



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Table des matières

Préambule.....	3
240821 Contribution 130 – Mme Robert – Eglise, La Giscle, esprit Port-Grimaud.....	4
240822 Contribution 131 – Mme Bonardot – 35 prochaines années	5
240823 Contribution 132 – Mme Marlies Baer – Suppression navires dans passe	7
240823 Contribution 133 – Mme Marlies Baer – Posidonies	8
240826 Contribution 134b – M Herbiet – Passe d’entrée	9
240827 Contribution 135– M Rey – Intérêt des contrats de GU & doléances.....	12
240829 Contribution 136 – M. Marie – Plage Sud	15
240829 Contribution 137 – Mme Marlies Baer – Ensablement.....	16
240829 Contribution 138 – Mme Marlies Baer – Suppression panne de l’Eglise	17
240829 Contribution 139 – Mme Marlies Baer – Professionnel et Capitainerie	18
240902 Contribution 140 – Mme Marlies Baer – Renouvellement des eaux	20
240903 Contribution 142 – M Herbiet – Analyse critique.....	22
240905 Contribution 143 – M Rooy – Choix des scénarios et questions	23
240906 Contribution 144 – M Lecomte – Choix des scénarios	24
240903 Contribution 145 – M le Dir. Wajer – Choix des scénarios	25
240912 Contribution 146 – M. Giroud – Amélioration de la gestion	26
240912 Contribution 147 – M Salle – Questions sur les scénarios.....	27
240913 Contribution 148 – M. Arditty – ZMEL	30
240914 Contribution 149 – M. Herbiet – Critique des scénarios.....	31
240917 Contribution 162 – Mme Balay – Impact de la grande plaisance	32
240919 Contribution 169 – M. Herbiet – Passe d’entrée	33
240919 Contribution 170 – M Sallé – Travail en atelier.....	35
240919 Contribution 171 – M Sallé – Questions sur les scénarios.....	36
240920 Contribution 174 – M. Herbiet – Ensablement	46
240920 Contribution 175 – M Sallé – Réflexions diverses	47
240921 Contribution 178 – Mme Robert – Gestion.....	51
240921 Contribution 179 – Mme Pussacq – Capitainerie et digue.....	52
240921 Contribution 180 – M. Martin– Gestion.....	55
240922 Contribution 181 – M. Herbiet – Dévoiement de procédure.....	56
240922 Contribution 182 – Mme Tardy – Inquiétudes	58



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240923 Contribution 191 – M. Marie – Comparatif budget Régie / Budget ASL.....	59
240923 Contribution 192 – Mme Balay – Questions.....	61
240926 Contribution 196 – M Salle – Atelier de 01 octobre	64
240926 Contribution 198 – M. Caenen – Réponses aux contributions.....	65
240927 Contribution 198 – M. Agnese – Interrogations.....	65
240927 Contribution 203 – M. Fassheber – Réflexions.....	68
240927 Contribution 204 – M. Marie – Amarrages devant les maisons.....	72
240927 Contribution 205 – M. Apollo – Ile artificielle	74
240928 Contribution 205 – Mme Saulay – Réflexions.....	75
240928 Contribution 205 – Mme Saulay – Critiques des scénarios	76
240929 Contribution 205 – Mme Bousageon – Incompréhension	79
240930 Contribution 220 – M Sallé – Questions diverses pour ateliers	79
241002 Contribution 347 – M Daenens – Renouvellement des eaux	80
241002 Contribution 348 – Mme Balay / M Orsat – Géométrie des amarrages.....	82
241004 Contribution 350 – M Caenen – Concertation	84
241005 Contribution 351 – Mme Baer – Impact sur le risque de crues.....	86
241005 Contribution 352 – Mme Baer – Environnement.....	86
241005 Contribution 353 – Mme Baer – Port parfaitement entretenu.....	89



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Préambule

La phase de concertation s'est déroulée du 21 août 2024 au 21 octobre 2024.

Elle a débuté lors de la réunion publique du 21 août 2024 au cours de laquelle le bureau d'études EGIS a présenté, les scénarios d'aménagement niveau « esquisses » pour :

- La passe d'entrée ;
- Le quai d'honneur ;
- L'extension de la Capitainerie ;

Elle a été précédée d'une phase de « pré-concertation » du 30 mai 2024 au 20 août 2024.

La Commune a mobilisé pendant la phase de concertation **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. Ils étaient présents à toutes les réunions publiques pour répondre aux questions du public sur le thème des contrats portuaires et notamment les contrats dits de Garanties d'Usages.

Au cours de la concertation, après la présentation des esquisses par la Maitre d'Ouvrage, **huit (8) contributeurs** qui s'étaient déjà exprimés en phase de pré-concertation se sont, à nouveau exprimés sur les principes présentés à la concertation **et dix-sept (17) nouveaux contributeurs qui ne s'étaient pas exprimés lors de la pré-concertation sont intervenus en phase de concertation avant le 05 octobre.**

On notera également que la concertation a fait l'objet de **6 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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240821 Contribution 130 – Mme Robert – Eglise, La Giscle, esprit Port-Grimaud

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

La contributrice indique que le projet proposé n'est pas pour Port Grimaud

Oui pour régler le problème de l'ensablement de l'entrée de Port Grimaud....En amont de la Giscle et tous les propriétaires y seront favorables et accepterons de financer la solution.

Mais non pour dénaturer la capitainerie...et détruire l'œuvre de l'architecte.

Faire supprimer le ponton devant l'église tout simplement si son état n'est plus aux normes cela permettra une navigation plus sereine dans les canaux avec moins de bateaux et comme cela la capitainerie n'aura pas besoin de s'agrandir. Quant au vent d'Est, il a toujours existé et la digue a toujours été à la hauteur pour ce vent.

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

La contributrice confirme son opposition à tous les scénarios pour la passe, la Capitainerie et le quai de l'Eglise qui avait été exprimé en pré-concertation en proposant :

- Pour le dragage, de réaliser un piège à sédiments sur la Giscle ;
- Pour la Capitainerie de ne pas dénaturer l'œuvre de l'architecte M. François Spoerry ;
- Pour la panne de l'Eglise, de la supprimer totalement ;
- Pour la digue, de la laisser en l'état du fait qu'elle a toujours été comme elle est ;

Les scénarios d'aménagement prévoient :

- 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 de la phase de pré-concertation n'avait jamais été exprimée avant la reprise en régie directe du port par la Commune.

Le dialogue aura donc permis l'expression d'un besoin refoulé pendant des dizaines d'années et comme l'a 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* ». La suppression intégrale de la panne en place depuis l'origine en 1968, pour ne pas la réparer, n'est pas prévue.

- Passe d'entrée : Aucune extension démesurée, aucun bateau plus long que ceux présents depuis plusieurs décennies et pas d'augmentation du nombre d'amarrages. La sécurisation au regard du changement climatique et la réduction du risque d'ensablement sont les lignes directrices pour la passe.
- Capitainerie : Pas de restaurant panoramique. Architecture conservée. Extension limitée. Esquisse proposée par l'architecte de Port-Grimaud, M. Bohl.
- Piège à sédiments : Solution en cours d'étude mais qui se heurte à deux (2) freins, à savoir un blocage réglementaire et environnemental renforcé par la protection de la Giscle et surtout une efficacité technique très limitée en période de crues quand le risque de chasse des sédiments est le plus grand, autrement dit quand le risque d'ensablement de la passe d'entrée est le plus grand.
- Pour la digue et le vent d'Est : La logique qui consiste à estimer qu'elle est suffisante car elle a toujours bien fonctionné, revient à nier sur les 35 prochaines années la nécessité d'une adaptation des infrastructures au changement climatique. Pourtant la France s'est dotée depuis 2011 de plans nationaux d'adaptation au changement climatique et le Préfet du Var a



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

communiqué le 13/12/2019 à l'ensemble des communes du littoral le Porter à Connaissance des mesures à prendre au regard de l'augmentation du risque relatif à l'aléa submersion, en lien avec l'augmentation du niveau des eaux et de la fréquence et de la force des tempêtes.

Pour conclure, concernant le respect de l'architecture de Port-Grimaud, 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.

240822 Contribution 131 – Mme Bonardot – 35 prochaines années

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

Lorsque le port a été ouvert sur la mer, l'état a récupéré le plan d'eau et les présidences des ASL ASP ont cédé un peu plus tard les surfaces des terrains immergés. Avaient-ils vraiment le choix ?

Dès lors le domaine maritime est devenu propriétaire des canaux cela est un état de droit incontestable. Comment pouvez-vous imaginer revenir en arrière ?

En 2022 les ASL et ASP ont été épinglés pour mauvaise gestion et non-respect des règles de la concession. Par le comportement de certains de nos représentants en ne communiquant pas les chiffres de la gestion des concessions, la mairie de Grimaud a récupéré la gestion des 3 entités de plein droit constatant des déficits. La gestion du port a toujours été opaque et nous aurions dû bénéficier d'une baisse des charges puisque nous n'avons plus en charge le port, le personnel etc. Mais rien de tout cela n'est pris en compte et aucune explication n'a été fournie.

Pour bien comprendre le devenir du port je vais prendre un exemple externe.

Lorsque la première extension du nouveau port de Cavalaire a été faite, les bénéficiaires des places de port ont payés une concession pour 35 ans finançant ainsi la structure du port et des charges annuelles d'entretien. Après 35 ans les places sont devenues caduques et la Mairie de Cavalaire en a repris l'exploitation. Les nouveaux amodiataires ont remis la main à la poche pour repartir sur une garantie d'usage et de se fait le port a pu être restructuré. Nous sommes finalement exactement dans la même situation. Nous devons payer pour un nouveau contrat nous garantissant 35 ans d'amarrage. Cela à plusieurs effets, en premier lieu conserver la valeur de nos biens, et profiter du plaisir d'avoir notre bateau devant chez nous. Concept de Port Grimaud.

Concernant les explications branlantes du stockage de bateau devant nos biens je trouve que la mairie devrait baisser pavillon. Pourquoi faire peur aux propriétaires de cette façon. Mais il est bien évident que les personnes ne souhaitant pas bénéficier d'une garantie d'usage devraient vendre leurs biens. N'oubliez pas que le concept de Port Grimaud est d'avoir un amarrage devant son bien.

La mairie de Grimaud vient de nous faire une première présentation des travaux envisageables pour un montant inconnu. Port Grimaud a 50 ans, nos quais aussi et nos palplanches également.

Imaginons un chiffre schématique à ce stade 20 euros le M2. 2000 places (j'arrondis) de 12 mètres x 3.80 cela fait 45.6 m2 à 20 euros = 912 euros. Arrondissons à 1000 euros x 35 ans x 2000 places cela fait : 70 millions d'euros de recettes pour la régie du port. Et nos palplanches dans 35 ans ? Qui paiera ??? Profitons de cette manne financière pour prévoir nos travaux !!

Et c'est là que cela devient compliqué entre le domaine maritime et le privé.

Peut-être que la mairie devrait avoir des ambitions moins pharaoniques et prendre dans les contrats l'entretien des quais privés puisque nous sommes dans la mitoyenneté.

Devons-nous laisser partir cette contribution financière sans se garantir de l'état des quais ?



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Ou devons-nous proposer un partenariat à 50 /50 en encaissant la moitié de cette recette pour les superstructures du Port qui sont privées ?? Les chaînes mères sont bien reliées à nos quais privés, et on pourrait facilement imaginer que les installations du port public contribuent à la dégradation de nos quais. Le débat est lancé et l'encre n'a pas fini de couler. Mais s'il vous plait, un peu de conciliation entre les entités ne ferait pas de mal, cela, nous permettrait peut-être de maîtriser nos **dépenses** juridiques entre autres.

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

Il apparaît évident que le dialogue, dans le respect du droit et dans la transparence, est nécessaire, à la fois pour faire cesser les conflits existants mais encore, et surtout, d'un point de vue opérationnel pour le fonctionnement de Port Grimaud dont la gouvernance repose maintenant sur les ASP de PG1, PG2, PG3 pour la gestion des parties privées et sur la Commune pour la gestion du plan d'eau public.

La Commune souhaite préserver l'esprit de port Grimaud 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. Avec plus de 75% de réponses positives des usagers interrogés à mi-juillet, la grande majorité des usagers-résidents est effectivement 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, pourra utiliser librement son amarrage, c'est-à-dire y amarrer son bateau, y amarrer son annexe, laisser l'amarrage inoccupé, voire comme prévu au règlement d'exploitation y stocker un bateau d'un tiers sous réserve de l'accord préalable de la Capitainerie.

En l'absence de contrat, la Commune n'a absolument pas le pouvoir ni la volonté de faire vendre la maison d'un propriétaire qui peut naturellement décider de ne pas prendre de Garantie d'Usage. Les contrats alternatifs sont les contrats annuels ou les contrats d'escale (moins d'un an) mais ils sont nettement plus onéreux. Si la Commune a le devoir d'assurer la bonne gestion du domaine public portuaire et de ce fait, d'utiliser les amarrages dans le respect de la vie privée des résidents et des droits de chacun, le stockage est la solution de principe qui permet de ne pas laisser un amarrage à l'abandon. Ce n'est nullement une spéculation, c'est une situation de fait qu'il est nécessaire de porter à la connaissance des usagers, dans le respect de transparence voulue par la mairie.

Enfin, il conviendra de s'interroger sur des dizaines de cas d'usagers-résidents dont les ASL, ASP et donc, par ricochet, la régie portuaire, ont perdu toutes traces et sont donc injoignables.

Enfin, concernant l'affectation des recettes et la répartition des charges, la rigueur et l'objectivité sont effectivement nécessaires. Comme rappelé par le contributeur, il est anormal que le transfert de charges (personnels, coût des dragages, services) vers la Commune pour la gestion du port, ne se soient pas accompagné d'une réduction des charges au bénéfice des résidents de la part des ASL ou ASP. Toutefois, il est important de distinguer la nature des recettes destinées aux investissements ou pour le fonctionnement et l'affectation qui peut leur être dévolue pour des infrastructures publiques à distinguer des parties privatives. Ce point pourrait faire l'objet d'échanges approfondis entre la Commune et les ASL, ASP. Les comptes de l'administration sont publics, l'opacité n'est pas possible concernant la gestion du plan d'eau. Les comptes précédents la reprises sont normalement publics également, la régie ne les a toujours pas obtenus.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240823 Contribution 132 – Mme Marlies Baer – Suppression navires dans passe

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

Comme vous l'indiquez sur les documents de la réunion du 21.8. Port Grimaud a un passage d'entrée large de 30m. Pour garantir une entrée/ sortie des bateaux de taille petit et moyen, comme nous préférons accueillir à Port Grimaud, cette passe est largement suffisante et sécurisant.

Solutions :

- Recommander aux bateaux de grande taille prendre une place aux Marines de Cogolin. Ils ont des places prévues pour des grosses unités. En plus, le passage est 20m plus large que celui de Port Grimaud
- Accueillir des bateaux moins longs sur des places devant la capitainerie pour gagner encore plus de place.

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

En prenant l'hypothèse que les recettes générées par les places ne seraient pas indispensables au budget du port car elles pourraient être compensées par une augmentation des recettes versées par les autres usagers, la suppression de tous les navires hors résidents de Port-Grimaud, ne correspond ni à l'esprit du site ni à la volonté originelle de l'architecte du site M. François Spoerry qui possédait lui-même un navire de taille très nettement supérieure à 20 ml et enfin ne respecte pas le Code des Transports qui est la réglementation applicable pour la gestion d'un port.

Le plan d'amarrage de PG1 de 2001 en vigueur au 01/01/2022 et la position des corps mort n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion directe du port par la Commune. Les places dites « publiques » de Port-Grimaud existent depuis la création du port et font partie intégrante de son identité. Il est d'ailleurs rappelé que conformément aux dispositions du Code des Transports, une proportion d'amarrages de passage doit être réservée dans tout port de plaisance. C'est une obligation liée au service public portuaire.

Le projet de remise en sécurité ne vise ni à les supprimer, ni à les augmenter, mais à les préserver avec une légère diminution. L'objectif principal est de renforcer la sécurité de ces espaces tout en respectant leur vocation initiale, permettant ainsi aux habitants et visiteurs de continuer à en profiter en toute tranquillité dans une gestion partagée et respectueuse de tous les usagers.

La demande de suppression des yachts du quai d'honneur devant la place de l'église a été émise par plusieurs contributions. Cette demande n'a jamais été faite auparavant, ni même imaginée comme le soulignait l'ancien président de PG1 lors d'une réunion publique. La suppression des places concernés engendre une diminution mesurée des recettes du port et, en contrepartie, apporte des avantages indéniables aux usagers-résidents qui les ont listés dans leurs contributions :

- Amélioration des perspectives de vue depuis la place ;
- Amélioration de la vue de l'Eglise depuis le plan d'eau ;
- Augmentation du nombre d'accostages « dépose-minute » prévues pour les annexes ;
- Possibilité d'accéder à l'Eglise par voie d'eau pour les mariages ou la messe ;
- Accostage exceptionnel d'un navire du patrimoine maritime (voilier) ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Cette demande a donc été intégrée dans l'ensemble des scénarios présentés pour le Quai d'Honneur.

240823 Contribution 133 – Mme Marlies Baer – Posidonies

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

C'est bien compréhensible et nécessaire de protéger les posidonies, mais en même temps en quoi les travaux prévus des différents scénarios des travaux de Port Grimaud protègent-ils les posidonies ??

Solutions :

- Ne pas changer la configuration des digues de la passe d'entrée de Port Grimaud, pour permettre au petit champ de posidonies proche de la digue d'entrée de se développer et de ne pas la déranger avec une construction/ modification quelconque.
- Règlementer également le mouillage devant les plages de port Grimaud dans ce sens

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

Les mouillages dans les herbiers de Posidonies ont un très fort impact environnemental sur une espèce protégée. L'étude de la protection des herbiers à travers l'étude de la mise en place de ZMEL est une démarche en cours, menée à l'occasion de l'étude de faisabilité, soutenue et appuyée par les services de l'Etat sur l'ensemble du littoral varois. Les ZMEL ne sont pas forcément situées au droit des ports même si cela représente un avantage pour leur gestion. Leur positionnement relève plutôt de critères techniques comme la nature des fonds, l'exposition aux vagues, le niveau de fréquentation du site. Les ZMEL ne sont pas, réglementairement, soumises à une concertation préalable et s'accompagnent, après réalisation, de zones d'interdiction de mouillages pour les secteurs qu'elles contribuent à protéger.

Concernant le projet, les préoccupations environnementales du projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et pour l'adaptation au changement climatique des infrastructures du port s'intéressent aux herbiers à l'extérieur du port mais 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.

En effet, il est à noter que, dans les années 1960-1980, la réalisation de projet sur le littoral a généré par le passé des impacts énormes sur l'environnement, par exemple en détruisant des dizaines d'hectares de zones humides pour construire des ports et des marinas voire en s'implantant directement sur les herbiers de Posidonies. De ce fait, les lois ont évolué et aujourd'hui, les procédures d'autorisation par les services de l'Etat sont très encadrées notamment du point de vue environnemental.

Le projet de remise en sécurité, 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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- 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.

Cela implique l'obligation de réaliser des études et enquêtes liées à l'évaluation des impacts du 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 y compris les espaces et les usages. Cette étude doit identifier les impacts possibles et proposer des mesures d'atténuation. Elle est un document obligatoire, notamment pour obtenir les autorisations administratives. Elle est réalisée sur la base du projet présenté à l'enquête, tel que défini en phase PRO des études de Maitrise d'Oeuvre.
- 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.

Ainsi, le projet de remise en sécurité du port doit respecter ces obligations légales avant de pouvoir être autorisé et réalisé.

Enfin, la solution « ne rien faire » a été présentée à la concertation et évaluée comparativement aux autres solutions à travers l'analyse multicritères des scénarios. Au-delà du fait que « ne rien faire » n'est pas possible au regard des besoins d'adaptation au changement climatique, identifiés et listés en France depuis 2011 et le 1^{er} Plan national d'adaptation au changement climatique, l'évaluation de ce scénario 0 est la moins bonne de toutes les évaluations, du fait qu'aucune des problématiques rencontrées à Port-Grimaud n'est résolue. Concernant le volet du changement climatique pour lequel le Préfet du Var a transmis en décembre 2019 à toutes les communes littorales, le porter à connaissance relatif à la prise en considération de l'aléa submersion, il est rappelé que le projet porté par la Commune ne concerne que les infrastructures publiques du port et ne concerne donc pas les quais privés ni les rdc des maisons. La Commune reste néanmoins ouverte à une approche coordonnée des travaux si le sujet devait être pris en considération par les ASL.

240826 Contribution 134b – M Herbiet – Passe d'entrée

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

La contribution :



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- S'appuie sur des études antérieures (Acri'in) pour souligner les risques liés au scénario 3 (entrée ouverte vers le nord), notamment en lien avec un ensablement par le transit côtier et en lien avec des difficultés pour la navigation pour les manœuvres d'entrées et de sorties.
- Insiste sur la nécessité d'études approfondies sur les circulations d'eau entre la Giscle, la mer et le plan d'eau portuaire.

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

Le principe du scénario 3, prévoit l'ouverture de la passe vers le nord, à la différence des scénarios 1, 1bis et 2. Le scénario 3 présente donc l'avantage de traiter définitivement la problématique de l'ensablement par les sédiments en provenance de la Giscle puisque le principe général du scénario est la mise en place d'une barrière physique (digue) entre l'embouchure de la Giscle et la passe d'entrée du port. Le flux de sédiments ne peut donc plus rentrer dans la passe

Toutefois un apport sédimentaire dans la passe reste possible en lien avec le transit sédimentaire côtier. Si avéré, l'apport serait forcément limité et une contre-jetée (en T) prévoit de bloquer l'accumulation des sables. Il s'agirait des sables de la plage située à proximité dont la qualité serait donc bonne et la quantité limitée. Le désensablement consisterait alors simplement à reprendre le sable (dans la passe) par un système de pompes et à le repositionner à sa position d'origine d'où il vient (la plage à proximité). Les faibles quantités et l'absence de transports par camions feraient que les coûts engendrés seraient alors très faibles et les délais très courts. En synthèse, le scénario 3 résoudrait clairement et définitivement la problématique du risque ensablement. Un des objectifs majeurs du projet de remise en sécurité du port serait atteint.

Toutefois, dans ce scénario 3, la navigabilité du chenal peut effectivement s'avérer problématique voire compromise par vent d'Est. Or, le port est exposé au secteur Est et le vent d'Est est fréquent dans la région. L'avantage de diminuer l'ensablement de la passe se fait alors au détriment de la sécurité des usagers. Ce point a été souligné par de très nombreuses contributions d'usagers ayant une expertise de navigation. La diminution du risque d'ensablement se fait au détriment de l'augmentation du risque pour la navigation. Le scénario 3 trop pénalisant pour la sécurité de la navigation ne sera pas retenu pour la poursuite des études.

Concernant le second point de la contribution, l'étude du renouvellement des eaux dans le port et notamment les échanges avec la Giscle et la mer, est une étude essentielle pour plusieurs raisons environnementales, sanitaires, économiques et fonctionnelles. Les premières études ont été réalisées par EGIS et présentées à la réunion publique du 12/09.

Le point est d'ailleurs beaucoup plus important à Port-Grimaud que dans les autres ports du fait des impacts potentiels sur la qualité des eaux de milliers d'habitation, et de plusieurs dizaines d'hectares de parking et voiries imperméabilisées qui rejettent les eaux de lessivage sans traitement directement dans le plan d'eau ou la mer.

Les enjeux sont :

- Préservation de la qualité de l'eau puisque les activités du port et des parties privatives (navigation, chantier naval, avitaillement, circulation routière, stationnement sans traitement du ruissellement, ...) peuvent générer diverses pollution (hydrocarbures, produits chimiques, métaux lourds, matières organiques) qui peuvent se concentrer dans les eaux du port ;

Un mauvais renouvellement des eaux peut entraîner une stagnation de ces polluants, provoquant une dégradation de la qualité de l'eau. En ce sens la démarche « Ports Propres » est essentielle pour diminuer l'impact des activités sur la qualité de l'eau ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- Un bon renouvellement permet de maintenir des niveaux d'oxygène suffisants dans l'eau, assurant la survie des organismes marins qui s'y trouvent ;
- La stagnation des eaux peut favoriser la prolifération de bactéries ou d'algues pouvant poser des problématiques sanitaires. Un renouvellement efficace réduit ces risques sanitaires en favorisant la dilution des contaminants et en assurant un flux constant d'eau propre.
- Un bon renouvellement des eaux peut limiter les dépôts de sédiments et de déchets ce qui limite des opérations de dragage d'autant plus coûteuses si les sédiments sont contaminés.
- En termes d'image, des eaux propres garantissent la réputation écologique du port, ce qui est un atout dans le cadre d'une activité touristique. En ce sens, la norme « Ports Propres actif en biodiversité » est encore une fois particulièrement intéressante.

Au regard des points qui précèdent, il est acquis qu'il est nécessaire de contrôler la qualité du renouvellement des eaux à toutes les étapes des études. C'est d'ailleurs systématiquement prévu dans les études portuaires quel que soit le port étudié et c'est encore plus nécessaire à Port-Grimaud au regard des habitations, des activités urbaines et des voiries et parkings imperméabilisés qui augmentent considérablement le risque de contamination des eaux. A titre de mémoire, l'architecte M. François Spoerry avait prévu la mise en place d'une canalisation de pompage en mer qui fonctionnait grâce à un moulin à vent pour améliorer le renouvellement des eaux du bassin portuaire. Ce dispositif existe dans de nombreux port (sans le moulin à vent). Il est intéressant pour améliorer la circulation des masses d'eau. Il n'a jamais été réalisé à Port-Grimaud du fait, semble-t-il de la présence de sources sous-marines qui existaient à l'origine de la création du port. Pour autant ces sources ne sont pas répertoriées ni caractérisées. Au vu des échanges lors des réunions publiques, il semblerait que les usagers voient la qualité des eaux se dégrader depuis une quinzaine d'années avec la disparition de mollusques dans certaines parties du port. Ce phénomène est probablement à mettre en correspondance avec les questions relatives au changement climatique et les épisodes de sécheresse qui limitent automatiquement le niveau des nappes phréatiques et donc le débit de sources sous-marines. Ainsi, la solution « ne rien faire » ne garantit pas le maintien d'une qualité d'eau potentiellement liée à des facteurs externes (pluviométrie). Ce point doit être regardé également.

Concernant le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique, les études de faisabilité en cours concernent des principes généraux d'aménagement. Elles intègrent déjà une première modélisation générale simplifiée du site pour analyser l'impact des scénarios sur le taux de renouvellement des eaux et les comparer entre eux sur ce point.

La poursuite des études, plus approfondies sur un seul principe d'aménagement, intégrera ce volet fondamental. Pour cela, une localisation et une caractérisation des sources sous-marines devra être menée et ainsi qu'une mesure et une modélisation des courants qui circulent dans le port en lien avec les échanges entre La Giscle et le Port. Une modélisation de l'état actuel devra être menée en prenant plusieurs hypothèses de diminution des débits des sources sous-marines en lien avec le changement climatique. Il est tout à fait possible que le concepteur du site M. François Spoerry ait une nouvelle fois été visionnaire sur cet aspect très technique et qu'une solution d'amélioration du renouvellement des eaux soit nécessaire avec ou sans travaux à la passe.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240827 Contribution 135– M Rey – Intérêt des contrats de GU & doléances

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

Le contributeur souligne en préambule que les contrats de garanties d'Usage sont de nature à pérenniser les biens des propriétaires. Il s'intéresse ensuite aux points suivants :

La reprise de Port-Grimaud par le Maire de Grimaud a été vécue de façon très violente par nombre de propriétaires dont je fais partie. En ce qui me concerne les points importants à respecter étaient les suivants :

1/ Garder l'esprit de Port-Grimaud : une maison – un bateau dans un ensemble harmonieux => C'est l'objectif de la Commune qui a été rappelé à de nombreuses reprises en préambule de toutes les réunions publiques.

2/ Gérer Port-Grimaud comme une entité autonome : les recettes générées par la régie de Port-Grimaud ne doivent servir qu'à compenser les dépenses de Port-Grimaud dans l'intérêt des personnes qui ont construit et financé Port-Grimaud, c'est-à-dire les ex-amodiataires => Le budget d'une Collectivité locale se compose d'un budget principal et d'un ou plusieurs budgets annexes. Les budgets annexes ont vocation à retracer de manière distincte la tenue comptable d'une activité spécifique. Lorsqu'il s'agit d'un « service public industriel et commercial » (SPIC), comme l'exploitation d'un service portuaire par exemple, la création d'un budget annexe est obligatoire. Chaque année, le budget annexe du Port de plaisance est adopté par l'Assemblée délibérante dans les mêmes conditions que le budget principal de la Ville. Les délibérations en résultant font l'objet d'un « contrôle de légalité » exercé par le Préfet du Département, puis publiées et consultables librement par tous les administrés.

Au-delà de l'obligatoire réglementaire précitée, la création d'un budget annexe présente l'avantage d'isoler comptablement l'exploitation du service portuaire de toute autre activité publique. Cette séparation comptable assure une parfaite transparence des informations relatives au suivi de la gestion pratiquée. Elle permet notamment de s'assurer que le service s'auto-équilibre à partir des ressources issues de son exploitation.

Cette autonomie de gestion interdit toute forme de participation financière du budget principal de la Ville dans l'exploitation du service portuaire (sauf cas dérogatoires limitativement énumérés par la loi). Ainsi, seul l'usager du service doit par ses redevances et contributions annuelles assurer l'équilibre durable du budget correspondant. De fait, les excédents budgétaires cumulés demeurent dans le budget annexe du Port afin d'en financer les dépenses à venir. En d'autres termes, la Commune n'a pas la possibilité d'utiliser cet excédent de trésorerie, ou fonds de roulement, pour financer d'autres activités portées au sein de son budget principal. La Cour des Comptes puis le Conseil d'Etat (arrêt du 30 septembre 1996) ont rappelé que l'excédent d'un SPIC doit profiter avant tout à l'usager du service, qui n'a pas à financer des dépenses incombant aux contribuables et inversement.

Les recettes issues de l'exploitation du port sont donc intégralement affectées au budget annexe du port, aux seuls bénéficiaires des usagers du service.

3/ Mettre en place une structure dans laquelle les copropriétaires soient représentés pour pouvoir défendre leurs intérêts à court et long termes => La gouvernance d'un port est organisée suivant la réglementation du Code Général des Collectivités Territoriales et du Code des Transports. En l'occurrence, il existe plusieurs commissions dans lesquelles les usagers peuvent intervenir. On peut citer le Comité Local des Usagers Permanent du Port (CLUPP), ou encore le Conseil Portuaire,



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

ou le Conseil d'Exploitation de la régie du port. Ces instances ont été créées par le législateur pour permettre aux usagers de défendre leurs intérêts à court et long termes.

Je considère que les investissements que vont payer les copropriétaires en échange de la garantie d'usage de 35 ans doivent leur profiter. Or, quels sont les enjeux des copropriétaires :

1/ Répondre aux impacts du changement climatique notamment sur les risques de submersion => C'est l'un des objectifs principaux des travaux de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures. Le projet ne s'intéresse qu'aux infrastructures publiques et ne traite pas les sujets relatifs aux RDC des maisons et aux quais privés. Une approche coordonnée entre les parties prenantes des différentes infrastructures (publiques-privées) pourrait s'avérer pertinente.

2/ Résoudre le problème de l'envasement de Port-Grimaud => C'est l'un des objectifs des travaux qui s'étudie en améliorant également la sécurité de la navigation dans la passe.

3/ Pérenniser pour les 35 prochaines années les infrastructures de Port-Grimaud qui ont 50 ans: quai, palplanches, etc... => C'est l'un des objectifs des travaux pour les infrastructures publiques auxquelles des dépenses publiques peuvent être affectées.

4/ Moderniser l'organisation du port pour répondre aux changements d'habitude et aux aspirations des copropriétaires et usagers de Port-Grimaud => C'est l'un des objectifs des travaux.

Sur le premier point, on nous présente depuis quelques semaines des scénarios de construction de digues auxquels je ne comprends pas grand-chose à part qu'ils ne semblent apporter aucune garantie sérieuse ni aucun chiffrage. Idem sur le problème de l'envasement qui semble être le seul problème des copropriétaires de Port-Grimaud sans implication ou consultation de la commune voisine de Cogolin pour la Giscle et les infrastructures de son port, ni celle de Grimaud. Aucun projet pour lutter contre les mouvements de sédiments en amont de l'embouchure de la rivière n'est évoqué. J'attends donc à l'issue de la phase de concertation une étude sérieuse sur ces points et des réponses sur le partage des responsabilités, ce qui n'est pas le cas à ce jour. Le contributeur propose ensuite de réaliser un piège à sédiments sur la Giscle => Cette solution intéressante 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 réglementaire 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, le contributeur s'interroge sur la prise en charge du coût des dragages pour faciliter la navigation => Le fait est que 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 des 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 (cf. supra).

En ce qui concerne les infrastructures privées comme les palplanches et les quais, la Commune considère qu'elle n'est pas concernée puisqu'elles appartiennent aux copropriétaires. Mais sans palplanches en bon état, pas de quais, pas de maisons et donc pas de port. Et pourquoi faut-il assurer le bon entretien de ces palplanches ? A cause de l'action de l'eau du port et donc du domaine public sur l'usure de ces structures. N'y a-t-il donc pas un lien à établir entre la garantie d'usage de 35 ans et le coût nécessaire de maintien en état des infrastructures sur lesquelles sont bâties les maisons ? Et ce dans l'intérêt commun des copropriétaires et du port ? Ces coûts doivent



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

être évalués dans le cadre de cette étude et intégrés en partie au moins dans le montant de la garantie d'usage => **Les fonds publics ne peuvent être affectés à l'entretien d'infrastructures privées.**

Enfin sur le dernier point, je pose ci-dessous quelques pistes de réflexions :

- La taille des bateaux a augmenté c'est un fait, occultant la vue de certains ouvrages ce qui ne répond plus à la volonté des usagers et visiteurs de Port-Grimaud. Ne faut-il pas accueillir tout simplement moins de bateaux sur les places publiques ? ou plus petits sur la panne de l'église ou l'avant-port notamment, quitte à générer moins de recettes (ce qui reste à démontrer) ? Cette voie ne semble même pas à l'ordre du jour de la concertation dont on perçoit malheureusement bien les limites => **Le plan d'amarrage et la position des chaînes et corps morts qui prévalaient depuis le plan d'amarrage de PG1 de 2001, n'a pas été modifié par la Commune lors de la reprise en gestion en 2022. La taille des bateaux n'a donc pas augmenté, depuis la reprise en régie du port et les navires ne sont ni plus grands ni plus nombreux que ceux qui étaient accueillis depuis des décennies sur des mouillages mis en place par les anciens concessionnaires. De plus, aucun des scénarios n'augmente le nombre et la taille des navires. Au contraire, une légère diminution est envisagée par certains scénarios notamment devant la place de l'Eglise.**

Le contributeur s'interroge si la suppression de navires aurait un impact sur le budget du port. => **La redevance d'occupation acquittée par les résidents représente moins de 25% des recettes de fonctionnement du service portuaire. Par conséquent, la suppression des autres navires aurait effectivement un impact significatif sur l'équilibre des comptes et devrait être budgétairement compensé.**

Il est à noter que ce sujet de la suppression des yachts n'a jamais été abordé par les résidents pendant des décennies comme l'a rappelé un ancien président de PG1 lors d'une réunion publique, en précisant *« qu'il ne leur était même jamais venu à l'idée de les supprimer »*. La concertation aura donc permis de libérer la parole des usagers qui n'osaient manifestement pas demander la suppression des yachts devant l'Eglise. Nous ne sommes donc pas dans les limites de la concertation mais dans ses bienfaits puisque manifestement c'est un sujet qui tient à cœur des usagers qui ne l'avaient pas encore exprimé. Aujourd'hui, tous les scénarios du quai d'honneur prévoient la suppression de yachts.

Il est toutefois rappelé que conformément aux dispositions du Code des Transports, une proportion d'amarrages de passage doit être réservée dans tout port de plaisance. C'est une obligation liée au service public portuaire.

- S'interroger sur les coches d'eau : qui les utilisent vraiment ? Est-ce toujours utile par rapport au coût ? => **Ce point n'est pas en lien avec les travaux et c'est la première fois que la question est posée dans le cadre de la concertation. L'activité « coches d'eau » nécessitera la mise en place de contrats dédiés. A cette occasion, la définition des besoins pourra être questionnée.**

- Etudier la possibilité d'interdire l'utilisation de moteurs hors-bords thermiques pour les annexes. A minima inciter les propriétaires à remplacer leurs moteurs thermiques => **L'idée est séduisante, mais aucun port ne prévoit une telle disposition qui aurait pour effet de forcer les usagers à investir dans de nouveaux équipements. Des dispositifs incitatifs seraient probablement plus acceptables. En 2024, une société française a construit un catamaran qui fonctionne uniquement à l'énergie solaire. L'accueil de ce type de navire avec un tarif préférentiel pourrait inciter les propriétaires de navires à la réflexion. Il ne fait nul doute que dans les 10 prochaines années, les évolutions techniques dans le sens vertueux de la protection environnementale seront nombreuses et que le Conseil Portuaire aura très probablement à se prononcer sur ces sujets.**



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- Trouver un compromis pour débloquer rapidement la situation avec le propriétaire de l'hôtel Giraglia dont l'état de délabrement nuit sérieusement à l'image de Port-Grimaud. Le Maire dit que ce n'est pas entre ses mains mais sans donner de détails sur la situation exacte donc on ne sait pas trop quoi penser => **Le permis de construire a été délivré il y a quelques années par la Commune mais il a été contesté par l'ASP de PG1. Néanmoins, le Tribunal Administratif de Toulon vient de rejeter ce recours, il y a quelques jours à peine.**

- Continuer à mettre en valeur l'esthétisme de Port-Grimaud y compris sur les parties gérées par le port : attention au mobilier urbain, à l'excès de signalétique, promouvoir la circulation à pied et à vélo => **C'est bien l'objectif de la Commune**

- Racheter par la Commune certains murs et fonds de commerces pour s'assurer qu'il y ait des commerces de proximité de qualité (boulangerie, pharmacie, primeur, ...) => **Le sujet ne dépend pas de la régie portuaire de Port-Grimaud.**

Enfin un dernier point de détail mais qui me semble révélateur de la situation. Depuis que la Commune a repris la gestion du port, elle a créé un pavillon "Port de Grimaud" (qu'elle a appelé Port Grimaud d'ailleurs !) en lieu et place du poisson de Port-Grimaud qui est l'emblème historique du lieu auquel il existe à mon avis un attachement très fort de la population. A titre personnel je trouve le nouveau pavillon pas adapté car pas reconnaissable facilement à l'entrée du port. Il faut que la Commune trouve un accord avec les propriétaires de ce pavillon pour concéder - gracieusement s'il le faut - l'utilisation unique du pavillon historique de Port-Grimaud. A minima, il faut remettre ce pavillon sur la digue à l'entrée du port à côté des autres pas en retrait sur le quai de la station-service => **Avant la concertation, la Commune n'avait pas obtenu l'autorisation de l'ASP de PG1 d'utiliser le drapeau de Port-Grimaud. Depuis la concertation et les contributions allant de la sens d'une utilisation du pavillon, la Commune a renouvelé sa demande qui a été acceptée. La concertation aura permis, même au-delà du cadre réglementaire minimum, de favoriser des rapprochements salutaires.**

240829 Contribution 136 – M. Marie – Plage Sud

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

Il semble que les 3 scénarios envisagés ne prennent pas en compte la pérennité de cette plage qui a été probablement omise dans le cahier des charges. Et pourtant elle constitue un joyau et un plaisir inestimable à préserver en priorité avant la prise en charge des différentes contraintes énumérées. Un contrôle sanitaire de ses eaux est effectué régulièrement et elle y satisfait pleinement. Beaucoup de Port grimaudois m'ont confirmé leur attachement à ce lieu et le privilège qui en découle et sont prêts à se mobiliser pour sa conservation.

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

Le projet de remise en sécurité et aux normes environnementales du port inclut des mesures spécifiques comme l'étude du renouvellement des eaux ou la protection des zones de baignade pour garantir la préservation de la plage sud, un lieu apprécié tant pour son environnement naturel terrestre et marin que pour ses fonctions récréatives.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Le projet tient compte de l'importance de cet espace pour les résidents et les visiteurs, et prévoit de maintenir la plage à minima dans son état actuel sans érosion, 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 le cadre de vie local et en conservant les espaces de loisirs, afin, notamment, que la plage sud continue d'offrir aux habitants et touristes un lieu de bien-être et de détente, en harmonie avec l'environnement.

240829 Contribution 137 – Mme Marlies Baer – Ensablement

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

Sur différentes images aériennes bien connues on voit que le bout de la digue des Marines de Cogolin empêche la Giscle de se déverser dans le courant de Ligure naturellement vers la droite. C'est aussi la raison pour laquelle au fur et à mesure de grandes quantités de sable se posent vers la passe d'entrée.

Solutions : Se mettre d'accord avec la régie des Marines de Cogolin pour modifier la digue qui dirige la Giscle vers la passe d'entrée de Port Grimaud

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

Le projet sur l'embouchure de la Giscle est un sujet complexe, abordé en collaboration de plusieurs acteurs en raison de la situation géographique et des compétences spécifiques impliquées.

- Collaboration avec la commune de Cogolin :

La Giscle forme une frontière naturelle entre les Communes de Grimaud et Cogolin, et la limite administrative entre ces deux communes se situe précisément au milieu de la rivière. Ainsi, toute intervention ou modification de l'embouchure affecte les deux communes de manière égale. Pour cette raison, la Commune de Cogolin a indiqué son accord pour que des études soient menées sur les 2 rives, en concertation avec Grimaud, pour s'assurer que les travaux tiennent compte des besoins et des impacts sur les deux territoires.

- Autorisation de l'Etat :

L'Etat joue un rôle fondamental dans la réalisation ou non de travaux (pièges à sédiments, modification de l'embouchure pour orienter le flux de sédiments vers le large, ...). De ce fait, il est pertinent voire indispensable d'associer les services instructeurs très en amont et c'est bien ce qui est prévu et d'ailleurs, déjà fait par la Commune de Grimaud.

- Rôle de la Communauté de communes et la compétence GEMAPI :

En plus de l'implication des communes de Grimaud et Cogolin, la communauté de communes joue un rôle central dans ce projet à travers la gestion de la compétence GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations). Cette compétence, attribuée aux collectivités territoriales, leur confère la responsabilité de :

- Préserver les milieux aquatiques,
- Assurer la gestion et l'entretien des cours d'eau,
- Prévenir les inondations.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Les éventuels travaux à l'embouchure de la Giscle s'inscrivent pleinement dans ces objectifs. Ce projet doit donc à la fois répondre aux besoins de protection contre les risques d'inondations, assurer la préservation des écosystèmes locaux, et améliorer la gestion des eaux fluviales et littorales et, enfin, limiter l'apport sédimentaire au droit de la passe d'entrée du port. Des réunions de travail sont donc programmées avec la communauté de communes et les deux communes pour poursuivre une collaboration étroite sur les études à venir.

240829 Contribution 138 – Mme Marlies Baer – Suppression panne de l'Eglise

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

Pendant la réunion du 21.8.24 pour l'ouverture de la concertation on a appris que la panne de l'église actuelle est dans un mauvais état, voire dangereuse.

Les techniciens ont montré différentes solutions de remplacement.

Les 3 différentes solutions proposées respectent une bande de vue libre sur l'église, mais très restreinte, limitant une vue dégagée vers et depuis la place de l'église. Les pannes imaginées sont trop larges, leurs bouts trop imposants. Les bateaux qui vont s'amarrer prendront trop de place dans le grand lac, changeront et restreindront la vue sur la place de l'église, changeant complètement l'aspect habituel et voulu par M. Spoerry.

Solution :

Démontage de l'ancienne panne, pas de remplacement, laissant places pour des petites annexes des habitants, qui veulent faire leurs courses, aller à l'église etc....

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

La panne de l'Eglise est présente depuis l'origine de la construction de Port-Grimaud.

La contribution vient dans la continuité des contributions précédentes qui visaient à supprimer les places de yachts au quai d'honneur, puis les places de professionnels, et les amarrages publics dans la passe. A présent, il est demandé de supprimer la panne de l'Eglise au détriment des usagers qui occupent ces amarrages.

Il est rappelé que conformément aux dispositions du Code des Transports, une proportion d'amarrages de passage doit être réservée dans tout port de plaisance. C'est une obligation liée au service public portuaire.

En prenant l'hypothèse que les recettes générées par les places ne seraient pas indispensables au budget du port (bien qu'elles en représentent plus de 75%) car elles pourraient être compensées par une augmentation des recettes versées par les autres usagers comme les résidents par exemple, l'hypothèse d'une suppression de tous les navires de Port-Grimaud hors résidents, ne correspond ni à l'esprit du site ni à la volonté originelle de l'architecte du site M. François Spoerry. Il est d'ailleurs à noter que le plan d'amarrage de PG1 de 2001 existant et la position des corps mort existants lors de la reprise en gestion du port par la Commune, n'ont pas été modifiés en 2022. Les places dites « publiques » de Port-Grimaud existent depuis la création du port et font partie intégrante de son identité. Le projet de remise en sécurité ne vise en aucun cas à les supprimer, mais bien à les préserver et harmoniser les usages entre les différents usagers, résidents, annuels, professionnels et escales. L'objectif principal est de renforcer la sécurité de ces espaces tout en



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

respectant leur vocation initiale, permettant ainsi aux habitants et visiteurs de continuer à en profiter en toute tranquillité.

Le cas du quai d'honneur devant la place de l'Eglise a été évoqué pour la première fois au cours de la concertation. Il ne l'a jamais été auparavant, ni même imaginé comme le soulignait l'ancien président de PG1 lors d'une réunion publique.

La suppression des places concernées engendre une diminution mesurée des recettes du port et, en contrepartie, apporte des avantages indéniables aux usagers-résidents qui les ont d'ailleurs listés :

- Amélioration des perspectives de vue depuis la place ;
- Amélioration de la vue de l'Eglise depuis le plan d'eau ;
- Augmentation du nombre d'accostages « dépose-minute » prévues pour les annexes ;
- Possibilité d'accéder à l'Eglise par voie d'eau pour les mariages ou la messe ;
- Accostage exceptionnel d'un navire du patrimoine maritime (voilier) ;

En ce sens, leur suppression est effectivement envisagée dans tous les scénarios.

240829 Contribution 139 – Mme Marlies Baer – Professionnel et Capitainerie

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

Lors de la dernière réunion et ouverture de la concertation le 21.8.24, on a appris que Port Grimaud compte 14 professionnels parmi les utilisateurs du plan d'eau.

- La majorité des amarrages sont des places des habitants de Port Grimaud devant leurs maisons, qui n'ont pas besoin de la même attention du personnel de la capitainerie que les places publiques. Solution : On pourrait réduire le personnel de la capitainerie et ainsi le besoin des bureaux d'accueil car le nombre des interventions par la capitainerie est négligeable.

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

Sur le nombre de professionnels, la régie communale a découvert en 2022 une situation particulièrement difficile à comprendre et qui a été dénouée en 2023 et 2024 avec environ 25 professionnels identifiés qui exerçaient depuis des dizaines d'années à partir d'environ 200 amarrages. La régie communale a mis en place au 1/1/2024 des contrats règlementaires liés aux activités économiques dans les ports. Le montant des redevances correspondantes représente à lui seul, plus de 30% du montant des recettes du port.

L'augmentation du personnel affecté à la gestion du port répond à la volonté d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers, de constituer une équipe de professionnels en capacité de porter tous les sujets liés à l'exploitation portuaire, d'améliorer les conditions de travail et respecter le temps de travail à 35h par semaine.

S'agissant du redressement des comptes, on constate en 3 ans que le port est passé de 2.7 M€/an de recettes à 7.7 M€/ en 2024 sans augmenter le nombre ni la longueur des navires. De ce fait, le



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

résultat d'exploitation déficitaire pendant de nombreuses années est bénéficiaire depuis 2022 (+1.1 M€ en 2023).

Avec 2100 amarrages de plaisance, Port-Grimaud est le premier port de la région PACA et le 5^{ème} port de plaisance de France. L'hypothèse que dans un port, le travail généré par des usagers bénéficiaires de contrats longs (amodiations, garanties d'usage), serait moins important que celui généré par des contrats annuels ou professionnels n'est pas pertinente. Si le sujet est l'accompagnement des navires à leurs postes, les navires annuels ne sont pas non plus accompagnés à leur poste. Sur Port-Grimaud en particulier, à titre d'exemple, les ex-amodiés mobilisent à eux-seuls 6 agents à temps plein pour traiter uniquement la gestion administrative des dossiers.

Le personnel de la capitainerie d'un port de plaisance joue un rôle central dans la gestion et l'organisation des activités portuaires. Voici quelques-unes de leurs principales fonctions :

- Sécurité : Régulation des mouvements de navires, aide à l'amarrage des places publiques et surveillance des différents risques (incendies, environnement) ;
- Amarrage : Adaptation des places (sur-longueurs des usagers résidents par exemple) veillant à ce que chaque embarcation ait un emplacement adapté à ses dimensions, ce qui n'est pas le cas de beaucoup d'ex-amodiés ;
- Accueil : Services aux plaisanciers des places publiques, tels que des conseils de navigation, des renseignements sur la météo, ainsi que des services comme m'accès à l'électricité et à l'eau potable ;
- Entretien des infrastructures et équipements : Pontons, quais, équipements doivent être en bon état. Ils organisent les travaux de maintenance et de dragage. Proposent des services ;
- Travaux : Lancement des appels d'offres et suivi des travaux jusqu'à leur réception ;
- Gestion administrative des amarrages : Contrats, réservations, suivi des encaissements, ...
- Gouvernance : Gestion RH, budget,

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 ;

Pour rappel, le ratio d'agents pour 100 bateaux est de 1 à 2 ETP sans équipe de nuit, ce qui représenterait pour Port-Grimaud entre 21 et 42 personnes. A Port-Grimaud, une équipe de nuit est présente et le travail pour les résidents mobilise à lui-seul plus de 6 temps plein. L'équipe en place de 17 postes équivalent temps plein, plus une équipe de nuit de 5 agents et 12 renforts saisonniers, pour une plage d'ouverture 365 jours par an et 24h sur 24h est donc dimensionnée en deçà du minima pour assurer le bon fonctionnement du service public portuaire.

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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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 Spoerry, architecte et fils de M. François Spoerry s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

240902 Contribution 140 – Mme Marlies Baer – Renouvellement des eaux

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

Depuis la construction de la passe d'entrée il y a un courant du plan d'eau dans Port Grimaud qui est indispensable au renouvellement de l'eau plusieurs fois par jour entre la Giscle, la mer et les canaux. Ce courant évite que des algues, des bactéries ainsi que des mauvaises odeurs s'installent dans les canaux. Solution : Ne pas toucher la configuration de la passe d'entrée.

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

Le sujet du renouvellement des eaux à l'intérieur du bassin portuaire est un point central pour tous les projets portuaires. Pour autant la solution « ne rien faire » ne tient pas compte de l'évolution potentielle, liée aux changements climatiques des facteurs qui interviennent dans le renouvellement des eaux et notamment la présence de sources sous-marines, issues de résurgences de la nappe phréatique, elle-même susceptible d'être impactée par les activités humaines environnantes et les épisodes de sécheresse à répétition.

Concernant le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique, les études de faisabilité en cours concernent des principes généraux d'aménagement. Elles intègrent déjà une première modélisation générale simplifiée du site pour analyser l'impact des scénarios sur le taux de renouvellement des eaux et les comparer entre eux sur ce point.

Elles montrent que les différences entre les scénarios sur ce sujet 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 précisément à ce jour.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

L'étude du renouvellement des eaux dans le port et notamment les échanges avec la Giscle et la mer, est une étude essentielle pour plusieurs raisons environnementales, sanitaires, économiques et fonctionnelles. Le point est d'ailleurs beaucoup plus important à Port-Grimaud que dans les autres ports du fait des impacts potentiels sur la qualité des eaux de milliers d'habitation, et de plusieurs dizaines d'hectares de parking et voiries imperméabilisées qui rejettent les eaux de lessivage, sans traitement, directement dans le plan d'eau ou la mer.

Les enjeux sont :

- Préservation de la qualité de l'eau : les activités du port et des parties privatives (navigation, chantier naval, avitaillement, circulation routière, stationnement sans traitement du ruissellement, ...) peuvent générer diverses pollution (hydrocarbures, produits chimiques, métaux lourds, matières organiques) qui peuvent se concentrer dans les eaux du port ;
Un mauvais renouvellement des eaux peut entraîner une stagnation de ces polluants, provoquant une dégradation de la qualité de l'eau. En ce sens la démarche « Ports Propres » est essentiellement pour diminuer l'impact des activités sur la qualité de l'eau ;
- Un bon renouvellement permet de maintenir des niveaux d'oxygène suffisants dans l'eau, assurant la survie des organismes marins qui s'y trouvent ;
- La stagnation des eaux peut favoriser la prolifération de bactéries ou d'algues pouvant poser des problématiques sanitaires. Un renouvellement efficace réduit ces risques sanitaires en favorisant la dilution des contaminants et en assurant un flux constant d'eau propre.
- Un bon renouvellement des eaux peut limiter les dépôts de sédiments et de déchets ce qui limite des opérations de dragage d'autant plus coûteuses si les sédiments sont contaminés.
- En termes d'image, un port avec des eaux propres donne une bonne image écologique du port, ce qui est un atout dans le cadre d'une activité touristique. En ce sens, la norme « Ports Propres » est encore une fois intéressante.

A titre de mémoire, l'architecte M. François Spoerry avait prévu la mise en place d'une canalisation de pompage en mer qui fonctionnait grâce à un moulin à vent pour améliorer le renouvellement des eaux du bassin portuaire. Ce dispositif (sans le moulin à vent) existe dans de nombreux port pour renforcer le renouvellement. Il est très utile pour améliorer la circulation des masses d'eau. Il n'a jamais été réalisé à Port-Grimaud du fait, principalement semble-t-il, de la présence des sources sous-marines qui existaient à l'origine de la création du port. Pour autant ces sources ne sont pas répertoriées ni caractérisées. Au vu des échanges lors des réunions publiques, il semblerait que les usagers voient la qualité des eaux se dégrader depuis une dizaine d'année avec la disparition de mollusques dans certaines parties du port. Ce phénomène est à mettre en parallèle des épisodes de sécheresse qui limitent automatiquement le débit de sources sous-marines.

La poursuite des études, plus approfondies et centrées sur un principe d'aménagement, intégrera ce volet fondamental. Pour cela, une localisation et une caractérisation des sources sous-marines devra être menée et après avoir mesuré les courants qui circulent dans le port, une modélisation multifactorielle de l'état actuel devra être menée en prenant plusieurs hypothèses de diminution des débits des sources sous-marines ou de la Giscle en lien avec le changement climatique. Il est tout à fait possible que le concepteur du site M. François Spoerry ait, une nouvelle fois, été visionnaire sur cet aspect très technique de Port-Grimaud.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240903 Contribution 142 – M Herbiet – Analyse critique

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

Le contributeur déclare :

- Avoir identifié les « véritables » objectifs de l'étude de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation aux changements climatiques des infrastructures de Port-Grimaud ;
- Que Port-Grimaud n'a jamais été conçu pour accueillir des yachts de plus de 18 m ;
- Que la passe d'entrée ne doit pas accueillir de bateaux hors accueil et pas de yachts qui enlaidissent la passe ;
- Que le renouvellement des eaux n'est pas étudié ;
- Que le sujet de la Giscle n'est pas traité ;
- Que le personnel de la régie, est trop nombreux car la gestion des places des ex-amodiés ne nécessite aucun personnel ;
- Qu'il faut geler le nombre de professionnels et les cantonner sur les places publiques car ils gênent les habitants ;
- Qu'il faut imposer une limitation en hauteur de navires pour laisser la vue aux propriétaires ;
- Que seuls les jet-skis des habitants sont autorisés ;
- Que la circulation dans les canaux centraux de PGI doit être limitée à des navires de moins de 5 m ;
- Que la régie n'a pas à se prononcer sur la cession des contrats de GU ;
- Que le contrat à 20 €/m doit être indexé au 01/01/2026 ;
- Qu'il faut conserver son charme à Port-Grimaud ;

Le contributeur précise ensuite :

- Le contenu qu'il souhaite voir inscrit sur un contrat de GU ;
- Que la modification de la passe doit comprendre l'étude de renouvellement des eaux ;
- Que le scénario 1 n'est pas bon du tout ;
- Que le scénario 2 le rend perplexe ;
- Que le scénario 3 nécessite une étude du renouvellement des eaux ;
- Que le personnel de la Capitainerie doit se limiter à la gestion de 400 places publiques ;
- Que le retrait de la digue ne sert qu'à « loger » des yachts ;
- Que la panne de l'Eglise enlaidit le site

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

L'ensemble des points abordés dans la contribution a déjà fait l'objet de réponses aux contributions précédentes du même contributeur, auxquelles il est invité à se reporter, notamment sur le sujet du renouvellement des eaux objet de la contribution précédente.

A la lecture attentive de la contribution, nous retenons que le contributeur est opposé au projet dans son ensemble.

Il est à noter que tous les points évoqués, hors sujet des contrats de GU destinés à remplacer les contrats d'amodiation, correspondent à des situations existantes depuis des dizaines d'années sans désapprobation de la part des usagers, résidents, annuels ou professionnels. Il est précisé ici qu'un titulaire de contrat de GU peut, bien sûr, décider de ne pas mettre de navire sur



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

l'amarrage, à la différence d'un usager sans contrat puisque dans cette hypothèse, l'amarrage devrait être géré par la Capitainerie dans le sens de la bonne gestion du domaine public.

L'hypothèse que dans un port, le travail généré par des usagers bénéficiaires de contrats longs (amodiations, garanties d'usage), serait moins important que celui généré par des contrats annuels ou professionnels n'est pas pertinente. Sur Port-Grimaud en particulier, à titre d'exemple, les ex-amodiés mobilisent à eux-seuls 6 agents à temps plein pour traiter uniquement la gestion administrative des dossiers.

Pour rappel, le ratio d'agents pour 100 bateaux est de 1 à 2 ETP sans équipe de nuit, ce qui représenterait pour Port-Grimaud entre 21 et 42 personnes. A Port-Grimaud, une équipe de nuit est présente et le travail pour les résidents mobilise à lui-seul plus de 6 temps plein. L'équipe en place de 17 postes équivalent temps plein plus une équipe de nuit de 5 agents et 12 renforts saisonniers, pour une plage d'ouverture 365 jours par an et 24h sur 24h est donc dimensionnée en deçà du minima pour assurer le bon fonctionnement du service public portuaire.

Enfin, il est souligné que le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation des infrastructures au changement climatique ne comprend pas d'extension, ni d'augmentation du nombre des bateaux, ni d'augmentation de la longueur des bateaux. Pour autant, il ne comprend pas la suppression de la panne de l'Eglise.

240905 Contribution 143 – M Rooy – Choix des scénarios et questions

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

Le contributeur émet un avis, assorti de quelques remarques, sur le choix des scénarios.

Panne de l'Eglise : Scénario 1 avec attention portée sur la réduction du chenal de navigation ;

Capitainerie : Scénario 1 avec accueil d'un yacht club et d'annexes de résidents ;

Passe d'entrée : Scénario 1 mais voir d'abord l'effet du rabotage de l'enrochement coté Cogolin ;

Remarques diverses :

A l'instar de plusieurs contributions formulées lors de la phase de pré-concertation, nous souhaiterions que des emplacements soient prévus pour l'amarrage momentanés d'annexes permettant de rejoindre certains points clés de la cité lacustre (accès plages PG1 et 2, commerces de PG1, etc...) => **Renforcés devant l'Eglise et inchangés ailleurs par rapport au plan d'amarrage d'origine.**

Contrairement aux barques électriques disponibles à la location, certains loueurs mettent à la disposition du public des bateaux sans permis mais équipés de petits moteurs hors-bord dont l'utilisation n'est pas sans danger pour les autres bateaux qu'ils soient amarrés ou en circulation. Le rappel de la nécessité de faire un briefing voire une vérification même sommaire de l'aptitude à manœuvrer ces bateaux devrait être faite auprès des loueurs => **Ce point leur sera rappelé.**

Certaines contributions font état d'une ambiance oppressante liée à l'activité des agents de la capitainerie. Pour notre part si nous trouvons le terme excessif il n'est pas totalement dénué de fondement. Est-il bien nécessaire de balayer de nuit et avec un phare puissant les habitations ? Est-il toujours opportun que les échanges radio entre la capitainerie et ses agents se fassent en utilisant le haut-parleur réglé à son maximum et quelquefois à des horaires très matinaux ? Est-il



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

obligatoire que les bateaux de la capitainerie conservent leurs flashes en fonctionnement quand ils rejoignent la capitainerie après avoir guidé un bateau vers son poste ? => **Ces points sont à améliorer.**

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

Nous avons pris note avec soulagement que la somme évoquée concernant la garantie d'usage pour un amarrage type (12x4m) ne serait pas dépassée. Par contre la mise en place d'une indexation des frais annuels de mise à disposition des postes serait de nature à rassurer les ex-amodiataires qui ont vécu douloureusement la rupture anticipée de leurs contrats d'amodiation avec plusieurs années d'avance par rapport à l'échéance attendue (31/12/2025 pour PG2) => **La question relative à la maîtrise tarifaire des redevances acquittées par les plaisanciers est fréquemment posée. Rappelons brièvement quelques principes budgétaires et de politique générale : Tout comme les contributions directes (THRP, TFB; TFNB) acquittées par les contribuables locaux, nécessaires à l'équilibre du budget principal de la Ville, les redevances d'occupation du plan d'eau constituent la ressource principale du budget annexe du Port Public et en assure, de fait, l'équilibre budgétaire. Par conséquent, les droits d'amarrage constituent la variable d'ajustement budgétaire pour maintenir l'équilibre des comptes du service ; Ceux-ci sont donc susceptibles de varier à la hausse comme à la baisse en fonction des conditions d'équilibre budgétaire. La Commune constitue progressivement des excédents budgétaires qui joueront le rôle d'amortisseurs en cas d'aléas ou imprévus, et ainsi éviter toute hausse tarifaire.**

Je sais que vous êtes sensibles au respect de la taille des bateaux par rapport aux amarrages ce qui est bien sûr essentiel mais il faut parallèlement être aussi vigilant concernant les amarrages « public » qui accueillent parfois des bateaux trop longs, bien que positionnés par vos agents. => **Effectivement un grand nombre de sur-longueurs ont été identifiées sur des amarrages d'ex-amodiés qui représentent un danger pour la navigation. Le record, identifié lors d'un constat d'huissier en 2024 est l'utilisation de 23 ml de plan d'eau sur un amarrage de 14 ml... Les longueurs sur les emplacements publics respectent les plans d'amarrages existants. Si des sur-longueurs sont constatés lors des contrôles d'huissier mensuels, les actions destinées à les corriger seront entreprises.**

240906 Contribution 144 – M Lecomte – Choix des scénarios

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

Le contributeur se prononce pour le choix de scénarios.

Panne de l'Eglise : Scénario 1 ;

Capitainerie : Scénario 1 ;

Passe d'entrée : Scénario 1 ;

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

Dans le cadre de la concertation préalable liée au code de l'urbanisme, les usagers sont invités à se prononcer sur différents scénarios d'aménagement proposés par le Maître d'Ouvrage. Cela inclut la possibilité de choisir le scénario de "ne rien faire", c'est-à-dire de maintenir l'état actuel sans entreprendre de nouvelles actions.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Pour permettre un choix éclairé, le Maitre d'Ouvrage établit une analyse comparative multicritères des solutions projeté et de l'état actuel. L'analyse multicritères présente au public les avantages et les inconvénients de chacun des scénarios.

À la suite de cette phase de consultation du public, le Maitre d'Ouvrage tire le bilan de la concertation et les études se poursuivent en se concentrant sur les scénarios qui ont suscité le plus d'intérêt et de soutien parmi les participants. Les options retenues seront ensuite affinées et étudiées plus en détail, en tenant compte des retours recueillis lors de la concertation.

Les choix du contributeur seront intégrés au bilan de la concertation en complément des choix des autres contributeurs.

240903 Contribution 145 – M le Dir. Wajer – Choix des scénarios

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

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

Passe d'entrée du port : Scénario 1 ou 2. Nous hésitons. Est-ce que vous avez des vues sur quel scénario serait le plus efficace pour empêcher l'entrée des vagues dans le port. Concernant le scénario 2, est-ce qu'il est également possible de tirer la digue au lieu des rochers sous l'eau ?

Panne de l'Église : Scénario 3. Qui offre davantage de place pour manœuvrer aux bateaux situés tribord de la panne.

Capitainerie : Scénario 1.

Liste de point d'améliorations qui pourraient être implémenté dans le port :

- Portail à code à l'entrée de la panne du Levant pour plus de sécurité et éviter surtout la nuit que des personnes aillent sur les bateaux => **Peut être envisagé à court terme.**
- Modernisation du système électrique : au niveau de la panne le système est modernisé mais il y a beaucoup de pannes de courant => **Envisagé dans le projet de remise aux normes des réseaux.**
- Modernisation du Yacht Club pour créer un espace où les gens peuvent se rencontrer et les sociétés peuvent organiser des rendez-vous clients/ partenaires => **Demandé également par d'autres contributeurs au niveau de la future Capitainerie.**
- Un quai d'accueil pour les bateaux voulant venir quelques heures à Port-Grimaud pour visiter/ diner/ venir au marché => **Première demande en ce sens.**
- Système de réservation en ligne pour les places d'amarrage qui permet de voir la liste de tous les bateaux, télécharger les papiers du bateau, voir les dates d'arrivées / départs, les factures, etc. => **En cours de mise en place.**

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

Dans le cadre de la concertation préalable liée au code de l'urbanisme, les usagers sont invités à se prononcer sur différents scénarios d'aménagement proposés par le Maitre d'Ouvrage. Cela inclut la possibilité de choisir le scénario de "ne rien faire", c'est-à-dire de maintenir l'état actuel sans entreprendre de nouvelles actions.

Pour permettre un choix éclairé, le Maitre d'Ouvrage établit une analyse comparative multicritères des solutions projeté et de l'état actuel. L'analyse multicritères présente au public les avantages et les inconvénients de chacun des scénarios.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

À la suite de cette phase de consultation du public, le Maître d'Ouvrage tire le bilan de la concertation et les études se poursuivent en se concentrant sur les scénarios qui ont suscité le plus d'intérêt et de soutien parmi les participants. Les options retenues seront ensuite affinées et étudiées plus en détail, en tenant compte des retours recueillis lors de la concertation. Les choix du contributeur seront intégrés au bilan de la concertation en complément des choix des autres contributeurs.

240912 Contribution 146 – M. Giroud – Amélioration de la gestion

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

Le contributeur dont l'amarrage est situé au quai des Grimaldines (GRB), profite de la concertation pour suggérer des solutions d'amélioration de la gestion :

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

Merci de me tenir au courant de la prise en considération

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

Rappelons que la concertation concerne les travaux d'aménagement. Le contributeur fait des propositions pertinentes d'amélioration de la gestion du port. Il est à noter que ces propositions peuvent se faire tout l'année y compris hors phase de concertation relative à un projet de remise en sécurité du port. Les plaisanciers ont toute latitude pour formuler des propositions d'amélioration de la gestion du port. Ces suggestions bienvenues, peuvent concerner divers aspects tels que l'organisation des services, la sécurité, l'entretien des infrastructures ou encore les tarifs. Le Code des Transports prévoit des instances dédiées comme le Conseil Portuaire où sein duquel le CLUPP est représenté et où les usagers peuvent s'exprimer. Ce conseil portuaire réunit des représentants institutionnels et des professionnels du nautisme. Il constitue donc un pôle de valorisation important.

La régie portuaire communale est, bien entendu, ouverte à toutes les pistes d'améliorations du service rendu aux usagers. Les pistes évoquées dans la contribution sont très intéressantes et doivent être étudiées même si pour les points 1 et 2, il apparaît difficile de bloquer les quais publics à la circulation publique. Un système de vidéo-surveillance pourrait être étudié. Le point 3 est un des sujets principaux du nouveau commandant de port en charge du pouvoir de police sur le plan



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

d'eau. Le point 4 peut naturellement être discuté en Conseil Portuaire. Le point 5 a déjà été traité en 2024 avec le reversement aux usagers de la redevance annuelle prévu prorata temporis.

240912 Contribution 147 – M Salle – Questions sur les scénarios

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis
Le contributeur pose un certain nombre de questions présentée dans le tableau ci-après qui intègre les questions et les réponses du Maitre d'Ouvrage.

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

Dans un premier temps, il convient de préciser que, lors d'une opération d'aménagement, la concertation préalable, diligentée par le Maitre d'Ouvrage, doit s'établir sur des principes d'aménagement et non sur un projet parfaitement défini, qui sera soumis, après des études complémentaires, à une enquête publique ou un permis de construire.

Ainsi, les principales étapes d'une opération comprennent :

- Etudes préalables de faisabilité, concertation, programmation ;
- Etudes de conception sur la base d'un principe général ;
- Instruction, autorisation par les services de l'Etat ;
- Réalisation

Il est également important de noter que, la phase de concertation a été élargie de 2 à 5 mois et les contributions reçues lors de la phase de pré-concertation ont été intégrée dans les scénarios présentés à la concertation.

N°	Type	Question	Traitée ?
1	Général	Questions préalables à l'étude des scénarios	
1.1		De quelle manière les attentes des contributeurs, (résumées dans la synthèse des contributions et le dossier de cadrage) sont-elles prises en compte ? Les contributions relatives au projet d'aménagement ont été prises en compte de façon très significative (place de l'Eglise, pas d'extension, pas d'augmentation du nombre et de la taille des bateaux.	OUI
1.2		Les habitants souhaitent voir la gestion des activités d'amarrage résidentiels clairement séparées de l'accueil des bateaux extérieurs et des activités de professionnels. • Qu'est-il prévu pour aller dans ce sens ? Les plans d'amarrages d'origine de 1966-1970 et le plan d'amarrage de PG1 modifié en 2001 ne le permettent pas. C'est dû à la configuration de Port-Grimaud où les zones d'accès publics ont été positionnées au cœur des 3 entités immobilières.	OUI
1.3		Quel est le détail de l'activité externe prévue ? • Nombre et emplacement des places d'amarrages pour des bateaux de plaisance de particuliers. Préciser le type de contrats pour les particuliers. Les particuliers peuvent bénéficier de contrats longs dits de Garanties d'Usage, de contrats annuels ou de contrats de passage. • Nombre et emplacement des places proposées à des	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

		professionnels. Quels types d'activités professionnelles et type de contrats ? Les professionnels peuvent bénéficier de contrats dédiés aux activités professionnelles dont la durée peut être portée à 5 ans maximum (article 5314-31 du code des transports), après une phase d'avis d'appel à candidature. Les professionnels présents à Port-Grimaud depuis des dizaines d'années représentent environ 180-200 amarrages.	
1.4		Quelles sont les données de bases utilisées pour le plan budgétaire et financier en amont des projets ? S'il s'agit de la question du financement des investissements, il peut être envisagé à travers la mise en place de contrats dits de Garanties d'Usage, la mobilisation de l'auto-financement, la mobilisation de financements extérieurs.	OUI
1.5		Quand et comment les attentes des habitants en termes d'évolution du trafic seront-elles prises en compte ? S'il s'agit de limiter le trafic ou la vitesse du trafic ou la taille des navires ou les jet-skis dans le port, il s'agit d'un sujet de police portuaire. La Commune met en place en 2024 une équipe formée et assermentée par le procureur au titre du code des transport. Cela étant, la mise en œuvre d'une réglementation juridiquement encadrée et pérenne ne peut être résolue en quelques mois.	OUI
1.6		Parmi les différents sujets présentés quels sont ceux qui permettent de répondre aux attentes exprimées pendant la pré-concertation (ex : remplacement des gros yachts externes par des voiliers ou unités de taille raisonnable) ? Il n'est pas prévu d'imposer un type de navire ne pouvant entrer dans le port ou en sortir par manque de tirant d'eau. Les doléances exprimées sont donc à hiérarchiser. Dans un premier temps, les contributeurs semblent tous s'accorder sur la nécessité de résoudre le problème d'ensablement de la passe d'entrée.	OUI
1.7		Parmi les projets présentés - quels sont ceux qui amèneront des services aux habitants de la cité ? La passe d'entrée sert à l'entrée et à la sortie des 2100 bateaux du plus grand port de plaisance de PACA. La place de l'Eglise et ses nouvelles places « dépose-minute » serviront aux usagers-résidents, la capitainerie sert à la gestion des 2100 amarrages. - quels sont ceux qui sont pour les plaisanciers externes ou professionnels ? Les mêmes	OUI
1.8		Quelles sont les critères prioritaires pour le projet ? - Aspects financiers ? - Respect et amélioration du cadre de vie des habitants ? - Respect et protection de l'environnement ? - Respect et mise en valeur de l'œuvre architecturale ? Les objectifs du projet ont été précisés dans le cahier des charges des études préalables qui a été communiqué au contributeur. Ils concernent la remise en sécurité du site, la remise aux normes environnementales et l'adaptation des infrastructures au changement climatique.	OUI
1.9		Quels sont les impacts environnementaux des travaux proposés et Quelles sont les études indépendantes qui permettent de les mesurer ? Les impacts environnementaux seront très positifs, notamment à travers la mise en place de la norme « Ports Propres ». En effet, Port-Grimaud est un des derniers ports de la région PACA à n'être toujours pas normé « Ports Propres ». Les études qui permettent d'évaluer les impacts environnementaux d'un projet sont appelées des « études d'impact » qui sont intégrées dans les dossiers d'enquêtes publiques lors de l'instruction par les services de l'Etat. Leur contenu est clairement défini par un texte réglementaire. Les procédures ont été mises en place à la fin des années 1970 pour éviter que des projets ne détruisent des dizaines d'hectares de	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

		zones humides ou littorales. Elles sont diligentées par le Maître d'Ouvrage et doivent comprendre un résumé non technique. Il reste néanmoins possible pour des usagers de commander à leur charge des études auprès d'autres intervenants.	
1.10		Comment les résidents seront-ils associés aux choix et décisions ? La phase de concertation très productive et déjà prise en compte dans les scénarios présentés est un succès de ce point de vue.	OUI
1.11		Comment les résidents seront-ils impliqués sur les orientations en matière de trafic sur le plan d'eau ? La gouvernance d'un port est définie réglementairement par le Code Général des Collectivités Territoriales et le code des transports (CLUPP, Conseil Portuaire, ...)	OUI
1.12		Comment les comités de pilotage seront-ils composés ? Les résidents participeront-ils aux comités de pilotage ? Même réponse qu'au point 1.11	OUI
1.13		Dans le plan d'amarrage, qu'est-il prévu pour que les résidents de Port Grimaud qui n'ont pas d'amarrage associé à leur propriété puissent disposer d'un droit préférentiel d'amarrage au sein de la cité par rapport aux plaisanciers externes ou aux entreprises commerciales ? Aucune logique de discrimination n'est prévue entre les habitants de Port-Grimaud ou de Grimaud ou d'ailleurs. Les usagers désirant disposer d'un amarrage annuel sur un poste public de Port-Grimaud doivent s'inscrire annuellement sur une liste d'attente, il n'est pas prévu de priorité ni de tarif préférentiel.	OUI
1.14		Pourrions nous avoir une réponse claire sur l'interdiction de stocker un bateau devant une propriété privée sans l'autorisation du propriétaire ? La réponse est très claire et inchangée depuis plusieurs mois. Tout usager en règle, titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage ou d'un contrat annuel, s'il ne souhaite pas de contrat de Garantie d'Usage, a parfaitement le droit de laisser son amarrage vide. Mais en l'absence de contrat, l'amarrage sera géré par la Capitainerie avec pour règle l'obligation de la bonne gestion du domaine public portuaire. Il n'y a aucune interdiction de stocker un navire devant un amarrage, même si la vocation de Port Grimaud est de privilégier le principe d'une habitation avec son amarrage.	OUI
1.15		Qu'est-il prévu pour réguler voire interdire les activités de jet-ski, bateaux de location ou de croisière à la journée ? Il n'est pas prévu d'augmenter le nombre de professionnels présents depuis plusieurs dizaines d'années. Leur présence est aujourd'hui régulée à travers des contrats spécifiques dédiés aux professionnels.	OUI
1.16		Quel dispositif est prévu pour indemniser les ASL et les propriétaires de quais et « murs porteurs » des canaux des impacts et de l'usure prématurés dû au trafic portuaire ? Il n'y a aucune usure prématurée des quais privés liée au trafic des navires stationnant sur des amarrages privés ou sur des amarrages publics. L'usure d'un quai en palplanches est normale en milieu marin. La circulation des navires ne fait pas partie des hypothèses de dimensionnement d'un quai. Les quais de Port-Grimaud bénéficiant d'une bonne protection cathodique, cette usure est lente. En synthèse, il n'est pas prévu de détourner des fonds publics pour l'entretien d'infrastructures privées. L'entretien des quais publics relève de la régie publique, l'entretien des quais privés relève des propriétaires privés.	OUI
1.17		Quel dispositif est prévu pour indemniser les ASL des impacts sur la cité privée de la sur-fréquentation des rues, équipements et services dus à l'activité portuaire ? Il n'y a pas de sur fréquentation des rues et autres liée au service portuaire. Les demandes transmises par l'ASL de PG1 sont contestées par la Commune car elles ne sont pas recevables en l'état. Néanmoins, toute discussion avec les ASL n'est écartée à ce stade.	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

1.18		Quelle est la procédure mise en place pour gérer les accidents ou incidents provoqués par un bateau ou usager externe client de la régie portuaire sur un bien privé ? Les mêmes procédures que celles qui prévaudraient pour un incident provoqué par un résidents sur les mêmes biens ou sur un bien public. A priori, tout navire doit être assuré et communiquer ses certificats d'assurance à la capitainerie avant d'entrer dans le port.	OUI
1.19		Quel est le détail des coûts de chacun des projets et scénarios ? Présentés le 12/09 et mis en ligne.	OUI

240913 Contribution 148 – M. Arditty – ZMEL

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

Le contributeur explique que la création d'une ZMEL est une fausse bonne idée qui va à l'encontre des objectifs officiellement recherchés.

- Impact sur le paysage et l'agrément : J'ai connu la baie d'Agay avant l'implantation d'une ZMEL. Cet endroit magnifique a été transformé en un port, perdant ainsi son charme. Avant la ZMEL, les bateaux mouillaient sur ancre, ce qui était précaire et limitait la durée de mouillage. En revanche, le mouillage sur corps-mort est perçu comme sûr, incitant les utilisateurs à laisser leur bateau sans surveillance pendant de longues périodes. Cela attire plus de bateaux, transformant la ZMEL en une alternative économique à une place permanente dans un port de plaisance. Malgré les règlements, cette dérive est inévitable. Une ZMEL à Port Grimaud gâcherait le paysage et l'agrément des usagers de la plage.
- Protection des champs de posidonies : Les champs de posidonies sont dans un état stable depuis des années, malgré le mouillage forain sur ancre de quelques bateaux. La réglementation actuelle, qui interdit le mouillage sur les champs de posidonies, permettrait de mieux protéger ces zones si elle était appliquée. Il y a suffisamment de zones sableuses pour permettre le mouillage sur ancre. En revanche, une ZMEL augmenterait les rejets, notamment les eaux noires, toxiques pour les posidonies, allant ainsi à l'encontre de l'objectif de protection.
- Coût de gestion : La gestion d'une ZMEL est coûteuse en personnel. Les systèmes automatisés, comme celui de Port Cros, ne sont pas entièrement fonctionnels. Une ZMEL à Port Grimaud serait en déficit perpétuel, loin de rapporter un profit net à la commune.
- Responsabilité et sécurité : Un plaisancier qui mouille sur ancre est responsable de son bateau. En revanche, la mise à disposition d'un mouillage sur corps-mort engage la responsabilité de la mairie en cas de problème. Le fond du golfe, en forme d'entonnoir, peut devenir dangereux lors des grands coups de vent d'Est, fréquents dans la région.

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

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

Les ZMEL ne sont pas soumises à la concertation préalable du public. Elles sont étudiées en lien avec les services de l'Etat et l'observatoire marin de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez. Elles ont pour objectifs de limiter l'impact des mouillages sur les herbiers de Posidonies qui sont protégés. Une ****Zone de Mouillages Écologique Léger**** (ZMEL) présente



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

plusieurs avantages pour la gestion durable des espaces maritimes et la protection de l'environnement :

- **Préservation des écosystèmes marins** : Les mouillages traditionnels, notamment les ancrs, peuvent endommager les fonds marins et les habitats sensibles comme les herbiers de posidonie, essentiels à la biodiversité et espèce protégée. La ZMEL utilise des systèmes de mouillage fixes et écologiques qui limitent ces impacts, préservant ainsi les écosystèmes sous-marins.
- **Réduction de l'érosion des fonds** : Grâce à des systèmes d'amarrage moins invasifs, la ZMEL minimise l'érosion des sédiments et des habitats marins, favorisant ainsi la stabilité et la résilience des fonds marins.
- **Gestion contrôlée des mouillages** : La ZMEL permet de réguler et de canaliser les mouillages, réduisant ainsi la pression sur les zones sensibles et évitant la sur-fréquentation qui peut nuire à l'environnement et à la sécurité des plaisanciers. A ce titre, le problème des mauvais comportements liés au rejet des eaux noires sera réduit puisque le nombre de bateaux acceptés au mouillage sera lui-même réduite. En effet, la mise en place d'une ZMEL s'accompagne obligatoirement d'une limitation de mouillages dans les secteurs à protéger.
- **Sensibilisation environnementale**** : L'instauration d'une ZMEL contribue à sensibiliser les plaisanciers aux bonnes pratiques de mouillage et à l'importance de la protection des écosystèmes marins, encourageant une navigation plus respectueuse de l'environnement.

La ZMEL combine des avantages écologiques et de gestion, en préservant l'environnement tout en assurant un usage durable et sécurisé des zones de mouillage.

Néanmoins, le contributeur a parfaitement raison d'indiquer qu'elles doivent être gérées et régulées par une entité publique afin d'en maîtriser les usages et éviter les dérives qu'il mentionne. La position au droit d'un port, en facilite la gestion. Toutefois, le contributeur a une nouvelle fois raison en précisant que Port-Grimaud est particulièrement exposé au secteur du vent d'Est, ce qui complique la conception technique d'une zone de mouillages légers, pouvant aller jusqu'à conclure à l'absence de faisabilité. C'est l'objet de l'étude EGIS que d'étudier ce point.

240914 Contribution 149 – M. Herbiet – Critique des scénarios

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

Le contributeur se demande si les travaux ne dissimulent pas en réalité une refonte dommageable pour PORT GRIMAUD ainsi qu'une exploitation outrancière (machine à cash).

Concernant le contrat de GU, le contributeur souhaite qu'il sanctuarise l'occupation de la place d'amarrage devant la maison ou l'appartement, qu'il soit transmissible à un nouvel acquéreur ou successeur sans que la mairie ou sa régie puisse s'y opposer (sous réserve de l'information à fournir obligatoirement évidemment). Il doit aussi à minima reconnaître la spécificité de la cité, son historique et les droits légitimes des propriétaires.

Concernant la concertation, les 11 réunions publiques qui ont eu lieu ne conviennent pas au contributeur qui a l'impression de perdre son temps.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Le contributeur ne partage pas vraiment les projets présentés. Les contributions des habitants ne sont pas sérieusement considérées.

- SUR LA PROBLEMATIQUE DE L'ENSABLEMENT
- SUR LA NECESSITE DE SUPPRIMER LA DIGUE EXISTANTE POUR LA REMPLACER PAR UNE NOUVELLE.
- SUR LA NECESSITE DE REHAUSSER LA DIGUE.
- SUR LE DRAGAGE DES CANAUX.

Sans m'opposer frontalement, je considère que le déroulé actuel du projet ne prends absolument pas en compte les réalités complexes de la zone, tant en ce qui concerne l'environnement et l'ensablement ou il sera difficile de lutter contre la nature. Sans être un grand spécialiste, seule la canalisation de la sortie de la GISCLE vers les fonds de plus grande profondeur est à même de, sinon régler le phénomène, au moins le ralentir.

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

Emprunté du monde des affaires, la terminologie « machine à cash » n'a aucun sens en gestion publique.

Le contributeur évoque à plusieurs reprises le « projet » alors que la concertation est organisée à l'occasion des études préalables et donc basée sur des principes généraux d'aménagement.

Il est effectivement clair que les études sont complexes. Le bureau d'études EGIS et ses cotraitants sont parfaitement qualifiés pour la phase actuelle des études de faisabilité. Les études préalables, telles que les études de faisabilité, de concertation et de programmation, sont des étapes essentielles pour définir les grandes lignes du projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation aux enjeux du changement climatique des infrastructures. Elles permettent d'évaluer les besoins, les contraintes et la viabilité du projet dans son ensemble. Après cette phase, les principes retenus serviront de base au projet qui entrera dans une étape plus technique avec les études de maîtrise d'œuvre. Ces études approfondissent le travail en se concentrant sur les détails des travaux à réaliser et notamment les modélisations physiques. Elles incluent la conception technique précise, l'élaboration des plans d'exécution, la définition des matériaux, la planification des interventions et l'estimation détaillée des coûts, assurant ainsi la mise en œuvre ultérieure du projet sur le terrain.

Concernant le dragage des canaux, il apparaît qu'une première série d'analyse a permis d'identifier une pollution particulièrement importante des sédiments. Cette pollution engendre des coûts de gestion très élevés puisque les sédiments doivent être considérés comme des déchets dangereux. Une seconde série d'analyses a confirmé la dangerosité d'une partie des sédiments.

240917 Contribution 162 – Mme Balay – Impact de la grande plaisance

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

La contributrice s'interroge sur le tonnage des navires autorisés dans le Port et si celui-ci a évolué au cours des années. De même quel cadrage existe pour autoriser ou non les bateaux dans le Port en termes de Long., larg., Haut. ? Je pense nécessaire de mettre en place des capteurs et indicateurs concernant les impacts environnementaux relatifs à cet aspect et les porter à connaissance des propriétaires. En dernier lieu, j'aurais tendance à penser que, d'une part, le Port est riche en vie marine, qu'elle mérite d'être protégée voire développée et qu'en ce sens nous devons être vigilants quant à ce que nous lui imposons et que d'autre part, l'infrastructure sous-marine (palplanches, enrochements, ...) peut être fragilisée à force de remous trop forts et trop fréquents.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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

En préambule, il convient de souligner que les plans d'amarrages existants n'ont pas été modifiés depuis la reprise en régie. Les navires accueillis depuis le 1^{er} janvier 2022 ne sont donc ni plus nombreux ni plus grands qu'avant la reprise en régie par la Commune.

1/ L'impact sur l'environnement marin. A l'intérieur d'un plan d'eau portuaire, l'environnement est souvent impacté par de multiples activités humaines. Contrairement aux zones côtières ou aux espaces marins ouverts, qui peuvent bénéficier de protections naturelles ou de réglementations strictes, les ports sont des zones de fortes activités pouvant générer des impacts, en particulier en l'absence de dispositifs « Ports Propres engagés pour la biodiversité » comme c'est malheureusement le cas à Port-Grimaud :

- Pollution liée aux activités portuaires comme l'avitaillement, le carénage, ... et les navires eux-mêmes avec des rejets d'hydrocarbures, de carburants, des eaux noires et grises, de déchets. Dans le cas de Port-Grimaud, nous pouvons aussi évoquer les eaux de lessivage des voiries et parking ou les rejets des habitations dans les canaux à l'occasion des travaux par exemple. Ces polluants se déversent dans le plan d'eau et dégradent notamment la qualité de l'eau et de l'écosystème marin local.
- L'accumulation de sédiments dans les ports nécessite des opérations régulières de dragage. Ces activités perturbent les fonds marins et peuvent libérer des substances toxiques accumulées dans les sédiments.
- Le renouvellement des eaux. Les structures portuaires, comme les quais, les digues et les jetées, modifient les courants naturels et les échanges d'eau avec l'extérieur du port. Cela entraîne une stagnation de l'eau, limitant l'oxygénation et augmentant l'accumulation de polluants, ce qui nuit à la biodiversité marine.
- L'activité intense des navires et des équipements portuaires génère des nuisances sonores qui peuvent affecter la faune marine.

2/ L'impact sur les quais et les digues. Une digue et un quai sont soumis à des sollicitations spécifiques et différentes mais dans les 2 cas, indépendantes de la circulation des navires.

- Une digue est essentiellement sollicitée par les vagues et la houle qui peuvent provoquer une érosion progressive ou des dégâts si la digue n'est pas bien dimensionnée par exemple si elle est inadaptée au changement climatique ;

- Les sollicitations sur un quai sont principalement liées aux charges statiques et dynamiques qu'il supporte, à la force des accostages et à la variation des niveaux d'eau, notamment dans les terre-pleins qui peuvent exercer des pressions variables sur les fondations du quai.

En résumé, les digues sont principalement soumises à des sollicitations hydrauliques et de stabilité face à l'eau, tandis que les quais doivent résister à des sollicitations mécaniques liées aux charges et aux mouvements des navires et équipements.

240919 Contribution 169 – M. Herbiet – Passe d'entrée

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 Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Le contributeur reste dans la suite logique de ses contributions précédentes dans lesquelles il indiquait que la Commune avait pour objectif caché de créer une machine « à cash » grâce à l'accueil de grands yachts. La contribution a pour ambition d'en faire la démonstration.

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

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

Mais à y regarder de plus près, les scénarios capitainerie 2 et 3 sont différents non seulement au niveau de la forme de cette dernière, mais implique une seconde zone d'amarrage cette fois à l'ouest, quasiment aussi importante que la première. Nous sommes donc en présence non seulement de trois projets de capitainerie mais en fonction du choix qui sera fait (le vôtre, pas le nôtre) de deux possibilités d'accueil des yachts de grande croisière.

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

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

Avec des moyens techniques basiques, un ami s'est amusé à coter, uniquement sur la base de la capitainerie BOHL, pour estimer l'emprise du, ou des plans d'eau destinés à accueillir les yachts de grande croisière. Il est clair qu'outre une emprise nouvelle d'environ 44 mètres pris sur la plage au maximum du creux de la digue actuelle et environ 29 mètres à l'arrondi, la dimension du « nouveau port » permet, tout en maintenant un passage de 40 mètres dans la passe de loger environ 6 à 10 yachts d'environ 40 mètres. Les schémas ci-dessus représentant une zone à peu près équivalente, la capacité pourrait être doublée.

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

Rappelons que les réponses ont bien été apportées à plusieurs reprises aux questions posées dans la présente contribution. Le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures du port poursuit des objectifs d'intérêt général :

- Les objectifs poursuivis de sécurisation de la passe d'entrée et de limitation du risque d'ensablement du chenal ne sont pas les objectifs visant à augmenter le nombre ou la taille des navires puisqu'aucune extension du port n'est prévue ;
- La création d'une machine « à cash » n'a pas de sens en termes de gestion publique qui vise à l'équilibre durable des comptes.
- Les études sont au stade des « études préalables » et la concertation est basée sur des principes. Les principaux équipements ou les services nouveaux comme le pompage eaux noires et grises, les bornes de recharge, le quai des transporteurs, ... ne sont pas encore positionnés. De ce fait, utiliser des esquisses pour calculer précisément la largeur et la longueur des navires n'est pas adapté ;
- Les points remarquables des principes présentés sont la sécurisation de la largeur du chenal d'accès, l'amélioration des zones de manoeuvres, le dégagement du quai d'accueil, la diminution du risque d'ensablement, la création d'un bassin pouvant accueillir des professionnels que le contributeur souhaite d'ailleurs voir sortir de l'intérieur du port dans une autre contribution. En synthèse, tout un ensemble d'améliorations très positives que le contributeur ne souligne pas dans son analyse.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- Après cette phase, le ou les principes retenus serviront de base au projet qui entrera dans une étape plus technique avec les études de maîtrise d'œuvre. Ces études approfondissent le travail en se concentrant sur les détails des travaux à réaliser et notamment les modélisations physiques et le dimensionnement des ouvrages. Elles incluent la conception technique précise, l'élaboration des plans d'exécution, la définition des matériaux, la planification des interventions et l'estimation détaillée des coûts, assurant ainsi la mise en œuvre ultérieure du projet sur le terrain. Les équipements seront alors parfaitement positionnés y compris les cercles d'évitage, les zones de circulation et de manœuvre. Le contributeur pourra alors calculer avec une grande précision la longueur et le nombre de navires de façon à constater qu'ils ne sont ni plus nombreux ni plus grands que les navires accueillis depuis plus de 30 ans sur le site sans que personne ne s'en émeuve.

240919 Contribution 170 – M Sallé – Travail en atelier

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

Le contributeur estime que les réunions publiques ne permettent pas de travailler et propose la tenue d'ateliers thématiques pour répondre à ses questions :

- Thème 1 Ensablement passe d'entrée et avant-port par la Giscle
- Thème 2 Rénovation capitainerie
- Thème 3 Protection tempête avant-port submersion
- Thème 4 Configuration des amarrages dans le lac intérieur et dans tous les canaux
- Thème 5 Respect de l'esthétique et de l'architecture de la cité lacustre
- Thème 6 Destination et usages plan d'eau cité lacustre
- Thème 7 Accessibilité à l'intérieur du périmètre de la cité lacustre et sur le plan d'eau
- Thème 8 Financement et cadre juridique du financement

Il complète sa contribution 170 par une série de questions qui font également l'objet de la contribution 171.

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

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 (cf. délibération du 29 juillet 2024). Elle doit s'assurer que la



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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 et techniquement recevables, elles ont vocation à 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 soit 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 ;
- Donnant au contributeur 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 lui a permis d'exprimer ses attentes à l'issue de pratiquement 3 mois de pré-concertation ;
- Donnant au contributeur la possibilité de s'exprimer publiquement lors de la dernière réunion publique de la concertation soit le 03/10. Ce qui lui 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 ;

Environ 68 contributeurs identifiés se sont exprimés avant le démarrage de la concertation le 21/08 et environ 17 nouveaux contributeurs se sont exprimés par mail avant le 05/10 après le démarrage de la concertation. Ils ont pu exprimer des doléances, poser des questions, fait état de réflexions ou manifester une désapprobation totale ou partielle sur les principes d'aménagement présentés à la concertation.

Pour donner une suite à la demande du contributeur 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 du contributeur en rajoutant, en cours de 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 ;

240919 Contribution 171 – M Sallé – Questions sur les scénarios

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

Le contributeur pose un certain nombre de questions présentée dans le tableau ci-après qui intègre les questions et les réponses du Maître d'Ouvrage.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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

Dans un premier temps, il convient de préciser que, lors d'une opération d'aménagement, la concertation préalable, diligentée par le Maître d'Ouvrage, doit s'établir sur des principes d'aménagement et non sur un projet parfaitement défini, qui sera soumis, après des études complémentaires, à une enquête publique et un permis de construire.

Ainsi, les principales étapes d'une opération comprennent :

- Etudes préalables de faisabilité, concertation, programmation ;
- Etudes de conception sur la base d'un principe général ;
- Instruction, autorisation par les services de l'Etat ;
- Réalisation

Il est également très important de noter que, dans sa volonté d'un dialogue renforcé avec les usagers du port, le Maître d'Ouvrage est allé très au-delà de la concertation réglementaire obligatoire en organisant, pendant pratiquement 3 mois, une phase de pré-concertation où les usagers ont pu s'exprimer, soit par des contributions écrites, soit lors de 5 réunions publiques dont 3 dans les quartiers de Port-Grimaud. Ainsi, la phase de concertation a été élargie de 2 à 5 mois et les contributions reçues lors de la phase de pré-concertation ont été intégrées dans les scénarios présentés à la concertation.

N°	Type	Question	Traitée ?
1	Général	Questions préalables à l'étude des scénarios	
1.1		De quelle manière les attentes des contributeurs, (résumées dans la synthèse des contributions et le dossier de cadrage) sont elles prises en compte? Les contributions relatives au projet d'aménagement ont été prises en compte de façon très significative (place de l'Eglise, pas d'extension, pas d'augmentation du nombre et de la taille des bateaux.	OUI
1.2		Les habitants souhaitent voir la gestion des activités d'amarrage résidentiels clairement séparées de l'accueil des bateaux extérieurs et des activités de professionnels. • Qu'est-il prévu pour aller dans ce sens ? Le plan d'amarrage d'origine de 1966-1970 et le plan d'amarrage de PG1 modifié en 2001 ne le permettent pas. C'est dû à la configuration de Port-Grimaud où les zones d'accès publics ont été positionnées au cœur des 3 entités immobilières.	OUI
1.3		Quel est le détail de l'activité externe prévue ? • Nombre et emplacement des places d'amarrages pour des bateaux de plaisance de particuliers. Préciser le type de contrats pour les particuliers. Les particuliers peuvent bénéficier de contrats longs dits de Garanties d'Usage, de contrats annuels ou de contrats de passage. • Nombre et emplacement des places proposées à des professionnels. Quels types d'activités professionnelles et type de contrats ? Les professionnels peuvent bénéficier de contrats dédiés aux activités professionnelles dont la durée peut être portée à 5 ans maximum après une phase d'avis d'appel à candidatures. Les professionnels présents à Port-Grimaud depuis des dizaines d'années représentent environ 180-200 amarrages.	OUI
1.4		Quelles sont les données de bases utilisées pour le plan budgétaire et financier en amont des projets ?	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

		S'il s'agit de la question du financement des investissements, il peut être envisagé à travers la mise en place de contrats dits de Garanties d'Usage, la mobilisation de l'auto-financement, la mobilisation de financements extérieurs.	
1.5		Quand et comment les attentes des habitants en termes d'évolution du trafic seront-elles prises en compte ? S'il s'agit de limiter le trafic ou la vitesse du trafic ou la taille des navires ou les jet-skis dans le port, il s'agit d'un sujet de police portuaire. La Commune met en place en 2024 une équipe formée et assermentée par le procureur au titre du code des transports. Cela étant, il convient de préciser que des problématiques de plusieurs dizaines d'années de gestion anarchique ne peuvent être résolues en quelques mois.	OUI
1.6		Parmi les différents sujets présentés quels sont ceux qui permettent de répondre aux attentes exprimées pendant la pré-concertation (ex : remplacement des gros yachts externes par des voiliers ou unités de taille raisonnable) ? Il n'est pas prévu d'imposer un type de navire ne pouvant entrer dans le port ou sortir du port une fois rentrés, par manque de tirant d'eau. Les doléances exprimées sont donc à hiérarchiser. Dans un premier temps, les contributeurs semblent tous s'accorder sur la nécessité de résoudre le problème d'ensablement de la passe d'entrée.	OUI
1.7		Parmi les projets présentés - quels sont ceux qui amèneront des services aux habitants de la cité ? La passe d'entrée sert à l'entrée et à la sortie des 2100 bateaux du plus grand port de plaisance de PACA. La place de l'Eglise et ses nouvelles places « dépose-minute » serviront aux usagers-résidents, la capitainerie sert à la gestion des 2100 amarrages. - quels sont ceux qui sont pour les plaisanciers externes ou professionnels ? Les mêmes	OUI
1.8		Quelles sont les critères prioritaires pour le projet ? - Aspects financiers ? - Respect et amélioration du cadre de vie des habitants ? - Respect et protection de l'environnement ? - Respect et mise en valeur de l'œuvre architecturale ? Les objectifs du projet ont été précisés dans le cahier des charges des études préalables qui a été communiqué au contributeur. Ils concernent la remise en sécurité du site, la remise aux normes environnementales et l'adaptation des infrastructures au changement climatique.	OUI
1.9		Quels sont les impacts environnementaux des travaux proposés et Quelles sont les études indépendantes qui permettent de les mesurer ? Les impacts environnementaux seront très positifs, notamment à travers la mise en place de la norme « Ports Propres ». En effet, Port-Grimaud est un des derniers ports de la région PACA à n'être toujours pas normé « Ports Propres ». Les études qui permettent d'évaluer les impacts environnementaux d'un projet sont appelées des « études d'impact » qui sont intégrées dans les dossiers d'enquêtes publiques lors de l'instruction par les services de l'Etat. Leur contenu est clairement défini par un texte réglementaire. Les procédures ont été mises en place à la fin des années 1970 pour éviter que des projets ne détruisent des dizaines d'hectares de zones humides ou littorales. Elles sont diligentées par le Maître d'Ouvrage et doivent comprendre un résumé non technique. Il reste néanmoins possible pour des usagers de commander à leur charge des études auprès d'autres intervenants.	OUI
1.10		Comment les résidents seront-ils associés aux choix et décisions ? La phase de concertation très productive et déjà prise en compte dans les scénarios présentés est un succès de ce point de vue.	OUI
1.11		Comment les résidents seront-ils impliqués sur les orientations en matière de trafic sur le plan d'eau ? La gouvernance d'un port est définie réglementairement par le Code	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

		Général des Collectivités Territoriales et le Code des Transports (CLUPP, Conseil Portuaire, ...)	
1.12		Comment les comités de pilotage seront-ils composés ? Les résidents participeront-ils aux comités de pilotage ? Même réponse qu'au point 1.11	OUI
1.13		Dans le plan d'amarrage, qu'est-il prévu pour que les résidents de Port Grimaud qui n'ont pas d'amarrage associé à leur propriété puissent disposer d'un droit préférentiel d'amarrage au sein de la cité par rapport aux plaisanciers externes ou aux entreprises commerciales ? Aucune logique de discrimination n'est prévue entre les habitants de Port-Grimaud ou de Grimaud ou d'ailleurs. Les usagers désirant disposer d'un amarrage annuel sur un poste public de Port-Grimaud doivent s'inscrire annuellement sur une liste d'attente, il n'est pas prévu de priorité ni de tarif préférentiel.	OUI
1.14		Pourrions nous avoir une réponse claire sur l'interdiction de stocker un bateau devant une propriété privée sans l'autorisation du propriétaire ? La réponse est très claire et inchangée depuis plusieurs mois. Tout usager en règle, titulaire d'un contrat de Garantie d'Usage ou d'un contrat annuel, s'il ne souhaite pas de contrat de Garantie d'Usage, a parfaitement le droit de laisser son amarrage vide. Mais en l'absence de contrat, l'amarrage sera géré par la Capitainerie avec pour règle l'obligation de la bonne gestion du domaine public portuaire. Il n'y a aucune interdiction de stocker un navire sur un amarrage.	OUI
1.15		Qu'est-il prévu pour réguler voire interdire les activités de jet-ski, bateaux de location ou de croisière à la journée ? Il n'est pas prévu d'augmenter le nombre de professionnels présents depuis plusieurs dizaines d'années. Leur présence, hier anarchique, est aujourd'hui régulée à travers des contrats spécifiques dédiés aux professionnels.	OUI
1.16		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl et les propriétaires de quais et « murs porteurs » des canaux des impacts et de l'usure prématurés dû au trafic portuaire ? Il n'y a aucune usure prématurée des quais privés liée au trafic des navires stationnant sur des amarrages privés ou sur des amarrages publics. L'usure d'un quai en palplanches est normale en milieu marin. Les quais de Port-Grimaud bénéficiant d'une bonne protection cathodique, cette usure est lente. En synthèse, il n'est pas prévu de détourner des fonds publics pour l'entretien d'infrastructures privées. L'entretien des quais publics relève de la régie publique, l'entretien des quais privés relève des propriétaires privés.	OUI
1.17		Quel dispositif est prévu pour indemniser les asl des impacts sur la cité privée de la sur-fréquentation des rues, équipements et services dus à l'activité portuaire ? Il n'y a pas de sur fréquentation des rues et autres liée au service portuaire. Les demandes transmises par l'ASL de PG1 sont contestées par la Commune car elles ne sont pas recevables en l'état. Néanmoins, toute discussion avec les ASL n'est écartée à ce stade.	OUI
1.18		Quelle est la procédure mise en place pour gérer les accidents ou incidents provoqués par un bateau ou usager externe client de la régie portuaire sur un bien privé ? Les mêmes procédures que celles qui prévaudraient pour un incident provoqué par un résidents sur les mêmes biens ou sur un bien public. A priori, tout navire doit être assuré et communiquer ses certificats d'assurance à la capitainerie avant d'entrer dans le port.	OUI
1.19		Quel est le détail des coûts de chacun des projets et scénarios ? Présentés le 12/09 et mis en ligne.	OUI
1.20		Quel est le périmètre complet des travaux présentés par la municipalité ? Les travaux concernent l'ensemble du port	OUI
2	Capitainerie	Questions sur les projets d'extension de la Capitainerie	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

2.1		Quel est le détail des postes de travail, leur activité et le nombre de personnel actuel et prévus ? Ensemble des postes de travail nécessaires au bon fonctionnement du service public d'une équipe de 22 personnes + 12 saisonniers et de la police portuaire	OUI
2.2		Quels sont les aménagements prévus (espaces, salles de réunion) et l'activité envisagée dans le bâtiment en cas d'extension ? Ensemble des espaces nécessaires au bon fonctionnement du service public et conforme au code du travail : salles de réunion, sanitaires, douches, conciergerie, local de stockage du matériel, atelier, vestiaires, salle de repos et réfectoire, salle de surveillance du port, etc	OUI
2.3		Quelles sont les activités qui ne peuvent être qu'en front de mer et ne peuvent être réalisées ni à distance ni sur un autre site ? Les activités de la Capitainerie ne peuvent pas être exercées à distance. Seuls les services supports comme les marchés publics, la gestion RH et autres services municipaux restent décentrés.	OUI
2.4		Pour chacun des scénarios proposés, il est demandé de connaître le détail de l'élargissement de jetée nécessaire et l'emprise littorale induite par cet élargissement, L'emprise littorale n'est pas modifiée et reste inchangée par rapport à la situation actuelle. L'enracinement de la jetée n'est pas modifié. Seul le tracé est légèrement reculé pour élargir sécuriser le chenal de navigation et de ce fait permet la création de l'assise de l'extension de la Capitainerie.	OUI
2.5		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ? Disponibles sur le site internet de la concertation	OUI
2.6		Pourrions-nous disposer des études indépendantes, détaillées de l'impact de chacun des scénarios sur l'environnement, la flore, les courants, ...etc. Les études « indépendantes » telles qu'entendu par le contributeur n'existent pas dans ces projets puisqu'elles sont prévues commandées par les Maitres d'Ouvrage. Mais il est tout à fait possible que des études soient commandées indépendamment de la Maitrise d'Ouvrage par exemple par le contributeur. Malheureusement, elles ne seront donc pas indépendantes non plus... Dans les faits, les bureaux d'études respectent un cadre réglementaire défini qui précise le contenu des études d'impacts et leurs dossiers servent à l'instruction des services de l'Etat.	OUI
2.7		Quel est l'impact de vue pour la plage et l'hôtel Giraglia de l'élargissement de la jetée vers le nord ? Les plans de situation de la plage et du voisinage sont-ils disponibles ? + plans de superposition. Aucun impact. L'enracinement est inchangé. Le tracé de la jetée actuelle est simplement redressé, ce qui n'engendre donc aucune modification de vue.	OUI
2.8		D'après les schémas, la cale de mise à l'eau de Port Grimaud 1 semble transformée en places d'amarrage. Qu'en est-il exactement ? Quelle est la motivation de cette transformation ? La cale actuelle n'est pas fonctionnelle et beaucoup trop large. Elle sera effectivement retravaillée. Attention que les esquisses proposées à la concertation ne sont que des esquisses. Les études plus précises de positionnement des équipements seront menées en phase de conception de MOE	OUI
2.9		Est-il prévu un scénario basé sur le maintien du bâtiment actuel de la capitainerie avec des travaux permettant sa rénovation, mise aux normes optimisation des espaces intérieurs sans en changer l'aspect extérieur. Les activités administratives ou municipales ou ne nécessitant pas une présence à l'entrée du plan d'eau ne pourraient-elles pas être installées dans l'arrière pays ou ailleurs dans la cité ? Si le contributeur souhaite visiter la Capitainerie actuelle, il est le bienvenu et constatera que la notion « d'optimisation » des surfaces actuelles est une vue de l'esprit. Construite à l'origine pour 6 personnes suivant les normes de 1966, elle est sous-dimensionnée pour les besoins actuels et ne peut être « optimisée » pour accueillir les services nécessaires au bon fonctionnement du port.	OUI
2.10		Quelles sont les autorisations à obtenir avant de décider de tels travaux (élargissement de la jetée sur le littoral et travaux de construction) ? Où en	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

		sont ces démarches ? Les autorisations ont été précisées à toutes les réunions publiques, il s'agit de permis de construire pour la partie bâtiment et d'autorisation préfectorale de travaux pour la partie infrastructures. Les démarches en sont au stade de la concertation pour l'écriture d'une programmation.	
2.11		Quels serait la durée des travaux ? Entre 2 et 3 ans en fonction des interruptions liées aux saisons estivales. Quel serait le coût des travaux ? Les coûts ont été précisés en réunions publiques et sont mentionnés sur le site internet de la concertation.	OUI
2.12		Où passeraient les gros camions pendant la durée des travaux ? Les matériaux lourds et rochers seront ils transportés par la rue ou par la mer ? L'impact de ce trafic sur la grande rue et sur le bâti sensible des immeubles riverains a-t-il été étudié ? Les dispositions constructives sont organisées en phase AVP. Nous en sommes aux études préalables. Les contraintes des sites sont systématiquement prises en compte pour l'organisation de travaux.	OUI
2.13		Pourrions nous disposer de plans superposés des ouvrages actuels et futurs ? Les plans sont en ligne sur le site portdegrimaud.fr à la page de la concertation	OUI
2.14		Quelles sont les garanties que la nouvelle hélisurface sera exclusivement utilisée pour les urgences médicales et non utilisée plus largement comme hélisurface commerciale (aller-retour de visiteurs, propriétaires ou équipage de yachts etc) ? Il n'est pas prévu de modifier l'usage actuel de l'hélisurface d'évacuation sanitaire. En 2024, 2 vols ont eu lieu suite à 2 accidents.	OUI
3	ZMEL	Zone de Mouillages à Equipement Léger	
3.1		Existant : Quel est le nombre précis et le type de bateaux mouillant au large et quel est le détail de recensement ? La ZMEL n'est pas soumise à la concertation. Les études sont en cours.	OUI
3.2		Existant : Quelle est la liste des AOT (Autorisations d'Occupations Temporaires) actuelles ? La ZMEL n'est pas soumise à la concertation. Les études sont en cours.	OUI
3.3		Projet : Quel est le nombre de mouillages prévus ? La ZMEL n'est pas soumise à la concertation. Les études sont en cours.	OUI
3.4		Projet : Quelle est la nature et la taille des unités pour ce type de mouillages dans l'éventuelle ZMEL ? La ZMEL n'est pas soumise à la concertation. Les études sont en cours.	OUI
3.5		Projet : Quels seraient les emplacements des zones de mouillage et la distance par rapport au littoral ? La ZMEL n'est pas soumise à la concertation. Les études sont en cours.	OUI
3.6		Si la création d'une telle ZMEL entraine l'afflux de nouveaux bateaux notamment à propulsion thermique, l'impact environnemental a-t-il été mesuré ? Existe-t-il des études indépendantes si possible ? Une ZMEL a pour objectif de diminuer les mouillages sur le littoral en les organisant autour de zones à faibles enjeux environnementaux. L'afflux de nouveaux bateaux n'est donc pas possible.	OUI
3.7		Si la création d'une telle ZMEL entraine l'afflux de nouveaux bateaux, comment Port-Grimaud va-t-elle accueillir les annexes de ces bateaux dont les propriétaires viendront au restaurant, dans les commerces ou au culte ? Quels sont leur nombre et leurs emplacements ? Une ZMEL a pour objectif de diminuer les mouillages sur le littoral en les organisant autour de zones à faibles enjeux environnementaux. L'afflux de nouveaux bateaux n'est donc pas possible.	OUI
3.8		Le financement de la ZMEL sera-t-il mis à la charge des habitants de Port-Grimaud ? Si oui, pourquoi ? Tout dépend de sa localisation et de sa gestion. Si la ZMEL est gérée par le port avec les moyens humains et techniques du port dans une logique de mutualisation et de rationalisation de la gestion, les recettes et les coûts seront liés au port. Dans le cas contraire, les recettes et les coûts seront indépendants du port.	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

3.9		Si la réponse à 3.8 est oui, quelle est son équation économique ? - Quels seraient les coûts d'étude, d'infrastructure, de travaux et de maintenance ? - Quels seraient les gains ? Comment seraient répartis les coûts et profits réalisés ? Les études sont en cours et les réponses sont liées au dimensionnement de l'équipement. D'une manière générale, les principaux gains d'une ZMEL sont les bénéfices liés à la protection de l'environnement pour laquelle les usagers sont aujourd'hui demandeurs et qui est le fil conducteur du projet de remise en sécurité et aux normes environnementales du port. Les bénéfices de la protection de l'environnement seront répartis entre tous les habitants du Golfe de Saint-Tropez, y compris les résidents de Port-Grimaud.	OUI
3.10		Quel serait l'apport et les impacts pour les habitants ? Un environnement préservé	OUI
3.11		Les équipements de la ZMEL sont-ils considérés comme des équipements portuaires ? Les équipements sont essentiellement des ancrages écologiques, des chaines et des bouées. Ils sont identiques aux équipements que l'on trouve dans les ports ou pour le balisage des plages	OUI
3.12		Où seraient entreposés les équipements de mouillage hors saison ? Non défini au stade actuel, cela dépend des titulaires des marchés comme pour les balisages de plage.	OUI
3.13		Quel serait l'impact sur le canotage le long du littoral ? Une nette amélioration par rapport à la dissémination des mouillages sauvages.	OUI
3.14		Quel serait l'impact sur les interventions des hydravions ? Une nette amélioration par rapport à la dissémination des mouillages sauvages	OUI
3.15		Quel serait le transfert entre la ZMEL de Beauvallon et la future éventuelle ZMEL ? Les études sont en cours.	OUI
4	Jetées	Les jetées créées, élargies ou allongées seraient-elles construites avec des enrochements ou avec des possibilités d'accostage ? Toutes les dispositions constructives seront étudiées en phase de Maitrise d'œuvre. La réponse à la question sur la nature des parois est étroitement liée à l'ouvrage concerné et la nécessité ou non de diminuer la réflexion sur les ouvrages.	OUI
4.1		Quelle est précisément la superficie des nouvelles emprises maritimes ? Les plans sont en ligne sur le site portdegrimaud.fr à la page Concertation	OUI
4.2		Quelle est la hauteur des jetées décrites ? Les jetées sont réhaussées pour tenir compte de l'élévation du niveau des mers et océan en lien avec l'évolution du climat. Les modélisations physiques qui seront menées en phase de Maitrise d'œuvre préciseront le niveau d'arase. Pour les jetées dont le franchissement ne pose pas de problème, l'arase sera définie en lien avec la sécurité de la navigation.	OUI
4.3		Dans chaque scénario, comment évolue la largeur de la passe d'entrée (largeur avant et largeur après) ? La passe d'entrée est systématiquement élargie pour améliorer la sécurité de la navigation. La largeur précise n'est pas définie au stade des esquisses et des principes d'aménagement mais lors des phases de maîtrise d'œuvre.	OUI
4.4		Comment pouvons-nous obtenir des études indépendantes décrivant l'impact concret sur l'éco-système ? Voir réponse supra sur le sujet des études « indépendantes ». La notion d'études indépendantes doit être précisée.	OUI
4.5		Comment pouvons nous obtenir les études décrivant les impacts des nouvelles jetées sur les flux hydrologiques dans le plan d'eau et les canaux ? Les études EGIS ont été présentées le 12/09 en réunion publique. Les participants à la réunion ont trouvé la présentation trop longue et complexe. Ce point étant central, il fera l'objet d'études complémentaires approfondies en phase de maîtrise d'œuvre.	OUI
4.6		Quels impacts auront les aménagements sur le renouvellement des eaux du port ? Voir point 4.5	OUI
4.7		Quel serait l'impact des nouvelles jetées sur l'écoulement de l'eau en cas	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

		d'épisode pluvieux important ? La section de la Giscle n'est pas modifiée, seule l'embouchure est décalée vers le large.	
4.8		A quoi sert la jetée en T proposée dans le scénario 3 ? A bloquer le transit sédimentaire potentiel	OUI
4.9		Comment pouvons-nous obtenir les études décrivant l'impact des nouvelles jetées proposées sur les plages ? Les études EGIS Les études EGIS ont été présentées le 12/09 en réunion publique. Elles comprennent les modélisations hydro-sédimentaires. Les participants à la réunion ont trouvé la présentation trop longue et complexe. Ce point étant central, il fera l'objet d'études complémentaires approfondies en phase de maîtrise d'œuvre.	OUI
4.10		Qui prendra en charge l'impact du déport de l'ensablement / poldérisation possible de nouvelles zones à la suite de la création de nouvelles jetées ? L'objectif des études en cours est de réduire le risque d'ensablement	OUI
4.11		Serait-il possible de disposer d'un scénario concret non basé sur du bétonnage du littoral ni de nouveaux endiguements ni nouvelles jetées ? La situation actuelle sans ouvrage est bien intégrée à l'analyse multicritère des scénarios	OUI
4.12		Pourquoi ne pas prendre le problème à la racine en traitant en amont par l'entretien des berges de la sablière, ce qui éviterait des dépenses importantes et des destructions de l'environnement ? La Giscle est une rivière protégée. Les freins règlementaires à la solution proposée sont des verrous. Voir réponses aux contributions équivalentes.	OUI
4.13		Les 3 scénarios ne semblent pas tous motivés par une même intention. Pourrions nous avoir le détail de l'objectif et les gains attendus de chaque scénario ainsi que les effets de bord à prévoir ? Les scénarios ont tous pour objectif de réduire voire supprimer le risque d'ensablement. Toutefois, ils présentent des intérêts et des inconvénients différents. L'analyse multicritère des scénarios a été présentée à la réunion publique du 12/09 mais les personnes présentes ont souhaité écourter la présentation. Elle a ensuite été présentée lors des ateliers du 01/10.	OUI
4.14		Quelles sont les mesures prises pour éviter que la plage sud ne soit sacrifiée dans ces travaux ? La plage sud n'est pas sacrifiée dans les travaux et sa fonctionnalité récréative est conservée.	OUI
4.15		Quelle est l'utilité de transformer la passe d'entrée en port à l'année avec hivernage de bateaux ? Le chenal d'accès étant élargi, il devrait être effectivement possible de conserver des navires à l'année alors qu'ils sont aujourd'hui présents du 01/04 au 30/10. Même si ce n'est pas l'objectif poursuivi, c'est un résultat intéressant des principes d'aménagement. La question peut également s'inverser en s'interrogeant sur l'intérêt qu'il y aurait à supprimer les bateaux pendant les 5 mois d'hiver du 01/11 au 31/03. Si ces intérêts sont forts, alors les bateaux peuvent être enlevés même si les amarrages sont capables de les accueillir.	OUI
4.16		Serait-il possible d'avoir les comptes-rendus des réunions avec les Communes voisines et la Communauté de Communes concernant ces sujets ? Les informations nécessaires aux futures enquêtes publiques seront communiquées au public.	OUI
4.17		Quelle serait la durée des travaux et le dispositif (impact sur la cité) ? Entre 2 et 3 ans en fonction des interruptions liées aux saisons estivales.	OUI
5	Pontons		
5.1		Serait-il possible de présenter des scénarios dans lesquels les tailles des bateaux des visiteurs soient réduits avec une volonté d'accueillir en priorité des voiliers plutôt que des gros yachts ? Il n'est pas prévu d'augmenter ni le nombre ni la taille des bateaux par rapport au plan d'amarrage de 2001. Tous les bateaux sont accueillis dans le port mais pour les voiliers il est important de garantir les hauteurs d'eau et donc de limiter le risque d'ensablement de la passe d'entrée. Voir réponses aux points 4.1 à 4.17	OUI
5.2		Qu'est ce qui empêcherait de ne plus amarrer de gros yacht devant l'Eglise dès maintenant sans attendre d'éventuels travaux ? L'ensemble des travaux	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

		seront réalisés après enquêtes publiques, le plan d'amarrage sera modifié après avis de la Commission Nautique Locale. Les bateaux correspondants existent depuis des dizaines d'années et comme le rappelait très justement un ancien président de PG1 en réunion publique, leur suppression n'a jamais été demandée par aucun usager et « <i>ne nous est même jamais venue à l'idée</i> ». Leur suppression est liée au projet et se mettra donc en place le plus rapidement possible après l'obtention des autorisations.	
5.3		Pour les bateaux amarrés sur les places publiques est-il prévu d'autoriser ou d'empêcher les possibilités pour les plaisanciers externe de passer la nuit à bord ? Si le sujet est la location saisonnière type Airbnb, elle est déjà interdite par le règlement de police du port. Si l'objet est d'obliger les plaisanciers à quitter leur navire lors d'une escale, cette disposition n'est pas fonctionnelle et n'est pas prévue	OUI
5.4		Quel type de structure serait utilisée pour le nouveau ponton traversant le plan d'eau central (dit panne de l'Eglise) : flottant ? En dur ? Toutes les dispositions constructives seront étudiées.	OUI
5.5		Quel sont les aménagements prévus pour rendre l'accès aux amarrages temporaires des canots et annexes des résidents près des zones de commerces, restaurants, plages et activités (contribution C022) ? Les amarrages temporaires n'ont pas été modifiés lors de la reprise en gestion par la Commune. Le plan d'amarrage de PG1 de 2001 est inchangé. De quels amarrages s'agit-il ?	OUI
5.6		Quand l'accès au quai des fossés sera-t-il réouvert ? Le portail quai des fossés a été positionné par suite de vols et dégradations.	OUI
5.7		Pourrions-nous avoir le détail des plans d'optimisation des places d'amarrages ? Le plan d'amarrage sera présenté à la Commission Nautique Locale sans bouleversement.	OUI
5.8		Quel est le détail des autres aménagements et travaux prévus sur les pontons ? Tous les équipements portuaires sont concernés par les travaux. Cela a déjà été le cas, des pannes de la Désirade, de l'Îlot I, du Levant. Ils seront définis à l'avancement des travaux.	OUI
	Gouvernance		OUI
6.1		Comment faut-il faire pour accéder aux comptes-rendus du conseil portuaire ? Les comptes-rendus sont diffusés à tous les membres du Conseil Portuaire qui comprend des représentants du CLUPP	OUI
6.2		Que faut-il faire pour que le conseil portuaire tienne compte des demandes des résidents de Port-Grimaud ? Les résidents sont représentés au Conseil Portuaire par les membres du CLUPP (au nombre de 3).	OUI
	Concertation		OUI
7.1		Comment faut-il faire pour accéder à la vidéo de la réunion de lancement du 30 mai 2024 ? Serait-il possible de la publier sur le site de la concertation comme les autres ? L'ensemble des éléments relatifs à la réunion du 30/05/2024 sont en ligne.	OUI
7.2		Comment faut-il faire pour accéder aux comptes-rendus des réunions hebdomadaires dites réunions apéros ? Les « apéros-infos » sont des réunions publiques organisées dans un cadre convivial pour faciliter les échanges. Elles ont été initiées en 2023 afin d'échanger sur la reprise du port en régie directe. Elles ont permis de renouer un dialogue qui ne pouvait se tenir en réunions plénières dont l'animation était perturbée par les représentants des ASL. Fort du succès de 2023, elles ont été remises en place dans le cadre de la concertation pour que M. le Maire puisse être interrogé par les résidents, directement au cœur des différents quartiers PG1, PG2 et PG3. Elles ont fait l'objet de simples relevés de notes qui sont en ligne sur le site portdegrimaud.fr	OUI
7.3		Quand les questions posées recevront-elles une réponse ? Avant la fin de la concertation le 21/10/2024.	OUI
7.4		Quand les ateliers évoqués auront-ils lieu ? Les ateliers ont été organisés par la Commune le 01/10/2024.	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

7.5		Pourquoi le diaporama de synthèse des contributions présenté le 21 août n'est-il pas accessible sur le site de la concertation au même titre que les autres documents ? Les documents de la maitrise d'ouvrage présenté le 21/08 sont bien accessibles.	OUI
7.6		Pourquoi le dossier de cadrage V1 n'est-il pas accessible sur le site de la concertation ? Les contributions sont bien accessibles sur le site portdegrimaud.fr.	OUI
7.7		Serait-il possible que les riverains puissent réellement s'exprimer au cours de la prochaine réunion publique du 3 octobre si possible en début de réunion afin de pouvoir exprimer leurs opinions sur les projets présentés ? Le contributeur de la présente série de questions a bien été autorisé par la Maitrise d'Ouvrage à faire l'ouverture de la concertation le 21/08 et il a été également autorisé à intervenir lors de la dernière réunion publique. Il a d'ailleurs remercié la Commune pour la qualité de la concertation. Concernant les riverains, ils ont eu la majorité du temps de parole de la dernière réunion publique pour poser des questions sur les projets. Il est toutefois à noter que la majorité des questions n'ont pas porté sur les projets mais sur les Garanties d'Usage et le coût des Garantie d'Usage.	OUI
7.8		Concernant l'étude sea-port supposée synthétiser les demandes « usagers ». Quel est le nombre de personnes ayant été interrogés. Parmi ces personnes - Combien de propriétaires d'amarrages privés - Combien d'usagers externes du port ? - Comment peut-on accéder au détail des réponses ? - Serait-il possible de séparer les demandes concernant les propriétaires résidents et les demandes concernant les usagers externes ? Il n'existe pas d'amarrages « privés ». L'ensemble des amarrages du port sont publics y compris ceux situés devant les habitations. Seule la durée des contrats est différente. Pour les réponses reçues, il n'a été fait aucune discrimination entre les différents usagers. L'objectif étant d'identifier les problématiques passées (diagnostic) et les besoins futurs, l'avis de tous les plaisanciers est intéressant sans distinction.	OUI
S01		Y a-t-il eu prise en compte des études effectuées dans le passé et des solutions proposées qui seraient maintenant écartées ? Si oui, exposé de ces démarches et des conclusions. Les études passées étaient partielles et souvent centrées sur un seul paramètre, comme par exemple la courantologie. Elles ont permis de faire avancer la réflexion. Les études EGIS sont les plus complètes et sont multifactorielles. A titre d'exemple, une excellente digue peut être réalisable si on ne regarde pas l'impact sur les posidonies et non réalisable si on tient compte de tous les paramètres, techniques, environnementaux, ...	OUI
S02		Alternatives à la construction d'une nouvelle configuration de l'entrée du port pour stopper l'ensablement ? La solution ne rien faire a également été évaluée.	OUI
S03		Publication des études techniques derrière chaque scénario proposé confirmant le résultat escompté de l'arrêt de l'ensablement de l'entrée du port ? Les principes d'aménagement sont définis au stade des études de faisabilité. Les études plus poussées seront menées sur le principe retenu et non pas sur 3 scénarios, essentiellement du fait de leurs coûts.	OUI
S04		Elargissement de la surface de la jetée ? Non significatif en phase esquisse, l'enracinement de la jetée reste inchangé, sera précisé en phase Avant-Projet.	OUI
S05		Les communes voisines ont-elles été consultées ? Si oui de quelle façon et exposé de l'état de ces consultations ? Déjà répondu que la Commune voisine a été consultée, voir contribution correspondante.	OUI
S06		Autorisations à obtenir ? Les instances concernées ont-elles été contactées ? Déjà répondu que les autorisations émanent de l'Etat, voir contribution correspondante	OUI



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

S07		Bases du chiffrage préalable du coût du projet dans chaque scénario puisque chaque scénario est encore en cours d'étude, et qu'il n'existe encore ni cahier des charges ni appel d'offres ? Dans tous les projets, les estimations se font avant l'élaboration du cahier des charges et des appels d'offres. C'est même un élément essentiel d'un programme.	OUI
S08		Bilan économique de chacun des scénarios ? La question sous-jacente est le prix des contrats de Garanties d'Usage. Celui-ci a été annoncé en 2023 et ne sera pas modifié.	OUI
S09		Si un scénario avec travaux était retenu, qui pourrait participer à l'appel d'offres ? Egis serait-il autorisé à soumettre ? Si oui, n'est-ce pas un conflit d'intérêt ? L'ensemble des résultats des études préalables sera rendu public pour la consultation des études à venir. Il ne s'agit pas d'un sujet de conflit d'intérêt mais d'un risque de distorsion de concurrence dans le cadre de la future consultation si les données produites n'étaient pas rendues accessibles à tous les concurrents.	OUI
S10		Les projets sont-ils compatibles avec les cahiers des charges et statuts des associations propriétaires ? Les projets se situent sur le domaine public. Ils sont donc réalisables après instruction par l'Etat.	OUI
S11		Des représentants des propriétaires participeront-ils aux instances de décision (sélection des scénarios et du projet final, élaboration du cahier des charges, appel d'offres, examen des soumission, ...). L'ensemble des contraintes réglementaires seront respectées y compris association des usagers à travers le Conseil Portuaire.	OUI

240920 Contribution 174 – M. Herbiet – Ensablement

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

La contribution complète la contribution 169 du même contributeur. Le contributeur doute de la sincérité de la concertation, doute de la nécessité de travailler sur le risque ensablement sauf pour accueillir de yachts et exprime un avis sur :

- LA PROBLEMATIQUE DE L'ENSABLEMENT

Le contributeur explique que la problématique est complexe et émet un avis sur les 3 scénarios :

- Scénario 1 : Inquiétant et risques d'augmentation des inondations
- Scénario 2 : Inquiétant et risques d'augmentation des inondations
- Scénario 3 : Risque d'ensablement de l'embouchure de la Giscle

En synthèse aucun aménagement de grande ampleur proposé ne permettra d'éviter les dragages réguliers et la charge financière qui en découle.

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

Les études menées seront poursuivies en tenant compte des préoccupations émises dans cette contribution comme dans toutes les autres contributions.

Le sujet est effectivement complexe et, à ce jour, les études n'aboutissent pas à la conclusion présentée ici où « rien ne marche ».



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

On s'aperçoit tout de même que la réflexion avance. On arrive aujourd'hui après 4 mois de concertation à des échanges autour de la meilleure façon de traiter la problématique de l'ensablement en tenant compte qu'il n'existe pas de solution miracle de captation de tous les sables en amont sur la Giscle qui correspondait à la théorie du « piège à sédiments » ou d'une solution visant à faire payer les dragages nécessaires aux usagers du port par les contribuables grimaudois ou de la communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez.

Les éléments indiqués dans cette contribution seront très utiles et mis à profit pour l'approfondissement des études à venir après les études préalables.

240920 Contribution 175 – M Sallé – Réflexions diverses

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

Le contributeur précise avoir réalisé une étude de contexte, défini les enjeux, réalisé un état des lieux et défini les besoins.

Il insiste sur le respect de l'architecture douce de Port-Grimaud => [Sur ce point les esquisses réalisées par M. Bohl et les scénarios sur lesquels M. Bernard Spoerry, architecte, fils de Bernard Spoerry s'est exprimé favorablement lors de la concertation, ont pu rassurer sur la volonté de respecter le cadre architectural.](#)

Les infrastructures ont été conçues pour des circulations douces de bateaux de taille raisonnable. Elles sont de fait, sensibles aux remous et incompatibles avec la puissance de certaines propulsions modernes destructrices pour les quais => [La circulation des bateaux dans un port n'est pas une sollicitation « destructrice » des quais, il ne s'agit pas non plus d'une hypothèse dimensionnante. Par ailleurs, l'affectation des recettes du port pour l'entretien d'infrastructures privées n'est pas possible. La police du port a vocation à s'assurer du respect des règles de circulation dans les canaux.](#)

Les ponts ont été conçus comme un décor. Le passage de véhicules lourds ou trop fréquents serait destructeur également. => [Voir les ASL sur ce point.](#)

Aucune modification visible ni extension ne peut être apportée sans l'accord des Associations de Propriétaires et la validation de la Direction Régionale de l'Architecture Contemporaine => [Les procédures pour la réalisation des travaux sur le domaine public seront bien évidemment respectées.](#)

A Port Grimaud, la terre et les plans d'eau sont complètement intégrés. Le plan d'eau est complètement imbriqué dans l'ensemble immobilier constitué d'îlots regroupant les différents quartiers. Les canaux artificiels longeant les maisons servent de voie de circulation principale pour la vie quotidienne de plus de 2000 familles => [Ce n'est pas ce qui est constaté au quotidien sur le plan d'eau pour les 2000 familles.](#)

Grace à des embarcations légères, les résidents peuvent se rendre au marché, à la supérette, dans les commerces, lieux de services essentiels (dentiste, centre médical, pharmacie), à l'église, à la plage ou chez des amis. Les commerces et les restaurants bénéficient eux-mêmes également d'amarrages pour leurs clients. Côté canal, les quais privés permettent également de se faire livrer



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

des produits, d'accueillir des amis ou de prendre un bateau taxi => **Aucun bateau taxi n'a été identifié à ce jour.**

La vie quotidienne des Port Grimaudois se fait sur l'eau grâce aux canaux artificiels => **Ce n'est pas ce qui est constaté au quotidien sur le plan d'eau à l'exception notable et intéressante des navettes type « Grimaldines ». Cela ne signifie pas pour autant que cette utilisation quotidienne soit impossible en l'état.**

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

Ainsi, à certaines heures (marée haute), les pêcheurs peuvent pêcher des daurades qui sont des poissons d'eau de mer qui disparaissent à marée basse quand l'eau douce du fleuve se mélange ou remplace l'eau salée suivant la proximité du fleuve ou de la mer => **Pour des raisons de sécurité évidente, la pêche est interdite dans le port comme précisé au règlement particulier de police.**

C'est donc un exemple unique de cité lacustre estuaire dans laquelle la bonne circulation de l'eau est sensible et vitale. Ce point est essentiel => **La qualité du renouvellement des eaux dans un port est effectivement un élément très important qui fait l'objet d'études approfondies.**

Port Grimaud est une Résidence privée gouvernée par des Associations Syndicales de Propriétaires. Les règles des ASL/ASP s'appliquent à tous les propriétaires, y compris pour le plan d'eau propriété de l'état. Le Plan d'eau est intégré à l'ensemble immobilier : Compris dans le périmètre des règles et statuts des Associations de Propriétaires.

Chaque propriétaire dispose d'un droit réel d'amarrage exclusif institué dans les cahiers des charges et état de division de l'ensemble immobilier depuis l'origine et mentionné dans son acte notarié de propriété. Ce droit de propriété préexistait à la création du plan d'eau artificiel, à la signature des contrats de concessions et à la cession à l'état en 1984. Ce droit réel et perpétuel existe toujours et est attaché à la propriété => **Les réponses à cette thématique ont été développées dans le cadre des contributions dédiées aux contrats d'usage.**

Depuis sa création, Port Grimaud a une tradition d'accueil, d'où l'existence de quelques places publiques. L'accueil de voiliers et vieux gréements sur le plan d'eau central et notamment devant le quai d'accueil permettait de magnifier la majesté des lieux => **Les plans d'amarrages du port existants et leur exploitation depuis des dizaines d'années par les ASL puis par la régie communale n'ont pas été modifiés depuis.**

Les places publiques permettent également l'amarrage des bateaux de résidents dont le tonnage est supérieur à celui autorisé devant sa propriété => **Suivant procédure d'affectation des amarrages en vigueur.**

Des dérives ont amené à accueillir également quelques bateaux à moteurs à fort impact environnemental, sur le cadre de vie des habitants et sur la pérennité des infrastructures => **Comme le rappelait justement un ancien Président de PG1 lors d'une réunion publique : « Avant la reprise en régie par la Commune, personne n'a demandé à supprimer les yachts qui étaient déjà aussi présents, aussi grands et aussi nombreux. Cela ne nous était même jamais venu à l'esprit de les supprimer... ».**



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Des observations de l'écosystème autour de la passe d'entrée ont montré la richesse de cet écosystème et de la circulation de l'eau. Le groupe de contributeurs est composé de personnes impliquées dans la défense de l'environnement dont une docteure en écologie marine, spécialisée sur les peuplements macrobenthiques (les petits animaux sur les fonds marins) en milieu anthropique (aquacole et autres). Depuis août 2023, elle observe, recense et photographie les animaux au niveau de la jetée de la passe d'entrée et a établi une liste des espèces. Il s'avère qu'il y a de nombreuses espèces, sachant qu'il s'agit d'un site en fond de golfe, soumis à très forte pression anthropologique (les bateaux, les ports, etc.) => On y constate aussi, pas moins de 15 à 20 pêcheurs à la ligne par jour et pratiquement autant de pêcheurs au fusil sous-marin en période estivale. Pour autant, le projet doit s'atteler à la remise aux normes environnementales du port. En ce sens, le fait que Port-Grimaud avec 2100 amarrages, 1^{er} port de la Région SUR et 5^{ème} port de France soit probablement le dernier port aussi important de la façade méditerranéenne à ne pas être normé Ports Propres, pose beaucoup de questions sur la prise en considération de l'environnement depuis des dizaines d'années. Ce sujet doit être traité à l'occasion de la remise aux normes environnementales du port.

Le contributeur présente ensuite son diagnostic avec notamment une **sur-fréquentation** du plan d'eau central et des canaux, notamment par des bateaux extérieurs. Cette sur-fréquentation côté eau entraîne également une sur-fréquentation côté terre. Par exemple, la grand-rue qui est une petite ruelle piétonne privée est maintenant complètement envahie de véhicules divers qui empêchent la vie normale des riverains => Effectivement, le port est très fréquenté en juillet-août et désert ou quasiment désert les 10 autres mois de l'année. La majorité des propriétaires étant présents lors des mois d'été, ils sont effectivement soumis à l'affluence touristique que l'on rencontre partout sur le littoral méditerranéen et de façon exacerbée dans le VAR et encore plus exacerbée dans le Golfe de Saint-Tropez.

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

Les riverains constatent une **disparition progressive des places d'amarrage temporaires** pour se rendre dans les commerces et lieux d'activité. Ces places sont malheureusement remplacées par des places d'amarrage permanent, pour des bateaux, jet-skis ou autres sans lien avec la vie quotidienne des habitants => Le plan d'amarrage de PG1 de 2001 n'ayant pas été modifié, les amarrages de type « dépose minute » ont été conservés. Pour autant, il est totalement vrai que des résidents ont décidé d'amarrer leurs navires sur des plaquettes de sécurité, allant jusqu'à cadenasser leurs navires, ce qui représente un vrai danger pour la sécurité. Cette disparition entrave les possibilités de circulation et impacte les commerces de base et restaurants.

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

Ce sont ces mêmes bateaux qui génèrent des nuisances avec leurs moteurs et leurs générateurs qui produisent du bruit et des fumées => Jamais aucun résident n'a demandé que ces navires présents depuis des dizaines d'années lors de la gestion par les ASL, soient supprimés. La concertation aura donc au moins servi à libérer la parole des usagers qui ont pu s'exprimer fortement sur un sujet qui leur tenait manifestement à cœur. Comme il ne fait aucun doute que les pertes de recettes seront compensées par les autres usagers du port comme les ex-amodiés, la



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

suppression de ces navires a été envisagée dans l'intégralité des scénarios proposés à la concertation. Il est rappelé enfin que conformément aux dispositions du Code des Transports, une proportion d'amarrages de passage doit être réservée dans tout port de plaisance. C'est une obligation liée au service public portuaire.

Les fondations des canaux, construites à base de pale-planches, de feuilles planches fixées dans un enrochement sont sensibles au remous et aux propulsions trop puissantes de certains navires inadaptés et incompatibles => Les quais publics sont entretenus par la régie. Les quais privés sont entretenus par les propriétaires. Si un navire de propriétaire abîme le quai du propriétaire lorsqu'il est à son poste d'amarrage, le propriétaire gère directement les désordres et en informe la Capitainerie.

La vie des habitants est de plus en plus perturbée par des activités récréatives sur le plan d'eau (jets-skis non-résidents, plateforme récréative, barques de location...) bruyantes, gênantes et dangereuses => et qui ont existé, sans discontinuité, depuis l'origine de Port-Grimaud.

Les résidents constatent que de plus en plus de places sont monopolisées par des activités de stockage de bateaux, des activités industrielles (réparations et entretien) ou commerciales (bateaux de location) externes qui s'étendent => Les professionnels de Port-Grimaud ont fait l'objet d'un recensement précis en 2022 et en 2023, rendu difficile par les difficultés de compréhension qui entourait ces activités. Sur le domaine public elles ont bénéficié de la grande tolérance des anciens concessionnaires pendant des dizaines d'années. Opacité qui est totalement contraire à la réglementation qui encadre les activités économiques dans les ports. Le recensement établi, elles ont pu être conventionnées conformément à la réglementation. Aucune augmentation n'a été organisée ni constatée. La seule différence est que certaines activités pouvaient potentiellement bénéficier à des ex-amodiés alors qu'aujourd'hui, l'ensemble des recettes publiques sont bien récupérées par le budget public du port.

Ces activités, en s'étendant deviennent des nuisances => Aucune extension depuis 3 ans

Une tendance annoncée par la régie portuaire serait même de vouloir étendre ce genre d'activités aux emplacements situés devant les maisons de personnes absentes ou ne souhaitant pas prendre de contrats de Garanties d'Usage, ce qui est dénoncé par les propriétaires => Les titulaires de contrats de Garanties d'Usage devant des maisons avec des quais et accès privés peuvent utiliser leurs amarrages ou laisser libres leurs amarrages. Il leur est affecté pendant 35 ans. La capitainerie, gestionnaire du domaine public, est en charge des espaces inoccupés, au mieux de l'intérêt général, dans le respect de celui des particuliers.

Les Port Grimaudois ne souhaitent pas voir le plan d'eau transformé en zone de stockage de bateaux extérieurs ou en zone industrielle => C'est bien normal et ce n'est pas non plus l'objectif de la Commune qui propose dès 2025 les contrats dits de Garanties d'Usage de 35 ans pour remplacer les anciens contrats d'amodiation qui, juridiquement, n'ont plus d'existence.

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

Avec l'augmentation du nombre d'intervenants de la capitainerie et certaines actions non amicales, les résidents ont parfois le sentiment d'une atmosphère oppressante (gyrophares, projecteurs sur façade des maisons, drones, tensions avec certains préposés de la capitainerie qui agissent sans discernement ...) et souhaitent un retour au calme et à la bienveillance.

Les résidents ont parfois l'impression d'une attitude répressive à leur égard alors que les usagers externes du port bénéficient d'égards même quand ils ne respectent pas les lieux => Les usagers qui ne sont pas en situation régulière sont en faible minorité. La majorité des usagers « ex-



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

amodiés » sont en situation régulière et n'ont pas à se plaindre des services rendus par la Capitainerie. Les usagers interrogés sont plus de 95 % à souhaiter un contrat de Garanties d'Usage de 35 ans et ont répondu en ce sens.

Un travail en commun entre les propriétaires et les autorités doit être mené afin d'établir une forme de contrat ou de convention d'amarrage qui soit adapté à la situation unique de Port Grimaud, sachant qu'il n'existe pas de type de contrat standard adapté au contexte et à la situation spécifique de Port Grimaud => La situation spécifique de Port-Grimaud est prise en compte en affectant à un usager un amarrage précis, c'est-à-dire au-devant de sa maison.

Les menaces de « stocker » des bateaux tiers devant le jardin des maisons sans l'accord du propriétaire sont très mal vécues et certainement illégales => Il ne s'agit absolument pas de l'objectif de la Commune qui souhaite redonner aux ex-amodiataires de nouveaux contrats de 35 ans dits de Garanties d'Usage. Les ex-amodiés qui ne souhaitent pas de contrat de 35 ans auront la faculté de prendre un contrat annuel dont le coût est très nettement supérieur. Les ex-amodiés qui ne souhaitent ni contrat de GU ni contrat annuel, ne pourront amarrer de bateau dans le port. L'amarrage situé au droit de leur habitation sera effectivement exploité par la Capitainerie.

L'enjeu est de préserver Port Grimaud dans son style et son cadre unique : son architecture, ses perspectives, sa tranquillité et son caractère authentique => Déjà répondu au contributeur

Ne pas déposséder les propriétés des droits qui y sont attachés (droit de circulation, sécurité, amarrage résidentiel...) => Déjà répondu au contributeur

- Respect de l'environnement => Déjà répondu au contributeur aux items de la contribution
- Respect des habitants, de leur sécurité et de leur cadre de vie => Déjà répondu au contributeur aux items de la contribution
- Respect du droit => Déjà répondu au contributeur aux 2 items de la contribution
- Respect du dialogue => Déjà démontré par la Commune pour le volet dialogue et pour le volet budgétaire : Gestion en budget annexe dans le cadre d'une gouvernance définie par le code des transports pour les aspects budgétaires.

240921 Contribution 178 – Mme Robert – Gestion

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

La contributrice s'était exprimée en phase de pré-concertation et après la présentation des scénarios. Sa contribution exprime des réticences sur les études d'EGIS et les scénarios proposés.

Dans un premier temps, elle revient sur la durée de son contrat jusqu'en 2025 qu'elle considère valide. Elle évoque le chantage dont elle ferait l'objet pour le paiement de ses charges portuaires et estime que la Commune devrait attendre la fin des recours, soit 2032 ou 2033 pour agir et gérer le domaine public.

Dans un second temps, elle estime que la concertation n'a pas eu lieu et qu'il est anormal que les études soient réalisées par une seule entreprise (EGIS) dans l'objectif d'augmenter les recettes au lieu de s'intéresser à ce qui est nécessaire.

Elle regrette également que la Commune n'organise qu'une journée d'ateliers.

Dans un troisième temps, la contributrice qui indique ne venir que l'été à Port-Grimaud, apporte la solution pour résoudre la problématique de l'ensablement pour laquelle il suffirait de réaliser un piège à sédiments sur la Giscle. Elle solutionne l'adaptation au changement climatique



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

puisque'il suffit de remonter la digue d'une seule rangée de gros cailloux et « c'est résolu ». Concernant le ponton qui coule devant l'Eglise, il suffit de le supprimer. Pour la Capitainerie, les salariés du port sont inutiles et peuvent bien rester dans les locaux actuels.

Enfin, la contributrice s'oppose à la mise en place d'un contrat de garantie d'usage. La garantie d'usage pour Port Grimaud si elle existe devrait servir à l'entretien des quais et des canaux et au désensablement de la passe.

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

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

La contribution intervient en milieu de concertation et les différents items ont déjà été traités dans les réponses aux contributions précédentes.

Les réponses relatives aux contrats de Garanties d'Usage sont apportées aux contributions qui traitent spécifiquement du sujet et sur le site portdegrimaud.fr à la page de la concertation.

Les modalités de la concertation ont compris 11 réunions publiques et 3 ateliers.

Le sujet du piège à sédiment sur la Giscle se heurte à un verrou réglementaire et dans tous les cas, l'efficacité serait limitée hors période de crues alors que c'est lors des crues que le risque d'ensablement de la passe est le plus fort.

Le contrat de Garanties d'Usages est obligatoirement adossé à un plan pluriannuel d'investissements.

240921 Contribution 179 – Mme Pussacq – Capitainerie et digue

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

La contributrice pose une série de questions relatives à la Capitainerie

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

Nous aimerions savoir :

- aux besoins de qui ? => du fonctionnement du service public portuaire
- Comment et auprès de qui ont été recensés ces besoins ? => Auprès de la régie portuaire
- Où sont les résultats détaillés et vérifiables qui ont permis cette affirmation ? => Les éléments figureront au programme qui sera le résultat de l'étude EGIS pour la partie « bâtiment ».

2- Nous constatons que la digue nord s'adapte à l'agrandissement de la capitainerie et cela dans tous les scénarios proposés... Est-ce que l'agrandissement de la digue nord est uniquement lié à l'agrandissement de la capitainerie ou y a-t-il d'autres raisons ? => Ce point a déjà été traité dans les réponses précédentes.

1- Restaurant la Giraglia : avec le rehaussement de la digue, la vue depuis le restaurant sera-t-elle préservée ? => Oui, toutes les vues sont préservées. Cela est vérifiable sur place

2- Implantation d'un parking : pour quel usage ? avec quel accès ? => Même usage et même accès qu'actuellement.

3- Bâtiments : 2 nouveaux bâtiments pour quel usage ? => L'hypothèse que dans un port, le travail généré par des usagers bénéficiaires de contrats longs (amodiations, garanties d'usage), serait moins important que celui généré par des contrats annuels ou professionnels n'est pas pertinente.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Sur Port-Grimaud en particulier, à titre d'exemple, les ex-amodiés mobilisent à eux-seuls 6 agents à temps plein pour traiter uniquement la gestion administrative des dossiers.

Le personnel de la capitainerie d'un port de plaisance joue un rôle central dans la gestion et l'organisation des activités portuaires. Voici quelques-unes de leurs principales fonctions :

- Sécurité : Régulation des mouvements de navires, aide à l'amarrage des places publiques et surveillance des différents risques (incendies, environnement) ;
- Amarrage : Adaptation des places (sur-longueurs des usagers résidents par exemple) veillant à ce que chaque embarcation ait un emplacement adapté à ses dimensions, ce qui n'est pas le cas de beaucoup d'ex-amodiés ;
- Accueil : Services aux plaisanciers des places publiques, tels que des conseils de navigation, des renseignements sur la météo, ainsi que des services comme m'accès à l'électricité et à l'eau potable ;
- Entretien des infrastructures et équipements : Pontons, quais, équipements doivent être en bon état. Ils organisent les travaux de maintenance et de dragage. Proposent des services ;
- Travaux : Lancement des appels d'offres et suivi des travaux jusqu'à leur réception ;
- Gestion administrative des amarrages : Contrats, réservations, suivi des encaissements, ...
- Gouvernance : Gestion RH, budget,

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 ;

Pour rappel, le ratio d'agents pour 100 bateaux est de 1 à 2 ETP sans équipe de nuit, ce qui représenterait pour Port-Grimaud entre 21 et 42 personnes. A Port-Grimaud, une équipe de nuit est présente et le travail pour les résidents mobilise à lui-seul plus de 6 temps plein. L'équipe en place de 17 postes équivalent temps plein plus une équipe de nuit de 5 agents et 12 renforts saisonniers, pour une plage d'ouverture 365 jours par an et 24h sur 24h est donc dimensionnée en deçà du minima pour assurer le bon fonctionnement du service public portuaire.

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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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.

4- Héliport : son usage restera-t-il pour les secours uniquement, sinon quel autre usage ... => Aucun autre usage n'est prévu. L'usage actuel est indispensable aux services de secours et d'intervention. Il ne peut être supprimé.

5- Vue : Les promeneurs n'ont plus de vue sur mer car la digue très rapidement est au-dessus de leur tête. Qu'est ce qui justifie des digues aussi hautes, rehaussement de plus de 3 m apparemment ? => La contributrice tire ses conclusions d'un arrêt sur image d'une vidéo 3D dont l'objectif est de démontrer que les vues sont conservées depuis les immeubles du front de mer. Il n'est pas prévu une réhausse de 3 m des digues actuelles.

6- la vue depuis la plage est occultée par la hauteur de la digue et celle-ci ferme la plage : les impacts ont-ils été pris en compte : ensablement... => Il ne s'agit pas d'une digue mais d'un ouvrage sur pieux donc transparent vis-à-vis des courants.

7-8- Les entrées de houle ont-elles été prise en compte pour la sécurité des usagers entrant avec des bateaux par gros temps ou forte houle ? Les usagers ne sont pas toujours de bons marins. La houle ne va-t-elle pas taper sur la digue et provoquer une houle anarchique très dangereuse ?

Les échanges entre la mer et l'intérieur de Port Grimaud vont-ils être préservés ? => Le scénario 3 présente des avantages et des inconvénients. Notamment, les conditions d'accès au port sont dégradées par rapport à la situation actuelle. Il n'est pas plébiscité par les usagers qui s'expriment pour le choix d'un scénario. Il sera probablement écarté.

Nous demandons de valider les nouvelles passes par des personnes pratiquant la voile ou le nautisme en général et les professionnels.

Nous constatons que les digues sont fortement réhaussées, plus de 4 m au-dessus de la promenade. Il sera donc impossible de la promenade d'avoir la vue sur la mer et sur le golfe => Les digues ne sont pas surélevées de 4 m. Aucun impact sur la vue.

Ce masquage de la mer constitue une nuisance visuelle et répond-il factuellement à une nécessité ? Compte tenu du coût important d'une telle construction, ce questionnement me semble légitime et ce projet sur toute sa longueur devra être justifié => Aucun masquage visuel.

3- Il est demandé aux résidents de choisir le scénario de digues qu'ils préfèrent :

Sur quels critères et quelles compétences les résidents vont-ils pouvoir se prononcer ? Sont-ils experts en la matière ? => Une analyse multifactorielle a été réalisée et mise à disposition du public pour permettre l'expression d'un avis éclairé. Elle a été présentée en réunion publique le 12/09. Elle est en ligne. Il faut en prendre connaissance et, si nécessaire, passer au point d'informations en Capitainerie, ouvert 7j/7j de 9h à 17h pour avoir des compléments d'explications sur des points particuliers.

Concernant l'extension de la capitainerie adaptée aux besoins (cf film de présentation) Le Directeur de la régie nous indique employer 40 salariés à ce jour :

- Ce bâtiment paraît surdimensionné pour l'ensemble des salariés actuels et nous aimerions connaître la surface totale du bâtiment projeté et de ses 2 annexes

- Les surfaces et destinations des locaux => Les surfaces seront adaptées au fonctionnement du service tel que précisé plus avant.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- Ces locaux sont-ils utiles aux résidents, uniquement à la régie et/ou à des fins commerciales ? => **Les locaux sont nécessaires au bon fonctionnement du service, c'est-à-dire pour les 2100 usagers, résidents, annuels, professionnels et escales**

Il semblerait que l'élargissement de la digue soit lié au dimensionnement des bâtiments de la capitainerie, or sauf à démontrer l'impérative nécessité d'une telle surface de bâtiments à cet endroit, le rehaussement de la digue et son élargissement représente des coûts prohibitifs/déraisonnables => **La remise en sécurité nécessite l'élargissement de la digue, de ce fait, le terre-plein est utilisé pour masquer l'extension de la Capitainerie comme demandé par les contributeurs.**

Sur cette photo on constate que François Spoerry a fondu dans le prolongement de la cité un avant-port le plus minimaliste possible afin de ne pas heurter les perspectives douces voulues. La hauteur prévue de la nouvelle digue va à l'encontre de la volonté de François Spoerry

Nos demandes concernant :

1- « La capitainerie adaptée aux besoins » : Nous demandons que soit justifiés via des éléments vérifiables et quantifiables les besoins pour un tel agrandissement de la capitainerie qui entraîne une modification de la digue avec un impact financier, de vue et écologique non négligeable => **Ce n'est pas la capitainerie qui entraîne le reprofilage de la jetée.**

2- La réhausse des digues, l'emprise sur la mer, les nouvelles configurations, la capitainerie agrandie : nous sommes nombreux à rester perplexes devant ces scénarii qui semblent n'avoir qu'un seul but : celui de pouvoir placer un bâtiment dont l'intérêt pour les résidents n'est pas formellement démontré => **Ce n'est pas la Capitainerie qui entraîne le reprofilage de la jetée.**

Aussi nous demandons que les scénarii proposés des digues soient soumis pour avis auprès au CEREMA : institution au service des collectivités locales et reconnue comme expert dans le domaine des digues (infrastructure, ensablement, écosystème, submersion, ...) => **La commande publique est soumise aux dispositions du Code des Marchés Publics (CMP). Le CEREMA peut répondre aux appels d'offres de la Commune.**

Est-ce qu'EGIS a pris en compte les données du CEREMA tenues à disposition dans l'étude de ces projets de digues ? => **EGIS a pris en compte toutes les études nécessaires à la réalisation de ses études préalables.**

240921 Contribution 180 – M. Martin– Gestion

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

La contribution envoyée par le courriel de Mme ROBERT comporte le nom de M. MARTIN à la fin du courriel. Elle reprend, de façon synthétique, tous les items de la contribution 178 de Mme ROBERT.

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

La contribution intervient en milieu de concertation et les différents items ont déjà été traités dans les réponses aux contributions précédentes.

Les réponses relatives aux contrats de Garanties d'Usage sont apportées aux contributions qui traitent spécifiquement du sujet et sur le site portdegrimaud.fr à la page de la concertation.

Les modalités de la concertation ont compris 11 réunions publiques et 3 ateliers.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Le sujet du piège à sédiment sur la Giscle se heurte à un verrou règlementaire et dans tous les cas, l'efficacité serait limitée hors période de crues alors que c'est lors des crues que le risque d'ensablement de la passe est le plus fort.

Le contrat de Garanties d'Usages est obligatoirement adossé à un plan pluriannuel d'investissements.

240922 Contribution 181 – M. Herbiet – Dévoiement de procédure

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

Une procédure de « concertation » a été initiée à l'occasion d'un appel d'offre pour « la remise aux normes et de sécurité » du port public de Port Grimaud.

En réalité sous ce titre consensuel et justifié, un projet de construction d'un nouveau port destiné à accueillir des « yachts de grande croisière à l'année ».

Des réunions publiques s'en sont suivies, rapidement identifiées par les assemblées de propriétaires comme des réunions de promotion et de justification du promoteur du projet. Ces réunions étant suivies d'une prise de parole désorganisée, non structurée ou se mêlent protestations stériles et propositions non suivies d'effets en raison d'un spécialiste en communication coupant la parole aux porteurs de projet pour la passer aux protestataires.

Parallèlement, des « apéros de quartier » censés faire partie de la « concertation » sont tenus pour ressasser toujours les mêmes arguments et font en réalité plutôt penser à une procédure de café du commerce.

Pour tenter d'éviter le naufrage et le détournement de cette « concertation » les ASL et le regroupement des propriétaires a proposé de « cadrer » le projet par des ateliers thématiques permettant de dégager (ou pas) des consensus. Au minimum neufs sessions thématiques ont été recensées et demandées pour répondre aux besoins identifiés. Le tout soumis à une méthode de travail précise et un calendrier non limité. La réponse de la régie est une seule réunion, un nombre de participants limité, trois « ateliers » et une date. Sans discussion.

Est-ce de la provocation ou simplement la volonté de sortir de cette procédure au plus vite en « cochant les cases » ? Peu importe. Pour ce qui me concerne, la décence et la patience ayant des limites, je considère qu'à ce stade aucune participation ne se justifie plus.

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

Comme à chacune de ses contributions, le contributeur prête à la Commune une volonté cachée derrière le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation aux enjeux du changement climatique des infrastructures du port public.

Rappelons que s'agissant de la concertation la Commune a été d'une exemplarité exceptionnelle sur ses modalités en ouvrant une période de pré-concertation de 3 mois avant la concertation elle-même.

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



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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). Si des suggestions sont conformes aux lois, elles peuvent être incorporées dans les décisions d'aménagement.

En somme, la concertation préalable permet d'enrichir les projets d'aménagement 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 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 ;
- 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 leurs 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 leur satisfaction sur la phase de concertation et leurs 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 ;

Environ 68 contributeurs identifiés se sont exprimés avant le démarrage de la concertation le 21/08 et environ 17 nouveaux contributeurs se sont exprimés par mail avant le 05/10 après le démarrage de la concertation. Ils ont pu exprimer des doléances, poser des questions, fait état de réflexions ou manifester une désapprobation totale ou partielle sur les principes d'aménagement présentés à la concertation.

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 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 ;

Tout processus de démocratie participative attire des critiques : insuffisant, pas assez long, trop informatif, pas assez de place pour l'expression etc. On peut aussi reconnaître que la Commune a mobilisé pendant 5 mois des moyens exceptionnels d'abord humains, mais également matériels, et en services dont la traduction simultanée pour 3 réunions publiques par exemple. Elle



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

s'est efforcée de mettre en place un cadre d'information et d'expression, sinon parfait, au moins sincère et honnête, et de répondre aux attentes et aux demandes des participants quant à des modalités complémentaires au dispositif initial.

240922 Contribution 182 – Mme Tardy – Inquiétudes

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

Nous restons inquiets de voir que tous les scénarios proposés comportent un élargissement substantiel de la digue de la capitainerie alors que cet élargissement n'est pas indispensable pour rénover la capitainerie. Le fait d'inclure ce bétonnage dans tous les scénarios confirme notre crainte que la marchandisation du plan d'eau est le principal objectif de la Régie et de la commune.

Vous avez brillamment démontré en deux ans qu'il est possible de générer un bénéfice important avec l'équipe et l'infrastructure actuelle, nous refusons de cautionner une augmentation des capacités d'accueil de bateaux de plaisanciers ou professionnels qui ne pourront que nuire à la qualité de vie des résidents de Port-Grimaud tout en causant des dégâts écologiques et aux infrastructures. D'autre part, si nous avons bien compris l'ingénieur qui a présenté la modélisation du renouvellement de l'eau à l'intérieur de Port-Grimaud, la situation actuelle est idéale et toute intervention sur la passe d'entrée va péjorer le renouvellement de l'eau, ce qui une fois de plus portera préjudice aux résidents. Nous ne comprenons pas que le désensablement régulier de la passe et son coût moindre ne soient pas privilégiés tant qu'une solution respectueuse des équilibres hydrologiques et écologiques n'est pas trouvée. Enfin, nous saluons le fait qu'un atelier d'échanges entre la commune et les résidents de Port-Grimaud soit enfin agendé. La durée de cet atelier, le fait qu'il soit organisé si tard dans la période de concertation et qu'il soit, à première vue, unique nous fait craindre qu'il ne permette pas de prendre en compte les besoins des résidents.

Nous avons le désagréable sentiment d'être trompés et d'être "pris en otages", sans égard aux investissements réalisés par les propriétaires pour créer et entretenir Port-Grimaud.

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

Les principales réponses qui sont susceptibles d'être de nature à rassurer le contributeur sont rappelés ci-après :

- Les objectifs poursuivis de sécurisation de la passe d'entrée et de limitation du risque d'ensablement du chenal ne sont pas les objectifs visant à augmenter le nombre ou la taille des navires puisqu'aucune extension du port n'est prévue ;
- Une volonté de marchandisation du plan d'eau qui se mettrait en œuvre en réduisant le nombre de navires accueillis dans le port ne serait pas cohérente puisqu'il faudrait plutôt augmenter le nombre de bateaux. De plus, elle n'a pas de sens en gestion publique d'un budget annexe, complètement autonome, par une administration dont les objectifs sont très éloignés d'une gestion privée ;
- Aucune augmentation du nombre de navires donc et aucune augmentation du nombre de professionnels non plus. La volonté de la Commune, répétée à toutes les réunions publiques est de ne rien changer de ce qui fait l'esprit de Port-Grimaud ;
- Les études sont au stade des « études préalables » et la concertation est basée sur des principes. Le renouvellement des eaux est un point central de la conception d'un port. Il sera particulièrement étudié tout au long de la conception du projet ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- Les points remarquables des principes présentés sont la sécurisation de la largeur du chenal d'accès, l'amélioration des zones de manœuvres, le dégagement du quai d'accueil, la diminution du risque d'ensablement, la création d'un bassin pouvant accueillir des professionnels que le contributeur souhaite d'ailleurs voir sortir de l'intérieur du port dans une autre contribution. En synthèse, tout un ensemble d'améliorations très positives pour les usagers de Port Grimaud.
- La concertation dans son ensemble et notamment les ateliers ont été un succès et ont permis, selon les participants, d'enrichir le dialogue entre résidents et mairie, dans un esprit constructif ;

240923 Contribution 191 – M. Marie – Comparatif budget Régie / Budget ASL

Points clefs succincts, se reporter à la contribution en ligne pour le texte complet et précis
La contribution porte sur l'analyse des budgets avant et après la reprise en gestion directe

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

1 – Report bénéficiaire des exercices précédents : Dans les recettes de fonctionnements de 2023 pour 6 173 519,16 €, sont comptabilisées le report d'un excédent de fonctionnement pour 657 215,95 €. Manifestement, cette somme n'a rien à voir avec la gestion de l'année 2023, mais semble être un report bénéficiaire de l'année passée, est-ce le cas ? => OUI C'est l'affectation obligatoire du résultat N-1 une fois le besoin de financement de la section d'investissement couvert. Si tel est le bien le cas, le résultat 2023 devrait être corrigé de ce report qui ne concerne pas l'exercice => Pas de correction possible à apporter. Les règles d'affectation des résultats sont énoncées dans les articles L2311-5 et R2311-13 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT) : « [...] le résultat excédentaire de la section de fonctionnement fait l'objet d'une affectation par décision de l'Assemblée délibérante. Le résultat à affecter est le résultat cumulé, c'est-à-dire le résultat de l'exercice N-1 tenant compte du report du résultat de fonctionnement de l'exercice N-2. ».

2 – Redevances des ex concessionnaires : Jusqu'à fin 2021, les 3 concessionnaires versaient à la Commune, des redevances d'un montant global supérieur à 400 000 € pour l'occupation du domaine public dans les limites de la concession. C'est un élément important qui a affecté les comptes des ex concessionnaires. Pour quelle raison cette participation n'existe plus ? => Une divergence d'analyse oppose, sur ce point, les services de la DGFIP à notre conseil juridique et financier, ce qui explique la non-inscription budgétaire de la redevance. Il semblerait que celle-ci soit due à la Commune par la régie, non pas au titre d'une redevance d'occupation mais d'utilisation des équipements publics portuaires. Si cette interprétation est validée, la redevance sera due et calculée à partir de la valeur vénale des biens formant l'assiette de la redevance.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

3 – Utilisations par la Régie des services des copropriétés privées : Dans les comptes des concessions étaient enregistrées une quote parts de 35% des charges communes générales de l'ASP de Port-Grimaud 1. Dans cette rubrique, on retrouvait les charges non imputables à l'une des activités comme les frais de Direction, comptabilité, administratif, entretien, le filtrage de la sécurité 24h/24 ;7J/7... Depuis le 1^{er} janvier 2022, la Régie utilise les biens et les services appartenant à l'ASP sans la moindre contrepartie financière chiffrée à la somme de 420 748 €HT en 2023 => **Bien que non opposée au principe d'une participation, la Commune conteste le montant exorbitant de cette somme dont l'essentiel est issu des charges colossales du gardiennage 24h/24 ;7J/7... Or, la régie dispose de sa propre sécurité du plan d'eau et n'a nullement besoin d'un gardiennage d'accès routier. Aucun port de plaisance en France ne dispose d'un tel dispositif de contrôle d'accès. Par conséquent, les charges correspondantes sont à retirer de l'assiette de répartition.**

4 – Les provisions d'entretien : La Commune a sollicité devant le TA la récupération des provisions pour gros travaux constituées par l'ASP sur les comptes du port de Port pour 525 514,22 € de 2019 à 2021. Simple constat : ces provisions n'existent pas dans les comptes de la Régie, vous en conviendrez, leur impact est très significatif et pourtant vous n'en faites pas mention dans vos comparatifs, pour quelle raison ? => **les provisions sont constituées en vue de couvrir un risque de charges à venir. Or, ici il s'agit d'une recette présentant, en plus un caractère incertain.**

5 – Provision pour risques et charges : A l'inverse, vous faites mention d'une provision de 1 730 000 € constatée dans les comptes en 2023, et vous produisez un graphique neutralisant ladite provision pour faire apparaître artificiellement un résultat encore plus important => **NON, pas de neutralisation de la provision dans les comptes ni dans la représentation graphique que vous visez. Le montant provisionné de 1,7 M€ correspond à 2 types de provision : 1 M€ de provision d'indemnité de résiliation anticipée et 730 K€ de provision annualisée sur les 3 ans de redevances 2022 à 2024.**

6 – L'impôts sur les sociétés : A fin 2023, avez-vous comptabilisé une provision pour l'impôt sur les sociétés de l'année 2023 ? => **NON, accord passé avec le SIE pour déclarer et payer l'IS au moment de la déclaration finale en avril N+1 (sans les acomptes que vous appelez « provision »)**

7 - Personnel affecté par la Collectivité : Y a-t-il un suivi analytique du temps passé par tout le personnel de la Commune pour la gestion de la Régie ? => **Une quote-part variant de 20% à 100% selon l'agent concerné est appliquée. Tous les services de la Commune intervenant pour le compte de la régie sont ainsi enregistrés pour un volume budgétaire global de 209K€ en 2023.**

8 - Les recettes d'exploitation : En 2019, le total des recettes des 3 ex concessionnaires s'élevait à 2 425 380 € ht. Pour 2023, je constate un total de recettes de 5 327 685 € ht (total des produits des services du domaine), soit près de 3 millions d'euros supplémentaires alors que le nombre d'amarrage n'a semble-t-il pas évolué... => **Comme évoqué durant les ateliers et réunion publique, la dynamique de gestion impulsée par la direction de la régie portuaire est à l'origine du rétablissement**



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

des comptes du service qui, dès la première année d'exploitation par la Commune, stoppe la mécanique déficitaire des années antérieures.

Cette « réussite » tient simplement à la mise en place d'un **mode de gestion plus efficace et performant** que celui développé par les anciens concessionnaires. La recherche d'une **optimisation constante de l'occupation des amarrages** non amodiés (dits publics) a permis de générer très rapidement des recettes nouvelles en très croissance.

Cette capacité à générer des revenus nouveaux est **bonifiée par la mécanique de mutualisation des charges** mise en place simultanément et consécutive à la gestion unifiée des bassins publics. La **rationalisation des moyens** humains, techniques et matériels qui en résulte permet la réalisation **d'économies d'échelles** non négligeables. De même, l'évaluation centralisée des besoins du service autorise l'engagement d'une démarche globale d'achats groupés, conforme aux dispositions du Code de la commande publique, favorisant la baisse des coûts unitaires des matières, fournitures et prestations consommées.

Cette démarche d'optimisation et de rationalisation d'ensemble a été le moteur essentiel du redressement des comptes publics du port et au renforcement de sa stabilité économique.

Néanmoins, il ne peut être omis que la gestion « amalgamée » pratiquée par les ex-concessionnaires, mêlant à dessein la comptabilité du port avec celle des copropriétés, a conduit à **une « évasion importante » des ressources portuaires publiques durant les années de gestion concédée**. En d'autres termes, des ressources publiques issues de l'exploitation portuaire ont été utilisées annuellement au financement de charges privées relevant de la gestion des copropriétés de Port-Grimaud. Cette réalité a été dénoncée, à la fois par le rapporteur de l'audit juridique, technique et financier conduit en 2020 par le cabinet ABINGTON et par un rapport interne à l'administration de PG1 daté du 04 mars 2022, diffusé à l'ensemble des conseillers syndicaux.

Quoi qu'il en soit, le retour à l'équilibre des comptes du port public est une excellente nouvelle pour tous les usagers du port car c'est la meilleure garantie d'une stabilité tarifaire (redevances d'occupation) et budgétaire durable, d'une augmentation des investissements au bénéfice de tous les plaisanciers puisque les excédents générés sont intégralement et obligatoirement réinvestis dans le port.

240923 Contribution 192 – Mme Balay – Questions

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

La contributrice s'intéresse aux différents points soumis à la concertation en détaillant les différents items en précisant en préambule les taxes auxquelles les résidents sont soumis

- Contrats de Garanties d'Usage : Reconnaissance des spécificités de Port-Grimaud à travers du montant de la garantie d'usage qu'elle entend proposer. Il serait très peu vraisemblable que les ports de Saint-Tropez ou Sainte-Maxime commercialisent des garanties d'usages de 35 ans à 20 000 €, pour une place de 12 ml.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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

Au sujet des travaux proposés

- Panne de l'église Les pontons flottants sont visiblement vétustes et doivent être remplacés. La population a exprimé son souhait de voir les perspectives depuis le parvis de l'église restaurée. Cette demande a été prise en compte, dont acte.
- Capitainerie : Utiliser des locaux vacants et répartir les effectifs sur l'ensemble du port.
- Dignes Nord C'est vraisemblablement le volet le plus coûteux et à notre avis le plus contestable du projet. La contributrice n'a jamais constaté de submersion :
 - agrandissement de la capitainerie
 - sécurisation de la passe d'entrée
 - accueil de bateaux à l'année
 - Dignes Sud et Désensablement

Du côté des travaux, il nous semble nécessaire d'explorer également les solutions proposées par les contributeurs. Plus spécifiquement, il nous semble nécessaire que les projets ayant trait à la Giscle se conçoivent avec les tous les acteurs impliqués.

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

La contributrice apporte une contribution structurée et cohérente qui décompose les items du projet et s'intéresse aux différents points séparément. Toutefois, un élément fort de la contribution serait que le risque de submersion marine n'existe pas puisque la contributrice ne la jamais vu. En préambule il convient donc de rappeler que depuis 2011, la France s'est dotée d'un plan d'adaptation au changement climatique 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 est important de noter que le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures portuaires, tel que piloté par la Commune ne s'intéresse qu'aux infrastructures publiques du port. Il serait très probablement intéressant que des réflexions comparables s'engagent sur le sujet des infrastructures privées du port comme les quais et les rdc des maisons. Les deux approches pouvant d'ailleurs se coordonner de façon assez cohérente à l'issue de la phase de concertation si le sujet est pris au sérieux par toutes les parties prenantes. Le PAC de l'Etat est joint aux réponses aux contributions. L'aléa submersion ne peut pas être considérée qu'après le fait que la contributrice l'aura constatée.

Il convient également de préciser en quoi l'adaptation des infrastructures portuaires au changement climatique est cruciale, étant donné que ces installations sont souvent situées dans



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

des zones côtières vulnérables aux effets du changement climatique. Plusieurs facteurs tels que l'élévation du niveau de la mer, l'intensification des tempêtes, 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 qui est une réalité

- et qui peut provoquer des submersions et endommager les infrastructures comme les quais voire les maisons de Port-Grimaud. La surélévation préconisée dans le Var est de positionner l'arase des quais à 1.40 - 1.50 NGF. Ce niveau pouvant être atteint en 2 temps ;

- les ouvrages de protection comme les digues dont l'arase doit être surélevée, envisagés 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 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 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.

Ceci étant rappelé, les autres objectifs du projet sont bien identifiés par la contributrice :

1/ La remise en sécurité via l'élargissement du chenal d'accès au port grâce à un léger repositionnement du tracé de la digue actuelle sans en modifier l'enracinement ;

2/ La remise en sécurité via la diminution du risque d'ensablement via le repositionnement du tracé de la digue actuelle, le rallongement de la contre-jetée et surtout via la déviation de l'embouchure de la Giscle ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

3 / La remise aux normes environnementales via la normalisation « Ports Propres engagé pour la biodiversité » ;

4/ L'adaptation de la Capitainerie de 1968 pour la mettre en conformité avec l'utilisation nécessaire au bon fonctionnement du service public portuaire ;

5/ Le maintien dans l'avant-port, si la possibilité se confirme, des navires en hivernage.

La contribution a essentiellement pour objectif de réduire au maximum le coût des travaux à financer via les Garanties d'Usage. A ce titre, il est précisé :

- Que le montant du contrat de 35 ans a été annoncé en 2023 pour un poste moyen de 12 ml X 4 ml. Il ne sera pas augmenté ;
- Que la logique de réduire au maximum les travaux pour atteindre les objectifs au moindre coût est une logique vertueuse qu'il convient de suivre, que les travaux soient financés par des fonds publics issus de la mise en place des contrats de Garanties d'Usages ou non ;

Sur le second point, les échanges en Capitainerie avec la contributrice et le contributeur ont été riches et intéressants. Il est vivement souhaité que ces échanges puissent être poursuivis lors de leurs passages à Port-Grimaud pour aboutir au meilleur projet avec le budget le plus optimisé possible.

240926 Contribution 196 – M Salle – Atelier de 01 octobre

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

Le contributeur indique au Maître d'Ouvrage la façon dont il doit organiser les ateliers et s'interroge sur la représentation des usagers aux ateliers en précisant qui, selon sa logique, devrait participer aux ateliers.

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

Les ateliers sont organisés dans le cadre de la concertation préalable dont les modalités sont arrêtées par la Commune et font l'objet d'une délibération. Les ateliers n'étaient pas prévus dans les modalités initiales et ont été organisés par la Commune pour structurer les échanges autour de thèmes précis, comme le budget ou la gouvernance du port, qui vont bien au-delà des travaux d'aménagement qui sont proposés à la concertation.

Ainsi, la concertation, déjà très dense, constituée d'une première période de 3 mois de pré-concertation suivie de 2 mois de concertation, s'est retrouvée enrichie d'échanges apaisés grâce à l'organisation d'ateliers avec un public représentatif de tous les usagers de Port-Grimaud et non plus centré sur un tout petit noyau d'intervenants autour des revendications de l'ASL de PG1.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240926 Contribution 198 – M. Caenen – Réponses aux contributions

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

Relance du contributeur pour obtenir les réponses aux questions des contributeurs sur les points suivants :
Vous comptez nous faire financer des travaux qui, sommes toutes, mis à part le dragage des canaux ne nous profitent pas !! (le désensablement concerne la comcom)

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

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

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

Pouvez-vous me dire si oui ou non vous allez faire valider vos études par des organismes indépendants ? Si nous nous entendons pour établir des garanties d'usages adaptées à nos spécificités pouvez-vous nous assurer que vous ne les résilierez pas par anticipation pour nous en faire signer d'autres ? Pouvez-vous vous engager à faire évoluer les redevances pour charges portuaires en fonction de l'inflation et non pour, à nouveau, nous faire payer des services qui ne nous concernent pas pour votre régie ?

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

Les réponses aux contributions sont mises en ligne. La contribution intervenant après 4 mois d'échanges, les principales réponses ont déjà été apportées et il est demandé au contributeur de se reporter aux réponses à des contributions traitant des mêmes sujets :

- Le financement du dragage de la passe par les contribuables de la Communauté de Communes n'est pas autorisé ;
- La concertation a été exemplaire tant sur le fond que sur la forme et plusieurs scénarios d'aménagements ont été proposés ;
- Le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique est un projet d'intérêt général essentiellement technique et environnemental qui répond aux besoins et au diagnostic du site ;
- La notion d'études indépendantes est difficile à appréhender ;
- La résiliation anticipée des anciens contrats d'amodiation qui liaient les usagers et les concessionnaires est liée à la résiliation anticipée des anciens contrats de concession. Les futurs contrats de Garanties d'Usage lieront directement l'utilisateur et l'Autorité Portuaire (la Commune) ;
- Les charges portuaires correspondent au fonctionnement du port. Le fonctionnement du port n'est pas seulement lié à l'inflation mais également aux risques d'exploitation, par exemple une crue exceptionnelle de la Giscle engendrerait un ensablement de la passe d'entrée de 25 000 m3 de matériaux à draguer et évacuer, par exemple les recettes du port seraient diminuées à cause d'une baisse de fréquentation des navires de passage suite à une crise sanitaire, etc.

240927 Contribution 198 – M. Agnese – Interrogations

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 Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Depuis près de 50 ans, les propriétaires, à travers l'achat de leur maison, ainsi que le paiement des charges, taxes et impôts, ont largement contribué au développement et à l'entretien de ce lieu si particulier. Aujourd'hui, nous sommes profondément inquiets face à la volonté de la mairie de Grimaud de faire passer en force des travaux inadaptés et de nous imposer des frais supplémentaires pour les places de bateaux que nous possédons déjà. Pire encore, la location de ces places à des tiers sans lien avec les maisons de Port Grimaud nous semble en contradiction avec l'esprit même de cette communauté.

De plus, dans le cadre de la concertation, on nous demande de choisir entre plusieurs scénarios de travaux très impactant et très chers qui ne correspondent pas à nos besoins et qui ne sont pas suffisamment étudiés pour que l'on puisse faire un choix éclairé. Ces travaux sont présentés seulement pour nous imposer une forme de contrat dite « Garantie d'usage » sans possibilité d'en discuter, alors que d'autres cadres juridiques sont en cours d'études au tribunal et que seul le jugement s'imposera. Attendre le résultat des procédures semble donc nécessaire.

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

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

Le contributeur estime être propriétaire de son amarrage. De ce fait, il ne voit pas l'intérêt de contractualiser à nouveau et estime que les travaux ne sont pas utiles hormis pour imposer la mise en place de contrats de type Garanties d'Usage. Il souhaite attendre le résultat des procédures et s'oppose à ce qu'il juge être une démarche forcée.

Toutefois, l'attention du contributeur est attirée sur le fait que les contrats dits de Garanties d'Usage ne sont pas imposés aux usagers qui ont la liberté de les refuser. Les autres contrats réglementairement possibles (annuels ou escale) sont des contrats plus courts d'un an ou moins mais plus onéreux annuellement. L'utilisateur a également la possibilité de refuser tous les contrats, qu'ils soient longs (35 ans), qu'ils soient annuels ou de moins d'un an.

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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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 ;
- ✓ **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.

Concernant les scénarios, pour permettre un choix éclairé, le Maître d'Ouvrage établit une analyse comparative multicritères des solutions projeté et de l'état actuel. L'analyse multicritères présente au public les avantages et les inconvénients de chacun des scénarios.

Elle a été présentée en réunion publique le 12/09. Elle est en ligne.

La solution « ne rien faire » a été présentée à la concertation et évaluée comparativement aux autres solutions à travers l'analyse multicritères des scénarios. Au-delà du fait que « ne rien faire » n'est pas possible au regard des besoins d'adaptation au changement climatique, identifiés et listés en France depuis 2011 et le 1^{er} Plan national d'adaptation au changement climatique,



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

l'évaluation de ce scénario 0 est la moins bonne de toutes les évaluations, du fait qu'aucune des problématiques rencontrées à Port-Grimaud n'est résolues. Concernant le volet du changement climatique pour lequel le Préfet du Var a transmis en décembre 2019 à toutes les communes littorales, le porter à connaissance relatif à la prise en considération de l'aléa submersion, il est rappelé que le projet porté par la Commune ne concerne que les infrastructures publiques du port et ne concerne donc pas les quais privés ni les rdc des maisons. La Commune reste néanmoins ouverte à une approche coordonnée des travaux si le sujet devait être pris en considération par les ASL. Il faut donc prendre connaissance de l'analyse multicritères qui hiérarchise les scénarios et, le cas échéant, passer au point d'informations en Capitainerie, ouvert 7j/7j de 9h à 17h pour avoir des compléments d'explications sur des points particuliers.

240927 Contribution 203 – M. Fassheber – Réflexions

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

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

Questions et sujets pour l'atelier :

OUVRAGES Ensablement / Giscle / Assainissement des digues

- La reprise de l'extraction de sable dans la Giscle est-elle en principe une mesure efficace pour réduire l'ensablement à l'entrée du port ? => 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.
- Quel sera l'impact de l'allongement des digues sur la plage du PG 2 ? Un échange réduit d'eau douce pourrait entraîner une accumulation de déchets, une pollution générale et une dégradation de la qualité de l'eau. => Le sujet du renouvellement des eaux à l'intérieur du bassin portuaire est un point central pour tous les projets portuaires. Pour autant la solution « ne rien faire » ne tient pas compte de l'évolution potentielle, liée aux changements climatiques des facteurs qui interviennent dans le renouvellement des eaux et notamment la présence de sources sous-marines, issues de résurgences de la nappe phréatique, elle-même susceptible d'être impactée par les activités humaines environnantes et les épisodes de sécheresse à répétition.

Concernant le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique, les études de faisabilité en cours concernent des principes généraux d'aménagement. Elles intègrent déjà une première modélisation générale simplifiée du site pour



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

analyser l'impact des scénarios sur le taux de renouvellement des eaux et les comparer entre eux sur ce point.

Elles montrent que les différences entre les scénarios sur ce sujet 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 précisément à ce jour.

L'étude du renouvellement des eaux dans le port et notamment les échanges avec la Giscle et la mer, est une étude essentielle pour plusieurs raisons environnementales, sanitaires, économiques et fonctionnelles. Le point est d'ailleurs beaucoup plus important à Port-Grimaud que dans les autres ports du fait des impacts potentiels sur la qualité des eaux de milliers d'habitation, et de plusieurs dizaines d'hectares de parking et voiries imperméabilisées qui rejettent les eaux de lessivage, sans traitement, directement dans le plan d'eau ou la mer.

Les enjeux sont :

- Préservation de la qualité de l'eau : les activités du port et des parties privatives (navigation, chantier naval, avitaillement, circulation routière, stationnement sans traitement du ruissellement, ...) peuvent générer diverses pollution (hydrocarbures, produits chimiques, métaux lourds, matières organiques) qui peuvent se concentrer dans les eaux du port ;

Un mauvais renouvellement des eaux peut entraîner une stagnation de ces polluants, provoquant une dégradation de la qualité de l'eau. En ce sens la démarche « Ports Propres » est essentiellement pour diminuer l'impact des activités sur la qualité de l'eau ;

- Un bon renouvellement permet de maintenir des niveaux d'oxygène suffisants dans l'eau, assurant la survie des organismes marins qui s'y trouvent ;

- La stagnation des eaux peut favoriser la prolifération de bactéries ou d'algues pouvant poser des problématiques sanitaires. Un renouvellement efficace réduit ces risques sanitaires en favorisant la dilution des contaminants et en assurant un flux constant d'eau propre.

- Un bon renouvellement des eaux peut limiter les dépôts de sédiments et de déchets ce qui limite des opérations de dragage d'autant plus coûteuses si les sédiments sont contaminés.

- En termes d'image, un port avec des eaux propres donne une bonne image écologique du port, ce qui est un atout dans le cadre d'une activité touristique. En ce sens, la norme « Ports Propres » est encore une fois intéressante.

A titre de mémoire, l'architecte M. François Spoerry avait prévu la mise en place d'une canalisation de pompage en mer qui fonctionnait grâce à un moulin à vent pour améliorer le renouvellement des eaux du bassin portuaire. Ce dispositif (sans le moulin à vent) existe dans de nombreux port pour renforcer le renouvellement. Il est très utile pour améliorer la circulation des masses d'eau. Il n'a jamais été réalisé à Port-Grimaud du fait, principalement semble t'il, de la présence des sources sous-marines qui existaient à l'origine de la création du port. Pour autant ces sources ne sont pas répertoriées ni caractérisées. Au vu des échanges lors des réunions publiques, il semblerait que les usagers voient la qualité des eaux se dégrader depuis une dizaine d'année avec la disparition de mollusques dans certaines parties du port. Ce phénomène est à mettre en parallèle des épisodes de sécheresse qui limitent automatiquement le débit de sources sous-marines.

La poursuite des études, plus approfondies et centrées sur un principe d'aménagement, intégrera ce volet fondamental. Pour cela, une localisation et une caractérisation des sources sous-marines



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

devra être menée et après avoir mesuré les courants qui circulent dans le port, une modélisation multifactorielle de l'état actuel devra être menée en prenant plusieurs hypothèses de diminution des débits des sources sous-marines ou de la Giscle en lien avec le changement climatique. Il est tout à fait possible que le concepteur du site M. François Spoerry ait, une nouvelle fois, été visionnaire sur cet aspect très technique de Port-Grimaud ;

- Le maintien des axes de vue dégagés sur la mer est-il assuré malgré le rehaussement des brise-lames ? => Oui, il n'y a aucun impact sur les vues. Un film 3D a été réalisé pour traiter de ce sujet.

Dragage de canaux

- Les travaux de dragage proposés servent-ils uniquement à maintenir la situation actuelle ou visent-ils à l'approfondir en vue d'une utilisation par des navires plus grands ? => Les canaux de PG1 n'ont jamais été dragués. Le dragage consiste à retrouver les tirants d'eau tels qu'ils étaient à l'origine en 1968. Les canaux de PG2 et PG3 sont à draguer dans une moindre mesure, les fonds sont proches de ceux d'origine.

Capitainerie

- Qu'est-ce qui justifie l'augmentation significative de l'espace nécessaire à la capitainerie => Le fonctionnement du service avec les normes et réglementation de 2024, différentes de celles de 1968.

Est-il exact que l'effectif du personnel est passé de 6 à 22 personnes depuis la reprise de l'administration portuaire ? Que signifie cette augmentation et quels sont les objectifs poursuivis ?
=> L'objectif est l'amélioration de la gestion du port, le redressement des comptes et le respect du temps de travail à 35h par semaine. Pour le redressement des comptes, on constate en 3 ans que le port est passé de 2.7 M€/an de recettes à 7.7 M€/an sans augmenter le nombre ni la longueur des navires. Le résultat est ainsi passé d'une perte annoncée de - 1.2 M€ à un bénéfice.

Avec 2100 amarrages de plaisance, Port-Grimaud est le premier port de la région PACA et le 5^{ème} port de plaisance de France. L'hypothèse que dans un port, le travail généré par des usagers bénéficiaires de contrats longs (amodiations, garanties d'usage), serait moins important que celui généré par des contrats annuels ou professionnels n'est pas pertinente. Si le sujet est l'accompagnement des navires à leurs postes, les navires annuels ne sont pas non plus accompagnés à leur poste. Sur Port-Grimaud en particulier, à titre d'exemple, les ex-amodiés mobilisent à eux-seuls 6 agents à temps plein pour traiter uniquement la gestion administrative des dossiers.

Le personnel de la capitainerie d'un port de plaisance joue un rôle central dans la gestion et l'organisation des activités portuaires. Voici quelques-unes de leurs principales fonctions :

- Sécurité : Régulation des mouvements de navires, aide à l'amarrage des places publiques et surveillance des différents risques (incendies, environnement) ;

- Amarrage : Adaptation des places (sur-longueurs des usagers résidents par exemple) veillant à ce que chaque embarcation ait un emplacement adapté à ses dimensions, ce qui n'est pas le cas de beaucoup d'ex-amodiés ;

- Accueil : Services aux plaisanciers des places publiques, tels que des conseils de navigation, des renseignements sur la météo, ainsi que des services comme m'accès à l'électricité et à l'eau potable ;

- Entretien des infrastructures et équipements : Pontons, quais, équipements doivent être en bon état. Ils organisent les travaux de maintenance et de dragage. Proposent des services ;

- Travaux : Lancement des appels d'offres et suivi des travaux jusqu'à leur réception ;



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

- Gestion administrative des amarrages : Contrats, réservations, suivi des encaissements, ...
- Gouvernance : Gestion RH, budget,

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 ;

Pour rappel, le ratio d'agents pour 100 bateaux est de 1 à 2 ETP sans équipe de nuit, ce qui représenterait pour Port-Grimaud entre 21 et 42 personnes. A Port-Grimaud, une équipe de nuit est présente et le travail pour les résidents mobilise à lui-seul plus de 6 temps plein. L'équipe en place de 17 postes équivalent temps plein plus une équipe de nuit de 5 agents et 12 renforts saisonniers, pour une plage d'ouverture 365 jours par an et 24h sur 24h est donc dimensionnée en deçà du minima pour assurer le bon fonctionnement du service public portuaire.

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.

- L'hôtel Giraglia est fermé depuis un certain temps et sa réutilisation en tant qu'hôtel semble plus qu'incertaine. Une utilisation de ce bâtiment par la Capitainerie serait-elle une option raisonnable ? => L'hôtel du Giraglia est un bâtiment privé avec un projet de réouverture en cours pour lequel un permis de construire a été délivré par la Commune. C'est un lieu très intéressant pour Port-Grimaud tel que le souhaitait l'architecte qui a prévu un hôtel à cet emplacement précis.

Ponton de l'Église ; Autres travaux (réseaux, floating breakdowns, appareils, etc.)

- Garanties d'utilisation, instrument de financement / autres financements. À Port Grimaud, l'un des principes de base est l'unité de la maison et de l'amarrage. C'est d'ailleurs ce que reconnaît la



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

commune de Grimaud dans le contrat de location actuel. Dans ce contexte, une garantie d'utilisation à long terme est impérative pour les propriétaires. Les prolongations annuelles de contrat ne sont pas acceptables et vont à l'encontre de l'idée de base susmentionnée. De plus, elles représentent un instrument de pouvoir unilatéral en faveur de la commune. L'absence de garantie d'utilisation à long terme de la place d'amarrage peut donc entraîner une perte de valeur significative du bien immobilier et semble inacceptable. La construction juridique au sens d'un "droit de prélocation" durable vis-à-vis d'autres personnes doit être trouvée et établie => **C'est bien le sens des contrats de 35 ans qui seront proposés en 2025 aux usagers qui le souhaitent.**

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

- Honoraires, ajustement budgétaire variable => **Le port est géré en budget annexe par une administration publique. Le budget est indépendant du budget principal de la Ville, il ne fait pas l'objet d'ajustements budgétaires.**

- Autres : Le style de communication actuel de la municipalité ne correspond pas aux habitudes d'une municipalité qui doit servir et profiter aux résidents. Sur la base actuelle de l'intimidation et de la menace, il ne peut y avoir de collaboration partenariale pour l'avenir => **Le respect du droit ne constitue en rien une menace. Les courriers reçus par les résidents sont destinés à les informer de l'évolution de la situation. Les mises en demeure sont des informations obligatoires dans le cadre de toutes les procédures susceptibles de générer des recours.**

Utilisations et conditions d'occupation du plan d'eau (arrêts intermédiaires, annuels, professionnels, garanties d'utilisation)

- Le charme particulier de Port Grimaud est reconnu et souligné par toutes les parties concernées. Si cet état de fait est effectivement indiscutable, cet aspect doit jouer un rôle central dans toutes les planifications et réglementations. La conception des canaux, des ponts et des postes d'amarrage a été réalisée dans le cadre de l'image maritime des années 60/70. Cela n'est peut-être plus d'actualité => **Le sens de la question n'est pas compris.**

240927 Contribution 204 – M. Marie – Amarrages devant les maisons

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

Lors de la réunion du 22 août 2024, Monsieur AQUA a répondu : « *pour l'utilisation de l'amarrage, effectivement, sur la partie stockage qui serait la seule possibilité, car lorsqu'un bateau est stocké, il n'y a personne à bord, il n'y a pas de bruit, il serait nécessaire de réaliser deux pieux pour pouvoir accrocher le bateau de façon à ce que le bateau ne vienne pas prendre appuie sur le quai, il n'y aurait personne qui pourrait venir à bord, c'est la seule solution théorique, imaginable. Les personnes de la Régie partiraient par la mer* ». Et puis, je suis tombé sur ce reportage qui parle d'un trouble anormal de voisinage : Cette décision de mettre des pieux n'est qu'une action coercitive inventée par la Commune contre les propriétaires du quai notamment les personnes âgées qui refuseraient de signer un contrat de garantie d'usage, une menace de plus, une intimidation de plus, en pleine concertation pour les obliger à accepter de financer des travaux imposés par la municipalité et signer les contrats de garantie d'usage pour avoir la paix.

Malgré l'insistance de la Commune, la place devant nos maisons n'est pas publique, ne l'a jamais été et ne le sera jamais. Nos maisons sont principalement tournées vers la mer, elles disposent d'importantes portes fenêtres, ainsi depuis notre salon, nous pouvons admirer les canaux et les bateaux qui circulent, c'est une particularité importante qui permet aussi de valoriser notre



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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

Il y aura une perte d'intimité, de luminosité, le bruit lors du démarrage de moteurs souvent polluants... De plus, un tel stockage d'un bateau posera un réel problème de sécurité, car un bateau dispose souvent d'importants réservoirs de carburant, les explosions ou des bateaux en feu sont hélas possible, la Régie mettrait alors nos maisons et leurs occupants en danger, si elle tente de mettre à exécution ses menaces de stockage d'un bateau tiers à quelques mètres de notre salon.

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

Le contributeur a tronqué la réponse apportée lors d'une réunion publique à une question du public pour laisser imaginer que la volonté de la Commune serait de récupérer les amarrages des résidents, puis argumente maladroitement pour justifier qu'un amarrage devant une maison ne pourrait pas accueillir un navire.

C'est bien évidemment faux sur la volonté de la Commune qui souhaite permettre aux propriétaires de lier leur maison avec l'amarrage qui se situe devant la maison. Il est techniquement possible de positionner un navire sur un amarrage justement destiné à accueillir un navire.

Il faut donc tout d'abord rappeler que la volonté forte de la Commune est de permettre aux usagers-résidents de bénéficier dès 2025 de contrats longs (35 ans) pour remplacer les contrats longs (50 ans) qui ont été résiliés en 2022 et qui de toutes les façons arrivaient à leur terme en 2025 ou 2028. Ces contrats d'amodiation n'existent plus.

Toutefois, l'attention du contributeur est attirée sur le fait que les contrats dits de Garanties d'Usage ne sont pas imposés aux usagers qui ont la liberté de les refuser. Les autres contrats réglementairement possibles (annuels ou escale) sont des contrats plus courts d'un an (ou moins) mais plus onéreux annuellement. L'utilisateur peut aussi les refuser. Mais l'utilisation du DPM doit nécessairement faire l'objet d'une contrepartie financière.

En synthèse, l'utilisateur peut refuser tous les contrats, qu'ils soient longs (35 ans), qu'ils soient annuels ou de moins d'un an. Dans ce cas-là et uniquement dans ce cas-là, l'amarrage sera alors géré, de fait, directement par la régie portuaire communale dans le sens d'une bonne gestion du domaine public portuaire. Stocker un navire sur un amarrage dans un port ne peut pas relever d'un trouble du voisinage ni provoquer la perte d'ensoleillement, comme il est possible de le constater en navigant sur les canaux.

La gestion publique des amarrages risque de changer quelques habitudes anciennes et irrégulières telles que la sous-location qui a été constatée en 2023 et qui ne semblait soulever aucune inquiétude vis-à-vis du trouble porté au voisinage de sa propre maison, ni aux maisons voisines distantes de moins de 5 m, ni aux risques des réservoirs des voitures ou bateaux.

A noter toutefois que ce sujet sera central en 2025 dans les activités du service de police portuaire qui se met en place en 2024.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240927 Contribution 205 – M. Apollo – Ile artificielle

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

Le contributeur se plaint de l'absence de prise en considération d'idées alternatives qu'il rappelle ci-après :

- Création d'un piège à sédiments sur la Giscle ;
- Création d'un nouveau port dans le Golfe de Saint-Tropez via la mise en place d'une île artificielle au centre du Golfe ;
- Réécrire les contrats de Garanties d'Usage suivant les termes des contrats d'amodiation qui n'existent plus ;
- Réaliser les études qui répondent à ses propositions

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

La contribution repose sur des items très intéressants qu'il conviendrait effectivement d'approfondir.

- Concernant le piège à sédiments sur la Giscle : 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.

- Concernant la création d'une île artificielle type « Dubaï » : Le projet proposé par le contributeur ne résout en rien les problématiques de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation aux enjeux du changements climatiques des infrastructures de Port-Grimaud. Par ailleurs, si le projet devait être étudié, il s'avèrerait très complexe car le schéma proposé par le contributeur, en eaux profondes, au centre du Golfe de Saint-Tropez, se situe sur des zones d'herbiers de Posidonies qui sont classées en qualité d'espèces protégées. Le contributeur ne tient pas compte du fait que le droit relatif à la protection de l'environnement a considérablement évolué depuis les années 1960, dans le sens d'une protection accrue de l'environnement. Même une opération immobilière comme Port-Grimaud utilisée majoritairement quelques mois par an essentiellement pour passer des vacances en contrepartie de la destruction irréversibles de plusieurs dizaines voire centaines d'hectares de zones humides, zones centrales pour la protection de la biodiversité ne pourrait absolument plus voir le jour aujourd'hui. En ce sens, la création d'une île artificielle au centre du Golfe de Saint-Tropez ne serait pas non plus autorisée par la réglementation.

- Enfin, il n'est pas envisageable de mobiliser des fonds publics pour étudier des projets qui sont soumis à des verrous réglementaires impossibles à lever.

Il est à noter toutefois que des échanges avec le contributeur se sont aussi déroulés en Capitainerie à la suite de la réunion publique du 12/09. L'apport de réflexions basées sur le bon sens et la connaissance du site, par les usagers sur les études en cours ou à venir est très intéressant et utile à la conduite du projet en complément des experts mobilisés par le Maître d'Ouvrage. Le contributeur est invité à poursuivre ses rendez-vous en Capitainerie lors de ses passages ponctuels à Port-Grimaud.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240928 Contribution 205 – Mme Saulay – Réflexions

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

Je souhaite dire que je trouve extrêmement pénible la brutalité de la résiliation anticipée de la concession, la pression exercée depuis lors sur les propriétaires pour qu'ils signent de nouveaux contrats et l'atmosphère litigieuse dans laquelle se déroule la concertation publique. Celle-ci aurait dû et devrait avoir pour but de préparer au mieux les nouvelles modalités de gestion entre la commune et la cité, voire la nouvelle concession.

On voit bien ici et aujourd'hui que l'esprit démocratique est exigeant, parfois difficile à respecter et à protéger. Il est aussi générateur de beaucoup de travail, pouvant être perçu comme fastidieux et inutile dont de nombreuses postures autoritaires s'affranchissent, évidemment c'est plus simple.

Par ailleurs, la seule chose que je puisse dire et j'y tiens car je l'observe et je le vis, c'est que les projets de maintenance et de modernisation ne peuvent se faire qu'en prenant en considération l'esprit et la capacité des lieux initiaux. Les mises aux normes sont nécessaires, mais pas quand elles se multiplient inconsidérément rendant toute activité insupportable, qu'elles masquent des enjeux invisibles ou qu'elles s'appliquent au détriment du reste. Mais de multiples études, expertises et médias regorgent de constats sur la dégradation des lieux de toutes sortes par leur sur-fréquentation. Faut-il accepter sans veiller aux conséquences que les bâtiments, les engins, les machines, les objets et les flux soient toujours plus nombreux et plus volumineux ? L'Etat doit remplir son rôle de régulateur et faire preuve de pédagogie.

Le monde change, les lois aussi, c'est un fait, mais je ne comprends toujours pas votre projet. Je vous remercie de faire en sorte de rétablir les conditions d'un débat serein où personne ne soit caricaturé et renvoyé dos à dos et de décider des aménagements à réaliser dans des proportions relatives à cette cité lacustre telle qu'elle a été conçue et qu'elle pourrait supporter

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

La contributrice s'interroge sur les raisons de la résiliation anticipée des contrats de concession et la reprise en régie directe de la gestion du port par la Commune. Les résiliations ont eu lieu suite aux audits diligentés par la Commune qui ont mis en évidence des problématiques de gestion. Ces motivations sont expliquées en détail dans la délibération du Conseil Municipal du 28 septembre 2021. La contributrice peut également, si elle le souhaite, prendre rdv en Capitainerie qui reçoit sans rdv pour expliciter ce sujet depuis pratiquement 36 mois.

La contributrice estime qu'il est nécessaire de se positionner dans une volonté de dialogue. Avec 5 mois d'échanges dont 2 mois de concertation, 11 réunions publiques dont 6 directement dans les quartiers (ce qui portent le total à 23 réunions publiques en présence du Maire et de ses équipes depuis 36 mois), un point d'information ouvert 7j/7j de 9h à 17h à la Capitainerie, 3 ateliers thématiques rajoutés à la demande des usagers, la parole donnée à un contributeur opposé à tous projet pour l'ouverture de la concertation, la parole donnée au même contributeur pour la dernière réunion publique de la concertation, la nomination de Garants de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), la volonté de dialoguer semble pour le moins démontrée.

Sur le fond, les réponses apportées aux contributions montrent bien qu'il n'y a aucun objectif de la part de la commune d'augmenter la fréquentation, aucun objectif de modifier le cadre architectural, aucun objectif d'augmenter le nombre ou la longueur des bateaux qui n'ont pas changé depuis des dizaines d'années.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

240928 Contribution 205 – Mme Saulay – Critiques des scénarios

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

Le contributeur indique en préambule que le délai de la concertation est trop court => **La concertation a été portée de 2 à 5 mois soit plus du double de la durée réglementaire.**

Le contributeur affirme ensuite que les autorités ont exercé pendant deux ans une pression constante sur les propriétaires au travers d'un contrat de garantie d'usage dont la nature, le contenu et le prix ne pouvaient se comprendre sans que les contours et la finalité du projet d'ensemble en soient connus => **Les courriers de mise en demeure sont obligatoires dans le cadre des procédures susceptibles d'aboutir à des recours administratifs ; la Commune n'a d'autre choix que de les envoyer, sauf à être elle-même condamnée. Ce ne sont pas des menaces que d'appliquer la loi. Les usagers, heureusement largement majoritaires, qui sont à jour du paiement de leurs charges portuaires n'ont reçu aucune lettre de mise en demeure.**

Ma motivation à participer à cette concertation s'origine donc dans un défaut de transparence observé depuis cette résiliation brutale de nos concessions en 2021=> **23 réunions publiques en 32 mois en présence du Maire et de ses équipes, un accueil à la Capitainerie 7j sur 7j et 365 jours par an sans RDV pour échanger sur ces sujets, en termes de transparence, la Commune a opté pour une politique de dialogue dès le premier jour. Encore faut-il être deux pour dialoguer...**

Le contributeur reprend ensuite la déclaration des responsables du débat lors de la réunion de lancement de la consultation publique le 21 août dernier : « En effet, quelles que soient les options posées, une nécessité s'impose à tous : trouver des solutions pérennes aux problèmes qui se posent pour Port Grimaud, comme l'a évoqué Monsieur le Maire : l'ensablement, la gestion pérenne, la préservation des infrastructures des canaux au mieux de vos intérêts tout en préservant la qualité du site. » (Jacques Lavillette, Commission Nationale du Débat Public).

On ne pourra d'ailleurs envisager la participation financière des résidents propriétaires de la cité lacustre qu'à proportion des bénéfices qu'ils peuvent en escompter et à l'exclusion d'intérêts exogènes => **D'une manière très synthétique, l'occupation du domaine public portuaire nécessite un contrat. Il existe 3 types de contrats pour les particuliers et 1 type de contrat pour les professionnels. Le contributeur étant un particulier, les 3 type de contrats qui lui sont proposés sont : 1/ les contrats dits de Garanties d'Usages de 35 ans, 2/ les contrats annuel d'1 an, 3/ les contrats de passage ou d'escale de moins d'1 an. L'utilisateur ne finance pas des travaux au motif qu'ils lui permettraient de retirer des « bénéfices ». Le contributeur est invité à venir au plus tôt en Capitainerie pour échanger sur ce point.**

Il est proposé aux usagers résidents un contrat Le simple énoncé des garants définit un ordre précis des sujets à instruire par degré de gravité : 1. Traiter l'ensablement par ses causes et non par ses seuls effets => **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.**

2. Définir la gestion portuaire en dissociant clairement et contractuellement la dimension résidentielle de « cité lacustre » de sa dimension servicielle de « port de plaisance ». L'ensemble des amarrages du port sont gérés par la Capitainerie => **Les contrats longs, les annuels, les escales**



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

et les professionnels en tenant compte de leurs spécificités. Un rendez-vous en Capitainerie à l'occasion du passage du contributeur à Port-Grimaud serait intéressant.

3. Dimensionner les services portuaires à proportion des besoins prioritaires des riverains du bassin => Tous les usagers du service public sont traités de façon égalitaire et au mieux de leurs intérêts.

4. N'envisager la restructuration de l'avant-port et singulièrement de l'extension (et non sa simple rénovation et mise aux normes) de la capitainerie => 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 ;

Pour rappel, le ratio d'agents pour 100 bateaux est de 1 à 2 ETP sans équipe de nuit, ce qui représenterait pour Port-Grimaud entre 21 et 42 personnes. A Port-Grimaud, une équipe de nuit est présente et le travail pour les résidents mobilise à lui-seul plus de 6 temps plein. L'équipe en place de 17 postes équivalent temps plein plus une équipe de nuit de 5 agents et 12 renforts saisonniers, pour une plage d'ouverture 365 jours par an et 24h sur 24h est donc dimensionnée en deçà du minima pour assurer le bon fonctionnement du service public portuaire.

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 Spoerry, architecte et fils de M. François Spoerry s'est lui-même exprimé en faveur du scénario de M. Bohl pour la Capitainerie.

5. Enfin, et cela devrait tomber sous le sens dans un contexte général de transition écologique et de croissance soutenable, aucun de nos projets ou de nos scénarios ne devraient accompagner la tendance constatée de longue date, et qui s'accélère, de la démesure (on devrait dire l'hubris) des plaisanciers (et constructeurs de bateaux) et de leurs navires mégalomaniaques et pléthoriques



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

=> **Aucun scénario d'aménagement ne prévoit d'extension, ni d'augmentation du nombre ou de la taille des navires par rapport aux plans d'amarrages existants lors de la reprise en régie du port le 1^{er} janvier 2022.**

Aucune des solutions proposées actuellement ne semble réellement suivre cette méthode et, partant, aucune solution ne me semble opportune et aucune étude n'en démontre leur nécessité au regard de l'intérêt général => **Tous les scénarios proposés répondent à des motivations d'intérêt général telles que précisées dans les réponses aux différentes contributions auxquelles le contributeur est invité à se reporter.**

1. Ensablement du site par la Giscle :

- Les trois scénarios proposés incluent de nouvelles jetées sans preuve de leur efficacité ni de l'impact sur les flux sableux. Ces scénarios semblent artificiellement discriminés et non étayés par des études sérieuses (cf. solution unique imposée de l'élargissement de la digue Nord). Nous demandons un véritable 4^{ème} scénario traitant l'origine du problème, incluant l'entretien des berges en amont, la gestion des sablières, le redressement de la corne (musoir) du port des Marines de Cogolin. Un plan global de gestion de la Giscle, impliquant les communes de Grimaud et Cogolin, est indispensable, ainsi qu'une réflexion globale sur le littoral. L'implication de la Communauté de communes dans ces réflexions nécessite que la concertation publique soit formellement informée des débats et décisions prises à cet étage administratif => **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.**

2. Gestion du port :

- La gestion des places des propriétaires de quais privés doit être séparée de celle des places publiques pour les plaisanciers extérieurs. Les règles ne peuvent être les mêmes pour ces deux situations, les services utilisés par les propriétaires étant quasiment nuls comparés à ceux utilisés par les plaisanciers extérieurs. Cela permettra de clarifier le statut des places d'amarrage temporaires près des centres d'activité, établies dès le départ et maintenues jusqu'en 2023 et qui disparaissent progressivement, et les garantir dans la durée => **L'application de l'interdiction de la sous-location, prévue dans le règlement particulier de police depuis 1993, est effectivement devenue une réalité en 2023. Le contributeur est invité à prendre rendez-vous en Capitainerie.**

3. Mitoyenneté :

- Les propriétaires sont responsables de la partie verticale du quai, tandis que le canal constitue un élément de mitoyenneté. Le trafic portuaire intensif accélère la dégradation des parties privatives, augmentant les risques techniques et financiers pour les riverains => **Le trafic portuaire ne dégrade pas les quais dont il ne constitue pas une hypothèse de dimensionnement. Il n'est pas possible d'utiliser de l'argent public pour l'entretien d'infrastructures privées.**

- L'extension de l'activité portuaire nécessite une réévaluation des flux financiers dans les deux sens => **Aucune extension de l'activité portuaire n'est prévue dans les projets. Au contraire, les contributions ont demandé de diminuer le nombre de navires de passages, ce qui diminuera également les recettes correspondantes et donc une augmentation des autres recettes.**

4. Financement : Il n'est pas logique de nous demander d'investir dans des infrastructures supplémentaires qui ne répondent pas aux besoins des résidents de la cité lacustre. Il est essentiel



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

de distinguer ce qui sert aux riverains de ce qui sert aux plaisanciers extérieurs => **Tous les usagers du port sont concernés par les travaux relatifs aux infrastructures du port.**

240929 Contribution 205 – Mme Boussageon – Incompréhension

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

La contributrice revient sur la résiliation des concessions et souhaite ne pas voir se transformer Port-Grimaud. Elle ne comprend pas pourquoi la Commune embête les résidents alors qu'ils règlent leurs taxes et viennent à Port-Grimaud pour profiter des vacances.

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

Il faut donc tout d'abord rappeler que la volonté forte de la Commune est de permettre aux usagers-résidents de bénéficier dès 2025 de contrats longs (35 ans) pour remplacer les contrats longs (50 ans) qui ont été résiliés en 2022 et qui de toutes les façons arrivaient à leur terme en 2025 ou 2028. Ces contrats d'amodiation n'existent plus.

Toutefois, l'attention du contributeur est attirée sur le fait que les contrats dits de Garanties d'Usage ne sont pas imposés aux usagers qui ont la liberté de les refuser. Les autres contrats réglementairement possibles (annuels ou escale) sont des contrats plus courts d'un an (ou moins) mais plus onéreux annuellement. L'utilisateur peut aussi les refuser. Mais l'utilisation du DPM doit nécessairement faire l'objet d'une contrepartie financière.

240930 Contribution 220 – M Sallé – Questions diverses pour ateliers

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

Le contributeur a préparé une série de question à destination des ateliers organisés par la Commune dans le cadre de la concertation. Elles reprennent en très grande partie les questions déjà posées.

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

Un grand nombre de réponses ont déjà été apportées aux contributions équivalentes du même contributeurs (contribution 147 et contribution 171)

Les ateliers se sont tenus le 01/10/2024, les représentants de PG1 avaient en main les questions de M. Sallé. Les intervenants de PG1 et de PG2 de l'atelier 1 ont donc posé les principales questions de la contribution de M. Sallé. Se référer au compte rendu pour les réponses. La Capitainerie reste disponible si besoin de compléments.

Il a été précisé au démarrage de l'atelier « travaux » le déroulé d'ensemble d'une opération à savoir, études préalables, concertation basée sur des principes d'aménagement, programmation, études de maîtrise d'œuvre, dimensionnement, études d'impact, instruction administrative, consultation des entreprises, travaux.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Il a donc été expliqué que l'état d'avancement des études, qui sont actuellement au stade des études préalables pour la définition de principes d'aménagement soumis à la concertation du public, ne permet pas de répondre à toutes les questions puisque certaines relèvent d'études qui seront menées lors de phases ultérieures d'études, que celles-ci doivent se poursuivre sur la base d'un scénario retenu (et non trois) et qu'elles seront alors beaucoup plus poussées puisque centrées sur un principe d'aménagement unique.

Il a donc été répondu aux questions du contributeur quand il pouvait y être répondu au stade d'avancement actuel, soit dans les contributions précédentes, soit à l'occasion de l'atelier. Pour les points sur lesquels il est nécessaire de poursuivre les études, le contributeur est invité à se rendre régulièrement à la Capitainerie pour échanger sur l'avancement du projet ou de patienter jusqu'à la prochaine consultation du public, c'est-à-dire la phase d'enquêtes publiques diligentées par les services de l'Etat.

241002 Contribution 347 – M Daenens – Renouvellement des eaux

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

Une étude approfondie devra être menée sur l'impact du rétrécissement de l'entrée du port et du déplacement et de l'agrandissement des brise-lames sur le rafraîchissement et l'écoulement de l'eau dans les chenaux afin d'éviter la stagnation.

Initialement, des pompes avaient été envisagées pour Port Grimaud, mais elles se sont avérées inutiles dans la constellation actuelle.

La récente pollution du Grand Bassin qui a duré plus d'une semaine montre l'importance d'un bon écoulement de la mer dans tous les canaux de Port Grimaud.

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

Le sujet du renouvellement des eaux à l'intérieur du bassin portuaire est un point central pour tous les projets portuaires. Pour autant la solution « ne rien faire » ne tient pas compte de l'évolution potentielle, liée aux changements climatiques des facteurs qui interviennent dans le renouvellement des eaux et notamment la présence de sources sous-marines, issues de résurgences de la nappe phréatique, elle-même susceptible d'être impactée par les activités humaines environnantes et les épisodes de sécheresse à répétition.

Concernant le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique, les études de faisabilité en cours concernent des principes généraux d'aménagement. Elles intègrent déjà une première modélisation générale simplifiée du site pour analyser l'impact des scénarios sur le taux de renouvellement des eaux et les comparer entre eux sur ce point.

Elles montrent que les différences entre les scénarios sur ce sujet 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 précisément à ce jour.

L'étude du renouvellement des eaux dans le port et notamment les échanges avec la Giscle et la mer, est une étude essentielle pour plusieurs raisons environnementales, sanitaires,



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

économiques et fonctionnelles. Le point est d'ailleurs beaucoup plus important à Port-Grimaud que dans les autres ports du fait des impacts potentiels sur la qualité des eaux de milliers d'habitation, et de plusieurs dizaines d'hectares de parking et voiries imperméabilisées qui rejettent les eaux de lessivage, sans traitement, directement dans le plan d'eau ou la mer.

Les enjeux sont :

- Préservation de la qualité de l'eau : les activités du port et des parties privatives (navigation, chantier naval, avitaillement, circulation routière, stationnement sans traitement du ruissellement, ...) peuvent générer diverses pollution (hydrocarbures, produits chimiques, métaux lourds, matières organiques) qui peuvent se concentrer dans les eaux du port ;

Un mauvais renouvellement des eaux peut entraîner une stagnation de ces polluants, provoquant une dégradation de la qualité de l'eau. En ce sens la démarche « Ports Propres » est essentiellement pour diminuer l'impact des activités sur la qualité de l'eau ;

- Un bon renouvellement permet de maintenir des niveaux d'oxygène suffisants dans l'eau, assurant la survie des organismes marins qui s'y trouvent ;

- La stagnation des eaux peut favoriser la prolifération de bactéries ou d'algues pouvant poser des problématiques sanitaires. Un renouvellement efficace réduit ces risques sanitaires en favorisant la dilution des contaminants et en assurant un flux constant d'eau propre.

- Un bon renouvellement des eaux peut limiter les dépôts de sédiments et de déchets ce qui limite des opérations de dragage d'autant plus coûteuses si les sédiments sont contaminés.

- En termes d'image, un port avec des eaux propres donne une bonne image écologique du port, ce qui est un atout dans le cadre d'une activité touristique. En ce sens, la norme « Ports Propres » est encore une fois intéressante.

A titre de mémoire, l'architecte M. François Spoerry avait prévu la mise en place d'une canalisation de pompage en mer qui fonctionnait grâce à un moulin à vent pour améliorer le renouvellement des eaux du bassin portuaire. Ce dispositif (sans le moulin à vent) existe dans de nombreux port pour renforcer le renouvellement. Il est très utile pour améliorer la circulation des masses d'eau. Il n'a jamais été réalisé à Port-Grimaud du fait, principalement semble-t-il, de la présence des sources sous-marines qui existaient à l'origine de la création du port. Pour autant ces sources ne sont pas répertoriées ni caractérisées. Au vu des échanges lors des réunions publiques, il semblerait que les usagers voient la qualité des eaux se dégrader depuis une dizaine d'année avec la disparition de mollusques dans certaines parties du port. Ce phénomène est à mettre en parallèle des épisodes de sécheresse qui limitent automatiquement le débit de sources sous-marines.

La poursuite des études, plus approfondies et centrées sur un principe d'aménagement, intégrera ce volet fondamental. Pour cela, une localisation et une caractérisation des sources sous-marines devra être menée et après avoir mesuré les courants qui circulent dans le port, une modélisation multifactorielle de l'état actuel devra être menée en prenant plusieurs hypothèses de diminution des débits des sources sous-marines ou de la Giscle en lien avec le changement climatique. Il est tout à fait possible que le concepteur du site M. François Spoerry ait, une nouvelle fois, été visionnaire sur cet aspect très technique de Port-Grimaud.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

241002 Contribution 348 – Mme Balay / M Orsat – Géométrie des amarrages

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

À Port Grimaud, le plan d'amarrage chemine au grès des quais qui ceinturent des îles et des rues au profils très tortueux. Il en résulte des postes d'amarrage aux contours tant irréguliers que singuliers.

Il n'y a ici pas de logique, mais l'application d'un principe constructif : le déport dans le canal du trait de quai en respectant la règle des trois tiers (1/3 amarrage, 1/3 circulation, 1/3 amarrage).

On constate ici la primauté du bâti (maisons et quais) sur le plan d'eau, le bateau se fait le prolongement de la maison. Le plan d'amarrage de Port Grimaud (pour sa partie privée) est donc figé, il est la résultante des choix architecturaux et urbanistiques fait lors de la construction. Il n'y a pas d'optimisation possible, les postes d'amarrages étant liés aux maisons.

Singularités des postes d'amarrage de Port Grimaud

En observant le plan d'amarrage de Port Grimaud, on note des singularités très récurrentes.

Si l'on reste dans l'esprit qui a présidé à la conception de Port Grimaud et à sa gestion jusqu'alors, ces singularités n'ont pas d'incidence néfaste, elles participent à l'harmonie de l'ensemble.

On notera des postes :

- trapézoïdaux ouvrants : ce sont les postes que l'on trouve sur les parties convexes des quais, particulièrement en bout de rue ou d'île.

A noter que cette spécificité se dilue sur plusieurs places adjacentes pour retrouver ensuite des postes rectangulaires.

- trapézoïdaux fermants : ce sont les postes que l'on trouve sur les parties concaves des quais.

A noter que cette spécificité se dilue sur plusieurs places adjacentes pour retrouver ensuite des postes rectangulaires.

- patatoïdes : ce sont les postes que l'on trouve dans des zones où les canaux sont exigus et où le chenal de navigation contraint l'amarrage

- démesurément long au regard de la largeur de quai : ce sont des postes que l'on trouve dans les bassins assez vastes, cependant leur longueur et leur étroitesse ne correspondent pas à un type de bateau existant pouvant en tirer parti.

On constate donc que :

- le tracé du plan d'amarrage de Port Grimaud s'écarte radicalement des tracés des ports conventionnels (juxtaposition de postes rectangulaires)

- les postes d'amarrages au droit des maisons contiennent souvent des surfaces non exploitables

- la transposition d'une méthode comptable au mètre carré est souvent inapplicable.

Contenances des postes d'amarrage - quelques exemples

Ci-dessous se trouvent exposées différentes formes de postes d'amarrage singulières, mais toutefois fréquentes, localisées sur le plan d'amarrage de Port Grimaud 2.

Pour chaque poste sont indiqués :

- la surface réelle

- la surface retenue par la Régie selon la formule : moyenne de deux grandes longueurs par largeur au quai

- la surface du plus grand rectangle s'inscrivant dans la place.

S'en suivent différents croquis de différentes géométries de places

Conclusion

Les observations rapportées dans cette contribution pointent l'inadéquation des méthodes de calcul employées et souligne la rupture d'égalité de traitement entre les usagers.

Nous estimons donc qu'il est nécessaire de réévaluer les méthodes qui établissent les redevances, dans un souci d'équité entre les propriétaires et entre les propriétaires et les usagers des places publiques.

Une totale transparence sur la structuration de la redevance, dissociant clairement les places publiques des places de propriétaires, est indispensable.

Nous insistons particulièrement sur le fait que la méthode de calcul employée influera très significativement sur la somme demandée au titre de la garantie d'usage.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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

Les amarrages de Port Grimaud, conçus par l'architecte François Spoerry dans les années 1960, se distinguent par leurs formes géométriques atypiques, souvent non rectangulaires, pour plusieurs raisons liées à l'esthétique et à la fonctionnalité des lieux.

Port Grimaud a été conçu avec un réseau de canaux artificiels qui serpentent entre les maisons. Pour donner l'impression d'un village méditerranéen traditionnel, l'architecte a évité les formes rigides et orthogonales typiques des ports modernes. Les formes courbes et irrégulières des canaux engendrent automatiquement des formes courbes et irrégulières aux amarrages qui s'adaptent aux bords de quai non rectilignes.

L'irrégularité des formes géométriques contribue donc à l'esthétique unique de Port Grimaud en contraste avec les ports modernes qui tendent à avoir une structure plus fonctionnelle et rectiligne. Le design organique de l'architecte visait à imiter des villages de pêcheurs traditionnels, où les formes des amarrages et des bâtiments suivaient la topographie naturelle du lieu.

A la reprise en gestion du port, les 2100 amarrages de Port-Grimaud étaient toujours en version papier et cela depuis 50 ans. La régie portuaire communale a donc procédé à la numérisation de l'ensemble des amarrages. Cela permet donc aujourd'hui de ne pas raisonner à travers différentes méthodes de calculs mais par simple lecture de la surface du plan de l'amarrage sur le logiciel Autocad.

A l'occasion de la mise en place des contrats de Garanties d'Usage, toutes les surfaces d'amarrage seront donc vérifiées une à une et, en cas d'erreur constatée entre la surface numérisée et la surface issue des anciens contrats d'amodiation, les surfaces seront alors corrigées.

Il n'est pas possible de considérer uniquement le rectangle qui rentre dans la surface de l'amarrage pour plusieurs raisons :

- D'une part, le rectangle qui s'inscrit dans la place ne correspond pas forcément à une dimension de navires. Par exemple, dans les schémas qui illustrent la contribution, il est dessiné un rectangle de 2 ml X 18.16 ml or, un navire de 18 ml a plutôt une largeur de 4.50 ml à 5 ml ;
- Les propriétaires ont la possibilité d'incliner leurs navires qui, par exemple, peuvent s'amarrer sur un ponton qu'ils auraient eu 'autorisation de construire sur leur amarrage ;
- Les propriétaires ont la possibilité de positionner plusieurs navires sur un seul amarrage. On y comptabilise jusqu'à 10 bateaux sur les plus grands ;
- Enfin, à Port Grimaud, la taille de l'amarrage joue un rôle clé dans la valorisation des propriétés, influençant directement le prix des maisons, ce qui s'explique par plusieurs facteurs :
 - Plus l'amarrage est grand, plus il permet de recevoir des bateaux de taille importante, ce qui ajoute à l'attrait de la maison pour les amateurs de nautisme. Les grandes places d'amarrage, capables d'accueillir des yachts ou des voiliers, sont très prisées, augmentant ainsi la valeur de la propriété.
 - Les amarrages de grande taille sont plus rares que les petits, ce qui en fait des biens recherchés. Cette rareté crée un effet d'exclusivité qui se reflète dans le prix des



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

maisons. Les propriétaires potentiels qui souhaitent un grand amarrage pour leur bateau de luxe sont prêts à payer un prix plus élevé pour acquérir une maison qui peut l'accueillir.

- La taille de l'amarrage est également perçue comme un signe de prestige. Les maisons avec de grands amarrages sont souvent associées à un mode de vie plus luxueux et prestigieux, attirant une clientèle aisée. Ce prestige se traduit par une demande accrue pour ces propriétés, ce qui fait aussi augmenter leur prix.
- Un amarrage plus grand permet, non seulement, de recevoir des bateaux plus importants, mais offre aussi plus de flexibilité. Cela peut inclure des bateaux supplémentaires ou plus d'espace pour manœuvrer. Cette fonctionnalité accrue ajoute une valeur supplémentaire à la maison.

Il est vrai que toutes les surfaces des amarrages avec des formes géométriques très particulières peuvent ne pas être utilisées en intégralité.

Tout comme un acquéreur d'une maison avec jardin sur les hauteurs de Grimaud ne dispose pas forcément d'un jardin plat, carré et exploitable sur toute sa surface, le propriétaire d'une maison à Port-Grimaud possède un contrat d'amarrage suivant la forme que le concepteur du site lui a donnée. La Commune n'a pas prévu de revenir sur ce sujet à court terme puisque la garantie d'usage lie un amarrage à une maison et donc valorise la maison comme expliqué ci-avant. La Commune ne modifiera qu'à la marge les surfaces des amarrages pour corriger les erreurs identifiées entre les plans papier et le plan numérisé.

Sur le plus long terme, ce sujet peut avoir des impacts haussiers sur les charges portuaires annuelles et pourrait être discuté en Conseil Portuaire et en Conseil d'Exploitation de la régie.

241004 Contribution 350 – M Caenen – Concertation

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

Suite aux différentes réunions qui tournent en rond et à nos contributions fournies et détaillées, la mairie au travers de la régie n'a toujours pas répondu aux questions des Ports grimaudois !! Je vous invite donc monsieur le Maire à cesser de nous mener en bateau avec vos illusoires concertations. Vous allez tenter de nous imposer vos prétendues garanties d'usage qui inévitablement vont attenter à nos droits sur le plan d'eau que nous avons financé et construit pour essayer de réaliser vos projets dont nous ne voulons pas sans dialogue écoute et association. Je vous renouvelle encore ma question : allez-vous vous décider à instaurer un véritable dialogue pour que nous construisions ensemble l'avenir de notre cité Lacustre et non pas votre Port de Grimaud chez nous.

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

Concernant la concertation la Commune a été d'une exemplarité exceptionnelle en ouvrant une période de pré-concertation de 3 mois avant la concertation elle-même.

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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

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). Si des suggestions sont conformes aux lois, elles peuvent être incorporées dans les décisions d'aménagement.

En somme, la concertation préalable permet d'enrichir les projets d'aménagement 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 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 ;
- 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 leurs 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 leur satisfaction sur la phase de concertation et leurs 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 ;

Environ 68 contributeurs identifiés se sont exprimés avant le démarrage de la concertation le 21/08 et environ 17 nouveaux contributeurs se sont exprimés par mail avant le 05/10 après le démarrage de la concertation. Ils ont pu exprimer des doléances, poser des questions, fait état de réflexions ou manifester une désapprobation totale ou partielle sur les principes d'aménagement présentés à la concertation.

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 concertation, 3 ateliers participatifs qui intègrent les thèmes de la contributions regroupés dans 3 ateliers :

- AT1 - Travaux ;
- AT2 - Gestion budgétaire ;
- AT3 - Gestion portuaire ;

Tout processus de démocratie participative attire des critiques : insuffisant, pas assez long, trop informatif, pas assez de place pour l'expression etc. On peut aussi reconnaître que la Commune a mobilisé pendant 5 mois des moyens exceptionnels d'abord humains, mais également matériels, et en services dont la traduction simultanée pour 3 réunions publiques par exemple. Elle



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

s'est efforcée de mettre en place un cadre d'information et d'expression, sinon parfait, au moins sincère et honnête, et de répondre aux attentes et aux demandes des participants quant à des modalités complémentaires au dispositif initial.

241005 Contribution 351 – Mme Baer – Impact sur le risque de crues

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

Est-ce qu'une modification de l'embouchure de la Giscle provoque une perturbation du déversement de la Giscle? Est-ce qu'en cas de fortes pluies et d'une crue, une modification de l'embouchure peut provoquer des importantes inondations dans l'arrière-pays?

Solution:

Inviter les vignerons à ne pas désherber les vignes (agriculture biologique eco-responsable) pour que les herbes puissent retenir la terre et le sable en cas de fortes pluies qui risquent de se déverser dans la Giscle et ensabler les entrées de Port Grimaud, aussi mieux nettoyer et entretenir les berges.

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

La section de la Giscle n'est réduite dans aucun des scénarios présentés à la concertation. L'orientation de l'embouchure vers le large plutôt que vers la passe d'entrée de Port-Grimaud se fait sans aucune réduction qui pourrait avoir un effet de goulot.

Le sujet de l'ensablement et des inondations dépasse très largement le sujet du désherbage des vignes. La rivière la Giscle a fait l'objet de très nombreuses études et travaux dans le cadre du GEMAPI. Le GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) est une compétence attribuée à la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez pour gérer les cours d'eau et prévenir les risques d'inondation. Dans le cadre de la Giscle, qui traverse Grimaud et Cogolin, plusieurs actions ont déjà été engagées pour l'entretien des berges :

- Nettoyage des berges pour assurer une circulation correcte de l'eau et éviter l'accumulation de débris ou d'embâcles (troncs d'arbres, branches, etc.) qui pourraient obstruer le cours d'eau.
- Coupe sélective de la végétation pour maintenir un équilibre écologique tout en limitant les risques d'érosion des berges.
- Stabilisation des berges, notamment par des travaux de renforcement et de re-végétalisation des berges là où l'érosion est importante.
- Utilisation de techniques d'ingénierie écologique comme les fascines de bois, les gabions ou la plantation de végétation adaptée pour limiter l'érosion tout en préservant la biodiversité.
- Maintien et restauration des habitats naturels le long des berges, avec une attention particulière portée à la protection de la faune et de la flore locales.
- Limitation des interventions mécaniques lourdes pour ne pas perturber les écosystèmes aquatiques et ripicoles.
- Des campagnes de sensibilisation auprès des riverains pour les informer sur l'importance de maintenir les berges en bon état.

241005 Contribution 352 – Mme Baer – Environnement

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

En quoi ces travaux étudiés servent à une mise en sécurité et aux normes environnementales ?



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Mon impression après avoir assisté à la présentation des différents travaux envisagés, c'est qu'ils sont plutôt utiles à une création d'un avant-port public. Ces élargissements ou la création de nouvelles digues, les bétonnages ont un très gros impact sur l'environnement, coûtent cher et ne garantissent pas un arrêt total d'un ensablement de la passe d'entrée. Solutions : Chercher des solutions sans bétonnage, écologiques, qui ne touchent pas l'environnement. Par exemple : nettoyer et entretenir les berges et les cours d'eau affluents, interdire le désherbage des vignes....

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

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 amarrages) 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 des sédiments dragués et dépollués seront étudiées au titre de l'économie circulaire.

La mise aux normes environnementales c'est aussi l'adaptation des infrastructures au changement climatique. Il convient donc de rappeler que depuis 2011, la France s'est dotée d'un plan d'adaptation au changement climatique 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 littorales, le Porter à Connaissance (PAC) de l'aléa submersion marine en application de l'article L. 132.2 du Code de l'Urbanisme.

Il est important de noter que le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures portuaires, tel que piloté par la Commune ne s'intéresse qu'aux infrastructures publiques du port. Il serait très probablement intéressant que des réflexions comparables s'engagent sur le sujet des infrastructures privées du port comme les quais et les rdc des maisons. Les deux approches pouvant d'ailleurs se



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

coordonner de façon assez cohérente à l'issue de la phase de concertation si le sujet est pris au sérieux par toutes les parties prenantes. Le PAC de l'Etat est joint aux réponses aux contributions. L'aléa submersion ne peut pas être considérée qu'après le fait que la contributrice l'aura constatée.

Il convient également de préciser en quoi l'adaptation des infrastructures portuaires au changement climatique est cruciale, étant donné que ces installations sont souvent situées dans des zones côtières vulnérables aux effets du changement climatique. Plusieurs facteurs tels que l'élévation du niveau de la mer, l'intensification des tempêtes, 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 qui est une réalité et qui peut provoquer des submersions et endommager les infrastructures comme les quais voire les maisons de Port-Grimaud. La surélévation préconisée dans le Var est de positionner l'arase des quais à 1.40-1.50 NGF. Ce niveau pouvant être atteint en 2 temps ;

- les ouvrages de protection comme les digues dont l'arase doit être surélevée, envisagés 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 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 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.



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

Enfin, pour conclure sur le volet environnemental, l'étude permet aussi d'essayer de comprendre comment les sédiments des canaux ont pu être pollués par les usagers à un niveau très élevé qui engendre aujourd'hui la qualification de « déchets dangereux », avec, de ce fait, des coûts de gestion extrêmement élevés.

241005 Contribution 353 – Mme Baer – Port parfaitement entretenu

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

Pour mieux comprendre les sommes estimées par la régie pour la mise en sécurité et aux normes environnementales nous demandons de bien vouloir préciser les travaux qui sont vraiment nécessaires, car après lecture des expertises concernant l'état du port

- la dernière expertise de M. Servelle du 9.9.2024, demandée en référé par la mairie de Grimaud pour dresser un constat de l'état de Port Grimaud - celles-ci prouvent que les ASL ont bien fait les travaux d'entretien et que le port a certes 50 ans, mais n'est pas dans un état si catastrophique comme signalé pendant les réunions.

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

Les exemples de défauts d'entretien sont nombreux et illustrés par des fiches thématiques qui sont téléchargeables sur le site portdegrimaud.fr.

On peut citer :

- Les retards de dragages des canaux de PG1 pour des dizaines de milliers de tonnes de sédiments, avec des sédiments tellement écotoxiques qu'ils doivent être considérés comme des déchets dangereux ;
- Les défauts d'entretien des canalisations d'assainissement (toujours de PG1) avec des infiltrations d'eau de mer dommageables pour la station de traitement de toute la Commune,
- Des pannes flottantes qui ne flottent plus mais qui coulent ;
- Des équipements sous-dimensionnés pour l'électricité et l'eau sur l'intégralité des quais;
- Des tabliers de pannes à reprendre intégralement comme au chantier naval ;
- Des bouées d'amarrage que la Commission Nautique Locale avait demandé de supprimer en ... 2001 il y a 24 ans et qui sont toujours présentes au milieu des chenaux de navigation ;
- Une capitainerie qui présente des problèmes d'infiltration, d'isolation, de structure ;
- Une centaine de pontons sur les amarrages de particuliers dangereux, à reconstruire ou démolir ;
- Des pontons pour coche d'eau, supposé recevoir du public (400 kg/m²) avec des platelages en mauvais état voire déjà cassés ;
- Les pieux qui soutiennent les pontons du port 15 percés par la corrosion ;
- Les défenses des quais de la passe d'entrée à changer en totalité ;
- De très forts doutes sur l'état des équipements de la station d'avitaillement. Sur ce point aucune intervention directe n'est possible.
- ...

Les défauts d'entretien sont évidents et ne peuvent être ignorés. Toutefois, le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures, a pour objet de traiter les problématiques identifiées en phase diagnostic mais



Ville de Grimaud
Département du Var

Réponses aux contributions de la Concertation du 21 août au 05 octobre 2024

également de préparer Port-Grimaud aux évolutions techniques, réglementaires et d'usages des 35 prochaines années. En effet, les prochaines échéances pour réaliser des investissements de remise à niveau se situeront autour des années 2060, à l'issue des 35 ans des contrats de « Garanties d'Usages ».