur les plans budgétaires que techniques ou d'exploitation avec la mise en place d'un service de police qui faisait défaut. Elle s'est engagée sur un montant maximum des contrats de Garanties d'Usage, ce qui est contraire aux intérêts d'un opérateur privé tel que décrit dans la contribution.

La Commune prévoit simplement de travailler à la remise en sécurité, aux normes environnementales et l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port comme elle le dit et le répète depuis 3 ans. Elle a prévu de conserver l'esprit Spoerry en collaborant avec l'architecte conseil de Port Grimaud M. Bohl et c'est peut-être bien pour cela que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de François Spoerry s'est prononcé en faveur des 3 esquisses de scénarios de M. Bohl pour l'extension de la Capitainerie, pour la passe d'entrée et pour la place de l'Eglise. La Commune est motivée par l'intérêt général et travaille à l'amélioration du cadre de vie des usagers de son port, en leur proposant un amarrage pour 35 ans à un coût réduit pour un amarrage de 12 ml dans le Golfe de Saint-Tropez, amarrage qu'ils pourront lier à leurs maisons, conservant ainsi la valeur de leur patrimoine.

240813 Contribution 108 – M Molitor – Places sur la Giscle

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur se plaint de la présence d'un professionnel à l'embouchure de la Giscle et indique que les places devraient être réservées aux résidents pour aller à la plage.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le linéaire de quai a été organisé de façon à permettre l'utilisation, à la fois par le professionnel et par les résidents.

Il est vrai que cela oblige à partager l'espace en plusieurs usages mais il est à noter que la présence du professionnel a permis d'assainir la situation sur un linéaire de quai où se trouvaient positionner des navires à l'abandon, voir à semi-coulés qui squattaient les lieux.

A l'avenir, il est bien prévu de conserver à la plage sa fonctionnalité récréative et ses accès par voie terrestre ou en annexes. De ce fait la cohabitation harmonieuse entre les différents usages devra être organisée au mieux des intérêts de tous les utilisateurs du site.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240813 Contribution 109 – Mme Scheersoï – Vers un port éco-responsable

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Recentrer Port-Grimaud 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 sur-fréquentation.

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

Les mesures proposées par la contributrice ne sont pas toutes du ressort de la régie portuaire communale et si elles ne relèvent pas toutes de la concertation liée aux futurs travaux, elles doivent accompagner le projet d'aménagement, de remise en sécurité et de mise aux normes environnementales de Port-Grimaud. Pour améliorer l'environnement et la biodiversité dans un port, il est essentiel d'adopter une approche intégrée qui combine la gestion des déchets, le contrôle de la pollution, la restauration des habitats naturels, la promotion de la biodiversité, l'éducation, l'innovation technologique et la gestion durable des ressources. En mettant en œuvre ces mesures, les ports peuvent devenir des exemples de durabilité et de coexistence harmonieuse entre les activités humaines et les écosystèmes naturels. A titre d'exemple, les espèces présentes dans la digue, qui sont pêchées et font le bonheur de dizaines de chasseurs sous-marins tous les jours bénéficieront d'habitats dédiés à leur protection et d'un parcours de sensibilisation. Ainsi, concernant les ouvrages, les modifications seront travaillées, notamment, en lien avec l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez. Le projet a donc pour objectif de créer un environnement sûr, durable et conforme aux normes environnementales pour le bénéfice des riverains, des plaisanciers, et des générations futures. Concernant les mesures environnementales elles-mêmes, elles se déclinent au niveau d'un port de plaisance dans la normalisation « Ports Propres actifs en biodiversité ». Port-Grimaud, 1^{er} port de la Région Sud en nombre d'anneaux susceptibles d'impacter l'environnement (2100) est l'un des derniers ports de la Région à ne pas être normé. Il est à noter que la démarche « Ports Propres » est aujourd'hui dépassée par plusieurs ports varois qui sont devenus « Port Propres actifs en biodiversité ». Même si nous en sommes très loin, l'étude de faisabilité en cours amorce la démarche pour l'obtention de la norme « Ports Propres actifs en biodiversité ». Le



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

projet d'adaptation et de sécurisation du port de plaisance de Port Grimaud est un engagement fort envers la sécurité, la durabilité, et la protection environnementale. En se concentrant sur ces priorités, le port vise à devenir un modèle de résilience face au changement climatique et un exemple de gestion portuaire responsable.

Enfin, concernant l'association des riverains aux prises de décision, la concertation organisée sur 5 mois au lieu de 2 mois et comprenant plus de 10 réunions publiques, atteste, si besoin était, de la volonté de dialogue de la Commune. Sachant d'autant plus que la gouvernance d'un port est organisée par la réglementation (Code Général des Collectivités territoriales et Code des Transports) autour de différentes commission et comité favorisant le dialogue comme le Conseil Portuaire, le Conseil d'Exploitation de la régie et le CLUPP.

240813 Contribution 110 – Mme Champeix – Règles spécifiques à Port-Grimaud

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

En préambule, il convient de souligner que la contribution intervient le 13/08 avant la présentation des scénarios le 21/08/2024.

La contributrice réfute le statut de port ou de marina.

« 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. »

La contributrice prête à l'Autorité Portuaire une visée mercantile

« 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 au service d'une meilleure qualité de vie des contribuables et administrés de la cité lacustre Port Grimaud, Venise provençale. »

La contribution du 05/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet à la contributrice d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, la contributrice ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht.

La contributrice a donc pu être rassuré à la présentation des scénarios puisqu'aucun ne prévoit d'extension pharaonique destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

L'hypothèse d'une extension du port est fautive, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.

Dans un second temps, il est précisé que les concessions des ex-concessionnaires arrivaient à leur terme en 2025 même sans la reprise anticipée en régie ;

Après présentation des scénarios, les doléances de la contributrice ont trouvé une réponse à travers au moins 4 points :



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- D'une part, la Commune a repris en gestion directe la gestion du port. Ce qui a eu pour effet immédiat d'en redresser spectaculairement les comptes et n'appelle donc pas à l'identification d'un nouveau mode de gestion comme cela a été répété à pratiquement toutes les réunions publiques depuis 3 ans ;
- La mise en place d'une DSP de type concession travaux doit respecter une procédure de 18 à 20 mois. Elle aurait dû précéder les études pour les travaux que la DSP est supposée les financer. Or ce n'est pas le cas puisque la Commune assure elle-même la Maitrise d'Ouvrage des études alors qu'aucune procédure n'a été démarrée ;
- Les projets supposés d'extension ne sont pas ceux proposées dans les scénarios de sécurisation puisqu'il n'est prévu aucune augmentation du nombre et de la taille des navires et même prévoit une diminution ce qui va contre l'intérêt d'investisseurs tels que décrits dans la contribution ;
- En moins de 3 exercices, la Commune a démontré un savoir-faire autant sur les plans budgétaires que techniques ou d'exploitation avec la mise en place d'un service de police qui faisait défaut. Elle s'est engagée sur un montant maximum des contrats de Garanties d'Usage, ce qui est contraire aux intérêts d'un opérateur privé tel que décrit dans la contribution.

La Commune prévoit simplement de travailler à la remise en sécurité, aux normes environnementales et l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port comme elle le dit et le répète depuis 3 ans. Elle a prévu de conserver l'esprit Spoerry en collaborant avec l'architecte conseil de Port Grimaud M. Bohl et c'est peut-être bien pour cela que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de François Spoerry s'est prononcé en faveur des 3 esquisses de scénarios de M. Bohl pour l'extension de la Capitainerie, pour la passe d'entrée et pour la place de l'Eglise. La Commune est motivée par l'intérêt général et travaille à l'amélioration du cadre de vie des usagers de son port, en leur proposant un amarrage pour 35 ans à un coût réduit pour un amarrage de 12 ml dans le Golfe de Saint-Tropez, amarrage qu'ils pourront lier à leurs maisons, conservant ainsi la valeur de leur patrimoine.

La contributrice fait ensuite un certain nombre de propositions :

- 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. C'est bien la volonté de la Commune d'avancer dans ces directions tout en respectant le droit.
- Etre concertés en amont pour toutes études ou projets nous concernant. C'est l'objet de la concertation. Il est à noter que la Commune est aller très au-delà de la concertation réglementaire en rajoutant une phase de pré-concertation de pratiquement 3 mois pour favoriser les échanges et les contributions. Le résultat est à la hauteur des enjeux du projet avec des contributions qui ouvrent tous les aspects du projet et débordent même parfois sur des problématiques de gestion dont certaines datent de plusieurs dizaines d'année et que la Commune va donc s'attacher à résoudre dans les années à venir. La Commune est persuadée que le dialogue est la meilleure des solutions pour aider au choix des meilleurs scénarios pour les 35 prochaines années.
- Que disparaissent tout esprit mercantile, tous désirs de rentabilité, d'investissement ou de profit. Le budget du port est un budget annexe qui doit s'équilibrer seul en fonctionnement et en investissement. Tous les profits sont donc les marges qui permettent aux usagers du port de dégager leurs propres capacités d'autofinancement pour la modernisation des équipements ou l'entretien des ouvrages au cours des 35 prochaines années. Pour être bien entretenu, un port doit nécessairement être bien géré puisqu'il n'est pas possible de subventionner un service portuaire par des fonds publics de contribuables n'étant pas usagers des amarrages. En synthèse, un port est géré en budget annexe indépendant du budget principal de la Ville.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Une limitation de la circulation dans les canaux : quantité & taille raisonnable des bateaux. Ce point relève de la police portuaire. C'est un service qui n'existant pas à Port-Grimaud et qui se met en place depuis juillet 2024. La contributrice a pu constater à la présentation des scénarios que les projets ne prévoient pas d'augmenter le nombre et la taille des navires.
- Un respect de nos canaux, nos habitations, nos quais (circulation douce à basse vitesse) et des places résidents pour aller faire nos courses ... Ce point relève de la police portuaire de la Capitainerie. C'est un service qui n'existant pas à Port-Grimaud et qui se met en place depuis juillet 2024.
- Gérer de façon écologique notre lieu de vie, économie d'énergie, d'eau, de carburant ... Pour la première fois en 2024, le port a pu bénéficier de 2 services gratuits mis à disposition des usagers qui en feraient la demande : le pompage des eaux noires et grises ainsi que le rinçage des navires à l'eau dessalinisée et la Capitainerie va continuer à avancer dans ce sens.
- 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. Ce point relève des services de l'Etat.
- Que soient respectés, par tous, les règlements de PG, qu'ils soient affichés dans tous lieux utiles. Ce point relève des services des ASL avec qui nous pouvons échanger.
- 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 supplémentaire. La contributrice a pu être rassurée à l'occasion de la présentation des scénarios d'aménagement puisqu'aucun des scénarios ne prévoit d'augmentation de la taille ou du nombre des navires.
- Nous désirons garder notre capitainerie actuelle. La contributrice a pu être rassurée à l'occasion de la présentation des scénarios. L'architecture de la Capitainerie actuelle est conservée dans les 3 scénarios présentés. Construite il y a 60 ans avec les normes de l'époque, elle était destinée à accueillir 6 personnes. Le bâtiment doit être rénové et une extension doit être prévue.
- Que soit régulièrement draguée la Gisclou ou ré-ouvrir la sablière, afin de ne pas ensabler notre passe d'entrée. La remise en place d'une sablière ou plus modestement la création de pièges à sédiments se heurtent à la réglementation qui a évolué dans le sens d'une protection environnementale des écosystèmes sur des territoires bien souvent classés. Le dragage des sédiments est une activité dont le financement repose sur les bénéficiaires du service même si on peut comprendre d'autre point de vue.
- Gérer nous-même nos canaux et notre port, c'est nous qui y vivons au quotidien. La gestion est prévue en régie. Elle ne peut pas être déléguée sans procédure de mise en concurrence réglementaire. Pour autant, les résidents peuvent intégrer les instances de gouvernance dédiées à la gestion portuaire pour pouvoir participer aux décisions.
- 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. Il n'existe pas de réglementation spécifique qui concernerait cités lacustres ou marinas du type de Port-Grimaud. Le droit applicable est celui du Code des Transport. Par contre, la spécificité de Port Grimaud peut être retranscrite dans le règlement particulier de police du port qui décline pour Port-Grimaud le règlement général de police du port du dit code.

240813 Contribution 111 – Mme Leitner – Amarrages vides



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

En préambule, il convient de préciser que la contribution est intervenue avant la présentation des scénarios. La contributrice imagine que l'amarrage devant sa maison va être loué à des navires tiers avec des personnes susceptibles de dormir à bord à quelques pas de son salon ce qui pose un certain nombre de questions :

* 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 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 ?

* Et qui indemniserà 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 ?

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Il est rappelé qu'aucun amarrage n'a de caractère privé. L'ensemble du plan d'eau du port relève du domaine public maritime artificiel, donc y compris les amarrages situés au droit des habitations. La contribution s'intéresse aux usagers qui ne souhaiteraient pas lier leur amarrage à leur maison, c'est donc un cas, en théorie, pratiquement inexistant à Port-Grimaud puisque l'objectif de la marina est bien de lier des maisons et des bateaux.

Dans un premier temps, il est précisé que l'objectif de la Commune est de permettre à chaque propriétaire d'une maison et d'un quai privé de lier sa maison, son quai et l'amarrage situé devant la maison pour une durée de 35 ans grâce à un contrat de Garantie d'Usage. La durée de 35 ans étant la durée maximale qui est possible en droit français en 2025. Les contrats d'amodiation de 50 ans n'existent plus.

L'objectif de la Commune est donc bien de respecter la configuration souhaitée par le concepteur du site, M. François Spoerry à savoir un ensemble lié comprenant maison-jardin-quai-amarrage avec le bateau du propriétaire. Bien entendu, un propriétaire titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage lié à une maison peut effectivement décider de ne pas utiliser son amarrage et de le laisser libre, la sous-location de l'amarrage est, quant à elle, interdite ;

Dans l'éventualité où le propriétaire de la maison ne souhaiterait pas contractualiser pour 35 ans, alors il existe dans les ports 2 autres types de contrats : les contrats annuels (1 an), les contrats d'escale ou de passage (moins d'1 an). Ces contrats sont des contrats plus onéreux à l'année s'ils sont contractés pendant plusieurs années et ne participent pas au financement des travaux tels que prévus par la réglementation pour les contrats dits longs de Garanties d'Usage. Enfin, si un propriétaire décide de ne pas contracter ni un contrat long (35 ans), ni un contrat annuel (1an), ni un contrat court (moins d'1 an) alors l'amarrage sera effectivement géré par la régie portuaire.

Tout en rappelant que le principe de base de Port-Grimaud est « sa maison-son jardin-son-quai-son amarrage », les différents cas envisageables pour les amarrages vides d'une habitation (maison ou appartement) sont synthétisés ci-après :

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés situés devant les maisons avec quais privés ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans**
 - Si le propriétaire le souhaite pour obtenir le remboursement de la redevance annuelle, possibilité pour le propriétaire de proposer à la Capitainerie le stockage d'un bateau sur son quai sans personne à bord ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Si le propriétaire le souhaite, possibilité de laisser l'amarrage vide ;
- Pas d'exploitation possible par la régie.
- **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans**
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un bateau lui appartenant au cours des 35 ans, priorité pour l'obtention d'un contrat annuel ou saisonnier pour amarrer son navire ;
 - Si le propriétaire ne souhaite pas y positionner un navire, pas de contrat annuel, pas de contrat d'escale, l'amarrage est géré par la Capitainerie sans utiliser le quai privé et sans personne à bord. Stockage uniquement ;
- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés liés aux appartements et situés sur des quais d'accès publics ;**
- **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans ;**
 - Exploitation normale de l'amarrage par la Capitainerie et remboursement de la redevance annuelle au prorata temporis ;
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un navire conforme à la taille de l'amarrage, priorité lui est immédiatement donnée. Préavis de 2 mois ;
- **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans ;**
 - L'amarrage n'est plus lié à l'appartement ;
 - Exploitation simple de l'amarrage par la capitainerie ;

Donc dans l'éventualité, peu probable et non souhaitée par la Commune, où un usager ne souhaiterait pas lier son habitation avec son amarrage, le plan d'eau serait alors géré par la Capitainerie dans le respect des contraintes liées à la proximité avec les habitations, c'est-à-dire dans une logique de stockage uniquement afin de ne pas créer de préjudice d'intimité, de vue ou de dévalorisation de la propriété privée.

240813 Contribution 112 – M Berthet – Capitainerie et vitesse des bateaux

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Nous avons été conquis bien évidemment par l'architecture le calme et la sérénité des canaux, le concept « maison de pêcheur » sans luxe ostentatoire. Pour ces raisons-là, 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'à 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'apprécierai 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

- La régulation de la circulation sur le plan d'eau qui relève des missions de la police portuaire. Le service correspondant a été mis en place en 2024 avec la formation, l'assermentation et la nomination d'un commandant de port. Il est à noter que la mission de régulation est d'autant plus complexe qu'aucune action de police n'a été mis en œuvre depuis des dizaines d'années et les habitudes prises prendront du temps pour disparaître. Contrairement à un fonctionnement normal, à Port-Grimaud, très peu de navires s'annoncent à la Capitainerie



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

avant de pénétrer dans le port. Avec plus de 2000 entrées/sorties par jour en haute saison, il devient quasiment impossible d'identifier les navires qui rentrent pour prendre leur poste d'amarrage et les navires qui rentrent pour faire un tour dans les canaux ;

- La Capitainerie de Port Grimaud, conçue à la fin des années 1960, pour accueillir six agents portuaires, nécessite une extension et une modernisation pour répondre aux exigences actuelles et futures, tout en respectant l'architecture unique de Port Grimaud :

Le nombre d'agents portuaires a augmenté avec le développement du port et l'augmentation du trafic maritime notamment en période de pointe (juillet-août). La composition des effectifs nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 amarrages a été présentée à l'occasion des ateliers dans la phase de concertation ;

L'utilisation de technologies avancées pour la gestion du trafic, la sécurité et la communication pourra être étudiée pour Port-Grimaud qui est un port très important en nombre d'amarrage et très complexe en raison de sa configuration particulière liée aux canaux. La mise à jour des installations pour intégrer ces technologies est importante.

Pour offrir des services de qualité aux plaisanciers et aux visiteurs, il est essentiel de disposer d'espaces et de moyens adaptés.

La modernisation peut inclure des améliorations en matière d'efficacité énergétique, réduisant ainsi les coûts de fonctionnement et l'empreinte écologique du bâtiment.

Des installations mises aux normes garantissent un environnement de travail conforme aux règles d'hygiène et de sécurité imposés par le code du travail.

Pour conserver le style architectural, il est possible d'utiliser des matériaux et des techniques de construction qui se fondent harmonieusement avec l'architecture existante et s'assurer que les nouvelles constructions ou rénovations sont bien intégrées dans le paysage environnant et n'engendrent aucune problématique de vues.

Collaborer avec des architectes spécialisés en restauration et en modernisation de bâtiments historiques pour préserver l'identité visuelle de Port Grimaud comme l'atelier X Bohl.

Il est d'ailleurs à noter que lors de la phase de concertation, le scénario 1 pour la Capitainerie, basé sur l'esquisse de l'atelier Bohl, a obtenu pratiquement l'unanimité des votes des nombreux usagers qui se sont exprimés en faveur de l'un ou de l'autre des scénarios proposés, rejoignant ainsi les attentes de la contribution sur le maintien du cadre architectural. M. Bernard Spoeery, architecte et fils de M. François Spoeery s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

- La possibilité pour un usager d'effectuer lui-même ses travaux sur son bateau, par exemple en réservant un accès public sur le chantier naval. C'est une excellente idée qui existe dans de nombreux ports. Toutefois, la configuration et l'exiguïté du chantier naval de Port-Grimaud ne permet pas d'envisager d'en réserver une partie pour un accès ouvert à tout public. Le projet de remise en sécurité du port ne prévoit pas de modifier la configuration du chantier existant.

240813 Contribution 113 – M Claeys – Orientation de la passe d'entrée

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 13/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Sur les 4 scénarios proposés à la concertation le 21/08 par le Maître d'Ouvrage, 3 scénarios maintiennent une passe d'entrée ouverte vers le sud comme la passe existante. Il s'agit du SC1 et SC2 puis du SC1b. Un seul scénario est orienté vers le nord, il s'agit du scénario SC3.

Au regard des nombreuses contributions reçues pour le choix d'un scénario depuis le 21/08, il apparaît que l'avis du contributeur sur la dangerosité d'un accès ouvert vers le nord, est partagé par de nombreux navigateurs.

Le risque pour la navigation apparaît alors plus contraignant que l'intérêt principal de ce scénario qui concerne la résolution de la problématique d'ensablement par la Gisle du chenal d'entrée. Le scénario SC3 est clairement rejeté par les usagers navigateurs et ne sera donc pas retenu.

240813 Contribution 114 – M Claeys – Sécurité et ronde de nuit

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

L'équipe de nuit mobilisée pour surveiller le plan d'eau et les bateaux du port intervient 365 jours par an et a plusieurs missions essentielles dont l'importance les unes par rapport aux autres varient en fonction des conditions météorologiques :

- Surveillance : L'équipe veille à ce qu'il n'y ait pas d'activités illégales ou suspectes, comme des tentatives d'intrusion sur les bateaux, de vol ou de vandalisme des navires. Elle surveille également les mouvements des embarcations et les conditions de navigation dans les canaux. Elle n'a pas pour mission d'interpeller les résidents sur leur terrasse, le contrôle et la surveillance terrestre étant assurés par les syndicats de copropriété. La mission comprend 4 rondes par nuit quelles que soient les conditions météorologiques ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Réception, placement des navires et contrôle des accès au port pour vérifier que les navires qui pénètrent sur le plan d'eau portuaire sont bien autorisés et accompagnés jusqu'à leur emplacement ;
- Contrôle des équipements portuaires : Les installations du port et des navires (quais, pontons, amarres, etc.) sont inspectées régulièrement pour s'assurer qu'elles fonctionnent correctement.
- Assistance aux navires : Si un bateau rencontre des difficultés (panne, échouement), l'équipe intervient ou contacte les secours appropriés pour garantir la sécurité des occupants et/ou du bateau.
- Gestion des urgences : L'équipe doit être prête à réagir en cas de situations d'urgence, comme une fuite d'hydrocarbures, un incendie à bord d'un navire ou sur le terre-plein, ou des conditions météorologiques dangereuses. Un exercice par semaine est organisé, hors période estivale, concernant le risque incendie et concernant le risque pollution.
- Rapport et communication : L'équipe de nuit tient un journal de bord détaillant les événements, les incidents, et les interventions effectuées pendant la nuit, afin de transmettre les informations aux équipes de jour.

Ces missions assurent la sécurité des biens et des personnes, tout en maintenant le bon fonctionnement du port durant la nuit.

240813 Contribution 115 – M de Saint Rapt – Enrichissement de la Commune

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

Par ailleurs,

- 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le sujet des voieries fait l'objet d'un recours formé par la Commune devant le tribunal administratif de Toulon concernant les biens de retour, puisqu'elles sont indispensables au fonctionnement du service public portuaire.

Cela n'empêche pas qu'en parallèle, des discussions aient été engagées avec l'ASL de PG3 pour définir les conditions d'accès des agents de la régie et des plaisanciers sur les voieries dont l'ASL de PG3 est propriétaire.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Concernant le service de gardiennage : la régie dispose de ses propres effectifs pour assurer une présence sur le plan d'eau 24h/24h et 365 jours par an. Le cas échéant, elle fait appel aux services de la police municipale ou de la gendarmerie terrestre ou maritime. Le service de gardiennage des ASL est assuré uniquement pour le compte des propriétaires de l'ensemble immobilier.

240813 Contribution 116 – M Sallé - Amarrages vides

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur part de l'hypothèse que les amarrages ont été créés pour circuler dans les canaux. 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.

Il indique ensuite disposer de son droit d'amarrage jusqu'à fin 2025 ou 2028 suivant les secteurs.

Enfin, il réfute l'idée de devoir prendre un contrat de GU et propose d'attendre le résultat des tribunaux concernant les droits réels. Il finit donc par une série de demandes :

- 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

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Il est rappelé qu'aucun amarrage n'a de caractère privé. L'ensemble du plan d'eau du port relève du domaine public maritime artificiel, donc y compris les amarrages situés au droit des habitations. La contribution s'intéresse aux usagers qui ne souhaiteraient pas lier leur amarrage à leur maison, c'est donc un cas, en théorie, pratiquement inexistant à Port-Grimaud puisque l'objectif de la marina est bien de lier des maisons et des bateaux.

Dans un premier temps, il est précisé que l'objectif de la Commune est de permettre à chaque propriétaire d'une maison et d'un quai privé de lier sa maison, son quai et l'amarrage situé devant la maison pour une durée de 35 ans grâce à un contrat de Garantie d'Usage. La durée de 35 ans étant la durée maximale qui est possible en droit français en 2025. Les contrats d'amodiation de 50 ans n'existent plus.

L'objectif de la Commune est donc bien de respecter la configuration souhaitée par le concepteur du site, M. François Spoerry à savoir un ensemble lié comprenant maison-jardin-quai-amarrage avec le bateau du propriétaire. Bien entendu, un propriétaire titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage lié à une maison peut effectivement décider de ne pas utiliser son amarrage et de le laisser libre, la sous-location de l'amarrage est, quant à elle, interdite ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Dans l'éventualité où le propriétaire de la maison ne souhaiterait pas contractualiser pour 35 ans, alors il existe dans les ports 2 autres types de contrats : les contrats annuels (1 an), les contrats d'escale ou de passage (moins d'1 an). Ces contrats sont des contrats plus onéreux à l'année s'ils sont contractés pendant plusieurs années et ne participent pas au financement des travaux tels que prévus par la réglementation pour les contrats dits longs de Garanties d'Usage. Enfin, si un propriétaire décide de ne pas contracter ni un contrat long (35 ans), ni un contrat annuel (1an), ni un contrat court (moins d'1 an) alors l'amarrage sera effectivement géré par la régie portuaire.

Tout en rappelant que le principe de base de Port-Grimaud est « sa maison-son jardin-son-quai-son amarrage », les différents cas envisageables pour les amarrages vides d'une habitation (maison ou appartement) sont synthétisés ci-après :

- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés situés devant les maisons avec quais privés ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans**
 - Si le propriétaire le souhaite pour obtenir le remboursement de la redevance annuelle, possibilité pour le propriétaire de proposer à la Capitainerie le stockage d'un bateau sur son quai sans personne à bord ;
 - Si le propriétaire le souhaite, possibilité de laisser l'amarrage vide ;
 - Pas d'exploitation possible par la régie.
 - **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans**
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un bateau lui appartenant au cours des 35 ans, priorité pour l'obtention d'un contrat annuel ou saisonnier pour amarrer son navire ;
 - Si le propriétaire ne souhaite pas y positionner un navire, pas de contrat annuel, pas de contrat d'escale, l'amarrage est géré par la Capitainerie sans utiliser le quai privé et sans personne à bord. Stockage uniquement ;
- ✓ **Amarrages vides d'ex-amodiés liés aux appartements et situés sur des quais d'accès publics ;**
 - **Amarrages vides dont le propriétaire a opté pour un contrat de GU 35 ans ;**
 - Exploitation normale de l'amarrage par la Capitainerie et remboursement de la redevance annuelle au prorata temporis ;
 - Si le propriétaire souhaite y positionner un navire conforme à la taille de l'amarrage, priorité lui est immédiatement donnée. Préavis de 2 mois ;
 - **Amarrages vides dont le propriétaire n'a pas souhaité une GU 35 ans ;**
 - L'amarrage n'est plus lié à l'appartement ;
 - Exploitation simple de l'amarrage par la capitainerie ;

Donc dans l'éventualité, peu probable et non souhaitée par la Commune, où un usager ne souhaiterait pas lier son habitation avec son amarrage, le plan d'eau serait alors géré par la Capitainerie dans le respect des contraintes liées à la proximité avec les habitations, c'est-à-dire dans une logique de stockage uniquement afin de ne pas créer de préjudice d'intimité, de vue ou de dévalorisation de la propriété privée.

240813 Contribution 117 – Mme Trotin – Refus divers

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice propose :

Voie terrestre :

- Piétons : s'assurer que la sécurité des habitants et leur intimité sont sauvegardées par voie terrestre ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- 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'esthétique, éviter les embouteillages et la pollution, éviter l'afflux supplémentaire de personnes) ;

Voie maritime :

- 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 plaquettes 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 13/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet çà la contributrice d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, la contributrice ne souhaite pas de projet d'extension destiné aux investisseurs. Aucun scénario ne prévoit d'extension démesurée qui serait destinée à accueillir des mégayacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

L'hypothèse d'une extension du port est donc fautive, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.

La Commune prévoit simplement de travailler à la remise en sécurité, aux normes environnementales et l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port comme elle le dit et le répète depuis 3 ans. Elle a prévu de conserver l'esprit Spoerry en collaborant avec l'architecte conseil de Port Grimaud M. Bohl et c'est peut-être bien pour cela que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de François Spoerry s'est prononcé en faveur des 3 esquisses de scénarios de M. Bohl pour l'extension de la Capitainerie, pour la passe d'entrée et pour la place de l'Eglise. La Commune est motivée par l'intérêt général et travaille à l'amélioration du cadre de vie des usagers de son port, en leur proposant un amarrage pour 35 ans à un coût réduit pour un amarrage de 12 ml dans le Golfe de Saint-Tropez, amarrage qu'ils pourront lier à leurs maisons, conservant ainsi la valeur de leur patrimoine.

L'objet principal des amarrages devant les maisons est d'associer une maison, un quai et un bateau jusqu'à 30 ml pour les plus grands afin de permettre de naviguer en mer. C'est bien l'esprit de Port-Grimaud que veut conserver la Commune en proposant de remplacer les anciens contrats d'amodiation qui n'existent plus dans le droit français par des contrats dits de Garantie d'Usage de 35 ans tels que présentés le 01/08/2024. La grande majorité des usagers est intéressée pour associer son habitation et son amarrage avec le plus long contrat possible en droit français.

Concernant l'amarrage devant une maison et un quai privé sans accès public, la Commune confirme que tout usager, disposant de son contrat de GU, continue à associer de façon liée son habitation et son amarrage. Cela a été clairement porté dans le Règlement d'Exploitation. Les usagers sans contrats de GU, pourront prendre un contrat annuel (1 an) ou d'escale (mois d'un an) mais ces contrats sont beaucoup plus onéreux. Il pourra aussi ne pas prendre de contrat du tout. Dans ce dernier cas seulement, l'amarrage sera géré par la Capitainerie.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240814 Contribution 118 – Mme Hanna – Gestion du port, des places, dragage

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice s'intéresse à 4 sujets :

- Gestion du port : Création d'une société d'exploitation dont les actionnaires seraient les résidents de Port-Grimaud ;
- Dragage de la passe d'entrée : Responsabilité de la Commune du fait de l'origine des sédiments issus de la Gisle ;
- Propriété des amarres : Autoriser la sous-location pour les titulaires d'amarrages à jour du paiement de leurs redevances ;
- Yachts : Autoriser la présence de Yachts sous contrôle de la société d'exploitation gérée par les résidents.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

En préambule, il convient de préciser que la gestion est cadrée règlementairement et c'est également le cas de ses instances de gouvernance.

La gestion d'un port de plaisance varie selon le degré de contrôle que souhaite conserver l'autorité publique et les ressources disponibles. Les modèles de gestion publique directe, déléguée, en régie intéressée ou privée ont chacun leurs avantages et inconvénients, souvent influencés par le contexte local et les objectifs du port (économiques, sociaux, environnementaux). La gouvernance doit intégrer des mécanismes de concertation avec les usagers et un suivi efficace des performances pour garantir un équilibre entre développement économique et intérêt général.

Pour le Port-Grimaud, le mode de gestion arrêté par la Commune est la gestion publique directe. Dans ce modèle, le port de plaisance est géré directement par la collectivité publique, en l'occurrence la municipalité qui a créé une régie portuaire dédiée à la gestion du service public industriel et commercial (SPIC). Ce type de gestion permet à la Commune de garder un contrôle total sur l'exploitation du port et ses infrastructures.

Gouvernance : Le conseil municipal prend les décisions stratégiques après avis des Conseils Portuaire, d'Exploitation et CLUPP.

Quelle que soit la forme de gestion, un port de plaisance doit intégrer une forme de gouvernance participative pour assurer que les besoins des usagers (plaisanciers, commerçants, etc.) sont pris en compte.

Ces comités sont souvent impliqués dans :

- L'élaboration des projets d'aménagement.
- Les discussions sur les tarifs et les services.
- Les questions environnementales, comme la gestion des déchets par exemple.

Concernant la sous-location du domaine public, elle est strictement interdite en France.

Concernant le dragage, la création d'une passe d'entrée d'un port à l'embouchure d'une rivière engendre, assez logiquement, une problématique d'ensablement que le port doit gérer pour



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

assurer son fonctionnement. Le coût du dragage ne peut être porté que par les bénéficiaires du service et en aucun cas des contribuables tiers. Toute aide financière à un SPIC est interdite.

240814 Contribution 119 – M Dahinden – Renforcer ASL et diminuer les charges

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur indique : « 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) »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

S'il est possible de donner une suite à certaines doléances du contributeur, il semble que certaines d'entre-elles soient en contradiction avec les règles de gestion du domaine public et portuaire. Il convient donc de rappeler ci-après quelques points règlementaires :

La reconnaissance d'un droit perpétuel sur le domaine public se heurte aux règles d'inaliénabilité du domaine public qui repose sur des principes fondamentaux du droit public français.

- Principe d'inaliénabilité : Le domaine public, y compris le domaine public portuaire, est inaliénable. Cela signifie qu'il ne peut être vendu, cédé ou transféré à des personnes privées. Ce principe est établi par l'article L3111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P), qui stipule que "les biens des personnes publiques affectés à l'usage direct du public ou à un service public sont inaliénables".
- L'imprescriptibilité : Le domaine public est également imprescriptible, ce qui signifie qu'il ne peut être acquis par prescription. L'imprescriptibilité é protège le domaine public de l'acquisition de droits des personnes qui l'utiliseraient de façon prolongée ; c'est-à-dire par l'occupation continue d'un bien pendant un certain temps.
- L'affectation : la délimitation du domaine public des installations portuaires est également définie par le critère d'affectation de l'usage d'un service public, lequel détermine l'intérêt général ;
- Ces règles assurent la protection du patrimoine public qui reste sous contrôle public.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

La fixation d'une taxe pour plusieurs décennies se heurte au principe d'annualisation des budgets publics est un principe fondamental dans la gestion des finances publiques, en France comme dans de nombreux autres pays :

Le principe d'annualité budgétaire signifie que le budget des entités publiques comme le budget d'une Commune ou d'un port communal est voté et exécuté pour une période limitée à un an. Ce principe impose que les recettes et les dépenses de chaque exercice budgétaire soient planifiées et réalisées au cours d'une seule année civile, généralement du 1er janvier au 31 décembre.

Chaque année, les autorités publiques préparent un budget détaillant les prévisions de recettes (impôts, taxes, etc.) et les dépenses (salaires, investissements, etc.) pour l'année suivante.

L'annualité permet au Conseil Municipal d'exercer un contrôle régulier et fréquent sur les finances publiques du port, en validant ou ajustant chaque année les orientations budgétaires. Elle permet de s'adapter aux évolutions économiques ou sociales, en réajustant les prévisions budgétaires en fonction des résultats de l'année écoulée.

En forçant à revoir et rééquilibrer chaque année le budget, ce principe garantit une meilleure gestion et un contrôle plus strict des dépenses publiques.

En résumé, l'annualisation vise à assurer la transparence, la rigueur et le contrôle des finances publiques portuaires, tout en s'adaptant chaque année aux réalités économiques.

Sur le sujet des taxes foncières et des taxes d'habitation, il n'apparaît pas possible de créer une taxe spécifique à Port-Grimaud. La taxe s'applique à l'ensemble des contribuables grimaudois. L'attention du contributeur est attirée sur la stabilité des taxes depuis 18 ans sous le mandat de M. le Maire Alain Benedetto.

Sur les autres points, les objectifs du contributeur sont partagés par la Commune :

- Aucune augmentation de la taille et de la longueur des navires accueillis dans le port depuis des dizaines d'années par les ASL ;
- La gestion du domaine privé par les ASL n'a jamais été remise en cause ;
- Aucune modification du plan d'amarrage des bassins intérieurs et donc maintien des déposes-minute pour les annexes ;

240814 Contribution 121 – Mme Fleckenstein – Mega-Yachts

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contribution intervient avant la présentation des scénarios par la Commune. La contributrice présente sa contribution comme une « pétition » contre ce qu'elle considère comme la transformation de Port-Grimaud

« 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.

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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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. 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. »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 14/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet à la contributrice d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, la contributrice ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht.

Aucun scénario ne prévoit d'extension démesurée qui serait destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

Pas d'extension prévue, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.

Les scénarios présentés le 21/08 ont donc bien tenu compte des doléances exprimés lors de la phase de pré-concertation et ne prévoient ni l'augmentation du nombre ou ni l'augmentation de la taille des navires accueillis dans le port depuis des dizaines d'années par les ASL.

Concernant les contrats de Garanties d'Usage, ils sont destinés à remplacer les contrats d'amodiation qui n'existent plus dans le droit français. Ce sont les contrats les plus longs possibles (35 ans), destinés à faire perdurer la liaison entre une habitation et un amarrage comme l'avait souhaité l'architecte, concepteur du site, M. François Spoerry.

La commune accorde une grande importance à la concertation et à l'échange avec ses résidents et les ASL car elle considère que le dialogue est essentiel pour construire ensemble des projets qui répondent aux attentes du plus grand nombre.

Sur Port-Grimaud, le dialogue est clair et constructif avec l'ASL de PG3 depuis déjà de nombreux mois. Il se met en place avec PG2 dans une démarche positive et finalement seule l'ASL de PG1 conserve actuellement une position réservée. Nous souhaitons vivement un rapprochement qui seul permettra des échanges féconds. Toutes les parties auraient à y gagner, en particulier et avant toutes, les résidents-usagers du service portuaire.

A titre d'illustration, en préambule de la concertation liée aux travaux d'aménagement, une phase innovante de 3 mois de pré-concertation a été mise en place rallongeant de 2 à 5 mois le temps des échanges. Elle met en place des dispositifs pour recueillir les avis, organiser des consultations, des réunions publiques, et offrir des espaces de discussion.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240814 Contribution 122 – Mme Caenen – Mega-Yachts, esprit Port-Grimaud

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 14/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maitre d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, le contributeur ne souhaite pas de projet d'extension.

Aucun scénario ne prévoit d'extension démesurée qui serait destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

Ainsi, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts.

Les scénarios présentés le 21/08 ont donc bien tenu compte des doléances exprimés lors de la phase de pré-concertation et ne prévoient ni l'augmentation du nombre ou ni l'augmentation de la taille des navires accueillis dans le port depuis des dizaines d'années par les ASL.

Le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures de Port-Grimaud s'inscrit dans une démarche respectueuse de l'héritage et de la vision de son créateur, l'architecte François Spoerry. L'esprit unique de cette cité lacustre, caractérisée par son harmonie entre architecture traditionnelle provençale et canaux navigables, est soigneusement préservé tout au long des travaux.

Cependant, ce projet va plus loin en intégrant des améliorations essentielles pour adapter les infrastructures aux défis du XXI^e siècle, notamment ceux liés au changement climatique. Les études ont mis en évidence la nécessité de renforcer la sécurité du port face à des phénomènes climatiques plus fréquents et plus intenses (comme la montée des eaux ou les tempêtes). De nouvelles normes environnementales sont également prises en compte comme la norme « Ports-Propres », pour garantir la durabilité du site tout en minimisant son impact écologique.

Les aménagements proposés visent à moderniser les installations tout en anticipant les conditions à venir sur les 35 prochaines années, afin que Port-Grimaud reste un lieu sécurisé, fonctionnel et résilient face aux défis climatiques. Ce projet d'avenir, en phase avec les enjeux contemporains, s'efforce de concilier développement durable et respect de l'identité originale de ce lieu emblématique.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

240814 Contribution 123 – Mme Leitner – Plage Sud

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice s'intéresse au devenir de la plage Sud qu'elle estime remarquable du point de vue environnemental et qui apparaît comme un lieu récréatif à préserver.

« *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. »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le projet de remise en sécurité du port de Port-Grimaud inclut des mesures spécifiques pour garantir la préservation de la plage sud, un lieu apprécié tant pour son environnement naturel que pour ses fonctions récréatives.

Ce projet tient compte de l'importance de cet espace pour les résidents et les visiteurs, et prévoit de maintenir la plage dans son état actuel sans altérer son paysage ni ses usages. Les travaux de sécurisation n'impacteront ni la qualité du cadre naturel ni les activités de détente et de loisirs qui s'y déroulent.

L'objectif est d'assurer la sécurité du port tout en respectant l'écosystème local et en conservant les espaces de loisirs, afin que la plage sud continue d'offrir aux habitants et touristes un lieu de bien-être et de détente, en harmonie avec l'environnement.

240814 Contribution 123b – Mme Hammer – Reprise en gestion directe, profit

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Dans un premier temps, la contributrice conteste la résiliation anticipée des concessions et le fait de devoir régler à la régie communale les charges portuaires. « *Les exigences financières pour l'utilisation privée des places d'amarrage devant la maison, pour lesquelles nous avons garanti un droit d'utilisation perpétuel et intangible dans le contrat de vente, étaient maintenant soudainement calculées annuellement.* »

Dans un second temps, la contributrice conteste le projet de remise en sécurité qu'elle suppose destiné à des « mega-yacht », la contribution ayant été communiquée le 14/08 avant la présentation des scénarios le 21/08. Enfin, elle conclue à la nécessité de protéger l'esprit de Port-Grimaud et exige la transparence de la Commune ainsi que la concertation avec les propriétaires.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La reprise en régie est intervenue le 01/01/2022, par suite de la résiliation anticipée des concessions au 31/12/2021 à l'issue des audits financiers, techniques et environnementaux, diligentés par la Commune dans le cadre de la fin programmée des concessions au 31/12/2025. Les irrégularités constatées au cours de l'audit ont justifié l'urgence d'une reprise en gestion directe par l'Autorité Portuaire.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

La contribution du 14/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En l'occurrence, la contributrice ne souhaite pas de projet d'extension destiné à accueillir des méga-yacht.

La contributrice a donc pu être rassuré à la présentation des scénarios puisqu'aucun ne prévoit d'extension pharaonique destinée à accueillir des méga-yacht, ni même d'augmenter le nombre ou la taille des bateaux. Au contraire le nombre de navire est même diminué, notamment devant la place de l'Eglise, permettant ainsi aux riverains de retrouver des perspectives de vue.

L'hypothèse d'une extension du port est fausse, il n'y a pas plus de bateaux que dans la situation à la date de la reprise fin 2021. Au contraire, le nombre de yachts diminue pour retrouver « l'esprit Spoerry » devant la place de l'Eglise, qui, par ailleurs a toujours été occupée par des yachts au cours des années précédant la reprise en gestion du port.

Le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures de Port-Grimaud s'inscrit dans une démarche respectueuse de l'héritage et de la vision de son créateur, l'architecte François Spoerry. L'esprit unique de Port-Grimaud, caractérisée par son harmonie entre architecture traditionnelle provençale et canaux navigables, est soigneusement préservé.

Les aménagements proposés visent à résoudre les problématiques rencontrées au cours des 50 dernières années tout en anticipant les besoins à venir sur les 35 prochaines années, afin que Port-Grimaud reste un lieu sécurisé, fonctionnel et résilient face aux défis climatiques. Ce projet d'avenir, en phase avec les enjeux contemporains, s'efforce de concilier développement durable et respect de l'identité originale de ce lieu emblématique.

Sur le dernier point de la contribution, la contributrice aura pu constater au cours des 5 mois de dialogues avec les usagers que la Commune est allée très loin dans sa volonté de concertation de mai à octobre 2024 soit bien au-delà des 2 mois réglementaires habituels.

La Commune est convaincue de l'intérêt du dialogue et que la concertation préalable permet de concilier les projets d'aménagement avec les attentes de la population, tout en respectant les cadres réglementaires et elle l'a démontré sur lors des études préalables du projet en :

- Organisant 5 mois d'échanges avec une phase de pré-concertation et une phase de concertation soit très au-delà des 2 mois minimum ;
- Mobilisant volontairement 2 garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ;
- Organisant pas moins de 11 réunions publiques dont 6 dans les différents quartiers PG1, PG2 et PG3 que le contributeur qualifie de réunion du café de commerce... ;
- Donnant aux contributeurs la possibilité de s'exprimer publiquement lors de la première réunion publique en introduction de l'ouverture de la concertation soit le 21/08. Ce qui leur a permis d'exprimer ses attentes à l'issue de pratiquement 3 mois de pré-concertation ;
- Donnant aux contributeurs la possibilité de s'exprimer publiquement lors de la dernière réunion publique de la concertation soit le 03/10. Ce qui leur a permis d'exprimer sa satisfaction sur la phase de concertation et ses attentes pour la suite du projet ;
- Mettant en place un point d'informations avec son registre en Capitainerie, ouvert 7j/7j de 9h à 17h sans interruption ;
- Pour donner une suite à la demande des contributeurs et pour renforcer l'ouverture au dialogue de la Commune et bien que cela ne soit pas expressément prévu dans les modalités de la concertation telles que délibérées par la Commune, il a été décidé de donner une suite favorable à la demande des contributeurs en rajoutant, en cours de



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

concertation et à la demande des garants, 3 ateliers participatifs qui intègrent les thèmes de la contributions regroupés dans 3 ateliers :

- AT1 - Travaux ;
- AT2 - Gestion budgétaire ;
- AT3 - Gestion portuaire ;

Environ 70 contributeurs identifiés se sont exprimés avant le démarrage de la concertation et environ 140 à 150 nouveaux contributeurs se sont exprimés après le démarrage de la concertation par mail et au point d'informations.

240814 Contribution 124 – Mme Pussacq – Appel d'offres

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice s'interroge sur la passation du marché d'AMO.

1) Pourquoi un délai aussi court concernant la réponse pour un dossier aussi technique et stratégique ? pour rappel : publication BOAMP 05/10/2023 JOUE06/10/2023 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 permettrait une meilleure concurrence pour l'intérêt de la collectivité ?

Au regard des montants du marché, la procédure suivie est celle d'un appel d'offres européen. Les délais sont réglementaires et suffisants pour permettre aux entreprises de remettre leurs offres.

2) Quel est exactement le problème de forme qui a entraîné le rejet de 3 offres sur 4 ?

Seule 1 offre a été remise complète et dans le respect de la date et l'heure limite de dépôt.

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 ? La procédure européenne d'appel d'offres, et même la procédure nationale d'appel d'offres ne prévoit pas l'annulation de la procédure dans l'éventualité où une offre est reçue, si cette dernière répond parfaitement aux exigences du cahier des charges.

4) Y a-t-il dans le groupement des entreprises qui ont l'habitude de travailler avec la ville de Grimaud? Les bureaux d'études du groupement répondent aux exigences de l'appel d'offres concernant les candidatures et leurs capacités à réaliser les prestations du cahier des charges avec de nombreuses références d'études équivalentes. « L'habitude » de travailler avec la Commune de Grimaud n'est pas un critère de choix dans un appel d'offres.

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 (p 19) Il s'agit d'études de faisabilité comme l'indique le titre de l'appel d'offres. Il s'agit donc de définir les besoins et d'en étudier la faisabilité. L'hypothèse d'un restaurant dans une Capitainerie peut s'avérer très pertinente et agréable pour les usagers comme dans beaucoup de Capitainerie. Le cahier des charges l'a donc suggéré. Le principe d'une étude préalable de faisabilité est de n'oublier aucun des besoins potentiels auquel le bâtiment pourrait répondre. La faisabilité comprend l'acceptabilité des usagers, il s'avère que le restaurant semble refusé par une partie du public et n'est pas indispensable au bon fonctionnement de la Capitainerie.

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 ? La régie portuaire a rédigé le cahier des



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

charges qui a été validé par l'Autorité Portuaire et le service de la Commande Publique avant lancement de la procédure.

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 maîtrise d'oeuvre et/ou concours d'architecture ». Comme indiqué par la contributrice, il s'agit d'une recommandation. Elle trouve son sens dans certains marchés pour ne pas fausser la concurrence dans les marchés des phases ultérieures. Elle peut s'avérer bloquante et diminuer le nombre d'offres dans certaines consultations, notamment pour des études préalables. Dans le cas présent, l'ensemble des études préalables seront fournies à tous les candidats des consultations ultérieures de façon à respecter l'égalité de traitement.

240815 Contribution 125 – Mme Hauvespre – Extension du port

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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'oeuvre initiale, créée et réalisée par l'architecte François Spoerry, et entacherait sa mémoire -> manque de respect total à son oeuvre 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'oeuvre bien pensée de l'Architecte

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 15/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet à la contributrice d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maîtrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension, ni de bateaux plus longs, ni de bateaux plus nombreux par exemple pour faire des profits. Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise. Il est d'ailleurs à noter que la notion de profits n'a pas lieu d'être quand le service public portuaire est assuré en gestion directe par une administration qui a l'obligation en comptabilité publique de gérer le port en budget annexe indépendant du budget principal de la Commune. Ainsi les recettes du port restent bien affectées au port qui peut alors dégager un autofinancement lui permettant d'assurer sa propre capacité d'entretien voire de grosses réparations, voire d'effectuer des provisions le cas échéant, ce que ne peut pas faire un port en déficit comme il l'était pendant des années contrairement à la régie communale qui a réussi en 2 années à redresser très significativement les comptes.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Le projet visant à sécuriser le port de plaisance de Port Grimaud, à le mettre aux normes environnementales et à adapter ses infrastructures au changement climatique se concentre sur plusieurs objectifs techniques et environnementaux, sans chercher particulièrement à générer des profits mais à mettre en place un mode de gestion rigoureux et équilibré.

Le projet s'inscrit dans une démarche respectueuse de l'héritage et de la vision de son créateur, l'architecte François Spoerry. L'esprit unique de ce lieu, caractérisée par son harmonie entre architecture traditionnelle provençale et canaux navigables, est soigneusement préservé tout au long des travaux.

Cependant, ce projet va plus loin en intégrant des améliorations essentielles pour adapter les infrastructures aux défis du XXI^e siècle, notamment ceux liés au changement climatique. Les études ont mis en évidence la nécessité de renforcer la sécurité du port face à des phénomènes climatiques plus fréquents et plus intenses (comme la montée des eaux ou les tempêtes). De nouvelles normes environnementales sont également prises en compte comme la norme « Ports-Propres », pour garantir la durabilité du site tout en minimisant son impact écologique.

Les aménagements proposés visent à moderniser les installations tout en anticipant les conditions à venir sur les 35 prochaines années, afin que Port-Grimaud reste un lieu sécurisé, fonctionnel et résilient face aux défis climatiques. Ce projet d'avenir, en phase avec les enjeux contemporains, s'efforce de concilier développement durable et respect de l'identité originale de ce lieu emblématique.

Le respect de l'œuvre architecturale est bien une priorité pour la Commune qui a travaillé avec l'architecte conseil de Port-Grimaud, M. Bohl. Ce dernier a proposé 3 scénarios : 1 pour le quai de l'Eglise, 1 pour la passe d'entrée et 1 pour l'extension de la Capitainerie. On notera que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de M. François Spoery s'est lui-même prononcé en faveur des esquisses présentées par M. Bohl et soumises à la concertation du public avec les scénarios de l'architecte du groupement M. Janin. Les études sont encore longues et le respect de l'œuvre architecturale, demandée par Mme Denise Spoerry lors d'une réunion publique sera bien le fil conducteur de la conduite de cette belle opération d'adaptation de la marina aux défis des 35 prochaines années.

240815 Contribution 126 – M Hauvespre – Architecture et environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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 François 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 15/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension pour créer un immense parc à bateaux, ni de bateaux plus longs, ni de bateaux plus nombreux par exemple pour faire des profits. Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

navires, notamment devant la place de l'Eglise. Il est d'ailleurs à noter que la notion de profits n'a pas lieu d'être quand le service public portuaire est assuré en gestion directe par une administration qui a l'obligation en comptabilité publique de gérer le port en budget annexe indépendant du budget principal de la Commune. Ainsi les recettes du port restent bien affectées au port qui peut alors dégager un autofinancement lui permettant d'assurer sa propre capacité d'entretien voire de grosses réparations, voire d'effectuer des provisions le cas échéant, ce que ne peut pas faire un port en déficit comme il l'était pendant des années contrairement à la régie communale qui a réussi en 2 années à redresser très significativement les comptes.

Le projet visant simplement à sécuriser le port de plaisance de Port Grimaud, à le mettre aux normes environnementales et à adapter ses infrastructures au changement climatique se concentre sur plusieurs objectifs techniques et environnementaux, sans chercher particulièrement à générer des profits mais à mettre en place un mode de gestion rigoureux et équilibré. Le projet s'inscrit dans une démarche respectueuse de l'héritage et de la vision de son créateur, l'architecte François Spoerry. L'esprit unique de ce lieu, caractérisée par son harmonie entre architecture traditionnelle provençale et canaux navigables, est soigneusement préservé tout au long des travaux.

Cependant, ce projet va plus loin en intégrant des améliorations essentielles pour adapter les infrastructures aux défis du XXI^e siècle, notamment ceux liés au changement climatique. Les études ont mis en évidence la nécessité de renforcer la sécurité du port face à des phénomènes climatiques plus fréquents et plus intenses (comme la montée des eaux ou les tempêtes). De nouvelles normes environnementales sont également prises en compte comme la norme « Ports-Propres », pour garantir la durabilité du site tout en minimisant son impact écologique.

Les aménagements proposés visent à moderniser les installations tout en anticipant les conditions à venir sur les 35 prochaines années, afin que Port-Grimaud reste un lieu sécurisé, fonctionnel et résilient face aux défis climatiques. Ce projet d'avenir, en phase avec les enjeux contemporains, s'efforce de concilier développement durable et respect de l'identité originale de ce lieu emblématique.

Le respect de l'œuvre architecturale est bien une priorité pour la Commune qui a travaillé avec l'architecte conseil de Port-Grimaud, M. Bohl. Ce dernier a proposé 3 scénarios : 1 pour le quai de l'Eglise, 1 pour la passe d'entrée et 1 pour l'extension de la Capitainerie. On notera que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de M. François Spoerry s'est lui-même prononcé en faveur des esquisses présentées par M. Bohl et soumises à la concertation du public avec les scénarios de l'architecte du groupement M. Janin. Les études sont encore longues et le respect de l'œuvre architecturale, demandée par Mme Denise Spoerry lors d'une réunion publique sera bien le fil conducteur de la conduite de cette belle opération d'adaptation de la marina aux défis des 35 prochaines années.

240815 Contribution 127 – M Giemsa – Environnement

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Le contributeur s'inquiète de l'impact environnemental d'un projet d'extension portuaire, notamment sur les herbiers de Posidonies.

« 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. »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port :

La contribution du 15/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

Aucun des scénarios ne prévoit d'extension, ni de bateaux plus longs, ni de bateaux plus nombreux par exemple pour faire des profits. Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise.

La Commune a tenu compte des doléances exprimés lors de la phase de pré-concertation avec notamment un état des lieux environnemental très poussé qui concerne, entre autres, les Posidonies. L'état des lieux est même allé très au-delà du recensement des Posidonies et toutes les espèces protégées marines et terrestres ont été recensées afin de s'assurer de la faisabilité environnementale des scénarios proposés.

Ces préoccupations environnementales s'intéressent également aux impacts du port sur le milieu. Port-Grimaud étant l'un des derniers ports de la région PACA à n'être toujours pas normé « Port-Propre » pour l'environnement et la biodiversité.

Enfin, il est à noter que la réalisation de projet sur le littoral a généré par le passé des impacts énormes sur l'environnement, par exemple en détruisant les zones humides pour construire des ports et des marinas comme à Port-Grimaud. De ce fait, les lois ont évolué et aujourd'hui, les procédures d'autorisation par les services de l'Etat sont très encadrées.

Le projet de remise en sécurité du port communal, aux normes environnementales et d'adaptation des infrastructures au changement climatique doit respecter certaines législations, notamment la loi de protection de la nature et la loi Bouchardeau sur la démocratisation de l'enquête publique, ce qui implique plusieurs étapes obligatoires.

- Respect de la loi de protection de la nature : Cette loi vise à préserver les espèces et les habitats naturels. Tout projet susceptible de porter atteinte à l'environnement, comme un projet de réaménagement d'un port, doit prendre en compte les impacts potentiels sur la faune, la flore et les écosystèmes locaux. Les travaux envisagés doivent donc être conçus de manière à minimiser ces impacts.
- Respect de la loi Bouchardeau : Il s'agit d'une loi qui instaure la nécessité de mener des enquêtes publiques avant le lancement de projets. Elle permet aux citoyens et aux associations de donner leur avis tout au long de la conception d'un projet.
- Etude d'impact : Avant le début des travaux, une étude d'impact doit être réalisée pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Cette étude doit identifier les impacts possibles et proposer des mesures d'atténuation. Elle est un document obligatoire, notamment pour obtenir les autorisations administratives.
- Enquête publique : Une fois l'étude d'impact réalisée, une enquête publique doit être organisée. Cette enquête permet aux citoyens de s'exprimer sur le projet. Un commissaire enquêteur est nommé pour recueillir les avis et rédiger un rapport. Cette étape est cruciale pour s'assurer de la transparence et de la participation publique.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Ainsi, le projet de remise en sécurité du port respectera ces obligations légales avant de pouvoir être autorisé et réalisé.

240815 Contribution 127b – M Gallozi – Signalement activités commerciales

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice s'inquiète des activités économiques d'un voisin qui exerce depuis sa maison. Port Grimaud n'est pas une zone industrielle, ni une zone technique pour des bateaux de location, mais un site remarquable résidentiel. Cette société (voisin) 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

Le propriétaire de la maison incriminée a été reçu en Capitainerie et a confirmé ne pas exercer d'activités professionnelles devant la maison. Il est toutefois possible qu'il s'agisse d'un professionnel non identifié en 2023 car utilisant seulement 1 à 3 bateaux.

Si l'activité est confirmée, il est interdit d'exercer depuis une maison et la police portuaire sanctionnera le contrevenant comme tous les autres contrevenants qui exercent des activités professionnelles depuis des amarrages non autorisés préalablement et sans le signaler à la Capitainerie. L'ensemble des professionnels identifiés en 2023 exercent aujourd'hui depuis un amarrage sur un quai d'accès public avec mise en place d'une convention de type AOT. Il est possible qu'un professionnel n'ait pas été répertorié compte-tenu de l'opacité de la situation les concernant à Port-Grimaud depuis de nombreuses années avant la reprise en gestion directe par la Commune.

240815 Contribution 127c – M Thomas – Prises en compte des contributions

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur s'inquiète de la prise en considération des contributions par la Commune.

« 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. »

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

En préambule, il est à noter que la contribution intervient en phase de pré-concertation, le 15/08, avant la présentation des scénarios le 21/08. Le contributeur a donc pu participer au démarrage de la concertation avec la présentation de scénarios qui intègrent parfaitement les préoccupations qui se sont exprimées pendant 2,5 mois :

- Panne de l'Eglise : Suppression des yachts qui existaient depuis plusieurs dizaines d'années pour redonner des perspectives de vue sur le lac intérieur lors d'une arrivée à pied par le pont de l'Eglise. 3 scénarios sur 3 présentés suppriment les Yachts. Il est à noter que cette demande forte n'avait jamais été exprimée avant la reprise en régie directe du port par la Commune. La concertation aura donc permis l'expression d'un besoin refoulé pendant des dizaines d'années et comme la souligné un ancien président de PG1 lors de la réunion publique du 28/09, « l'idée ne nous était jamais venue à l'esprit de supprimer ces bateaux au quai d'honneur ».
- Passe d'entrée : Aucune extension pharaonique, aucun bateau plus long que ceux présents depuis des dizaines d'années et pas d'augmentation du nombre d'amarrages. La sécurisation et la réduction du risque d'ensablement sont les lignes directrices au niveau de la passe.
- Capitainerie : Pas de restaurant panoramique. Architecture conservée. Extension limitée.

En synthèse, les esquisses dont une partie a été proposé par M. Bohl et a reçu, via une contribution, l'assentiment de M. Bernard Spoerry, architecte, fils de M. François Spoerry et détenteur de la propriété intellectuelle de l'œuvre architecturale, ne modifient en rien l'architecture et l'esprit de Port-Grimaud.

La concertation a parfois largement débordé de son cadre liée aux travaux d'aménagement. Certaines contributions se sont intéressées à des règles de gestion ou des règles de police.

La gestion d'un port est soumise à une réglementation qui vise à assurer la sécurité, la protection de l'environnement et le bon fonctionnement des infrastructures. Cette réglementation encadre différents aspects, tels que la mise à disposition du domaine public portuaire, l'attribution des postes d'amarrage, la circulation des navires, ainsi que la gestion des déchets et des eaux usées.

La concertation avec les usagers est obligatoire pour les travaux et potentiellement utile pour la gestion. Les contributions provenant de ces consultations sont attentivement étudiées, à condition qu'elles respectent les réglementations en vigueur. Les propositions conformes aux cadres réglementaires et aux objectifs du port pourront être intégrées aux décisions de gestion.

240815 Contribution 127d – M Salle – Modalités de la concertation

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur propose les modalités de la concertation et envisage les modalités suivantes :

- 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.
- 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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- 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
- 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.
- 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La concertation préalable, telle qu'encadrée par le Code de l'urbanisme et le Code de l'environnement, est un processus destiné à associer les citoyens et les parties prenantes à l'élaboration de projets d'aménagement ou de développement susceptibles d'avoir un impact sur le territoire et l'environnement. Lorsqu'une commune diligente une concertation préalable, elle doit respecter un cadre réglementaire précis en lien avec les codes précités.

La concertation préalable vise à informer et à consulter le public en amont de la décision finale, afin d'intégrer les attentes locales dans le projet. La commune doit organiser des réunions publiques, expositions ou mettre à disposition un registre permettant aux citoyens de faire des observations.

Le processus garantit que les habitants et les acteurs locaux sont informés des projets et qu'ils peuvent formuler des propositions ou exprimer des inquiétudes. À l'issue de la concertation, un bilan est dressé par la collectivité, précisant comment les contributions du public ont été prises en compte. L'objectif est de garantir que les impacts écologiques, sur la biodiversité ou les paysages, soient analysés, et que les contributions citoyennes concernant l'environnement soient intégrées, autant que possible, avant que les décisions soient prises.

La commune, en tant qu'autorité organisatrice, est responsable de la mise en œuvre de la concertation, de l'information et de la transparence. Elle fixe les modalités par délibération avant le démarrage de la concertation (cf. délibération du 29 juillet 2024). Elle doit s'assurer que la démarche respecte le calendrier prévu et que les contributions des citoyens sont prises en compte dans les limites fixées par la réglementation. Si des suggestions sont conformes aux lois, elles peuvent être incorporées dans les décisions d'aménagement.

En somme, la concertation préalable permet de concilier les projets d'aménagement urbain ou environnemental avec les attentes de la population, tout en respectant les cadres réglementaires.

En l'espèce, dans sa volonté de transparence et de dialogue, la Commune est allée très au-delà du cadre réglementaire en :

- Organisant 5 mois d'échanges avec une phase de pré-concertation et une phase de concertation, très au-delà des 2 mois minimum ;
- Mobilisant 2 garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ;
- Organisant pas moins de 10 réunions publiques dont 6 dans les différents quartiers PG1, PG2 et PG3 ;
- Mettant en place un point d'informations avec son registre en Capitainerie, ouvert 7j/7j de 9h à 17h sans interruption ;
- Rajoutant, en cours de concertation et à la demande des garants, 3 ateliers participatifs :
 - o AT1 - Travaux ;
 - o AT2 - Gestion budgétaire ;
 - o AT3 - Gestion portuaire ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Environ 70 contributeurs se sont exprimés avant le démarrage de la concertation et environ 160 à 170 nouveaux contributeurs se sont exprimés après le démarrage de la concertation en faveur d'un ou plusieurs scénarios. Avec un total de 240 contributeurs environ soit à peine plus de 10% des usagers du port et de 1% de la population estivale de Port-Grimaud, la participation reste modeste malgré le délai de 5 mois. Toutefois, la grande qualité des contributions est à souligner avec des propositions sérieuses et innovantes reprises par la Commune pour la présentation des scénarios.

240815 Contribution 127e – M Salle – Circuit financier et stratégie communale

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur déclare proposer la contribution « en aveugle » sans information et il est donc tout à fait normal qu'il ne soit pas informé de :

- La grille tarifaire du port (téléchargeable sur le site internet) ;
- Le coût des charges portuaires qu'il payait dans ses charges avant 2022 (voir les ASL) ;
- Le droit et la comptabilité publique, notamment la notion de budget annexe ;
- La réalité des budgets portuaires avant 2022 et après 2022 (publics mais inaccessibles avant 2022 ; publics et accessibles depuis 2022) ;

Le contributeur s'interroge sur le rôle d'un service public de faire des profits au détriment des habitants ?

- Activité portuaire excessive qui gâche la vie des habitants. **Aucun amarrage supplémentaire avant/après la reprise en gestion en 2022. Les plans d'amarrage du port existants sont restés inchangés ;**
- Problème de Sécurité du fait des super-yachts et autres gros bateaux qui circulent. **Même bateaux avant/après 2022. Le plan d'amarrage 2001 est resté inchangé ;**
- Gros bateaux qui occultent le patrimoine d'architecture contemporaine remarquable. **Même bateaux depuis des dizaines d'années.**
- Transformation radicale d'un site privé qui n'a pas été conçu à l'origine pour devenir un business lucratif pour la municipalité. **Gestion en budget annexe indépendant du budget principal de la Commune. Aucune incidence sur le budget de la Commune. Seul l'ensemble immobilier est privé.**
- Dégâts provoqués sur des propriétés privées. Les bateaux sont inchangés depuis des dizaines d'années. **S'ils existent, les dégâts supposément liés à la fréquentation du plan d'eau depuis 2022 ne peuvent en aucun cas être différents des dégâts liés à la fréquentation du plan d'eau avant 2022 par les mêmes bateaux. A noter que la circulation des bateaux dans un port ne constitue pas un critère de dimensionnement ni d'usure des quais.**
- **Aucun retour sur investissement. Contrat d'amodiation 50 ans. Contrats de Garanties d'usage 35 ans. Les contrats d'amodiation n'existent plus.**

Et propose :

- **Mener réellement un vrai débat sur le modèle tarifaire des amarrages résidentiels. Inchangés à la reprise en 2022 car les charges portuaires ont été basées sur les charges portuaires déclarées par les ex-concessionnaires soit 1.7 M€ au total pour les 3 concessions.**



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

- Ne pas transformer la cité lacustre de Port Grimaud en Port de plaisance international. La contribution intervenant le 15/08 avant la présentation des scénarios, le contributeur a pu vérifier le 21/08 à la présentation des scénarios qu'aucune extension du port n'est prévue, que le nombre et la taille des navires présents n'augmentera pas, au contraire. On constate bien dès lors que l'objectif ne va pas dans le sens d'une volonté de réaliser des profits mais simplement de remettre en sécurité, aux normes environnementales et d'adapter au changement climatique les infrastructures du port dans une démarche d'intérêt général.
- Revenir à un tarif basé sur les coûts pour les amarrages résidentiels. Inchangés depuis 2020, c'est-à-dire n'a même pas tenu compte de l'inflation sur la période soit 14%. On peut donc considérer que les tarifs portuaires de Port-Grimaud ont donc baissé sans discontinuer pendant 5 ans, à la différence des autres charges des ménages.
- Séparer la gestion de la zone résidentielle de la gestion des places publiques. L'ensemble du plan d'eau du port est public. Les contrats varient puisque le droit commun dans les ports (1 an) est porté à 35 ans pour les titulaires de Garanties d'Usage (résidents) ou à 5 ans pour les professionnels. On trouve également des contrats inférieurs à 1 an (escales ou passages).
- Définir le périmètre des travaux et nouvelles infrastructures nécessaires pour les habitants. Présentés le 21/08.
- Mettre à plat l'ensemble des aspects financiers (entrées et sorties). Budget annexe public dont le Budget Prévisionnel et le Compte Administratif sont présentés tous les ans en Conseil Portuaire, en Conseil d'Exploitation et en Conseil Municipal. A la différence de la gestion précédente, la transparence est une obligation pour l'administration et nous pouvons souligner que pour la première fois en 2022, le budget du port a payé au Trésor Public sa contribution à l'impôt sur les sociétés comme tous les ports et comme cela aurait dû être le cas depuis des décennies.

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. Le sujet sera abordé lors d'un atelier mais il est vivement recommandé au contributeur de s'adjoindre les services d'une expertise adhoc et par la même occasion d'auditer les budgets d'avant 2022 voire si possible de les rendre public comme il devrait l'être.

240815 Contribution 127f – Mme Kanter – Environnement, plage & yachts

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice s'inquiète d'une extension de Port-Grimaud qui serait contraire à l'esprit de Port-Grimaud et aurait un impact sur l'environnement, notamment à cause des gros yachts. Les petits bateaux sont plus écologiques. Une attention particulière est attachée au maintien de la fonctionnalité récréative de la plage « sud ».

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

La contribution intervient le 15/08 avant les scénarios présentés le 21/08 et avant présentation des études, notamment environnementales réalisées par EGIS. Elle est basée sur l'hypothèse d'une volonté communale de proposer un projet démesuré

La Commune a tenu compte des doléances exprimés lors de la phase de pré-concertation avec notamment un état des lieux environnemental très poussé et le maintien de la fonction récréative de la plage « sud ».

Ces préoccupations environnementales s'intéressent également aux impacts du port sur le milieu. Port-Grimaud étant l'un des derniers ports de la région PACA à n'être toujours pas normé « Port-Propre » pour l'environnement et la biodiversité.

Enfin, il est à noter que la réalisation de différents projets sur le littoral a généré par le passé des impacts considérables sur l'environnement, par exemple en détruisant les zones humides pour construire des ports et des marinas. De ce fait, les lois ont évolué et aujourd'hui, les procédures d'autorisation par les services de l'Etat sont très encadrées.

La plage sud de Port Grimaud sera préservée dans le cadre du projet de remise en sécurité du port. Ce projet vise principalement à renforcer les infrastructures portuaires tout en respectant les éléments naturels et touristiques essentiels du site. En plus de garantir la préservation de la plage, l'une des conséquences probables sera d'en améliorer la qualité de l'eau en déviant l'écoulement de la Giscle.

En effet, les travaux incluront des mesures pour optimiser la gestion des eaux usées et limiter les risques de pollution, ce qui devrait également avoir un effet positif sur la qualité de l'eau. Grâce à ces aménagements, les usagers pourront continuer à profiter de la plage dans des conditions améliorées, avec une eau plus propre et des équipements portuaires plus sûrs.

240815 Contribution 127g – Mme Kanter – Extension, concertation, financements

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

La contributrice s'inquiète de différents points liés au projet de remise en sécurité du port. Elle s'inquiète également au sujet de questions périphériques au projet et à l'objet de la concertation. Sa contribution est structurée autour des 9 questions/affirmations ci-après dont une partie relève d'une méconnaissance des règles de la gestion financière publique :

1. nous (les propriétaires) devons financer l'extension du port, mais la commune encaisse en contrepartie les droits d'amarrage. Les recettes issues des droits d'amarrage sont affectées au budget annexe du port. En effet, un port est un Service Public Industriel et Commercial (SPIC) qui doit être géré en budget annexe. Un budget annexe doit s'équilibrer seul en fonctionnement et en investissement avec une obligation d'équilibre budgétaire. De ce fait, ce sont bien les usagers du port qui sont les bénéficiaires d'un budget en excédent, en capacité de dégager un auto-financement permettant la réalisation d'investissements ou de grosses réparations.
2. l'agrandissement de l'entrée du port réduit la vue sur l'ensemble de la baie. La contribution intervient le 15/08 avant la présentation des scénarios le 21/08. Le sujet de l'impact sur la vue vers le large a bien été intégré dans tous les scénarios et une simulation 3D a démontré qu'il n'y a aucun impact sur la vue quel que soit le scénario.
3. l'ensablement par la Giscle ne sera pas réduit par l'agrandissement de l'entrée du port. C'est parfaitement exact. C'est pour cela qu'aucun scénario ne prévoit l'agrandissement de l'entrée du port.
4. la baie sera encore moins, voire pas du tout, approvisionnée en eau de mer propre



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

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. Le sujet du renouvellement des eaux à l'intérieur du bassin portuaire est un point central pour tous les projets portuaires. Au stade des études préalable de faisabilité, les études montrent que les impacts sont faibles à très faibles et sans tenir compte du renouvellement des eaux par la Giscle et par des sources sous-marines qui n'ont pas été localisées à ce jour. La poursuite des études accordera une importance centrale à ce sujet. Concernant l'extérieur du port et notamment la plage sud, le dévoiement des eaux de la Giscle ne peut qu'améliorer la qualité des eaux de baignade. Ce point sera étudié également.

5. l'ensemble de la zone portuaire, et plus particulièrement Portgrimaud II, n'est plus suffisamment approvisionné en eau de mer fraîche. Voir réponse au point 4

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. Port-Grimaud est une marina portuaire classée « Patrimoine du XXème siècle ». Le respect de l'architecture du site est obligatoire et prévu. La contributrice a pu constater le 21/08 que certaines esquisses présentées à la concertation ont été présentée par M. l'architecte Bohl. Il est à noter également que M. Bernard Spoerry, architecte et fils de M. François Spoerry, s'est exprimé favorablement pour les esquisses de M. Bohl.

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. Même réponse qu'au point 6.

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 CO2. La contributrice aura pu constater que :

- pendant les 3 années de gestion communale du port : que les navires accueillis ne sont ni plus grands ni plus nombreux que les navires qui étaient accueillis par les ASL pendant des dizaines d'années auparavant ;

- sur les scénarios prévus pour les 35 prochaines années : qu'aucune extension portuaire n'est prévue, qu'aucun mega-yacht n'est attendu, que les navires n'augmentent ni en nombre, ni en taille et que certains yachts sont même supprimés au quai d'honneur devant l'Eglise à la demande des contributeurs.

9. tous les investissements à Port Grimaud devraient faire l'objet d'une concertation avec les propriétaires de Port Grimaud.

La concertation préalable vise à informer et à consulter le public en amont de la décision du choix d'un principe d'aménagement, afin d'intégrer les attentes locales dans le projet. La commune doit organiser des réunions publiques, expositions ou mettre à disposition un registre permettant aux citoyens de faire des observations. Le processus garantit que les habitants et les acteurs locaux sont informés des projets et qu'ils peuvent formuler des propositions ou exprimer des inquiétudes. À l'issue de la concertation, un bilan est dressé par la collectivité, précisant comment les contributions du public ont été prises en compte. L'objectif est de garantir que les impacts écologiques, sur la biodiversité ou les paysages, soient analysés, et que les contributions citoyennes concernant l'environnement soient intégrées autant que possible avant que les décisions soient prises.

La commune, en tant qu'autorité organisatrice, est responsable de la mise en œuvre de la concertation, de l'information et de la transparence. Elle fixe les modalités par délibération avant le démarrage de la concertation. Elle doit s'assurer que la démarche respecte le calendrier prévu



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

et que les contributions des citoyens sont prises en compte dans les limites fixées par la réglementation. Si des suggestions sont conformes aux lois, elles peuvent être incorporées dans les décisions d'aménagement.

En somme, la concertation préalable permet de concilier les projets d'aménagement avec les attentes de la population, tout en respectant les cadres réglementaires.

En l'espèce, dans sa volonté de transparence et de dialogue, la Commune est allée très au-delà du cadre réglementaire en :

- Organisant 5 mois d'échanges avec une phase de pré-concertation et une phase de concertation, très au-delà des 2 mois minimum ;
- Mobilisant 2 garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ;
- Organisant pas moins de 11 réunions publiques dont 6 dans les différents quartiers PG1, PG2 et PG3 ;
- Mettant en place un point d'informations avec son registre en Capitainerie, ouvert 7j/7j de 9h à 17h sans interruption ;
- Rajoutant, en cours de concertation et à la demande des garants, 3 ateliers participatifs :
 - o AT1 - Travaux ;
 - o AT2 - Gestion budgétaire ;
 - o AT3 - Gestion portuaire ;

Environ 70 contributeurs se sont exprimés avant le démarrage de la concertation et environ 160 à 170 nouveaux contributeurs se sont exprimés après le démarrage de la concertation en faveur d'un ou plusieurs scénarios. Avec un total de 240 contributeurs environ soit à peine plus de 10% des usagers du port et de 1% de la population estivale de Port-Grimaud, la participation reste modeste malgré le délai de 5 mois. Toutefois, la grande qualité des contributions est à souligner avec des propositions sérieuses et innovantes reprises par la Commune pour la présentation des scénarios.

240815 Contribution 127i – M Marie – Coûts des dragages et solutions

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

Le contributeur s'interroge sur la méthodologie et le coût des dragages. Il propose la construction d'un piège à sédiments sur la Giscle et de faire supporter la charge financière aux contribuables du Golfe de Saint-Tropez plutôt qu'aux utilisateurs du port.

« Pour d'importants motifs, il paraît urgent de remettre en place un système de piège à sédiments. 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 pérenne 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 paraît légitime que ce genre d'investissements soit supporté 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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Pour cette contribution, une réponse complète et détaillée a été apportée le 12/09 en réunion publique par le bureau d'études CISMA. Par ailleurs, un guide sur la gestion des sédiments issus d'opération de dragage a été mis en ligne avec les documents disponibles de la concertation. La présentation et le guide sont en ligne, téléchargeables librement.

En synthèse, les sédiments de dragage rentrent dorénavant dans la famille des « déchets » et à ce titre peuvent être valorisés ou stockés. Les coûts de gestion sont comparables aux coûts de gestion de tous les déchets en ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes), ISDnD (Installation de Stockage de Déchets non Dangereux) ou ISDD (Installation de Stockage de Déchets Dangereux) suivant le niveau de contamination. A ce titre, le niveau de contamination des sédiments des canaux de PG1 qui n'ont jamais été dragués par l'ASP PG1, devra faire l'objet d'analyses encadrées règlementairement qui détermineront le traitement approprié.

Il existe à Toulon un centre de traitement spécialisé dans la gestion de ce déchet et qui récupère des sédiments jusqu'à Monaco. L'appel d'offres de la Commune laisse, bien entendu, ouverte la possibilité d'orienter les sédiments vers tous les centres autorisés pour les gérer. Il n'est pas impossible de valoriser un déchet. A noter que la Commune a réalisé 2 tests de valorisation en 2024, basés sur les sédiments dragués et traités en 2023. Les sédiments ont été valorisés dans en les utilisant pour la construction d'une route et pour la réalisation d'une dune paysagère végétalisée. Un suivi de la bonne tenue des ouvrages est en cours.

Enfin, concernant les techniques de dragages, les sédiments peuvent être récupérés par voie hydraulique (pompage) ou par voie mécanique (pelle sur ponton). La principale différence entre les 2 méthodes est la quantité d'eau extraite en même temps que les sédiments et donc le temps de séchage avant transport puisque la quantité d'eau extraite est de 90% en pompage contre 10% en dragage mécanique. De ce fait, l'aire de ressuyage est donc beaucoup plus grande pour faire sécher des sédiments pompés. Les 2 techniques sont aussi efficaces l'une que l'autre et généralement le pompage est plus économique. L'ASP PG1 ayant refusé la réalisation d'une aire de ressuyage au mois de février 2024, le coût du dragage 2024 a donc été plus élevé de 250 000 €, à la charge des usagers du port.

La solution d'un piège à sédiments sur la Gisle est intéressante et est étudiée en complément des dispositifs de réduction du risque d'ensablement de la passe à l'embouchure. Toutefois, elle se heurte à deux freins très forts :

- L'évolution du cadre règlementaire et l'interdiction d'extraire les sédiments du cours d'eau ;
- Le caractère limité à quelques centaines ou millier de m³ du piège à sédiments qui serait inopérant en cas de crues majeures ;

Enfin, la création d'une passe d'entrée d'un port à l'embouchure d'une rivière engendre, assez logiquement, une problématique d'ensablement que le port doit gérer pour assurer son fonctionnement. Le coût du dragage ne peut être porté que par les bénéficiaires du service et en aucun cas par les contribuables tiers. Un SPIC doit être financé pour l'essentiel par les redevances payées par les usagers en contrepartie de la prestation qui leur est fournie.

240819 Contribution 128 – M Herbiet – Nombre et longueur des bateaux

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis
La contribution est proposée le 19/08 avant la présentation des scénarios le 21/08.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Le contributeur s'interroge :

- Sur les contrats de Garanties d'Usage ;
- Que la Commune puisse gérer toutes les places d'amarrages et pas seulement ce qu'il désigne comme « les petits ports publics » au sein de Port Grimaud ;
- D'une supposée augmentation des activités professionnelles ;
- La cité a été conçue pour accueillir des navires ne dépassant pas 10 ml avec quelques rares cas d'amarrage de 18 ml ;
- La passe d'entrée n'est pas prévue pour accueillir des navires ;
- La Capitainerie exploiterait de manière excessive depuis 3 ans ;
- Le projet de remise en sécurité serait en fait une façade pour masquer un projet d'extension beaucoup plus grand à visée mercantile ;
- S'en suit une série de préconisations :
 - 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 activités commerciales loueurs et vendeurs hors périmètre des ports publics.
 - Tarifification 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.
- Pour le dragage, il propose de redresser la sortie de la Giscle ;

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution intervient le 19/08 avant les scénarios présentés le 21/08 et avant présentation des études, notamment environnementales réalisées par EGIS. Elle est basée sur l'hypothèse d'une volonté communale de proposer un projet démesuré.

La Commune a tenu compte des doléances exprimés lors de la phase de pré-concertation.

Les pointages des navires du port qui remontent au début des années 2000, attestent de problématiques bien antérieures, dont la Commune a hérité et prises en compte lors de la reprise en régie en janvier 2022. A noter qu'après le passage en Commission Nautique Locale (CNL), les ASP ont décidé officiellement l'allongement des amarrages. Le navire de M. François Spoery lui-même dépassait les 18 ml.

La gestion communale n'a pas augmenté la taille et le nombre des bateaux. Le plan d'amarrage et les amarrages mis en place par l'ASP de PG1 n'ont pas été modifiés depuis 2022. Il en est de même pour les professionnels dont il était impossible d'en connaître le nombre et les amarrages qui leur étaient affectés, à la reprise en gestion du port. Seuls les professionnels déjà existants ont été conventionnés pour retrouver une situation normale.

Les principales doléances des contributeurs ont été intégrées dans les scénarios proposés à l'exception de la suppression des navires dans la passe d'entrée ou la suppression totale de la panne de l'Eglise.

Les esquisses dont certaines proposées par l'architecte de Port-Grimaud, M. Bohl, respectent parfaitement l'architecture et l'esprit du site.

Pour les interrogations relatives aux Garanties d'Usage, le contributeur peut se référer aux réponses apportées aux contributions centrées sur cette question.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

Pour les sujets liés à la gestion du port, la gouvernance est fixée réglementairement par le Code des Transports. Les points évoqués par le contributeur sont très intéressants et devront être abordés dans le cadre de ces instances (Conseil Portuaire, CLUPP, Conseil d'Exploitation, ...).

240820 Contribution 129 – M Chassin – Extension et tourisme durable

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis

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.

Réponses apportées et lien avec le projet et/ou la gestion du port

La contribution du 20/08/2024 ayant été communiqué avant le démarrage de la concertation et la présentation des scénarios le 21/08/2024, elle ne repose pas sur des esquisses d'aménagements présentées par le Maître d'Ouvrage. Elle permet au contributeur d'exprimer ses doléances qui ont été prises en compte par la Maitrise d'Ouvrage pour la conception des scénarios ;

En effet, aucun des scénarios ne prévoit d'extension pour des yachts de luxe. Au contraire, les scénarios soumis à la concertation comprennent une diminution du nombre de navires, notamment devant la place de l'Eglise.

Le projet visant à sécuriser le port de plaisance de Port Grimaud, à le mettre aux normes environnementales et à adapter ses infrastructures au changement climatique se concentre sur plusieurs objectifs techniques et environnementaux, sans chercher particulièrement à générer des profits mais à mettre en place un mode de gestion rigoureux et équilibré.

On peut donner les quelques exemples de travaux suivants :

- Sécuriser les infrastructures, améliorer la surveillance et la signalisation, installer des systèmes de contrôle de vitesse, et garantir que les règles de navigation sont strictement respectées ;
- Installer des systèmes de gestion des eaux usées noires et grises des bateaux pour protéger la qualité de l'eau. Proposer des alternatives au lavage des bateaux avec de l'eau potable pour économiser l'eau ;
- Adapter les infrastructures pour résister aux impacts du changement climatique, comme l'élévation du niveau de la mer et les événements météorologiques extrêmes, les fortes chaleurs ;
- Le projet met l'accent sur la protection de l'environnement et l'adaptation aux normes environnementales les plus strictes en visant la norme « Ports Propres » pour réduire l'empreinte écologique du port ;

Le projet a donc pour objectif de créer un environnement sûr, durable et conforme aux normes environnementales pour le bénéfice des riverains, des plaisanciers, et des générations futures. Le projet d'adaptation et de sécurisation du port de plaisance de Port Grimaud est un engagement fort envers la sécurité, la durabilité, et la protection environnementale. En se concentrant sur ces priorités, le port vise à devenir un modèle de résilience face au changement



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la pré-concertation du 30 mai au 20 août 2024

climatique et un exemple de gestion portuaire responsable, sans chercher à maximiser les profits ce qui, on le rappelle, ne fait pas priorité pour une administration qui a vocation à gérer un territoire au nom de l'intérêt général dans le strict respect de la réglementation.

Le projet de remise en sécurité et de mise aux normes environnementales de Port-Grimaud s'inscrit dans une démarche respectueuse de l'héritage et de la vision de son créateur, l'architecte François Spoerry. L'esprit unique de cette cité lacustre, caractérisée par son harmonie entre architecture traditionnelle provençale et canaux navigables, est soigneusement préservé tout au long des travaux.

Du point de vue architectural, 3 des 9 scénarios proposés ont été dessinés par l'architecte conseil de Port-Grimaud, M. Bohl. On note également que M. Bernard Spoerry, architecte lui-même, fils de M. François Spoerry s'est exprimé, dans le cadre de la concertation, en faveur des esquisses présentées par M. Bohl.

Pour la Commune, conserver l'esprit et l'architecture de Port-Grimaud est le fil conducteur principal du projet de remise en sécurité et aux normes environnementales du port.

D'une manière générale, la Commune a bien pour objectif de promouvoir le tourisme durable. Pour Port-Grimaud, on peut imaginer concilier la découverte de ce lieu pittoresque avec la préservation de l'environnement, des ressources naturelles et du patrimoine culturel en reposant sur plusieurs principes :

- Respect de l'environnement : Engagement dans la démarche « Ports Propres » engagés pour la biodiversité et par exemple, promouvoir l'utilisation de bateaux électriques pour naviguer sur les canaux ce qui réduirait la pollution de l'air et de l'eau.
- Préservation du patrimoine architectural et culturel