

Contribution au débat public Port Grimaud

Objet : Protection de l'éco-système de la cité lacustre et de la passe d'entrée et jetée

Contexte :

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

Depuis quelques semaines, elle observe et recense les animaux photographié tous les animaux au niveau de la digue du port de PG et a établi une liste des espèces.

Il s'avère qu'il y a de nombreuses espèces, sachant qu'il s'agit d'un site en fond de golfe, soumis à très forte pression anthropologique (les bateaux, les ports, etc.).

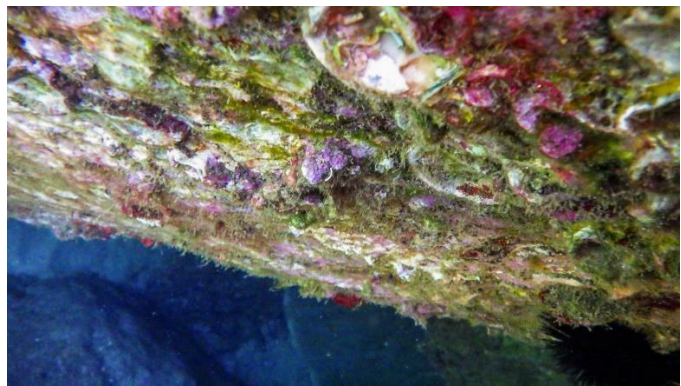
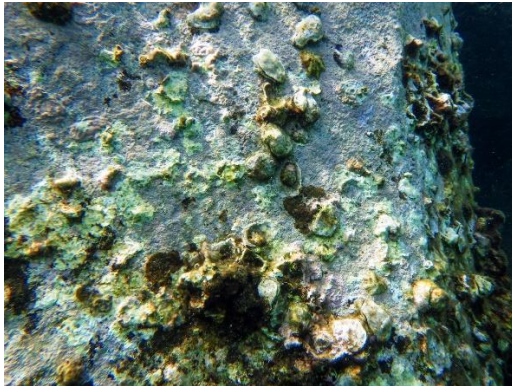
Ne disposant pas de données antérieures à 2023, nous pensons que la digue, avec le temps, a été colonisée progressivement.

Démarche :

Le thème de la concertation étant la défense environnementale, nous en profitons pour partager ces données d'une importance cruciale pour cette concertation.

Et quelques photos de ces espèces peuplant cet éco-système à préserver :









Demandes et préconisation :

Il convient de partager les résultats de ces observations de l'éco-système entourant les habitants de Port Grimaud et de tout mettre en œuvre pour le préserver.

Aussi, nous versons au débat public, le fond documentaire (listes des espèces observées et photos), constitué grâce aux observations terrain qui sont accessibles sur le répertoire partagé :

https://drive.google.com/drive/folders/1kHOFsJ2tKlQvnbcrGjTpP-Ky0z_2tq2H?usp=drive_link

La présente contribution, complétée par itération sera transmise pour apport aux différentes associations de défense de l'environnement afin de recevoir leur aide pour s'assurer de la préservation des espèces.

Il est demandé aux porteurs de la concertation d'intégrer tous ces résultats dans leurs études et d'en faire une priorité.

Objet : manœuvres à l'entrée de la cité et circulation coupée

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation « Sécurité et Environnement Port Grimaud », nous souhaitons soulever un problème important qui impacte à la fois la sécurité, l'environnement et la liberté de circulation.

Chaque jour, voire plusieurs fois par jour, des gros bateaux effectuent des manœuvres dans la passe d'entrée, soit pour se garer dans la passe, soit pour faire le plein de carburant, soit pour faire demi-tour afin de rejoindre un amarrage devant le parvis de l'église.

Quelques exemples :

Manœuvre à l'entrée de la cité - circulation des véhicules des riverain bloquée 15 minutes



Manœuvre hasardeuse et arrêt à la station service pendant 3 heures



Au quotidien : demi-tours sur le plan d'eau central câblé, moteur d'étrave, Bateau de sécurité gyrophare allumé. Ici, bateau restaurant ou récréatif faisant demi-tour stressant (pour les riverains) au coucher du soleil.



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

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

Nos propositions concrètes sont :

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

A noter que ces propositions ne nécessitent pas d'études d'impact ou d'enquête, ce sont des mesures de bon sens et de respect de la cité et de ses habitants.

Nous vous remercions de prendre en compte cette contribution et nos propositions.

Contributions à la concertation publique de Port Grimaud

Contribution n°1 :

- il faut absolument que dans ce projet des places accessibles pour les handicapés, soit prévu dans le stationnement portuaire, à ce jour, trop d'endroits sont inaccessibles, soit les quais sont trop hauts, soit les pontons ne sont pas sécurisés, etc. etc.

De plus, il me semble que vu l'envergure du projet, il y a une obligation que le handicapé soit pris en compte et ceci afin de permettre à un plus grand nombre d'accéder aux joies de la plaisance.

Contribution n°2 :

- Il y a également une nécessité à ce que des places soit prévues pour les propriétaires de PG2 et PG3 qui souhaitent aller à la plage, et ceci afin qu'ils ne viennent pas saturer les plagettes à l'intérieur de PG1 de manière anarchique avec leurs annexes, l'idéal étant d'avoir un quai « accès plage », bien délimité et équipé pour les habitants de la cité lacustre.

Contribution n°3 :

- Des places de Port, pour les petites unités inférieures à 6m doivent être prévues dans le projet, pour les propriétaires n'ayant pas de ponton et les gens de passage sur notre cité lacustre. Et non pas simplement que pour les grandes unités. Il faut une certaine équité et un certain équilibre.

Contribution n°4 :

- les quais qui bordent les plagettes doivent de nouveau être accessible pour les annexes. Trop de quais ont été privatisés par la construction de mur ou de barrière par les propriétaires des maisons bordant, ces structures. De plus, de nombreux anneaux sont abîmés ou devenu inexistant.

Il y a moyen sans faire démolir quoi que ce soit à qui que ce soit, de réinvestir ces bordures de quais en créant une « doublure de quais » en bois comme sur cette photo par exemple.



De plus

-les plagettes non plus assez de profondeur, il faut absolument remédier à cette problématique, peut être en installant des palplanches et en creusant derrière celles-ci.

Contribution n°5 :

- il faudrait avoir un délai de réponse suite à une demande de place d'amarrage pour la saison estivale qui tienne la route. Trop de plaisanciers font des réservations et jusqu'au dernier moment n'ont toujours pas de réponse, pourtant le site internet pour réserver est très bien fait mais semble inexploité et/ou sous exploité, par les services de la capitainerie, du coup certains à ce jour se pose la question de faire un arrêt à Port Grimaud, d'autres se retrouvent à attendre dans le golfe de Saint-Tropez au mouillage pour avoir leur autorisation potentielle au dernier moment, et d'autres en sont à faire quatre ou cinq mails et souvent sans réponse, etc...., tout ceci est loin de ressembler à un service public.

En espérant que mes demandes soient prises en compte et étudiées, veuillez agréer mes sincères salutations.
Mr BERTRAND Jérôme.

Monsieur le Maire,

Madame, Monsieur les Garants,

Messieurs,

Lors de la réunion introductive de présentation du projet de concertation du 30 mai 2024, vous nous avez communiqué les 5 axes de travail envisagés, concernant l'infrastructure du Port de Plaisance de Grimaud :

- A. Sécurisation de la passe d'entrée ;**
- B. Dragage de la passe d'entrée et des canaux ;**
- C. Rénovation complète de la Capitainerie et de bâtiments annexes**
- D. Optimisation et modernisation des infrastructures portuaires**
- E. Création d'une zone de mouillages écologiques légers**

A titre liminaire, il nous semble indispensable de rappeler que la Cité Lacustre de Port Grimaud fait partie d'ensembles immobiliers regroupés en Associations Syndicales Libres de Propriétaires (« ASP »).

Dès lors, les colotis de ces ensembles sont soumis aux dispositions des Cahiers des Charges et Statuts de l'ensemble immobilier concerné.

La Cour de cassation a régulièrement rappelé que le cahier des charges d'un lotissement, quelle que soit sa date, constitue un document contractuel dont les clauses engagent les colotis entre eux pour toutes les stipulations qui y sont contenues, nonobstant toute caducité (Cass. Civ. 3ème, 21 janvier 2016, n° 15-10.566 et Cass. Civ. 3ème, 9 mars 2017, n° 16-13.085).

Le Conseil d'Etat a précisé que si les prescriptions d'urbanisme du Cahier des charges approuvé deviennent caduques dans les rapports verticaux « colotis – autorité d'urbanisme », « les clauses du cahier des charges du lotissement continuent de régir les rapports entre les colotis ». Et pour cause, il est la « loi des colotis ».

Les cahiers des charges des lotissements, documents de valeur contractuelle, conservent par conséquent leur force obligatoire entre colotis, dont l'Etat dans un premier temps puis la Commune de Grimaud, sans aucune discussion possible.

Sur le Statut du Plan d'Eau :

1. La situation patrimoniale de l'Etat au sein du périmètre de l'ASP :

a. La Capitainerie

La Capitainerie est situé sur la parcelle cadastrée BC 745

Cette parcelle est la propriété de l'Etat depuis l'origine et avait été « mise à disposition » de l'ASP dans le cadre du contrat de concession pour y implanter la capitainerie.

Elle est définie dans le cahier des charges comme une partie commune de l'ASP (article 8).

« Ces parties communes générales comprennent également les locaux communs énumérés ci-après, dont certains sont destinés à abriter les services communs ou des activités destinées à l'ensemble de la Cité :....les bâtiments et ouvrages situés sur la concession et énumérés au Cahier des Charges de la convention de port de plaisance ...»,

Cette parcelle est répertoriée dans les statuts de l'ASP comme faisant partie du périmètre de l'ASP de Port Grimaud 1 (page 15 des statuts).

Elle est donc soumise aux dispositions du cahier des charges et des statuts de l'ASP de Port Grimaud 1, sauf à ce que l'Etat en qualité de propriétaire en demande la distraction conformément aux statuts de l'ASP de Port Grimaud 1.

b. Le lot 1136 de l'Etat de division de l'ASP de Port Grimaud 1 (Parties Immergées).

Le premier permis de construire de la Cité Lacustre de Port Grimaud a été délivré par monsieur le Préfet du Var le 13 juin 1966.

Conçue dès l'origine avec des financements « privés » sur des terrains intégralement privés, la Cité Lacustre a été organisée comme un village dont la voirie est essentiellement nautique, avec des places de stationnement nautique (amarrage) indissociables et contigus des habitations.

La jouissance exclusive et privative de ces places d'amarrage au profit des propriétaires de lots de copropriété de l'ensemble immobilier repose sur des actes authentiques de droit privé datant de la création de Port Grimaud (1966), créant ainsi un droit réel immobilier sui generis au profit desdits propriétaires

Le Plan d'eau de la Cité Lacustre de Port Grimaud, était à l'origine mis en communication avec la mer, par l'intermédiaire de la rivière la « Giscle », et à ce titre n'avait pas d'accès direct à la mer.



Cette genèse un peu particulière explique sans doute que, conçue à l'origine comme un domaine privé seulement irrigué par les eaux fluviales de la Giscle, la Cité Lacustre de Port Grimaud en ait largement conservé les caractéristiques, même après sa mise en communication directe avec la mer, puis ensuite du rachat du Plan d'Eau par l'Etat en 1984, et la volonté d'intégration subséquente de ses plans d'eau au domaine public maritime artificiel bien que non recouvert par la mer à leurs origines.

A l'origine, Les acquéreurs et/ou souscripteur de parts sociales de la SCI Port Grimaud ont financé, en compte d'associé, l'ensemble des travaux de réalisation de la Cité Lacustre de Port Grimaud « PG1 » (Construction des maisons, bâtiments, des plans d'eau, voiries et parties communes propriété de la Cité Lacustre), mais également la construction des infrastructures externes sur sol d'autrui permettant l'accès à la mer et la création d'un port sur le Domaine public maritime naturel « DPM » (Digue, Capitainerie, quais devant la capitainerie située sur les parcelles de terrains propriété de l'Etat, Phare,...)

Les acquéreurs et souscripteurs de parts de la SCI d'attribution avaient, dans l'attente de l'attribution en propriété de leur lot de copropriété, la jouissance dudit lot, et des droits y attachés notamment le droit d'amarrage, dès sa construction, puis la propriété après attribution, au moment des opérations de liquidation et de partage de la SCI d'attribution.

Les lots de copropriété ont été définis lors de l'établissement des règlements copropriété particuliers à chaque tranche de construction dès 1966, et leur contenu rappelé lors de chaque mutation.

Le principe fondateur de la Cité Lacustre de Port Grimaud repose sur le lien habitation/plan d'eau de telle sorte que chaque construction d'un immeuble individuel ou dans certains cas d'un lot d'un immeuble collectif dispose d'un accès au plan d'eau, de la propriété privative de son quai et de la jouissance privative et exclusive d'un poste d'amarrage au droit de ce quai dans le cadre d'un droit sui generis.

Il ressort des plans masses établis pour la construction de Port Grimaud et ses différentes tranches, que les parcelles de plan d'eau situées au droit des immeubles d'habitation étaient destinées dès l'origine de la Cité Lacustre à l'amarrage exclusif des bateaux des propriétaires des maisons, de telle sorte qu'elles ne pouvaient être affectées au domaine public maritime portuaire.

C'est dans ces conditions qu'une Instruction Ministérielle du 13 mars 1969 a été adressée par Le Ministre de l'Equipeement et du Logement au Directeur Départemental du Var rappelant que, concernant la réalisation du port dit « Port Grimaud » :

- « Il s'agit d'une Cité Lacustre qui est construite sur un terrain privé, le plan d'eau étant obtenu artificiellement par dragage, et qui présente un ensemble de canaux et d'habitations ; chacune de ces habitations se trouve associé à une poste à quai....
- Il résulte de ces dispositions qu'il est impossible d'appliquer à cet ensemble le régime de la concession qui suppose le retour à l'Etat des quais, alors que ces quais ne peuvent être utilisés que par le propriétaire du logement adjacent. »

Le Tribunal des Conflits a par ailleurs confirmé que « les ouvrages et installations créés pour la construction du plan d'eau des quais et terre-pleins de Port Grimaud, situés aux droits des immeubles d'habitation privés ne faisait pas partis du domaine public de l'État »,

L'Inspection Générale des Affaires Maritimes a estimé dans son rapport de novembre 2017 qu'il est difficilement soutenable que les parties du plan d'eau situées au droit des maisons d'habitation, que ces parties de plan d'eau « *présentent une réelle utilité pour le public ou pour le service public portuaire et qu'au sens de l'article L 2111-6 du code général des propriétés des personnes publiques, elles concourent au fonctionnement d'ensemble du port* », condition posée par cet article pour leur appartenance au domaine public portuaire, ou qu'elles soient « *raisonnablement* » susceptibles d'y concourir à nouveau selon la jurisprudence du Conseil d'État. », rapport CGEDD n° 010376-01, IGAM n° 2017-24.

On rappellera que les eaux d'un port, contrairement aux eaux de la mer, ont été considérées par le Conseil d'Etat et la CJCE comme faisant partie du domaine public précisément en raison de leur caractère indissociable des ouvrages d'infrastructure.

Il convient dès lors de limiter les contributions en ce qu'elles concernent les infrastructures portuaires aux seuls quais relevant du domaine public et éléments de plan d'eau non soumis aux sujétions (Droits Sui Generis d'amarrage) définies dans les cahiers des charges de l'ASP de Port Grimaud.

Les quais publics concernés sont limitativement énumérés dans le cahier des charges de la concession de 1975.

Ils ont été apportés en 1976, lors d'opération de remembrement, aux parcelles de terrains qui constituent le lot 1136 de l'Etat de Division de l'ASP.

Toute intervention sur d'autres quais reviendrait à une ingérence de la collectivité sur des parties privatives et porterait atteinte sur le droit constitutionnel à la propriété.

L'acte authentique de cession du lot 1136, constitué par le plan d'eau et les quais publics, à l'Etat, en date du 3 décembre 1984, mentionne expressément (i) l'existence de l'ASP PGI et (ii) l'inclusion du plan d'eau dans le périmètre de cette ASL.

L'Etat avait connaissance des conséquences de l'acquisition du plan d'eau et son appartenance au périmètre d'une Association Syndicale Libre.

Enfin les conditions de cession du lot 1136, ne prévoyant qu'une cession des parcelles du lot, mais en aucun cas une distraction du lot concerné du périmètre de l'ASP de Port Grimaud 1, les conditions de quorum n'étant pas réunies pour autoriser une telle opération au moment des faits.

2. Sur l'appartenance de ces parcelles au périmètre de l'ASP

Ces parcelles sont clairement identifiées dans les statuts et cahiers des charges comme faisant parties du périmètre de l'ASP de Port Grimaud 1.

Elles figurent également dans le document du Service de Publicité Foncière définissant le périmètre de l'Ensemble Immobilier de Port Grimaud.

La mise à disposition du plan d'eau à la commune de Grimaud dans le cadre de la loi de décentralisation de 1983, n'a pas emporté transfert de propriété au profit de la commune.

Le Conseil d'Etat (Boigues) rappelle que des parcelles qui faisaient partie du domaine public avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 1er juillet 2004 continuent d'en relever après son entrée en vigueur si elles n'ont pas fait l'objet d'un acte de déclassement.

Elles continuent également d'être intégrées au périmètre d'une ASP, cette dernière ne pouvant cependant pas mettre en œuvre la garantie de l'hypothèque légale.

Il précise enfin qu' « **Aucune disposition législative ou réglementaire, non plus qu'aucun principe ne fait obstacle à ce qu'une décision régulièrement prise par les organes compétents d'une association syndicale, conforme à l'objet de l'association tel que défini par ses statuts dans le respect de la loi, s'impose à une personne publique membre de cette association à raison d'une dépendance de son domaine public, alors même que cette personne publique n'en aurait pas approuvé l'adoption.** »

Autrement dit, l'Etat, propriétaire du plan d'eau et membre de l'ASP de Port Grimaud 1, est tenu de respecter et faire respecter par la Commune et la Régie les dispositions et règlements en vigueur au sein de la Cité Lacustre.

A. Sur la Sécurisation de la passe d'entrée

Force est de constater que la passe d'entrée de l'avant-port du Port de Grimaud a été construite dans un second temps pour permettre l'accès des résidents de la Cité Lacustre de Port Grimaud 1 et de leurs visiteurs.

L'extension de la Cité Lacustre de Port Grimaud avec la construction de Port Grimaud 2 et Port Grimaud 3 n'a pas suscité la construction d'une nouvelle passe d'entrée de la part des services de l'Etat et des Affaires Maritimes.

Quant à la Passe que certains jugent un peu étroite pour Port-Grimaud I et Port-Grimaud II, M. François Spoerry explique qu'il l'a fait volontairement, car en interdisant les dépassements la sécurité s'en trouve augmentée.

(Compte rendu Conseil Syndical Port Grimaud 1 du 30/10/1971)

Certes l'augmentation de la taille de bateau des résidents depuis quelques années peut générer un léger goulot d'étranglement au niveau de la passe d'entrée à certaines heures et seulement quelques jours par an.

Cependant le principal risque au niveau de cet espace est principalement lié à trois facteurs indépendants et non cumulatifs :

a. L'augmentation du nombre de places publiques et de la taille de bateaux y stationnant :

A l'origine, le port de plaisance a été conçu pour accueillir 155 places publiques et 620 places « privés » sur le périmètre de Port Grimaud 1.

Ce chiffre ressort du contrat de concession de 1975, dans lequel les quais publics, propriété de l'Etat y sont clairement définis.

Ces quais publics apparaissent également sur les relevés cadastraux à jour come indissociables du plan d'eau.

Il convient de rappeler que seuls les biens appartenant à l'Etat peuvent servir au service publique portuaire, sauf convention contraire de mise à disposition d'autres quais par les propriétaires privés.

Les quais propriétés de l'ASP de Port Grimaud ne peuvent être utilisé par la Régie, sans accord de l'ASP concerné formalisé conformément aux Cahiers des Charges et Statuts en vigueur.

En l'absence d'accord de l'ASP de Port Grimaud 1, formalisé conformément à l'article 15 du cahier des Charges, ou d'absence d'acte de disposition entraînant transfert de propriété autorisé en application de l'article 10 des statuts, il conviendrait que la Régie retire de la commercialisation les places concernées.

La réduction de fréquentation qui en résulterait serait de nature à réduire le risque d'accident au niveau de la passe d'entrée.

De même, la passe d'entrée se trouve régulièrement encombrée par de navires de grande taille dont la manoeuvrabilité est compromise par la largeur du canal et les vents dominants de travers.

La puissance des hélices d'étraves génère également des remous de surface importants perturbant les trajectoires des embarcations de faible taille.

Il est courant de voir des barquettes électriques ou annexes prises dans ces remous avec des pertes de contrôles de leur pilote, voir une risque de retournement.

Enfin, il convient de rappeler que la structure des quais à l'origine a été conçue pour accueillir des navires d'une taille maximum de 16 m, si on se réfère aux plans masses de l'ASP de Port Grimaud établis par F Spoerry en sa qualité d'architecte.

Le non respect par la Régie de cette taille de navire a déjà généré l'arrachement d'un quai public par un navire à moteur trop important le 1^{er} mars 2023.



Enfin, l'article 4 du cahier des charges en vigueur au sein de la Cité Lacustre dispose que « *La hauteur des superstructures des bateaux amarrés ne doit pas dépasser, sauf sur un quart maximum de la longueur desdits bateaux, trois mètres au-dessus du niveau de flottaison* »

Cette disposition n'est pas respectée à ce jour par la Régie, exploitante les places publiques situées dans le périmètre de l'ASP de Port Grimaud 1.

La suppression des unités de plus de 20 m permettrait de sécuriser la passe d'entrée et la navigation dans l'avant port

Concernant la navigation sur les canaux intérieurs mais également sur l'ensemble des places publiques hors avant-port, il convient de rappeler les propos de François Spoerry lors d'une réunion de copropriétaires en date du 10 avril 1971 concernant **l'accueil des visiteurs**:

- « *Tous les bateaux supérieurs à 10 m devront s'arrêter à la Capitainerie...*
- *Les propriétaires de ces bateaux devront continuer la visite de Port Grimaud avec leurs annexes ou à pied.* »

Une limitation d'accès, aux lac intérieurs et canaux, des bateaux visiteurs, stationnant sur les places publiques, à une longueur de 15 m (ou 50 pieds) serait une solution tant pour la sécurité que pour l'esthétique de la Cité.

b. La présence de barquettes électriques non ou mal manœuvrantes

La présence de barquettes électriques destinées à la visites de canaux est un facteur accidentogène important.

D'une part, ces barquettes sans permis, et sans étraves sont facilement emportées par les remous des bateaux à la manœuvre, mais surtout, leurs pilotent ne respectent les « règles de barres » dans un environnement hostile où la vigilance et l'anticipation sont de mises.

Les canaux ne sont pas un parc d'attraction, mais sont destinés à la circulation des riverains.

Ainsi, par mistral, alors que les bateaux entrant ont besoin de « maîtriser » leur erre, il arrive régulièrement des collisions entre envires et barquettes, du fait de la dérive de ces dernières.

Ces colissions quoique à faible vitesse pourraient s'avérer un jour dramatique quand on sait, qu'il y a régulièrement des enfants en bas âge dans ces engins de plage, lorsque ce ne sont pas des enfants qui conduisent les embarcaions.

Une réduction drastique d'au moins 50% du nombre de barquettes électriques permettrait de réduite le risque accidentogène sur le plan d'eau.

De même une interdiction de navigation au-delà de 6 nœuds de vent (force 2) devrait être imposée.

c. La présence de Jet ski et Bateaux de location

Le cahier des charges de l'ASP de Port Grimaud 1 prévoit dans son article 13 que « *Le plan d'eau et les canaux sont destinés à la libre circulation des bateaux, tant des propriétaires ou occupants que **des visiteurs autorisés*** »

De plus, au sein du périmètre de la Cité Lacustre « *Tout commerce ambulat ou saisonnier est interdit sauf autorisation temporaire par le Président de l'Association Syndicale.* »

L'objectif de ces dispositions est avant tout de s'assurer de l'adéquation des infrastructures privés (voiries terrestres, ponts, accès, quais, terres pleins sanitaires,...) à la fréquentation des visiteurs mais également à la tranquillité des résidents.

Il importe dès lors que la Régie dispose bien des éléments d'autorisation d'exploiter une activité commerciale de la part des loueurs de jet ski et bateau.

De même, à défaut d'accord sur le changement de destination des quais par l'ASP, ces professionnels ne pourront s'installer que sur les places publiques, identifiées comme telles dans le contrat de concessions de 1975.

A ce titre, il convient de rappeler que les quais bordant les plagettes sont pour la plupart des quais privés et qu'en aucun cas ils n'ont été définis comme pouvant accueillir des places publiques.

De plus il convient de rappeler que des états de divisions de l'ensemble immobilier de Port Grimaud, publiés avant l'acquisition par l'Etat du Plan d'eau, stipulent que « l'amarrage permanent dans les « petits port » en partie sur les quai adjacent est interdit et l'usage des ports est réservé aux débarquement et embarquement et mise à l'eau et sortie de bateau » (article 13)

Toute location de quais privés (ASP ou Membres de l'ASP) par la Régie sans le consentement express du propriétaire concerné devra être proscrite.

B. Sur le Dragage de la passe d'entrée et des canaux ;

Les travaux de dragage de la passe d'entrée et des canaux sont des travaux d'entretien et de conservation des actifs de l'Etat dont la charge incombe à la commune en application de la Loi de décentralisation de 1983.

Ces travaux de « voirie nautique » ne peuvent pas être considérés comme de nouveaux investissements, dont la charge devrait être supportée par les résidents de Port Grimaud titulaires de droit Sui Generis d'amarrage.

Le paiement de ces charges par cette catégorie de résident grimaudois créerait une distorsion de traitement entre les habitants de la commune de Grimaud en fonction de leur lieu d'habitation au regard du financement des voiries publiques au sein de la Commune.

Les habitants de Grimaud (village) ne paient pas directement la rénovation des trottoirs, places, rues,... lorsque la commune engage les dépenses d'entretiens nécessaires. Ces dépenses sont financées par les Taxes Foncières et d'Habitations versés par les contribuables et la dotation globale versée par l'Etat.

Il doit en être de même pour les dépenses de dragages des canaux et de la passe d'entrée qui sont les seuls éléments de voirie publiques au sein de la Cité Lacustre.

Il convient de rappeler que les propriétaires de l'ASP PG1 payent non seulement des taxes foncière et d'habitation pour leur bien, mais aussi pour la place d'amarrage dont ils ont la jouissance exclusive et privative conformément aux dispositions du Bulletin Officiel des Finances Publiques.

En effet, l'Etat considère le plan d'eau de Port Grimaud comme « la propriété collective des propriétaires des immeubles », en l'imposant à la taxe foncière sur les propriétés bâties au titre de dépendance indispensable et immédiate des constructions. (BOI-IF-TFNB-10-40-10-40-12/09/2012).

Ces opérations de dragages sont de la seule responsabilité de la Régie du Port de Grimaud gestionnaire du domaine public pour le compte de l'Etat.

Elles ne devront en aucun cas porter atteintes à l'intégrité et la structure des quais privés de l'ensemble immobilier, et à ce titre respecter les profondeurs définies aux plans masse d'origine de la Cité.

De même les sous-traitants de la Régie intervenant pour ces opérations devront respecter le droit de propriété de l'ASP et de ses membres, remettre en état les parties communes et privées de la Cité Lacustre qu'ils auront dégradées.

C. Sur Rénovation complète de la Capitainerie et de bâtiments annexes

La direction de la Régie dans sa présentation fait part de son souhait d'agrandir la Capitainerie.

La parcelle concernée se trouvant à l'intérieur du périmètre de la Cité Lacustre (Cf supra), cet agrandissement ne pourra se faire que dans le respect des dispositions du cahier des charges de l'ASP de Port Grimaud 1, mais également des statuts qui sont très précis en termes d'autorisations et de respect des contraintes esthétiques.

Le maître d'œuvre de la rénovation devra également s'assurer du respect par ses prestataires des contraintes et règlements en vigueur au sein du périmètre de Cité Lacustre.

Il ressort du document présenté à la réunion, que cette phase d'intégration du projet conformément aux règles en vigueur au sein de l'ASP de Port Grimaud ait complètement été occultée par les professionnels travaillant sur le projet, risquant ainsi de mettre en péril le calendrier et la faisabilité du projet.

La nouvelle construction devra indiscutablement s'intégrer dans l'esthétisme de la Cité lacustre.

Le calibrage et les services annexes proposés par la capitainerie ne devront en aucun cas générer d'afflux de circulation automobiles dans les rues de la Cité Lacustre, et notamment de camions.

D. Optimisation et modernisation des infrastructures portuaires

Avant de parler d'optimisation et de modernisation des infrastructures portuaires, il conviendrait de définir la cible d'usagers du service public que souhaite adresser la Régie.

Il va de soi que si cette dernière souhaite accueillir à Port Grimaud des Yacht à moteur de plus de 30 m, les besoins ne seront pas les mêmes que pour des voiliers de plaisance de passage.

L'Optimisation et la modernisation des infrastructures portuaires ne peut se faire que pour les infrastructures propriété de l'Etat.

Une réflexion pourrait être menée pour un aménagement de la passe d'entrée sur le DPM Naturel permettant une réduction de l'ensablement en provenance de la Giscle.

Un tel aménagement nécessitera des études d'impact préalable sur l'environnement et le contour du littoral.

En cas de nécessité de modification de réseaux souterrain propriété de l'ASP, la Régie devra s'assurer de la remise en état d'origine des voiries privées propriété de l'ASP qui auront été dégradées par ces prestataires.

La Commune devra s'assurer que les travaux engagés ne portent pas atteinte aux droits réels des propriétaires (principaux et accessoires), ni atteinte à leurs biens.

Concernant les pistes d'optimisation, la réduction de la taille des bateaux est un moyen de permettre à un plus grand nombre de plaisanciers de trouver une place visiteur ou permettre à des propriétaires de bateaux de disposer de places à l'année.

Port Grimaud ne doit pas être une annexe de Saint Tropez, ses infrastructures n'ont pas été construites en conséquence.

Le recours à des pontons flottant à proximité des maisons d'habitation et sites remarquables devrait être interdit pour préserver l'esthétisme de la Cité.

La construction de nouvelles infrastructures portuaires pour l'accueil de bateaux de taille plus importante devra être proscrites, d'autant que la construction de ces nouveaux quais générera des nuisances pour les résidents situés à proximité.

E. Création d'une zone de mouillages écologiques légers

La création d'une zone de mouillage écologique à l'extérieur du port est une idée intéressante.

Cependant, elle devrait principalement concerner les gros bateaux et non pas les petits.

En effet, ce sont les navires de taille importante qui génèrent le plus de problèmes et risques à l'intérieur de la Cité Lacustre.

En revanche, la création d'une telle zone pourrait générer des sources de conflit avec la sécurité civile, puisque la partie du plan d'eau concernée est la zone de remplissage et de sécurité des Canadair.

En conclusion, toutes modifications d'infrastructures :

- **Ne peut concerner que les quais publics définis comme tels dans le cahier des charges de la concession de 1975, ou des éléments d'infrastructure situés sur le DPM naturel ;**
- **Doit répondre aux règles d'autorisations prévus aux cahiers de charges et statuts de l'ASP :**
 - **Esthétisme**
 - **Période de travaux**
 - **Autorisations préalables**
- **Ne peut avoir pour objet d'étendre le nombre de places publiques sans autorisation des ASP (notion de visiteurs autorisés sur le plan d'eau défini dans les cahiers des charges depuis l'origine)**
- **Ne peut avoir pour conséquence de porter atteinte au droit de propriété des copropriétaires ou des ASP sans le consentement expresse de ces derniers recueilli dans les conditions de droit requises.**

De même, l'utilisation de quais privés par la Régie à des fins commerciales sans l'accord des propriétaires concernés doit être proscrite.

Il en est de même pour l'installation de bateaux dont la taille est supérieure aux dispositions des cahiers des charges des ASP concernés.

Ainsi que la commercialisation des plaquettes, ces dernières étant historiquement destinées à l'amarrage des annexes résidents pour permettre la circulation nautique de ces derniers.

De : [REDACTED]@gmail.com>

Envoyé : samedi 13 juillet 2024 11:23

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

Objet : Consultation préalable à la remise aux normes sécurité et environnement

Bonjour,

Mon bateau [REDACTED] occupe à l'année la place [REDACTED].

Merci d'organiser cette concertation préalable et de prendre l'avis des usagers.

J'ai connu les Ports de Toulon et de Marseille avant de louer un emplacement à l'année à PG3. Je suis pleinement satisfait de Port Grimaud et de ces services. C'est pour ma part, l'un des plus beaux ports de France et il est très bien tenu par ses équipes. Donc, surtout, ne changez rien de fondamental. Seule la passe d'entrée au Port mériterait selon moi d'être sécurisée et élargie.

Sinon, tout est parfait. Continuez !

Bien cordialement,

Robin



Robert-Olivier (Robin) LEYSSENS



Bonjour,
Mes coordonnées :
- Thierry de MERINDOL



Je suis arrivé à Port Grimaud en 1968 ; je suis **TRES** nostalgique de la vie ici à cette époque...
Fini les quartiers où toutes les familles se connaissaient et dont les enfants jouaient dans les rues tous les jours.

J'ai d'ailleurs rencontré celle qui devait devenir ma Femme et qui habitait alors au 28...

Je souhaiterais vivement retrouver cette convivialité et cette ambiance de village ; ce qui est impossible maintenant avec les locations de plus en plus nombreuses et le turnover de locataires incessant.

Je souhaiterais retrouver le respect de nos règles de base :

- Chiens en laisse et obligation de nettoyer après leur passage.
- Pas de trottinettes (qui roulent trop vite).
- Vitesse respectée à **TROIS Noeuds** dans les canaux ; ceci fait belle lurette que ce n'est plus respecté ! Ceci malgré toutes mes demandes : Principalement les grosses unités de location (étrangères...) dont les skippers font des doigts d'honneur quand on leur demande de réduire leur vitesse !
- Feux de navigation obligatoires pour les annexes et autres embarcations la nuit ; âge minimum pour utiliser ces annexes quelle que soit la puissance du moteur.
- Enfin, mais là il ne s'agit plus de notre seule citée, le respect de l'autre !!!

Bien à vous

Thierry de MERINDOL



C009 - Contribution à la concertation publique Port Grimaud

Objet : Préjudice de vue à cause de gros yachts voisins

Contexte :

Port Grimaud est une cité lacustre conçue pour permettre à chaque propriétaire de vivre au bord du plan d'eau en bénéficiant d'une vue sur la vie de la cité, le passage des bateaux de taille raisonnable et une architecture remarquable.

Les visiteurs qui arrivent en bateau dans la cité bénéficient eux aussi de la vue sur les maisons, l'église et l'ensemble architectural.

Le principe fondamental de Port Grimaud est que chaque propriétaire peut choisir librement d'amarrer ou non un bateau devant sa maison.

Ainsi, certains propriétaires qui ont un bateau voient leur bateau depuis le jardin terrasse, d'autres peuvent profiter de la vue sur le plan d'eau.

De plus, le cahier des charges impose une limite de taille et de hauteur des bateaux afin d'éviter tout préjudice de vue :

- Les visiteurs peuvent admirer l'architecture remarquable de la cité
- Les habitants peuvent profiter de la vue sur Port Grimaud

Problème :

Actuellement, il semble que toutes les règles de respect soient abolies.

- Des bateaux trop haut cachent les maisons
- Des bateaux sont installés de manière transversale occultant la vue pour les voisins

Plusieurs propriétaires indiquent subir un grave préjudice de vue et d'ensoleillement. Non seulement le yacht garé devant chez eux leur cache la vue mais en plus, il cause des nuisances sonores et environnementales énormes.

Les manœuvres de l'équipage ne respectent aucune règle et endommage le quai le long de leur terrasse et provoque une insécurité à leur famille qui a besoin de circuler dans les canaux pour leur vie quotidienne.

Les demandes :

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

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

Cordialement,

De : [REDACTED]@new-place.com>

Envoyé : samedi 13 juillet 2024 15:20

À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; Patrick CAZALAS
<p.cazalas@portdegrimaud.fr>

Objet : Règles d'occupation des amarrages

Bonjour Monsieur Aqua,

Bonjour Patrick,

Cet email fait suite à nos récentes discussions sur les règles d'occupation des plans d'eau par les bateaux à Port Grimaud qui ressortent après de nombreux échanges avec nos clients (propriétaires et/ou acquéreurs).

Compte tenu de l'uniformisation de gestion des 3 anciennes concessions portuaires, et dans un soucis de transparence et de simplicité, serait-il possible d'inscrire au règlement du port une règle générale en reprenant notamment ce que PG3/SNPG pratiquait, à savoir :

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

En vous remerciant de porter attention à cette suggestion, et tout en restant à votre disposition,

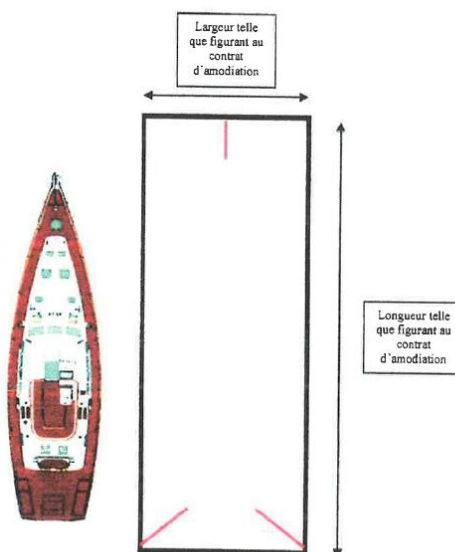
Virgile DOLLA

C.E.O. & Founder



CROQUIS MATERIALISANT LA LONGUEUR D'AMODIATION*

(APPROUVE PAR LE CONSEIL PORTUAIRE DU 22 JUIN 2011).



Pierre André JEANNE
48 rue de la Tour
83310 Port Grimaud

Port Grimaud, le 13 juillet 2024

Mesdames, Messieurs,

Voici ma deuxième contribution à la concertation organisée avec le concours de la CNDP.

Objet : limitation de la taille des bateaux

Les discussions sur la taille des bateaux à moteur devant la place de l'église montrent à quel point les Port Grimaudois sont impactés à ce sujet.

Dire qu'ils étaient là « avant » pour les conserver est une position trop simpliste pour évacuer le sujet sans chercher à préserver le site.

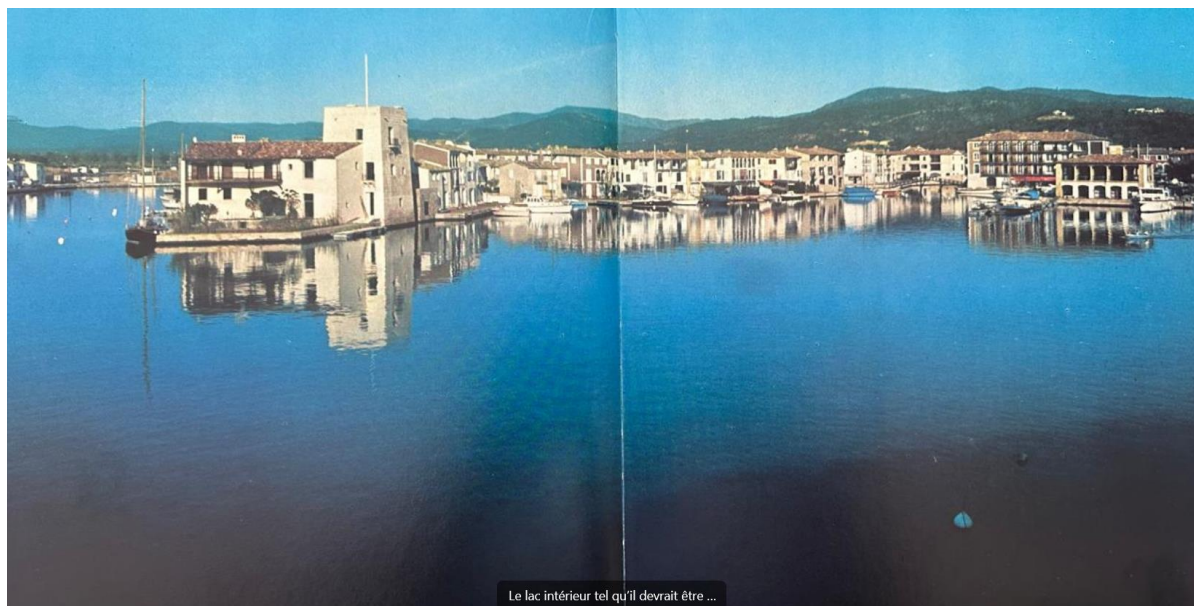
Il ne viendrait à personne l'idée en 2024 de dire que le stationnement des automobiles était la règle sur le port de St Tropez il y a 40 ans et que donc on devrait conserver cette règle. Et pourtant, ils ont supprimé les autos.

Si l'on comprend bien l'intérêt pour la commune d'encaisser des redevances importantes, les visiteurs et résidents subissent tous les jours les désagréments que ces bateaux provoquent, perte de la belle vue vers l'église ou depuis la place vers le port, bruits de propulseur(s), bruits des moteurs, gaz d'échappement, (18 000 CV rien que pour les 7 plus gros bateaux), dangerosité des manœuvres au milieu des petites barques électriques récréatives.

En remplaçant les Motor Yachts par des voiliers tous ces désagréments disparaissent, plus de bruit, ni d'odeurs désagréables, la perspective sur la place de l'église est retrouvée, la largeur de ces voiliers étant plus réduite il pourra être possible d'en placer deux supplémentaires, le chiffre d'affaire sera le même, la beauté du lieu sera restaurée. (voir plus bas Agneta 25m x 4.20m)

Le développement durable recherché ne peut se satisfaire de cet état de fait, les solutions existent.

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



Vue dégagée à retrouver

Exemple de bateau moins large et ne gâchant pas la vue sur l'œuvre de Port Grimaud.



Saint Tropez avant l'interdiction des autos
(il est toujours possible de supprimer les nuisances)

Contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Nouvelles Dignes et Réhaussement des digues actuelles

Description :

Sans connaître le / les projets de la municipalité pour l'extension des digues, des indices apparaissent dans le cahier des charges de l'étude de faisabilité.

Dans ce document, il apparaît que la municipalité envisagerait de :

- Réhausser les digues actuelles
- Ajouter de nouvelles digues en mer
- Profiter du rehaussement des digues pour construire un parking pour automobiles

Rappel : Port Grimaud est une cité lacustre à l'architecture remarquable dont les vues historiques doivent être préservées ainsi que l'éco-système

Port Grimaud est une cité privée habitée d'environ jusqu'à 5000 personnes et la circulation des véhicules est strictement limitée.

Analyse :

Plusieurs axes d'analyse sont présentés ici

1) Respect des perspectives historiques

La hauteur des digues a été calculée dès l'origine pour permettre des perspectives majestueuses :

- Depuis Port Grimaud, une vue sur le Saint-Tropez et sur le golfe



- Depuis la mer : vue sur le village emblématique de Port Grimaud

L'éventuelle construction de nouvelle digue devrait se faire dans le respect et le maintien de ces perspectives conçues dès l'origine par les bâtisseurs de Port Grimaud, qui profite tant aux habitants qu'aux visiteurs ou aux plaisanciers qui naviguent dans le golfe de Saint Tropez.

2) Respect de l'écosystème

Sans plan du nouveau port et sans communication des études de courantologie il est difficile de rester serein et d'imaginer les effets, potentiellement désastreux, des travaux prévus dans la passe.

Les nouvelles digues envisagée auront certainement un impact sur la flore et la faune.

elles auront également un impact sur les courants, les entrées et sorties d'eau.

Grace aux deux marées (astronomiques) aujourd'hui 14 juillet 2024 de coefficient de 47 (morte-eau), basse à 09h59 et à 20h45, l'eau de port Grimaud sera renouvelée deux fois.

Les variations de pression atmosphériques (marées barométrique) et le débit de la Giscle s'ajoutent à ce phénomène et l'on peut souvent constater dans la passe des courants inverses plusieurs fois par jour.

Comment être sûr que les nouvelles digues ne vont pas modifier ce fragile équilibre ?

Avant de jouer aux apprentis sorciers souvenons nous du Mont St Michel, du temps et de l'argent qu'il a fallu pour lui redonner son caractère maritime...

Un Professeur qui connaît Port Grimaud nous a donné un premier avis :

« Port Grimaud est à l'origine une zone humide très classique, qui a été aménagée par un architecte de génie.

C'est un aménagement intégré qui préserve la société traditionnelle humaine, qui a été réussi sur le plan humain. La liste des espèces observées prouve qu'il a été réussi aussi sur le plan écologique environnemental car

elle est très proche de celle de l'étang de Thau et de toutes les zones humides du littoral qui fonctionnent bien.

Port Grimaud est un modèle exemplaire qui montre ce que c'est que l'aménagement intégré des écosystèmes avec réussite.

Le projet de la mairie risque de considérablement modifier les échanges avec la mer et donc tout l'équilibre écologique avec comme résultat la destruction de la biodiversité et des crises dystrophiques à répétition à venir envahissement par les algues : malaïgues (odeur d'œufs pourris)... des espèces migrantes comme les daurades seront éliminées au profit de sédentaires opportunistes comme les gobies.

La pêche des habitants de port grimaud sur les migrants va disparaître d'où un impact sociétal et économique qui ne sera plus dans l'esprit de l'architecte qui a conçu Port Grimaud »

Ce professeur sera sollicité pour des éléments plus approfondis.

3) Respect de la tranquillité et de la sécurité des résidents

Port Grimaud est une cité privée dans laquelle la circulation automobile est strictement limitée aux résidents (dépôt de bagages) et le stationnement interdit.

La construction d'un parking sur la jetée ne pourrait qu'entraîner une circulation de véhicules dangereuse pour les résidents et incompatible avec la taille des ruelles et le caractère unique de l'architecture.

Proposition :

Toute construction ou aménagement des digues devra respecter :

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

Cette contribution sera complétée quand les scénarios seront connus.

Monsieur Frédéric MARIE
72 Grand Rue
83310 PORT GRIMAUD
☎ : 06 26 03 30 01
Email : fredmarie83310@laposte.net

Monsieur Alain BENEDETTO
Maire de GRIMAUD
Hôtel de Ville
83310 GRIMAUD

Madame Dominique de LAUZIERE
Monsieur Jacques LAVILETTE
Garants Commission Nationale Debat Public

Port-Grimaud, le 16 juillet 2024

Objet : contribution complémentaire au débat public – garantie d’usage
Adressée par mail : consultation@portdegrimaud.fr / copie Madame et Monsieur les garants

Cette contribution complète ma première contribution qui indique que le contrat de garantie d’usage est particulièrement inadapté à une marina privée puisqu’il ne peut pas octroyer un droit sur un emplacement précis.

Résumé de ma contribution complémentaire sur le contrat de garantie d’usage proposé par la Commune de GRIMAUD :

- Ce contrat est incompatible avec le droit réel perpétuel, privatif et exclusif revendiqué par plusieurs centaines de propriétaires.
- Le périmètre concerné n’est pas limité au plan d’eau.
- Ce n’est pas un droit réel, puisque ce contrat n’est pas rattaché à la maison mais uniquement à son titulaire.
- En cas de vente du bien, le transfert au nouvel acquéreur n’est pas automatique, la Commune doit accepter de manière explicite le nouvel acquéreur.
- La redevance d’occupation du plan d’eau n’est pas indexée, un risque financier réel pèse sur le titulaire du contrat.
- Le contrat de Garantie d’Usage tel qu’il est rédigé peut rentrer dans la stratégie financière évoquée dans l’audit effectué en 2018.

Monsieur le Maire,

En préambule, je précise que comme plusieurs centaines de propriétaires, j’ai été contraint de faire reconnaître auprès du Tribunal Judiciaire de Draguignan, ma servitude perpétuelle, exclusive et privative rattachée à ma maison et de ce fait, le contrat de garantie d’usage est impossible, indépendamment de son caractère illégal développé dans ma première contribution.

Dans votre note numéro 6, **cf en pièce jointe, annexe 1**, vous écrivez : à préserver le « triptyque de Port-Grimaud », une maison, un quai, un bateau, en garantissant un droit d’occupation de longue durée (35 ans) aux usagers propriétaires (garanties d’usage).

Plus loin, vous écrivez : *par l’engagement de l’autorité portuaire de rendre cessible la GU en cas de vente immobilière.*

Afin de mieux analyser le contrat de garantie d'usage proposé par la Commune, vous trouverez ci-joint **en annexe 2**, un **tableau récapitulatif des principales caractéristiques** avec celles du contrat d'amodiation pour lequel vous auriez du vous substituer aux anciens concessionnaires et avec celles du contrat de garantie d'usage signée avec les propriétaires d'un quai à Port-Camargue.

On comprend à la lecture de ce simple tableau que votre contrat peut être fort risqué pour leur signataire et donc très éloigné des promesses affirmées dans vos différents courriers :

Voici un récapitulatif des principaux points soulevés :

Sur le périmètre concerné : la Commune met à disposition un plan d'eau, le quai ne peut être concerné, or vous indiquez qu'il s'agit d'une place publique, ce qui n'est pas le cas, sauf à vouloir effectivement la réattribuer comme vous menacez de le faire.

Il est évoqué un état des lieux des organes d'amarrage sans préciser lesquels, ceux qui sont sur le quai privé ne peuvent pas être concernés par cet état des lieux.

Sur le titulaire : votre contrat n'est pas rattaché à une habitation mais à un titulaire, ce n'est pas du tout la même chose, la garantie d'usage n'est pas un droit réel comme vous l'affirmez.

En cas de vente du bien, on constate que contrairement à notre contrat d'amodiation ou au contrat de Garantie d'Usage de Port-Camargue, votre contrat de Garantie d'Usage nécessite l'accord explicite de la Commune, le transfert n'est pas automatique, du coup, vous ne pouvez pas affirmer qu'il existe un lien indissociable entre la maison son quai et l'amarrage, c'est totalement inexact pour ne pas dire trompeur.

Encore plus étonnant, il est écrit « *à défaut de réponse expresse, le silence gardé par l'autorité portuaire à l'expiration du délai de deux mois vaut décision de rejet.* »

Cette position dominante peut se transformer en véritables représailles pour celui qui aurait eu l'outrecuidance de manifester un quelconque désaccord, cela pourrait être mon cas, par exemple alors que mon seul objectif est de défendre mes droits.

Le point concernant le tarif est encore plus inquiétant, vous l'évoquez rarement mais le propriétaire devra continuer de payer la redevance annuelle qualifiée à ce jour de « contrat de mise à disposition d'un poste à quai ».

On remarque que contrairement à Port-Camargue, **cette redevance n'est pas indexée**, sans tacite reconduction, son montant est décidé chaque année après vote du conseil municipal.

Imaginons un cas très simple du fait de cette non indexation de la redevance annuelle :

Un propriétaire signe votre contrat de garantie d'usage, pour un montant de 20 000 € TTC en 2026.

En 2026, vous maintenez la redevance à 20 € le m² comme les années précédentes, pour 50 m² = 1000 €.

En 2027, vous planifiez d'importants travaux d'entretien, de dragage ou autre, pour équilibrer le budget, vous devez fortement augmenter le montant de la redevance à 50 € le m², soit 2500 € pour 50 m².

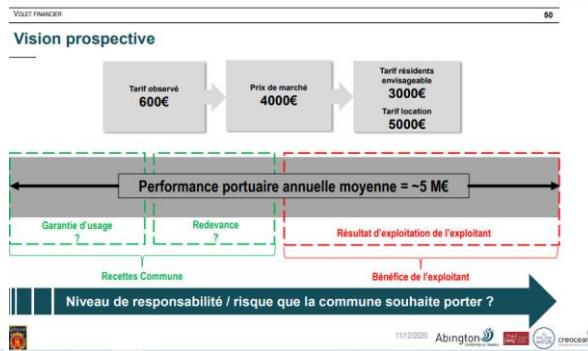
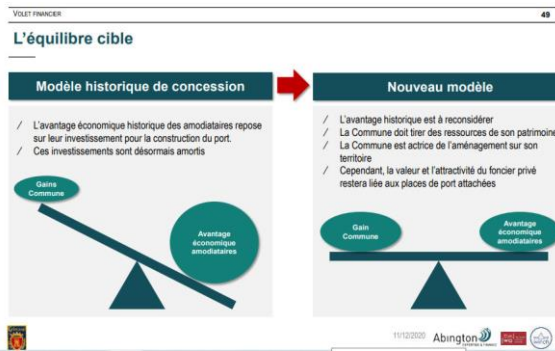
N'oublions pas que votre audit de 2018 évoquait un prix marché – 25 % (cf slide n°50 ci-dessous), ce scénario est donc parfaitement envisageable.

Considérant ce prix excessif, le propriétaire refuse de payer, que se passe-t-il alors ?

Il devient sans droit ni titre, il perd alors le bénéfice du contrat de garantie d'usage qu'il a dû payer.

C'est factuel, sans indexation de la redevance annuelle, il n'y a aucune sécurité financière pour le titulaire de ce contrat.

A la lecture de ces slides extraites de votre présentation du 12 décembre 2020 de l'audit effectué entre 2018 et 2020, on pourrait en déduire vos réelles intentions :



Vous souhaitez rééquilibrer le modèle économique de la concession : « la valeur et l'attractivité du foncier restera liée aux places de port attachées ».

Ne pas indexer la redevance, rentre donc parfaitement dans cette stratégie purement financière qui sera peut-être un préalable à la mise sous délégation de service public à un groupe privé, le modèle de gestion en Régie n'étant peut-être que temporaire.

Vous comprendrez aisément notre méfiance après la douloureuse expérience du contrat d'amodiation que vous avez fait signer en 2007 pour une échéance prévue jusqu'en 2025. En réalité, vous le résiliez 4 ans avant son échéance, en rajoutant une clause de résiliation automatique (article 9) totalement contraire à l'article 44 du contrat principal qui vous imposez de vous substituer en cas de rachat.

Je vous rappelle les alternatives pour le financement de vos travaux (cf ma première contribution) :

- Appel à l'emprunt par la Commune de Grimaud car la quasi-totalité des travaux ne profitent guère aux port-grimaudois qui ont déjà une place à quai, et pour la question des dragages, les port-grimaudois sont victimes des sédiments provenant de la Giscle, faute d'un entretien suffisant et de l'arrêt de la sablière. Ce financement n'est pas choquant vu les importantes taxes payées par les port-grimaudois notamment pour entretenir le village médiéval de Grimaud et ses voies de circulation.
- Financement par la Communauté de Commune (comme les digues de la plage à l'entrée de Sainte Maxime pour 11,5 millions d'euros), Ce financement n'est pas non plus choquant puisque le problème de la Giscle concerne également Cogolin et la Môle, les port grimaudois payent entre autres une taxe GEMAPI.
- Garantie d'usage par les plaisanciers des places publiques qui ne disposent pas d'une place, ils seront heureux de contribuer ainsi à vos investissements en contre partie d'un contrat sur 35 ans au lieu d'un an, les port grimaudois disposant d'un droit perpétuel sur leur quai et d'un droit réel d'amarrage, cette durée de 35 ans n'est qu'un leurre.

Dans l'espoir renouvelé de votre réponse précise à cette question essentielle de la garantie d'usage, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes plus cordiales salutations.

Frédéric MARIE

Année 2024

EDITO

Grimaudoise, Grimaudois,

Chers plaisanciers,

Alors que la saison 2024 s'amorce avec sérénité, je suis ravi de constater que notre port connaît une amélioration constante.

Les résultats de l'année 2023 ont dépassé nos attentes, grâce à l'efficacité de nos équipes à la capitainerie. Après un excédent de 803 000 euros en 2022, nous avons clôturé l'année 2023 avec un excédent de plus d'un million d'euros. Le travail d'optimisation a porté ses fruits.

Je tiens à exprimer ma satisfaction pour ces résultats positifs, car la santé du port a un impact direct sur la valeur de vos propriétés et sur l'image de la Commune. Je souhaite également saluer le travail efficace des responsables de Port Grimaud III, qui ont œuvré de manière constructive pour défendre les intérêts des propriétaires lors de nos échanges. Depuis le début, j'ai toujours privilégié le dialogue dans les modalités de la reprise du port, et les résultats de nos discussions avec Port Grimaud III illustrent l'efficacité de cette approche.

Je crois fermement que les 350 000 euros dépensés en frais d'avocat pourraient être mieux utilisés pour améliorer la qualité du service ou investir dans les infrastructures.

Je suis encouragé de constater que de plus en plus d'entre vous adhèrent à la philosophie de gestion du port, et que vous êtes désormais majoritaires au sein de Port Grimaud.

Le dialogue continue de s'élargir avec nombreux d'entre vous sur des points précis, et cette méthode est concrète et efficace.

Port Grimaud est un lieu exceptionnel, et je vous invite à poursuivre notre collaboration pour le maintenir ainsi. Port Grimaud doit rester tel que François SPOERRY l'avait imaginé «Une maison, un quai privé et une place de bateau devant». C'est que je souhaite et que je défends depuis toujours.

Cordialement,

Alain BENEDETTO, Maire de Grimaud

Ce qu'il faut retenir

- 1. Un plan d'eau public unifié autour de trois entités immobilières privées :**
 - a. unification des tarifs,
 - b. unification des services rendus aux usagers,
 - c. un règlement d'exploitation commun,
 - d. un règlement de police commun,
 - e. un projet de développement portuaire commun (Port-Grimaud 2030)...
- 2. Une redevance d'occupation (20€/m²) strictement égale aux cotisations** prélevées en 2020 par les ex-concessionnaires auprès des propriétaires.
- 3. Une volonté de stabilité tarifaire** à l'image de la gestion des deniers publics pratiquée par la Collectivité (pas d'augmentation des taux d'imposition communaux depuis plus de 20 ans ; pas d'augmentation des tarifs de l'ancien port communal depuis sa reprise en gestion par la Commune,...)
- 4. Une gestion publique qui renoue avec l'équilibre des comptes** du port de plaisance (fin des déficits chroniques présentés par les ex-concessionnaires).
- 5. Un service public positionné au cœur d'un espace privé : une spécificité à préserver** qui implique un accord partagé visant :
 - a. à maintenir l'accès réglementé au sein de la cité,
 - b. à permettre un accès permanent du service public portuaire par la création d'une servitude de passage perpétuelle (sujet en discussion avec PG3 et PG2),
 - c. à permettre un accès permanent aux usagers du service public dans le respect des modalités du règlement intérieur (sujet en discussion avec PG3 et PG2),
 - d. à préserver le «triptyque de Port-Grimaud» : une maison, un quai, un bateau en garantissant un droit d'occupation de longue durée (35 ans) aux usagers propriétaires (garanties d'usage).
- 6. Un mode de gestion des amarrages adapté** à ce qui précède :
 - a. par la mise en place de garanties d'usage (GU) nécessaires au financement du programme «Port-Grimaud 2030»,
 - b. par l'attribution prioritaire des GU aux usagers-propriétaires conformément aux dispositions du CG3P (cf. article 9.2 du Règlement d'exploitation),
 - c. par l'engagement de l'autorité portuaire d'accorder aux usagers-propriétaires l'amarrage positionné aux droits de leur propriété (cf. article n°9.2 du Règlement d'exploitation),
 - d. par l'engagement de l'autorité portuaire de rendre cessible la GU en cas de vente immobilière (cf. article n°9.5 du Règlement d'exploitation).
- 7. Une volonté de «sortir» des contentieux** qui ne font que le bonheur de nos conseils respectifs.
- 8. Et de façon plus générale, de travailler conjointement aux intérêts des usagers et copropriétaires** qui sont souvent les mêmes personnes.





Rencontre au ministère de la Transition Écologique

Le jeudi 07 mars, le Maire Alain BENEDETTO, s'est rendu au ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires. Il était accompagné des techniciens de la commune et de Christian CAMBON, Sénateur et conseiller spécial du président du Sénat.

Ce rendez-vous très fructueux avait pour objectif de coordonner les actions de la Commune et de l'Etat sur la mise aux normes environnementales, administratives et techniques de Port Grimaud.

Depuis la reprise en régie des trois anciennes concessions, l'Etat est aux côtés de la Commune pour proposer aux plaisanciers un service portuaire de qualité et respectueux des réglementations et de l'environnement.



Changement des pontons

Deux pontons ont été modifiés pour cette nouvelle saison. Le premier, situé près de la rampe de mise à l'eau rue de l'amarrage, a été mis en place la semaine dernière. Il mesure 32 mètres de long sur 2 mètres de large. Il a été légèrement agrandi par rapport à l'ancienne structure qui montrait des signes de fatigue. Le nombre de places pour les bateaux reste le même, avec un maximum de 12.

Cette semaine, c'est le nouveau ponton de la Désirade qui a été installé. Celui-ci est légèrement plus grand que le premier, mesurant 40 mètres, mais il aura les mêmes dimensions que le ponton qu'il remplace.

Ces nouveaux pontons permettent de moderniser les installations du port de Grimaud tout en préservant son authenticité.

Désormais, il y a une identité unique pour les infrastructures du plan d'eau. De l'entrée de la capitainerie aux canaux les plus éloignés, la gestion du port vise à offrir la même haute qualité de service et de vie aux résidents et plaisanciers.

Dragage 2024



Le dragage de la passe d'entrée a été finalisé début mars, une opération devenue annuelle depuis que la gestion portuaire est assurée en régie. Ce rythme régulier d'entretien est essentiel pour garantir la navigabilité et la sécurité des plaisanciers. Cette année, l'opération permettra d'éliminer 2 600 mètres cubes de sédiments, représentant un coût de 755 000 euros hors taxes.

Il aurait été possible de retirer 15% de sédiment supplémentaire pour le même coût, mais une proposition de collaboration avec l'ASL de Port

Grimaud n'a pas été retenue par l'ASL pour optimiser le dragage au profit des plaisanciers. Au lieu de cela, l'ASL informée le 21/01 du démarrage de l'opération 2024, a préféré planter des Eleagnus et des pittosporum tobira, en plein hiver, sur le chemin des engins mécaniques, en dehors de la période de plantation habituelle de l'espèce et probablement dans une volonté de susciter une controverse.

Ce choix de comportement va à l'encontre des intérêts des plaisanciers, qui pour la plupart sont des résidents de Port Grimaud.

Les rendez-vous du Port

Les rencontres estivales dans les quartiers du Port Grimaud reprendront cet été.

Restez informé des prochaines dates à venir prochainement sur le site du Port Grimaud !



Infos et tarifs 2024

Retrouvez toutes les documentations, infos, tarifs et règlements sur le site internet de Port Grimaud.



Informations & renseignements

+33 (0)4 94 56 29 88

capitainerie@portdegrimaud.fr

Visitez notre site internet : www.portdegrimaud.fr

Comparatif contrat d'amodiation et contrat de garantie d'usage (Port Grimaud et Port Camargue)

Version du 30 06 2024

	Contrat d'amodiation 2007	contrat de garantie d'usage 2023 selon règlement d'exploitation validé par CM du 10 01 24	contrat de garantie d'usage Port Camargue 2017	commentaire sur GU Grimaud
Périmètre	Poste de mouillage et d'amarrage	art 9.2.1 le poste d’amarrage public situé au droit de ladite propriété - terme souvent utilisé : poste d'amarrage	Titre : contrat particulier d'occupation du plan d'eau de la Marina. Art 2 : garantie d'usage d'un plan d'eau	le poste d'amarrage devient public alors qu'il ne peut pas l'être
Utilisateur et bateau	art 5.1 Usage exclusif de l'amodiataire et de sa famille pour amarrer le ou les bateaux dont il est propriétaire ou dont il a l'usage ou la garde à titre personnel dans le respect de la surface amodiée	art 9.2.1 Les propriétaires d’une habitation et d’un quai privé adjacents au plan d’eau public : il n'est plus fait mention de la famille et l'utilisateur doit être le propriétaire du bateau	Art 1 : Le titulaire est autorisé à occuper le plan d'eau situé sur le secteur des Marinas référencé : et à occuper au droit du quai privé, le plan d'eau dans les limites ci après ressortissant du plan annexé	Il y a plus de restrictions sur l'usager et le bateau concerné
Prix	GRATUIT jusqu'au 31 12 2025 (PG1 et PG2) ou 31 12 2028 (SNPG et PG3)	Garantie d'usage d'environ 15000 € (valeur selon PPI de juillet 2012) et redevance non indexée en 2023 : 800 € pour un quai de 4 mètres de large sur 10 mètres de long	Garantie d'usage de 1500 € et une redevance INDEXEE d'environ 100 € par mètre linéaire de quai en 2024 : 400 € pour 4 mètres	GU 10 fois + cher et redevance 2 fois + cher sans indexation : risque de chèque en blanc sans limite le contrat étant annuel sans tacite recoduction
En cas de vente du bien	aucun état des lieux des organes d'amarrage	Article 9.5.1 : il y a un état des lieux des organes d'amarrage effectué par la Régie avec facturation en cas de remise en état à payer par le vendeur avant la cession du bien immobilier !	Aucun état des lieux, le titulaire doit juste réaliser des organes d'amarrage à la limite de sa propriété privée	Le propriétaire du quai perd la propriété des anneaux situés sur son quai
	art 7.3 dans l'hypothèse où un membre de l'Association Syndicale viendrait à céder sa propriété privée à laquelle est attachée un poste de mouillage, le nouveau contrat d'amodiation que concluera le concessionnaire avec son successeur sera soumis aux mêmes conditions que celles du contrat résilié	Préalablement à la signature de l’acte authentique, l’autorité portuaire communique au nouveau propriétaire et au notaire un projet de nouveau contrat d’occupation du poste d’amarrage avec garantie d’usage, qui précise notamment la situation du poste d’amarrage, ses dimensions et la liste des organes d’amarrage dont le nouveau bénéficiaire à la charge de l’entretien et du renouvellement. Le nouveau contrat d’occupation du poste d’amarrage avec garantie d’usage est signé dans un délai d’un mois après la signature de l’acte authentique. Si l’autorité portuaire n’est pas informée du transfert de propriété dans un délai d’un mois maximum après la signature de l’acte authentique, le nouveau propriétaire bénéficiera uniquement d’un poste d’amarrage annuel. Article 9.5.2 : La possibilité de formuler une demande de rescrit Compte tenu du caractère cessible de la garantie d’usage, il est donné à son bénéficiaire, la possibilité d’effectuer une demande de rescrit auprès de l’autorité portuaire, lors de la vente de la parcelle privée lui appartenant, associée au poste d’amarrage. La demande de rescrit est déposée par le propriétaire-vendeur, titulaire d’un contrat de garantie d’usage, en vue de proposer à l’autorité portuaire un repreneur du contrat lors de la cession de sa résidence adossée à un quai privé. Ainsi l’acquéreur de l’habitation et du quai associé, peut se substituer à l’ancien propriétaire dans la poursuite des clauses du contrat de garantie d’usage pour la période résiduelle restant à courir. Les formalités préalables : La demande de rescrit est formulée par le vendeur et adressée à l’autorité portuaire par lettre recommandée avec avis de réception, trois mois avant la cession de la propriété, dans la mesure où l’acquéreur se porte candidat à la poursuite du contrat de garantie d’usage dont le vendeur est bénéficiaire. A défaut de réponse expresse, le silence gardé par l’autorité portuaire à l’expiration du délai de deux mois vaut décision de rejet. Si, après examen, la Commune admet la candidature du repreneur présentée par le propriétaire-vendeur, un avenant au contrat de garantie d’usage en cours interviendra afin que le repreneur soit substitué à l’ancien propriétaire, dans les droits et obligations qu’il produit jusqu'à son terme	Art 10 des CG : En cas de vente du bien auquel est attaché le droit d’utilisation du plan d’eau, une nouvelle autorisation d’occupation du domaine public portuaire sera transférée à l’acquéreur. Un nouveau contrat sera passé dans des conditions analogues entre la Régie Autonome et l’acquéreur pour la durée restante. Le vendeur et l’acquéreur feront leur affaire des contributions financières pour travaux neufs, redevances d’occupation de plan d’eau marina et taxes en cours à répartir entre eux	Les conditions de transmission du contrat de garantie d'usage ne sont plus automatique, la Commune a une sorte de droit de véto si elle ne donne pas son accord de manière explicite après examen du nouveau propriétaire !

Contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : bateaux amenant des groupes de passagers de paquebots ou bateaux promenade visitant Port Grimaud et amenant des nuisances

Description : des bateaux (zodiacs ou autres), venus de l'extérieurs (depuis les paquebots) en groupe pour déverser des flots de touristes le matin dans la cité lacustre et ils repartent à vide.



L'après-midi, les mêmes zodiacs traversent à nouveau le golfe de St Tropez sur toute sa longueur puis les canaux de navigation de la cité lacustre.



De plus, des bateaux promenade, des coches d'eau visiteur voire des sortes de bateau restaurant rentrent dans les canaux par la mer et, passant à 10 mètres du jardin des résidents, s'arrêtent, photographient, le guide énonce au micro le nom présumé ou réel de certains propriétaires « connus ».



Ces bateaux génèrent un trafic important et sans lien avec la vie de la cité, provoquant des vagues et nuisant à la circulation et à la tranquillité des riverains.

Rappel : Port Grimaud n'est pas un parc d'attraction, c'est une cité résidentielle et il est anormal de laisser intervenir une telle activité sur le plan d'eau, de la cité lacustre et de l'intimité des personnes qui sont chez elles.

Proposition :

- Réglementer l'activité de bateaux promenade ou bateau restaurant venus de l'extérieur et toute visite à proximité des habitations.
- Réglementer les allers-venues des annexes de paquebots ou autres, déversant des flots de touristes dans la cité.
- En alternative, pourquoi pas par exemple, la remise en service du ponton près du parking qui permettait aux navettes et autres bateaux de débarquer sans créer de risque sécuritaires et nuisances au sein de la cité lacustre.

Contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : La capitainerie

Contexte :

Pour aborder le sujet du bâtiment de la capitainerie de Port Grimaud, il convient tout d'abord d'en rappeler l'historique, la fonction et la notoriété des lieux.

La capitainerie a été construite à l'entrée maritime de la cité lacustre dans l'objectif de permettre un accueil des visiteurs extérieurs à la cité qui entrent par la mer.

Fixée à même la jetée, elle est le lien entre la mer et la cité.



Sa construction à l'aspect traditionnel contribue au pittoresque des lieux où l'histoire, l'architecture et la vie maritime se rejoignent harmonieusement.



La Capitainerie, en 2003, petite bâtisse à l'allure typiquement provençale

L'entrée de la Capitainerie avec sa petite tour de vigie qui paraîtrait atypique pour l'entrée d'un port est au contraire parfaitement intégrée et adapté pour l'entrée de la cité lacustre, petite Venise Provençale.

C'est l'un des symboles mondialement connus de Port Grimaud. Les Port Grimaudois comme les visiteurs y sont très attachés.



Son architecture est remarquable, elle montre le génie du bâtisseur de Port Grimaud qui a su concevoir un bâtiment discret avec une forme de vigie reconnaissable facilement, véritable visage de Port Grimaud pour tout visiteur qui entre dans la cité par la mer.

Ce bâtiment, malgré son aspect magnifique sait toutefois se faire discret puisque sa construction n'a pas entraîné de préjudice de vue ni pour qui veut admirer la vue sur Saint-Tropez et le golfe depuis la cité, ni pour qui approche ou entre dans la cité depuis la mer et profite de la majesté des lieux.

Depuis la terrasse de la capitainerie, on peut admirer une vue à 360° sur le premier quartier, les plages, la passe d'entrée et l'ensemble du golfe de Saint Tropez.



Ce bâtiment s'intègre parfaitement dans les perspectives historiques qui font la caractéristique et la renommée de Port Grimaud – cité lacustre.

Sa taille peut sembler modeste car elle n'est pas ostentatoire. Depuis 50ans, elle a cependant été parfaitement suffisante pour son rôle d'accueil des visiteurs entrant en bateau dans la cité lacustre.

Description des demandes formulées dans le cahier des charges :

Sans connaître le / les projets de la municipalité pour la capitainerie, des indices apparaissent dans le cahier des charges de l'études de faisabilité.

Dans ce document décrivant les attentes des autorités, il apparaît que la municipalité envisagerait de changer complètement la destination de ce lieu pour en faire un point central d'activités diverses et variées loin de la destination initiale d'accueil des visiteurs entrant par la mer :

- Locaux pour les besoins du personnel permanent de jour et de nuit (accueil, vigie, bureaux, salle de contrôle, salle de réunion, réfectoire, vestiaire, ...)
- Locaux pour le personnel saisonnier,
- Atelier mécanique & magasin,
- Services aux usagers (sanitaires, douches, laverie),
- Locaux pour les services supplémentaires susceptibles d'être proposés aux navires (conciergerie, ...),

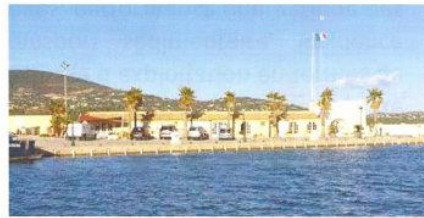
- Locaux commerciaux, -
- Locaux pour les professionnels assurant des missions de DSP,
- Locaux connexes (office du tourisme, espace culturel et d'animation, yacht club avec restaurant panoramique ...) –
- Parkings et espaces verts associés. –
- Le cas échéant, gare maritime,
- Le cas échéant, locaux destinés à des activités maritimes sportives
- Local de stockage de matériel,
- ...

Lors d'une réunion publique tenue le 8 juillet 2022, une présentation a été faite des projets de la municipalité pour la capitainerie.

Construction d'une nouvelle Capitainerie

Avec la création de la Régie gestionnaire de l'ensemble de Port Grimaud, l'équipe a été renforcée en agents permanents et saisonniers. La maintenance des équipements portuaires nécessitent également un atelier et un local de stockage pour les fournitures. Le bâtiment actuel est donc totalement sous-dimensionné pour accueillir la totalité de l'équipe. De plus, les infiltrations d'eau de mer dans la structure l'ont dégradé.

Même si ce bâtiment a une valeur architecturale comme l'ensemble de Port Grimaud, il est indispensable de construire une nouvelle capitainerie adaptée à un fonctionnement moderne d'un grand port de plaisance. C'est le cas de nombreux ports de plaisance.



Exemple d'une nouvelle capitainerie à Saint Tropez

Analyse

La liste issue du cahier des charges adressé à l'entreprise en charge des études ne peut que susciter l'inquiétude des habitants et des amoureux de Port Grimaud qui souhaitent conserver le caractère unique des lieux.

D'autant que cette longue liste d'activité s'ajoute aux dérives déjà constatées depuis quelques mois et qui laissent penser (à tort ou à raison) que les projets actuels visent à transformer leur cité paisible en un parc d'attraction et pôle d'activités mercantiles sans lien avec la vie de la cité.

La capitainerie a été conçue et positionnée pour être accessible depuis la mer par les visiteurs entrant en bateau et non pour des activités diverses et variées de personnes venant de la terre.

La présence d'un restaurant panoramique ou de locaux commerciaux dans ce lieu calme en bord de littoral serait une aberration qui bouleverserait l'équilibre précaire entre vie des habitants de cette cité privée et sur-fréquentation. Un tel projet reviendrait à attirer une foule qui devrait traverser les ruelles privées.

Selon une logique urbanistique très claire, le pôle restauration et commerce de Port Grimaud se trouve près de l'entrée terrestre de la cité et autour de la place du marché.

Le positionnement de parkings en ces lieux, outre les problèmes esthétiques, provoquerait une transformation nuisible de la vie côté rue dans ce quartier. En effet, les autos, pour rejoindre le parking en front de mer devraient traverser les ruelles de la cité qui ne sont pas prévues pour cela.

Port Grimaud est une cité privée habitée d'environ jusqu'à 5000 personnes et la circulation des véhicules est strictement limitée pour des raisons évidentes de respect des lieux et du cadre de vie et de sécurité.

Depuis quelques temps, les Port Grimaudois constatent une sur-fréquentation des canaux de circulation entraînant des nuisances au quotidien : sécurité, environnement, manque de respect de la part des équipages, qui, amarrés sur la place de l'église avec leur moteurs allumés envoient des fumées toxiques sur les passants.

Les skippers de ces bateaux amarrés sur leurs lieux de vie sont parfois arrogants avec les habitants à qui ils disent d'aller respirer ailleurs si le bruit et la fumée du bateau les gêne.

Il apparaît que si par malheur, l'emplacement de la capitainerie devenait un pôle de restauration, commerces et services, des nuisances équivalentes à celles déjà déplorées le long des quais se reproduiraient également dans les ruelles menant à la capitainerie.

Propositions :

Nous proposons que soit retenue l'option suivante mentionnée au cahier des charges :

« le prestataire pourra proposer un local « annexe Capitainerie » sur un autre site de Port Grimaud. »

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

- 1) Maintenir l'architecture actuelle à l'identique dans le respect de l'œuvre de François Spoerry son concepteur et bâtisseur,
- 2) Maintenir le cœur commercial, service et restauration de Port Grimaud exclusivement dans les lieux prévus à cet effet,
- 3) Conserver à la capitainerie son rôle exclusivement d'accueil des visiteurs arrivant par la mer et éviter de transformer la capitainerie en club de voile, de jetski, ou autre activité sportive ou de loisir,

- 4) Eviter de créer des activités supplémentaires qui amèneraient des milliers de personnes à devoir traverser la cité privée de Port Grimaud,
- 5) En réservant les locaux actuels aux fonctions de ce lieu (accueillir les visiteurs arrivant par la mer), on évitera de devoir bouleverser la vie des habitants de ce quartier,
- 6) Les personnels administratifs, l'office du tourisme, espace culturel, animation ont plus vocation à être installés à la mairie ou un local de la cité ou dans l'arrière-pays,

Cette contribution sera complétée quand les scénarios seront connus.

Des contributions individuelles pourront compléter cette contribution générale avec des situation précises impactées par ces travaux ou des aspects historiques ou juridiques plus précis.

Contribution à la concertation Public Port Grimaud

Thème : La capitainerie

Contexte :

Prenant suite à la concertation C012 La capitainerie de Port Grimaud nous répétons le contexte. La capitainerie a été construite pour accueillir les visiteurs qui arrivent en bateau.

Description des demandes formulées dans le cahier des charges :

La municipalité envisage d'élargir les services proposés à partir de la capitainerie et de proposer des activités et des services qui ne font pas sujet d'une capitainerie comme atelier mécanique, magasins, activités sportives, espace culturel, restaurant, etc.

Analyse :

Ces activités envisagés seront proposés en grande quantité aux gens qui arrivent par la terre et ne pas par la mer. Pour pouvoir remplir les parkings prévus ces gens viendront en voitures.

Le seul accès par voiture est la Grand Rue. Celle-ci est une petite ruelle. Dans la plupart des endroits les voitures ne peuvent pas se croiser dans les deux sens. La petite ruelle n'est pas appropriée à supporter des quantités de voitures et des camions de livraison. Quand des poids lourds passent la terre vibre. Au cours du temps les maisons qui longent la Grand Rue souffrent en développant des fissures dans leurs façades.



Comme la Grand Rue longe la plage elle est fréquentée beaucoup par des piétons qui visitent la plage et par des piétons qui prennent le bateau de ligne pour Saint Tropez. En été il est vraiment dangereux de rouler en voitures entre les familles avec tout leurs bagages pour la plage.

La place de la capitainerie n'est pas appropriée d'accueillir du monde et des marchandises qui arrive par la terre parce que l'accès est insuffisant.

La construction de parkings sur la place de la capitainerie prône ou présume que la circulation à Port Grimaud se fait en voitures or ceci est une zone de piétons.

Propositions :

Maintenir l'âme de la ville piétons.

Maintenir les valeurs des constructions / maisons.

Maintenir l'architecture.

Conserver le rôle de la capitainerie : l'accueil des marins en bateau.

C013 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Partenariat WWF pour la préservation de l'éco-système

Description :

Nous avons appris par la presse l'existence d'un partenariat entre le WWF et la municipalité concernant la préservation de l'éco-système.

Mais l'article n'est sans doute pas assez précis pour décrire le périmètre de la préservation objet du partenariat.

D'après l'article, il semble que ce partenariat concerne de nouveaux mouillages en dehors de la cité lacustre mais n'aborde pas le sujet de Port Grimaud ni des projets d'extension ou du moins de travaux objets de la concertation publique.

Demande :

Nous souhaitons connaître le périmètre et les détails du partenariat. Nous souhaitons également savoir s'il s'intègre dans les études d'impacts objet de la concertation.

Propositions :

- Si ce n'est pas déjà le cas, nous proposons d'étendre le partenariat WWF au périmètre de la concertation et notamment les projets de nouvelles jetées,
- Prendre en compte le recensement des espèces observées par Natacha Lamy, docteure en écologie sous-marine et versées à la concertation dans la contribution C007.

Contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Les quais et les palplanches

Contexte :

La cité lacustre de Port Grimaud est une cité privée construite sur la terre ferme.

Pour permettre aux propriétaires de circuler en bateau, des canaux artificiels ont été creusés au bout de la terrasse ou du jardin de chaque propriété.

Ainsi, chaque propriétaire peut mettre à l'eau une embarcation légère pour accéder au canal de circulation et se rendre chez des amis, dans les commerces ou vers les services essentiels.

Il peut également laisser un bateau amarré devant chez lui.

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

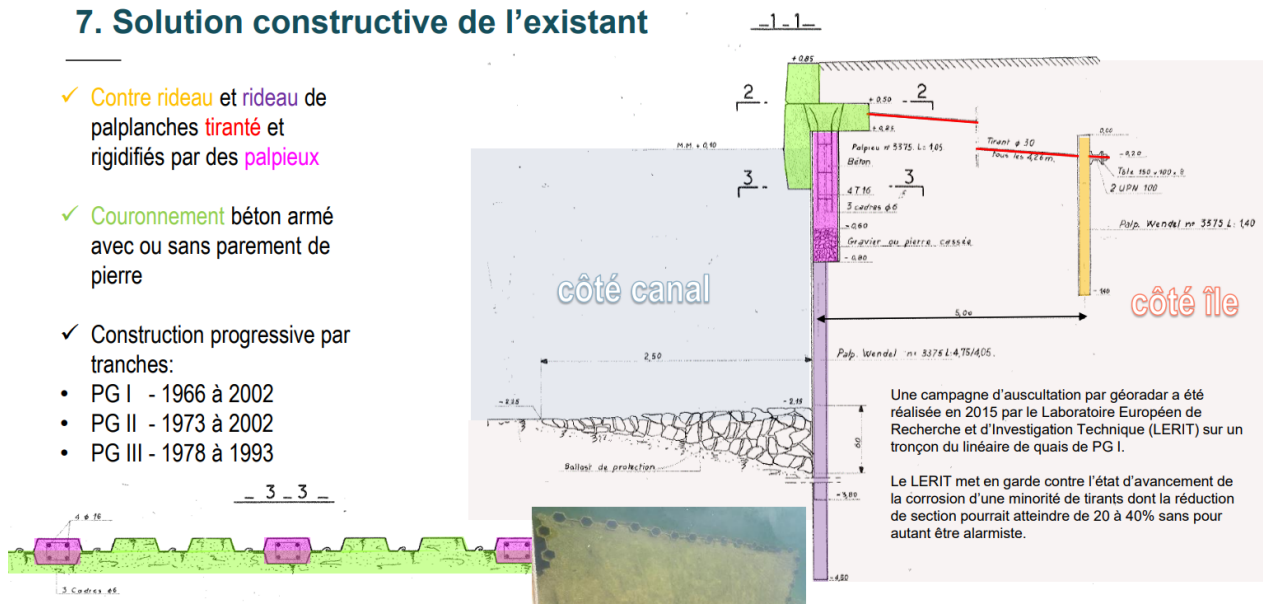
La construction du canal a été réalisée au siècle dernier afin de permettre les circulations douces des bateaux de tailles raisonnables.

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

Planche issue de l'étude Abington (Réalisée en 2019 à la demande de la ville de Grimaud).

7. Solution constructive de l'existant

- ✓ Contre rideau et rideau de palplanches tirant et rigidifiés par des palpieux
- ✓ Couronnement béton armé avec ou sans parement de pierre
- ✓ Construction progressive par tranches:
 - PG I - 1966 à 2002
 - PG II - 1973 à 2002
 - PG III - 1978 à 1993



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

Le matériau de remblaiement est du sable.



Les couronnements sont en béton armé avec ou sans parement en pierre.

Le quai et la paroi verticale du canal sont la propriété privée de chaque propriétaire.

Analyse et problèmes mentionnés :

La fragilité du fond avec les 60cm d'enrochement est connue.

Cette infrastructure est prévue pour des bateaux de tailles raisonnables et non des unités avec des propulsion surpuissantes qui désorganisent la base des palplanches.

Jusqu'à présent, le respect des règles de navigation, la taille limitée des bateaux et l'interdiction d'amarrage de bateaux tiers devant la propriété privée limitaient les risques pour un propriétaire de voir sa propriété endommagée par des tiers.

Or depuis quelques mois,

- la limitation stricte de vitesse à 3 nœud n'est plus respectée, même par les bateaux de la capitainerie.
- Les yachts de plus en plus gros, peu manœuvrant dépassent systématiquement cette limite, envoient des jets latéraux puissants sur le côté avec leurs propulseurs d'étraves et propulseur de poupe ainsi qu'à l'arrière lors de l'amarrage et le départ
-
- La régie du port menace les propriétaires d'amarrer des bateaux de tiers devant chez eux s'ils ne souscrivent pas à des contrats d'investissement ou s'ils s'absentent.

Sans entrer dans les détails techniques qui ne sont pas l'objet de cette contribution, certains bateaux produisent des jets hydrauliques puissants à basse vitesse, d'autres ont des propulsions à arbres d'hélices dirigés vers le bas du quai sont particulièrement destructeurs.

Lors des accostages et appareillages, ces types de bateaux sont obligés de monter dans les tours pour pouvoir manœuvrer ce qui crée des remous très néfastes pour la base voire l'ensemble de la hauteur des palplanches.

La répétition de ces contraintes risque à court terme d'endommager de façon irréversible ces palplanches avec ce risque d'affouillement et de pression.

A cela, il semble utile d'ajouter le phénomène d'aspiration lors des marches arrière.

Enfin, il faut ajouter la force d'arrachage de ces navires au niveau de leurs amarrages sur la partie haute du quai avec un transfert de charges sur les palplanches.

Tous ces éléments sont très préoccupants et entraînent un risque à court ou moyen terme sur les propriétés privées comme sur les quais dits publics.

- Les remous (générés par les gros bateaux lors des opérations d'accostage et d'appareillage) créent des pressions supérieures à la norme sur les parois et mettent en défaut les jointures.
- Le mélange Eau Air crée par les turbines augmente le risque de corrosion des palles planches.

Certaines études récentes mentionnent des budgets (pour les quais publics) de remplacement des palplanches actuelles par des palplanches en PVC.

Or, le PVC est interdit dans l'union européenne + risque ingestion de pvc par les poissons.

Les autorités actuelles ont mentionné aux propriétaires que la régie du port se chargeait uniquement de l'entretien des quais, palplanches et anodes des quais dits publics, tout en laissant à la charge exclusive des propriétaires, l'entretien, les réparations des quais privés, parois verticales soutenant le canal de circulation.

Analyse :

Les propriétaires auraient à supporter seuls le risque et les conséquences de la surfréquentation et des nouvelles activités et des comportements incompatibles avec la fragilité d'origine des parois verticales des canaux dont ils sont propriétaires.

Le document Abington présente le risque financier de ce sujet à 58,5 M€ (pour des palplanches en PVC).

Principaux postes de dépenses d'investissements post 2025

- Même avec un dispositif de protection cathodique, la durée de vie des palplanches métalliques n'est, dans les faits, pas infinie. Il faudra donc prévoir des aménagements lourds pour venir renouveler les quelques treize kilomètres de quais de Port Grimaud pour assurer son fonctionnement pour les décennies à venir.



- / Anodes pour la protection cathodique à remplacer (en plus de celles ayant été mises en place dans le cadre de l'actuel concession)
 - 600 K€ jusqu'à la réfection complète des palplanches
- / Doublement des palplanches actuelles par des palplanches en PVC (et comblement de l'espace par béton)

Pièces par Mètre	2 GW500 + 4 GW 501
Moment Admissible (M)	kNm/m 7.62
Module Résistance d'Elasticité (Z)	Cm ³ /m 326
Moment d'Inertie (I)	Cm ⁴ /m 2416
Résistance à la Flexion	Mpa 65
Résistance du Project à la flexion	Mpa 24
Module d'Elasticité (E)	Mpa 2600
Largeur	mm 500-500
Poids	mm 130
Epaisseur	5



- / Avantages: résistants aux UV, recyclés et recyclables, imputrescibles, non polluants, coûts réduits
- / 4500 euros de ml., soit pour la totalité du linéaire de quai : **58,5 M€ HT** répartis comme suit :
 - / PGI à faire entre 2025 et 2030 : 6 km de quai pour un total de 27 M€ HT ;
 - / PGII à faire entre 2030 et 2035 : 4km de quai pour un total de 18 M€ HT ;
 - / PGIII à faire entre 2030 et 2040 : 3km de quai pour un total de 13,5 M€ HT.



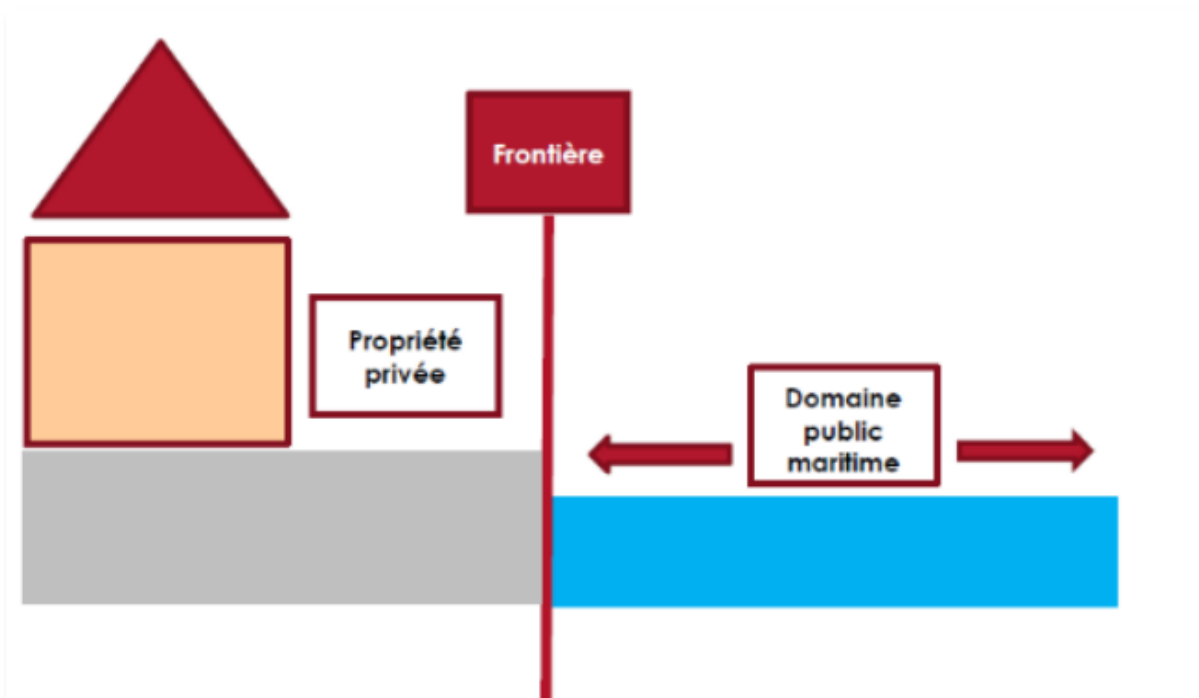
11/12/2020

Abinaton



creocean

Conscient des risques financiers encourus, le même rapport suggère donc à la commune d'adopter le scénario laissant la propriété, les risques et la charge de la verticalité des quais aux seuls propriétaires.



L'argumentaire avancé par cette étude est le suivant :

« Cette interprétation conduirait à considérer que la partie « verticale » du mur de quai ne serait que la frontière délimitant le domaine privé du domaine public ; en d'autres termes, que le domaine public maritime n'est constitué que par le sous-sol (horizontal) recouvert par la mer. En effet, plusieurs arguments pourraient être mis en avant dans ce cadre :

- il semble légitime de soutenir que s'agissant des quais privés l'ensemble de l'ouvrage devrait relever de la propriété privée, eu égard à l'historique de la construction du port (construit à sec) ;
- Les quais, autres que ceux visés aux articles 1^{er} de chaque contrat de concession, ont été construits avant l'ouverture du plan sur la mer ;
- Les documents consultés évoquent que seul le plan d'eau relève du domaine public ;
- « La limite de la concession s'arrête à la verticalité du mur de quai au droit des parties privées » : cela peut être interprété en ce sens que le domaine public maritime (plan d'eau) commence à partir de la paroi verticale du quai ;
- C'est par ailleurs cette interprétation qui semble prévaloir à Port Camargue: les ASL restant responsables de l'entretien des « ouvrages d'amarrage portuaires »

En effet, la charge financière qui pourrait peser sur la commune dans l'éventualité où la seconde hypothèse serait retenue, pourrait influencer sur ce choix. »

Propositions :

- Faire respecter les règles de navigation fixées dès l'origine en fonction des spécificités des canaux
- Limiter les tailles des bâtiments
- Eviter d'accueillir en place publique des bateaux trop gros, peu manœuvrant dont le moteur d'étrave endommage le gros-œuvre sub-aquatique du canal. (les propulseurs d'étrave et de poupe ont peu d'influence sur l'affouillement de quai)
- Prélever une partie des profits générés par la location des places publiques pour un fonds de garantie destiné à la réparation des quais privés endommagés par le trafic sur le plan d'eau.

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

Suite à donner :

Ce sujet étant très complexe, les contributeurs de ce document n'étant pas des spécialistes ni ne disposant des documents versés en apports par la commune, peut être certaines précisions ou compléments peuvent il être apportés.

Quoiqu'il en soit, le raisonnement concernant le risque et le financement mis à la charge de personnes qui n'ont aucune responsabilité sur les remous des canaux et sur des comportements incompatibles avec la fragilité du gros œuvre paraît anormal et doit être soulevé.

Cette contribution sera complétée quand les scénarios seront connus.

Des contributions individuelles pourront compléter cette contribution générale avec des situations précises impactées par ces travaux ou des aspects historiques ou juridiques plus précis.

Monsieur le Maire,

Madame, Monsieur les Garants,

Messieurs,

Je vous prie de trouver ci-joint les réflexions d'un membre du CLUPP (comité local des usagers permanents du port) au titre du débat initié par la Commune de Grimaud sur le Thème «Infrastructures» du Port de Grimaud.

Restant bien entendu à votre disposition pour échanger de vive voix sur les différentes propositions évoquées.

--

Bien cordialement

Jean-marc LOIRE

1ère contribution sur la taille des bateaux portant sur la sécurité de la circulation des bateaux dans les canaux.

C'est en tant que membre du CLUPP (comité local des usagers permanents du port) que je soumetts cette contribution.

Si d'un coté la taille des bateaux augmente, il est de plus en plus nécessaire de veiller à la bonne fluidité du trafic en faisant en sorte que la voie navigable soit à la bonne largeur et pas encombrée par des bateaux trop long.

Dans les exemples suivants, il y a un problème déjà signalé mais non résolu à l'heure actuelle.

1^{er} cas, dans un carrefour: est il normal de placer dans un angle très fréquenté un très gros bateau (plus grand que la taille prévue initialement quand ces places ont été créées) gênant à la fois la visibilité et la giration des bateaux ? C'est devenue une zone dangereuse.

2eme cas : dans un canal étroit, la règle des 3 tiers était utilisée pour attribuer la taille des bateaux : par exemple un canal de 30 m de large, c'est 10 m pour les amarrages avec un passage de 10 m.

Comment se fait il que cela ne soit pas respecté surtout quand il y a 2 bateaux face à face qui sont trop long empêchant le passage d'un catamaran de 7 m de large ?

3eme cas : rond d'eau : Comment se fait il que des amarrages qui n'existaient pas auparavant soient apparus dans des zones gênant la manœuvre des riverains d'en face ?

Enfin il y a une dernière remarque qui est soulevée par plusieurs plaisanciers et riverains : est il concevable que des bateaux ventouses fassent de la location immobilière saisonnière au sein de la cité lacustre dans des endroits bien choisis et bien situés ? Cette pratique est interdite par les règlements des ASL, cela a été dénoncé à plusieurs reprises et pourtant la régie laisse faire. La question des eaux usées grises et eaux noires nuit grandement à l'environnement

La conclusion est que le plan des amarrages dits publics a évolué de façon importante depuis deux ans au point de penser qu'il y a une recherche de rentabilité avant tout et se faisant au mépris de la sécurité et de l'environnement.

En conséquence nous aimerions pouvoir connaître précisément ce nouveau plan d'amarrage afin que de pouvoir faire des remarques concrètes sur celui-ci car en tant qu'utilisateur nous avons aussi une expertise liée une pratique ancienne et au bon sens tout en voulant préserver une circulation douce dans les canaux dans l'esprit du créateur.

Contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Pourquoi nous imposer cela ?

Contexte :

Ce mémo vient en complément de questions orales posées lors de la réunion de lancement de la concertation (30 mai 2024) et de la confirmation écrite (02/06/2024) restées sans réponse. Il devient une contribution collective.

Port Grimaud, surnommée la Venise Provençale, est un joyau architectural reconnu par l'UNESCO et labellisé Architecture Remarquable Contemporaine. Cette cité lacustre se distingue par ses maisons au charme provençal érigées sur la terre ferme, flanquées de ruelles piétonnes et de canaux où glissent silencieusement les bateaux des habitants. Ici, les voies étroites favorisent une mobilité douce et paisible.

L'église de Port Grimaud, avec sa façade saisissante et les vitraux colorés de Vasarely, se reflète majestueusement dans l'eau, ajoutant à la poésie des lieux.



Telle est la description généralement faite dans les ouvrages et descriptions de Port Grimaud.

Mais, au-delà du décor de carte postale et de l'ensemble architectural unique en France, Port Grimaud, c'est avant tout une cité (lacustre), une communauté humaine, des personnes, résidents permanents ou saisonniers, dont la vie s'écoule, comme à Venise, au rythme des canaux, véritables artères de la cité, menant au marché, aux commerces de proximité et aux services essentiels.



Cependant, cette harmonie est menacée par des enjeux économiques croissants et l'augmentation du trafic de bateaux à moteur toujours plus gros et plus nombreux, source de pollution, de bruit et de dangers pour cette enclave paisible. Port Grimaud fait face à un défi crucial : préserver son identité et sa tranquillité face à la pression spéculative, la sur occupation du plan d'eau et le surtourisme.

Nous souhaitons donc que cette concertation / débat public prenne réellement en compte les demandes et préoccupations des habitants face aux décisions et projets qui tendent à dénaturer cet environnement exceptionnel et à nuire à la sécurité et la qualité de vie des résidents y compris ceux qui ont permis sa création.

Voici nos questions :

1. Devant les églises provençales typiques, il ne viendrait l'idée à personne d'aménager un parking payant pour mobile home, camping-car ou caravanes.

Alors pourquoi imposer cela à notre cité en amarrant des yachts de taille disproportionnée devant la façade remarquable de l'église et dans le plan d'eau central ?

2. Dans les cœurs de ville, il ne viendrait à l'idée de personne, d'autoriser les camions de 38 tonnes de passer (parfois en marche arrière) ou de s'arrêter, souvent tous moteurs allumés.

Alors, pourquoi imposer aux port grimaudois et aux touristes, ces énormes engins diesel flottants qui endommagent leur propriété, menacent leur environnement, leur cadre de vie et leur sécurité quand ils circulent dans les canaux de la cité?

3. Dans les ruelles des villages, il ne viendrait l'idée à personne de laisser les 4*4 stationner devant les portes et fenêtres des habitants.

Alors pourquoi menacer les résidents de transformer leur jardin en emplacement portuaire public même si eux même n'ont pas de bateau ?

Nous sollicitons donc une réflexion approfondie sur ces questions, afin de garantir que les décisions prises respectent l'essence et la beauté de Port Grimaud pour les générations futures.

Merci de votre réponse

Afin de contribuer à cette réflexion, ce document présente certains constats ainsi que des axes de travaux ou de mesure permettant d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie.

I - Redonner la visibilité sur l'œuvre architecturale remarquable

Les engins trop gros ont des impacts néfastes sur la cité et empêchent notamment d'admirer l'œuvre d'art que représente Port Grimaud :

La façade de l'église (et ses vitraux de Vasarely) est cachée par les yachts amarrés devant et ne se reflète plus dans le plan d'eau :



La légende raconte que dans un temps pas si lointain, les vitraux de Vasarely se reflétaient dans l'eau du plan d'eau central. Mais aujourd'hui, ces reflets sont malheureusement remplacés, pour des raisons financières par l'ombre de gros bateaux modernes



Les gros bateaux amarrés devant la place de l'église cachent la vue sur l'architecture remarquable de Port Grimaud.



En plus du préjudice de vue, ces engins flottants trop gros et inadaptés à la cité lacustre provoquent des dégâts.

On a encore récemment pu constater des quais arrachés place de l'église par les bateaux trop gros :



L'entrée de la cité lacustre est dénaturée par le placement permanent de bateaux trop gros qui gâchent la vue sur le golfe de St Tropez depuis la cité et gâchent la vue sur la cité lacustre lors de l'entrée des bateaux dans la passe d'entrée.

Depuis la plage de Port Grimaud 2, la capitainerie, fleuron de l'architecture est cachée.



Les quelques places d'accueil prévues à l'origine dans la passe d'entrée majestueuse ont subrepticement été remplacées par des places de port permanent, présentées désormais par les nouvelles autorités comme un « avant-port » qui aurait besoin d'être protégé.

Si un financement public ou un financement par les habitants sont sollicités, il ne faudrait pas que ce soit pour ajouter du trafic, augmenter toujours plus la taille des navires.

Au contraire, quelques **propositions alternatives** peuvent être mentionnées :

- redonner son prestige à l'église et redonner son rôle au quai d'honneur
 - La façade de l'église doit être visible de tout le plan d'eau central en reprenant son rôle d'amarrage des annexes ou petits bateaux des habitants ou visiteurs qui se rendent à l'église ou au marché.
 - Le quai d'honneur est destiné à l'accueil temporaire de beaux voiliers ou l'organisation de festivités entre terre et eau.
 - La panne du plan d'eau central devrait être reconfigurée pour revenir à une taille raisonnable n'occultant pas l'architecture tout en redonnant son panache au plan d'eau central.
 - Les axes historiques devraient être rétablis

De même que le parvis de l'église de Grimaud ne sert pas de parking (payant) pour camping-car ou caravanes, le plan d'eau central ne doit pas être parasité par des parkings à Yacht qui cachent l'architecture et entraînent des nuisances aux riverains.

II – limiter drastiquement la taille et le nombre des bateaux accueillis en place publique

Des bateaux beaucoup trop gros extérieurs à la cité circulent dans les canaux pour rejoindre un emplacement d'amarrage public attribué par la régie municipale.

Port Grimaud, cité lacustre a été construite pour permettre à ses habitants de circuler doucement dans les canaux à bord de bateaux de taille raisonnable.

L'arrivée de navires de plus en plus gros entraîne des répercussions importantes à quelques mètres des habitations :

- Bruits important
- Emanation de gaz polluants
- Sécurité des habitants qui circulent dans les canaux pour leur vie quotidienne
- Perturbation de l'éco-système qui s'était adapté au calme de la cité lacustre

On observe cette année, tous les jours d'énormes bateaux entrant à reculons dans le plan d'eau central provoquant de gros remous avec les moteurs et les moteurs d'étrave.



En vidéo : [exemple de circulation](#)

L'intensification du trafic portuaire à proximité des habitations et des quais privés ainsi que les vitesses excessives de ces navires peu manœuvrant entraînent également un vieillissement prématuré des quais privés des riverains.

Pourtant, les quais privés, construits et financés par les habitants, sont la base des canaux de circulation. Le financement de leur entretien et réparations est laissé à la charge des habitants.

Que se passera-t-il quand les quai privés abimés par le trafic portuaire excessif et non adaptés à un tel trafic et à de tels navires s'affaisse ou s'effondre ? qui paiera les réparations et les gros travaux ?

Le financement de l'entretien des bords de canal, complètement occulté par la municipalité doit impérativement être abordé dans le cadre de ce débat public et de cette concertation.

Les propositions constructives sont donc

- Ne pas permettre l'accueil de gros bateaux externes
- Revenir à des circulation douces, respectueuses de l'environnement et de la sécurité des habitants
- Limiter le trafic portuaire public le long de propriétés privées
- Rechercher des méthodes de protection des quais privés
- Prévoir un fond prélevé sur les recettes portuaires pour les futures réparations des quais privés des habitants

III – Bateaux devant les maisons

Depuis la construction de la cité portuaire, chaque propriétaire peut accéder au canal artificiel de circulation depuis sa terrasse ou son jardin.

Chacun peut également amarrer ou non un bateau devant son quai privé.

Plusieurs propriétaires préfèrent bénéficier de la vue plutôt que d'amarrer un bateau devant chez eux. D'autres n'ont pas les moyens financiers de posséder un bateau mais profitent légitimement de la vue sur le plan d'eau et la cité lacustre.

La municipalité menace les propriétaires ne souhaitant pas investir dans les nouvelles infrastructures (ou n'ayant pas les moyens : personnes âgées, modestes...), de transformer leur jardin ou leur terrasse en emplacement portuaire Public et d'amarrer des bateaux tiers devant leur habitation (par exemple courrier recommandé du 1 décembre 2023 et fiches d'information notamment). Ce genre de décision est dramatique pour ces personnes.

Pour rester sur l'équivalent avec le village, le schéma revient à demander à des habitants, contribuables du village de devoir financer à titre privé un parking / camping payant devant l'église, faute de quoi, une place de parking pour 4*4 sera positionnée devant leurs portes et leurs fenêtres. Ce faisant, la mairie laisserait en plus, à la charge des habitants, l'entretien et les réparations du trottoir sur lesquels elle ferait stationner les véhicules 4*4.

De plus, vouloir amarrer systématiquement un bateau devant chaque jardin ou terrasse reviendrait à

- Augmenter encore plus significativement le trafic portuaire
- Provoquer des nuisances d'intimité, de bruit et autres aux habitants
- Accentuerait encore les dégâts et l'usure prématurée des quais privés des propriétaires concernés.

-

Il serait anormal de faire financer aux habitants de Port Grimaud, des travaux qui ne leurs sont pas utiles et qui contribueraient à ajouter des nuisances (plus de bateaux, plus gros bateaux extérieurs).

La plupart des habitants n'a pas les moyens de payer en plus les gros projets de port public auquel s'ajoute encore l'entretien et grosses réparations des berges privées.

Les aspects financiers et juridique de projet seront abordés dans une autre contribution mais nous souhaitons la recherche de financement autres que le ponctionnement des habitants de la cité (fond européen, emprunts financés par les futures recettes...).

En conclusion :

En tant que riverain, nous souhaitons que les décisions prises aillent de manière volontarise vers :

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

Contribution à la concertation Public Port Grimaud

Thème : Les quais et les palplanches

Contexte :

Prenant suite à la concertation C014 et C015 nous répétons le contexte. La cité lacustre de Port Grimaud est la réalisation d'un projet exceptionnelle d'un Architecte. Elle a été construit sur la terre ferme et puis transformé en lieu ou des amateurs de la mer pouvait amarrer leur bateau à leur propre quai et ainsi vivre à côté de leur bateau. L'architecte a crée une unité entre terre et eau. Dans ce sens les ASP et ASL ont administré le tout en unité. Ils ont accordé les mesures pris en terre avec les mesures prise sur le plan d'eau.

Description des demandes formulées dans le cahier des charges :

La municipalité souhaite séparer cette unité et s'occuper du plan d'eau sans prendre en compte les effets pour les parties terre et sans prendre en compte que Port Grimaud doit rester une unité si on ne veut pas perdre la particularité de ce village ludique. La municipalité ne veut plus respecter les règlements de vitesse sur l'eau et les mesures qui protège le patrimoine.

La municipalité souhaite louer les places d'amarrage privées des propriétaires.

Analyse :

Le non-respect du règlement de Port Grimaud qui existe depuis le début et qui était respecté depuis plus de 50 ans va détruire notre cité et le contexte sensible entre vie à terre et sur l'eau. Il est impossible de séparer cette unité entre terre et mer que nous vivons depuis plus de 50 ans. L'administration du plan d'eau doit être accordé avec l'administration à terre. Si on ne montre plus cette unité la plupart des gens va perdre l'intérêt de vivre dans des « cages à lapin » avec des toute petites terrasses, seule la liberté sur l'eau qui doit être lié peu motiver. Sans cette unité il n'y aura plus des visiteurs intéressés. Des simples ports on les trouve partout en bord de mer.

Si la municipalité louerait des places d'amarrage privé des propriétaires et le locataire endommage le quai du propriétaire, est-ce qu'elle est capable de tout réparer rapidement ? Est-ce quelle ce rend compte de sa responsabilité ? Est-ce qu'elle donne des garanties ?

L'idée d'installer des palplanches en PVC dérangerait l'ensemble de l'architecture ! On perdrait l'âme de l'œuvre architecturale. Les droits d'auteur de l'architecte qui sont valable pendant 70 ans après son décès seraient fortement violentées.

Propositions :

- Redonner l'administration du plan d'eau aux Habitants pour retrouver l'accord entre terre et plan d'eau.

- Maintenir l'âme de la ville qui fonctionne en unité mer et terre.
- Maintenir les valeurs des constructions / maisons.
- Maintenir l'architecture.

C001 - Contribution à la concertation Sécurité et environnement Port Grimaud

Objet : plagettes et Jet-Ski au cœur de la cité

Dans le cadre de la concertation « Sécurité et Environnement Port Grimaud », nous souhaitons soulever deux problèmes qui impactent en premier lieu la sécurité, l'environnement et le cadre de vie dans la cité lacustre.

- Les plagettes
- Les jet-skis

Contexte : Le rôle des quais et plagettes

Les plagettes jouent un rôle architectural et un rôle de sécurité.

Rôle architectural :

Extrait page 57, Spoerry | architecture douce.

Pour l'origine des plagettes :

« J'ai souhaité que les rues fussent le contrepoint, l'envers des canaux.

C'est pourquoi nous y avons aménagé des échancrures, des échappées visuelles sur le paysage maritime.

De place en place, de petites plages ont été prévues, qui permettent de tirer au sec les petites embarcations et de fait ces couvertures, en créant des brèches dans les lignes des maisons, établissent une succession de perspectives. »

Certaines sont équipées d'un ponton où ne peuvent accoster que les coches d'eau.

Rôle de Sécurité

Les quais sont essentiels à la vie dans la cité. Ils permettent en effet aux résidents d'un quartier de se rendre dans les boutiques, les services essentiels (dentiste, pharmacien, docteur) ou visiter leurs amis en garant **temporairement** leur embarcation légère.

Dans le plan annexé au contrat de concession de 1975, les plagettes sont considérées comme des plages d'échouages :



Elles ont donc un rôle important pour la sécurité de la Cité Lacustre.

Par exemple en décembre 2022, une voiture était tombée dans l'eau (place de l'Eglise), elle a été échouée sur la plagette en face, place du 14 juin :



Des bateaux peuvent prendre feu.

Quelques exemples de plagettes

Quelques exemples de plagettes :

Place du 14 juin :



Grand rue :



Que prévoit la concertation sur le sujet ?

Dans le document annexé à l'appel d'offres lancé fin 2023 pour le projet Port-Grimaud 2030, intitulé CDC_étude faisabilité, il est indiqué :

Page 6 :

Des plaquettes de sécurité, très importantes pour un accès maritimes rapide à des services d'urgence depuis tous points des canaux mais dont la fonctionnalité « sécurité » **pourrait être judicieusement complétée** ;

Page 16 :

Réflexion pour élargir la fonctionnalité des plaquettes au-delà de la fonctionnalité « sécurité » qui doit rester prioritaire. Le bureau d'études devra proposer un aménagement des plaquettes avec une étude des fonctionnalités « plaquette par plaquette » avec aménagement de pontons sur certaines plaquettes. Une proposition de **parcours culturel avec intégration de navires du patrimoine maritime** sera proposée.

Page 59 :

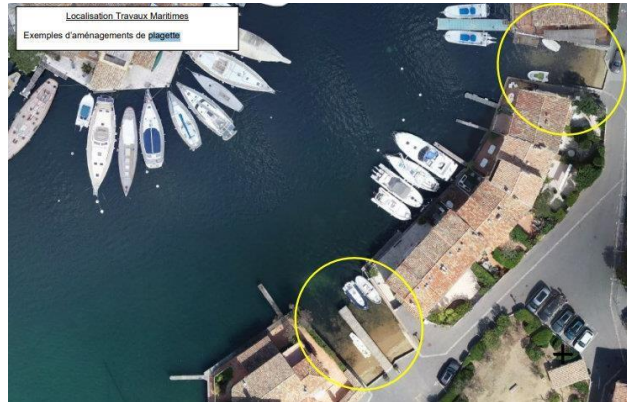
Les travaux maritimes urgents, pour lesquels un DCE est attendu, concernent tout ou parties des éléments suivants :

Aménagements des plaquettes avec tout ou parties des équipements suivants : **quais transports (arrêt navette maritime), touristiques (annexes, jet-ski) et culturels (exposition navire patrimonial) des plaquettes**. 3 ou 4 types de plaquettes seront définies avec l'architecte du site. 1 seule plaquette par type sera réalisée ;

Page 60 :



Page 61 :



plagettes situées place du 14 juin

Pourquoi une nouvelle version de cette contribution ?

Après débat, il est convenu que cette contribution ne décrira un cas d'espèce mais fixera des besoins et demandes et s'attachera à indiquer que les projets d'utilisation décrits dans le cahier des charges sont à proscrire.

Les Besoins

Les activités de jet-ski en groupe, notamment pilotés par des personnes externes au sein de la cité lacustre induisent un risque de sécurité et des nuisances sur les canaux de circulation qui ne sont pas prévus à cet effet.



Après différents échanges, il apparait que l'activité de locations et de prêts serait déjà prohibées. Pourtant, tous les jours, les riverains subissent les nuisances de ces engins pilotées (le plus souvent non immatriculés) par des groupes de personnes extérieures qui ne respectent pas les règles de navigation.

Et il est donc demandé que l'activité de location (officielle ou clandestine), de prêts de jet-ski ne soit pas permise au sein de la cité. Il est souhaité que cette interdiction soit réellement respectée.

Il n'est pas souhaitable qu'un ou plusieurs jet-skis évoluent sur le plan d'eau autrement que pour le déplacement personnel d'un résident respectant strictement les règles de navigation (vitesse limitée à 3 nœuds...).

Propositions concrètes

Les riverains souhaitent l'abandon de la proposition figurant au cahier des charges à savoir :

« Aménagements des plaquettes avec tout ou parties des équipements suivants : **quais transports (arrêt navette maritime), touristiques (annexes, jet-ski) et culturels (exposition navire patrimonial) des plaquettes** ».

Les propositions concrètes sont des mesures de bon sens sont :

- 1) Laisser les plaquettes sans occupation permanente
- 2) Ne pas autoriser les activités de commercialisation ou de « prêt » de jet-ski
- 3) Maintenir les possibilités d'amarrage temporaire des embarcations légères près des commerces, services essentiels et quartiers résidentiels.

Nous vous remercions de prendre en compte cette contribution et mes propositions.



Exemple de Jet ski amarrés de manière permanente à prohiber

C002 - Contribution au débat public Port Grimaud

Objet : Nuisances de sociétés commerciales qui ont une activité d'entreposage, entretien voire location de bateaux et préservation du cadre de vie à Port Grimaud

Contexte

En tant que résidents de Port Grimaud, nous souhaitons exprimer nos préoccupations concernant les nuisances causées par des sociétés de location, d'entreposage ou d'entretien de bateaux dont les activités sur le plan d'eau ne sont pas en adéquation avec la vocation résidentielle de notre cité lacustre.

1. Multiplication des bateaux entreposés : La présence croissante de ces bateaux en attente de location ou d'entretien nuit à l'harmonie du village. Leur nombre excessif donne l'impression d'une concession plutôt que d'un lieu de vie paisible.
2. Atelier ouvert perpétuel : Devant nos habitations, l'atelier de réparation de charters est devenu permanent. Les essais de moteurs à proximité perturbent notre tranquillité. Nous avons maintenant l'impression d'être un atelier permanent et omniprésent à proximité de notre lieu de vie.
3. Dégradation du caractère résidentiel : Port Grimaud est avant tout une cité lacustre résidentielle, pas une zone industrielle ni une zone d'activité commerciale. La transformation en immense parking et atelier d'entretien de bateaux de luxe au détriment des riverains est préjudiciable.
4. Comparaison avec une cité résidentielle : Imaginez une cité résidentielle ou un village provençal envahi par un garage et un atelier d'entretien pour voitures de location. C'est la situation que nous vivons sur le plan d'eau mitoyen de nos habitations.
5. Charges financières et concertation : Les choix de ces types d'activités destinés à faire des profits devraient être concertés et limités. Les éventuelles nuisances de telles activités, quand elles sont tolérées devraient être compensées pour alléger les charges financières des riverains.
6. Écologie et image de la cité : Les activités commerciales massives de stockage et d'entretien de bateaux venant de l'extérieur ne sont pas éco-responsables. Elles ont des conséquences écologiques dans la cité lacustre et le golfe.

J'espère que la concertation publique « Port Grimaud 2030 » permettra de réexaminer ces orientations.

Préservons notre cadre de vie unique et l'image de notre cité à l'architecture remarquable.

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

Cordialement,



C003 - Contribution au débat Public Sécurité – Environnement Port Grimaud

Thème : Ensablement – désensablement

Contexte

Depuis plusieurs années, la passe d'entrée du plan d'eau de Port Grimaud subit des épisodes d'ensablement qui réduisent sa profondeur.

Différentes méthodes existent pour désensabler.

Mais se pose le problème du traitement de l'ensablement dans la passe d'entrée de la cité et de la répartition de la charge financière de ce désensablement.

Également, il convient d'identifier les causes de ce phénomène et les possibilités de traitement de ces causes et pas seulement le symptôme.

Cette note vise à donner un éclairage synthétique des éléments connus.

Éléments factuels :

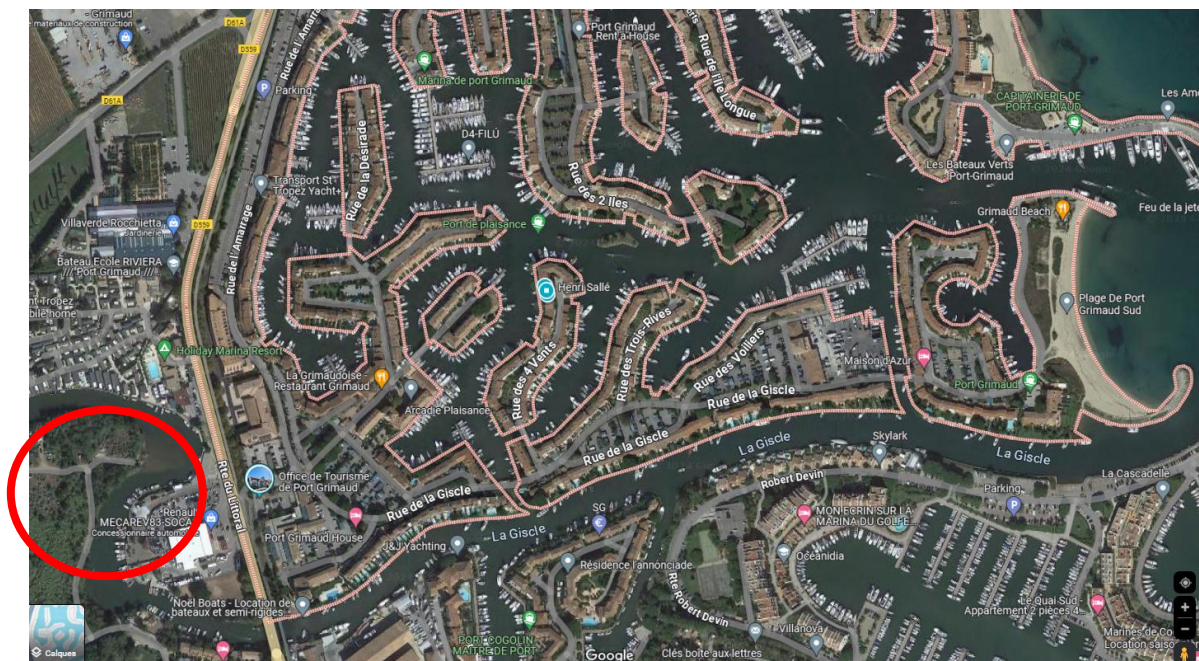
L'ensablement de la passe d'entrée provient essentiellement du fleuve Giscle. Les alluvions viennent soit d'épisodes particulièrement intenses qui ravinent les berges en amont, soit de sablières abandonnées et non entretenues en amont de Port Grimaud.

Une photo prise d'avion prise un lendemain d'épisode pluvieux montre très bien le cheminement des eaux sablonneuses, les retenues et évacuations.



En première observation, on peut constater que le flux est bloqué en aval sur la rive droite de l'estuaire par la digue de Port-Cogolin située juste après la fin du fleuve. Une partie de ce flux est rabattu vers la passe d'entrée de Port Grimaud.

On constate également l'emplacement d'une sablière abandonnée sur la rive droite (Cogolin) du fleuve Giscle juste en amont de Port Grimaud



L'expansion de cette sablière peut être observée sur Google maps en suivant l'évolution annuelle :



La sablière vue de la route



En vue aérienne



Méthodes pour désensabler

Il existe deux méthodes en opposition pour désensabler :

- 1) Créer un bassin de décantation sur la plage, aspirer l'eau sablonneuse et la déposer dans le bassin de décantation. Cette méthode présente de grosses nuisances pour les riverains (bruits, odeurs) et pour les plaisanciers, sable potentiellement contaminé sous la plage.



- 2) Aspiration du sable depuis une barge

Documentation :

Le rapport Bercovici (19 12 2017) analysait la situation et mentionnait la répartition des responsabilités à l'époque.



RAPPORT BERCOVICI
_ 19 12 2017.pdf

3.2. Avis de l'Expert :

Dans le cadre des phénomènes naturels en jeu (apports terrigènes de la Giscle, ensablement de l'embouchure, ensablement de la "passe d'entrée" du port de Port Grimaud) chacun agit conformément à ses obligations :

- l'ASL Port Grimaud 1, qui drague la "passe d'entrée" du port, conformément à la concession qu'elle détient
- l'ASL Port Grimaud 2, qui drague le "chenal Giscle", conformément à la concession qu'elle détient
- la Commune de Grimaud, qui se substitue à l'Etat, et qui procède à des dragages sur le Domaine Public Maritime pour en assurer la sécurité de navigation
- la Communauté de communes du Golfe de Saint Tropez, qui au travers du deuxième "Contrat de rivière", tente d'améliorer la gestion du cours d'eau, au regard des crues (maintien de zones d'expansion en plaine) et de l'entretien des berges et de l'embouchure.

Ollioules, le 19 décembre 2017.
C. BERCOVI



Analyse :

En première analyse, il apparaît que la charge sablonneuse du fleuve Giscle a pour origine l'état du fleuve en amont, le manque d'entretien notamment des sablonnières, accentué par certains épisodes météorologiques exceptionnels.

La digue de Port-Cogolin en bout de rive droite du fleuve détourne le flux d'eau chargée de sable vers la passe d'entrée de Port Grimaud.

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

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

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

Rappel :

Si les riverains restent responsables de leurs berges et de l'entretien du cours d'eau ne serait-ce que pour assurer sa navigabilité, la Communauté de Commune du Golfe de Saint Tropez (CCGST) créée en 2013 doit également participer à cet entretien.

En effet l'Article L211-7 du code de l'environnement dispose

I.-Les collectivités territoriales et leurs groupements, tels qu'ils sont définis au [deuxième alinéa de l'article L. 5111-1 du code général des collectivités territoriales](#), ainsi que les établissements publics territoriaux de bassin prévus à l'article [L. 213-12](#) du présent code peuvent, sous réserve de la compétence attribuée aux communes par le I bis du présent article, mettre en œuvre les articles L. 151-36 à [L. 151-40](#) du code rural et de la pêche maritime pour entreprendre l'étude, l'exécution et l'exploitation de tous travaux, actions, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence, dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, s'il existe, et visant :

1° L'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique ;

2° L'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau, y compris les accès à ce cours d'eau, à ce canal, à ce lac ou à ce plan d'eau ;

3° L'approvisionnement en eau ;

4° La maîtrise des eaux pluviales et de ruissellement ou la lutte contre l'érosion des sols ;

5° La défense contre les inondations et contre la mer ;

La loi vise expressément l'entretien des cours d'eau y compris leurs accès.

Pour cette raison il serait souhaitable que la communauté de commune du golfe de Saint Tropez (CCGST) intervienne de toute urgence, au moins sur une partie de la Giscle.

Rappelons que depuis 2014, la loi a donné aux communautés de communes une compétence particulière (et obligatoire) en matière de gestion des milieux aquatiques (GEMAPI) qui implique l'entretien des cours d'eau et de leurs accès.

La CCGST intervient déjà sur plusieurs cours d'eau dans le golfe et ses travaux sont financés par la taxe GEMAPI qui est prélevée sur l'ensemble des habitants de la communauté.

Créer de nouvelles digues en aval de la Giscle pour régler le problème de l'ensablement ne paraît donc pas aujourd'hui une solution adéquate.

Contribution to the Port Grimaud public consultation

Submission for public Participation – Port Grimaud

FRANÇAIS

Thème

Port Grimaud pourrait être un modèle en matière de durabilité, de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique. Il y a d'énormes opportunités et possibilités de se profiler sur le plan politique, mais aussi financier. Il existe une volonté politique à Paris et au niveau européen ainsi que des subventions pour des projets d'avenir de ce type.

Les plans de la commune et de l'exploitant du port vont cependant à l'encontre de toute idée de durabilité, de protection de l'environnement et de protection du climat. Développer un port pour attirer encore plus de grands yachts nuit à l'environnement et détruit le fragile écosystème. Avec cette stratégie, la commune pêche contre la nature et fait porter le fardeau aux générations futures.

Solutions

1. Développer les sources d'énergie alternatives qui préservent les ressources et utiliser l'abondance du soleil pour produire de l'énergie : à Port Grimaud 1, il y a un immense parking à l'extérieur des murs de la ville. Comme on peut le voir chez E.Leclerc à Cogolin, il pourrait en être de même à Port Grimaud : Les voitures sont à l'ombre, les émanations polluantes de plastique et de caoutchouc sont évitées. De l'énergie est produite pour les besoins de la commune.
2. Développer l'infrastructure de recharge pour les voitures électriques à Port Grimaud. Les capacités des bornes de recharge existantes sont ridicules et sont loin de couvrir les besoins futurs. De nombreux propriétaires doivent déjà recharger leur voiture avec un câble domestique qui passe par la fenêtre de leur appartement. À plus ou moins long terme, l'infrastructure énergétique s'effondrera si le réseau n'est pas rapidement étendu.
3. Convertir l'ensemble des transports communaux à la mobilité électrique. La poste, le ramassage des ordures et les fournisseurs ne pourront plus entrer dans Port Grimaud qu'avec des voitures électriques. Cela préserve l'environnement et réduit les nuisances sonores. Tous les bateaux de l'autorité portuaire doivent être équipés de moteurs électriques.

4. Modération du trafic dans tout Port Grimaud : les voitures doivent sortir du village, les rues doivent être fermées à tous les véhicules qui ne disposent pas d'une place de parking fixe désignée dans le village. Les véhicules externes ne peuvent plus rester que trente minutes maximum dans le village, sous peine d'être emmenés à la fourrière ou de devoir payer des amendes en cas de dépassement à la sortie.

Demande

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

sauvage dans les rues et la recharge sauvage des voitures électriques.

- Interdisez aux véhicules extérieurs, par exemple aux fournisseurs du chantier naval, d'entrer dans Port Grimaud pendant les heures de repos nocturnes (de 20h00 à 08h00) ; le samedi et le dimanche, le chantier naval et les affréteurs de yachts ne doivent plus être approvisionnés par des camions!
- Stoppez le projet de transformation de la capitainerie en un club nautique avec restaurant. Ce projet va à l'encontre de l'idée de Port Grimaud, il attire encore plus de monde au lieu de promouvoir le tourisme doux.
- Ne construisez pas un nouveau parking public dans le port. Empêchez ainsi que les petites rues soient encombrées de voitures!

ENGLISH

Topic

Port Grimaud could be a role model in terms of sustainability, environmental protection and climate protection. There are enormous opportunities and possibilities for political profiling, but also financially. There is the political will in Paris and at European level as well as funding for future-orientated projects of this type.

However, the plans of the municipality and the harbour operator contradict any idea of sustainability, environmental protection and climate protection. Expanding a harbour to attract even more large yachts harms the environment and destroys the fragile ecosystem. With this strategy, the municipality is sinning against nature and placing the burden on future generations.

Solutions

1. Expansion of resource-saving alternative energy sources and use of the abundant sun to generate energy: In Port Grimaud 1, there is a huge car park outside the town walls. As can be seen at E.Leclerc in Cogolin, it could also be in Port Grimaud: The cars stand in the shade, environmentally harmful vapours from plastic and rubber are avoided. Energy is generated for the needs of the community.

2. Expansion of the charging infrastructure for electric cars in Port Grimaud. The capacity of existing charging points is derisory and is nowhere near enough to meet future demand. Many homeowners already have to charge their cars with a household cable from the window of their home. Sooner or later, the energy infrastructure will collapse if the network is not expanded quickly.
3. Conversion of all municipal transport to electromobility. The post office, refuse collection and suppliers will only be allowed to drive into Port Grimaud using electric cars. This protects the environment and reduces noise pollution. All of the harbour authority's boats must be converted to electric motors.
4. Traffic calming throughout Port Grimaud: cars out of the village, roads closed to all vehicles that do not have a designated parking space in the village. External vehicles are only allowed to stay in the village for a maximum of thirty minutes, otherwise they will be towed away or have to pay a penalty if they overstay at the gate.

Demand

- Stop the climate-damaging and anti-citizen policies. Recognise that your plans will put even more pressure on the environment and seize the opportunities for sustainable, climate-friendly development!
- Superyachts destroy nature, they damage the shores, beaches and quays. They do not belong in the urban area of Port Grimaud or in the harbour of Port Grimaud!
- Boats with large engines, bow and side thrusters contribute to the undermining or deterioration of walls in the water. Protect the inhabitants and taxpayers of Port Grimaud from damage to their property!
- Finally represent the interests of the citizens again, stand up in defence of the taxpayers in Port Grimaud instead of putting them under pressure. All residents in Port Grimaud are also potential voters.
- Make Port Grimaud a role model for other places in the area: opt for electric vehicles, massively expand the charging infrastructure, electrify the harbour, ban motor-driven generators and the use of chemicals to clean boats.
- Implement the political guidelines from Paris and cover the large car park at Port Grimaud 1 with solar panels.

- Limit the size of boats in Port Grimaud. The benchmark here is the maximum size of the boats as stipulated in contracts and land registers, which every citizen in Port Grimaud must respect.
- Ensure that only as many cars enter the town as there are parking spaces available. Stop illegal parking in the streets and wild charging of electric cars.
- Prohibit external vehicles, for example suppliers to the shipyard, from entering Port Grimaud during night-time quiet hours (20:00 to 08:00); on Saturdays and Sundays, the shipyard and yacht charterers may no longer be supplied by lorries!
- Stop the plan to develop the captain's office into a yacht club with a restaurant. The project contradicts the idea of Port Grimaud, it attracts even more people instead of promoting soft tourism.
- Do not build a new public car park in the harbour. Prevent the small streets from becoming jammed with cars!

DEUTSCH

Thema

Port Grimaud könnte ein Vorbild in Sachen Nachhaltigkeit, Umweltschutz und Klimaschutz sein. Es bieten sich großartige Chancen und Möglichkeiten der politischen Profilierung, aber auch finanziell. Es gibt den politischen Willen in Paris und auf europäischer Ebene sowie Fördermittel für zukunftsweisende Projekte dieser Art.

Die Pläne der Gemeinde und des Hafenbetreibers widersprechen jedoch jeder Idee von Nachhaltigkeit, Umweltschutz und Klimaschutz. Einen Hafen auszubauen, um noch mehr größere Yachten anzulocken, schadet der Umwelt und zerstört das fragile Ökosystem. Die Gemeinde versündigt sich mit dieser Strategie an der Natur und bürdet nachfolgenden Generationen die Lasten auf.

Lösungen

1. Ausbau der ressourcenschonenden alternativen Energieträger und Nutzung der reichlich vorhandenen Sonne zur Erzeugung von Energie: In Port Grimaud 1 gibt es außerhalb der Stadtmauern einen riesigen Parkplatz. Wie bei E.Leclerc in Cogolin zu sehen, könnte es auch in Port Grimaud sein: Die Autos stehen im Schatten, Ausdünstungen von Plastik und Gummi werden vermieden. Energie für den Bedarf der Gemeinde wird erzeugt.
2. Ausbau der Lade-Infrastruktur für Elektroautos in Port Grimaud. Die Kapazitäten vorhandener Ladesäulen sind lächerlich und decken bei weitem nicht den künftigen Bedarf. Viele Hausbesitzer müssen ihre Autos schon heute mit einem Haushaltskabel aus dem Fenster der Wohnung laden. Auf kurz oder lang wird die Energie-Infrastruktur kollabieren, wenn das Netz nicht schnell ausgebaut wird.
3. Umstellung des gesamten kommunalen Verkehrs auf Elektromobilität. Post, Müllabfuhr und Lieferanten dürfen nur noch mit E-Autos nach Port Grimaud reinfahren. Das schont die Umwelt und reduziert die Lärmbelästigung. Sämtliche Boote der Hafenbehörde müssen auf E-Motoren umgestellt werden.
4. Verkehrsberuhigung in ganz Port Grimaud: Autos raus aus dem Ort, Sperrung der Straßen für alle Fahrzeuge, die nicht über einen im Ort gekennzeichneten festen Parkplatz verfügen. Externe Fahrzeuge dürfen nur noch maximal dreißig Minuten im Ort bleiben, sonst werden sie abgeschleppt oder müssen bei Überziehung an der Ausfahrt Strafen zahlen.

Forderung

- Stellen Sie die klimaschädliche und bürgerfeindliche Politik ein. Erkennen Sie, dass mit Ihren Plänen die Umwelt noch mehr belastet wird und ergreifen Sie die Chancen für eine nachhaltig klimafreundliche Entwicklung!
- Superyachten zerstören die Natur, sie beschädigen die Ufer, Strände und Kaianlagen. Sie gehören nicht in das Stadtgebiet von Port Grimaud und auch nicht in den Hafen von Port Grimaud!
- Boote mit großen Motoren, Bug- und Seitenstrahlrudern tragen dazu bei, dass Mauern im Wasser unterspült oder marode werden. Schützen Sie die Einwohner und Steuerzahler Port Grimauds vor Schäden ihres Eigentums!
- Vertreten Sie endlich wieder die Interessen der Bürger, stellen Sie sich schützend vor die Steuerzahler in Port Grimaud, anstatt sie unter Druck zu setzen. Alle Anwohner in Port Grimaud sind auch potenzielle Wähler.

- Machen Sie Port Grimaud zu einem Vorbild für andere Orte in der Region: Setzen Sie auf elektrische Fahrzeuge, bauen Sie die Ladeinfrastruktur massiv aus, elektrifizieren Sie den Hafen, verbieten Sie motorbetriebene Generatoren und den Einsatz chemischer Mittel zur Reinigung von Booten.
- Setzen Sie die politischen Vorgaben aus Paris um und überdachen Sie den großen Parkplatz von Port Grimaud 1 mit Solarzellen.
- Begrenzen Sie die Größe von Schiffen in Port Grimaud. Maßstab sind die in Verträgen und Grundbüchern eingetragenen maximalen Größen, an die sich jeder Bürger in Port Grimaud halten muss.
- Sorgen Sie dafür, dass nur noch so viele Fahrzeuge in den Ort fahren, wie es dafür feste Parkplätze gibt. Stoppen Sie das wilde Parken in den Straßen und das wilde Laden von Elektroautos.
- Verbieten Sie externen Fahrzeuge, zum Beispiel Lieferanten der Werft, die Einfahrt nach Port Grimaud während nächtlicher Ruhezeiten (20:00 Uhr bis 08:00 Uhr); an Samstagen und Sonntagen dürfen die Werft und Yacht-Charterer nicht mehr mit Lastwagen beliefert werden!
- Stoppen Sie den Plan, die Kapitänerie zu einem Yachtclub mit Restaurant auszubauen. Das Projekt widerspricht der Idee von Port Grimaud, es zieht noch mehr Menschen an, statt den sanften Tourismus zu fördern.
- Bauen Sie keinen neuen öffentlichen Parkplatz im Hafen. Verhindern Sie damit, dass die kleinen Straßen mit Autos verstopft werden!

CP01 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : places de bateau pouvant être réattribuées devant les propriétés

Description : Dans le cadre de la concertation « Sécurité et Environnement Port Grimaud », il est souvent souligné le fait d'optimiser les places vides.

Extrait : Chaque place sera numérotée de 1 à 2050 avec un code (lettre +couleur) pour les différentes typologies de places :

- - Publiques ;
- - Garanties d'Usages ;
- - Professionnelles ;
- - ...
- Un grand nombre de ces places mises à disposition des habitations ne sont pas occupées par des bateaux.

Demande :

Nous aimerions soulever un point important concernant la gestion des places « vides. Est-ce que par optimiser les places vides, on entend permettre à des bateaux tiers de venir s'amarrer sur ces places ?

Port Grimaud n'est pas un port comme les autres, ce n'est pas un port accolé à une ville mais une place de bateau rattachée à une propriété privée avec des voies privées et des quais privés.

Dans cette hypothèse : C'est comme si la mairie parce que vous n'utilisez pas votre jardin et en droit de mettre une table, des chaises, une caravane dans le jardin ou devant le portillon et de faire venir des personnes pour s'y installer pendant plusieurs jours !

Les questions peuvent se poser :

- Les personnes seront-elles autorisées à dormir dans le bateau sinon où seront elles logées ?
- Si elles restent dans les bateaux, le bruit que cela va engendrer pour les propriétaires adjacents à la place surtout s'il y a des familles sera ingérable, car actuellement il est toléré que le propriétaire puisse vivre ou dormir dans son bateau mais sans aucune nuisance alors que pour des touristes de passage, ne pas faire de bruit n'est pas leur problématique, elles sont en vacances
- Quid de la gestion des eaux de vaisselle, des sanitaires (toilettes et douches qui seront rejetés dans les canaux ?)...

- Quid de la gestion de l'eau et de l'électricité puisque les bornes actuelles sont à la charge du propriétaire ou de la copropriété.

Quoiqu'il en soit, une telle décision serait incompatible avec nos droits élémentaires et ce quelque soit le mode d'amarrage de bateau tiers devant chez nous.

- Le propriétaire a droit à l'intimité, la tranquillité. Des visiteurs ou agents sont des visiteurs non souhaités à quelques mètres de notre terrasse et de notre lieu de vie.
- Sans compter l'insécurité, de vols possibles, du plaisir de dormir les baies ouvertes ... car il n'est pas possible de mettre des hautes barrières cela viendrait à l'encontre de la qualité de vie et de l'esprit souhaité par le concepteur de cette architecture devenue œuvre...
- Un bateau « passager » qui endommagerait le quai privé et les fondation 'enrochement, palplanches,
- Un bateau « passager » ferait prendre des risques inacceptables au propriétaire (risque d'incendie, risque divers)
- **Propositions :**
- Nous demandons qu'aucun amarrage de tiers ne soit mis en place devant les habitations des propriétaires.

Contribution personnelle à la concertation publique

Réflexions relatives au document cahier des charges de la **REGIE PORTUAIRE** ci-dessous dans ses paragraphes 1,2 et 3.

En noir, reprise des titres dans l'ordre et extraits.

En bleu appréciations et réflexions.

Cahier des charges

Contenu des phases d'étude N° 23-084-00-AP Opération Mission d'Assistance à la Maitrise d'Ouvrage (AMO) Etude Faisabilité — Concertation - Programmation. PORT DE GRIMAUD 2030 : Remise en sécurité et aux normes environnementales Commune de Grimaud Maître d'ouvrage Commune de Grimaud

Propos liminaire :

Lors de la REUNION de CONCERTATION PUBLIQUE DE LANCEMENT du projet le jeudi 30 MAI 2024 en présence du Maire et des garants de la CNDP, le compte rendu de la séance question réponse, a mis en évidence lors la question N°2 :

Extrait :

Question n°2 –

Un utilisateur du port : Je sors régulièrement du port avec mon voilier de 14m et 1,95m de tirant d'eau. Il y a un sujet fondamental qui est celui des bateaux que vous souhaitez recevoir dans le port, s'il s'agit de semi-rigides ou bateaux à faible tirant d'eau, il n'y aura aucun problème, il ne sera pas nécessaire de réaliser des travaux. Le problème de la Giscle (port envahi par les boues et troncs d'arbres) n'est pas résolu, il faudrait que Monsieur Lansade construise un bassin de décantation qui arrête tout ce qui descend de la Giscle, car cette dernière n'est pas une déchèterie, c'est le sujet de fond. J'ajoute que j'ai quitté Port Cogolin et que je suis très satisfait de l'équipe de la capitainerie de Port Grimaud

Réponse de Monsieur le Maire **Concernant les bateaux que nous souhaitons recevoir, il n'y a pas d'évolution entre hier et demain. Il s'agit des mêmes bateaux que ceux que nous accueillons aujourd'hui.** Concernant le sujet de la Giscle, des études sont en cours pour réaliser des pièges à sable. Il y a une difficulté car les services de l'État sont réticents à ce type d'aménagement estimant que la nature doit reprendre ses droits. **Comme je l'ai indiqué au début de mon intervention, je ne souhaite pas que Port Grimaud change.**

Réponse on ne peut plus claire et à même de rassurer l'assemblée présente.

Problème.

Le Cahier des charges et le contenu de la phase d'étude (hors remise en sécurité et normes environnementales) est en contradiction totale avec la réponse du Maire s'agissant de la taille des unités à accueillir. (Page 11 du cahier des charges : **Permettre d'accueillir à quai des navires de grande plaisance y compris en hivernage le cas échéant.**

Peut-être serait-il opportun de définir ce qu'est un navire de « grande plaisance ». Le contrat d'étude ne précise pas ce point pourtant essentiel à la compréhension des objectifs réels.

Petit rappel :

Au risque de lasser, je pense utile de rappeler ce que je pensais être Port Grimaud. Cela me paraît essentiel à l'aune des bouleversements liés aux évolutions du monde du yachting (bateau moteurs, taille des bateaux), des mentalités ainsi que des projets plus ou moins incertains de la Régie Municipale sur lesquels nous nous exprimons aujourd'hui dans le cadre de la concertation publique.

En quelques lignes et sans reprendre l'historique de la cité.

1. **Une architecture remarquable du XX^e siècle** avec des maisons et collectifs de tailles mesurées qui a fait son succès depuis maintenant 50 ans, des ASL et des propriétaires qui, malgré les contraintes, tentent de maintenir et rénover les propriétés en conservant l'identité visuelle voulue dès l'origine par son concepteur. Tout n'est pas parfait évidemment mais globalement un maintien très satisfaisant au point d'être classé « patrimoine remarquable ».
2. **Rappel des proportions entre privé et « public »** : environ **2050 maisons** ou appartements ayant pour l'immense majorité leur emplacement d'amarrage privé, **14 kms de quais** (dixit cahier des charges régie) et des parties réservées en Port Public pour l'accueil de bateaux de passage ou à l'année. Les ports publics représentent environ 455 places répartis en 4 emplacements situés au milieu de la marina (**important pour la suite**) et à proximité immédiate des résidences collectives ou individuelles. Un emplacement supplémentaire est situé devant la capitainerie. **Cette « passe » d'entrée n'était pas destinée à accueillir à l'origine des bateaux en amarrage permanent.**
3. Des amarrages situés au droit des zones techniques ou locaux commerciaux et loués à l'année par la Régie.

4. **Les 14 kms de quai sont découpés en places, chacune attribuée depuis plus ou moins 50 ans** à chacune des propriétés (individuelles ou collectives). Une minorité de lots n'ayant pas d'amarrage. Il est important de préciser ici qu'à l'époque de la construction, **les places étaient destinées à recevoir des bateaux de tailles très inférieures** et majoritairement des voiliers, passion du concepteur.
5. **L'ensemble des amarrages privés et emplacements publics sont accessibles par des canaux dont les caractéristiques sont extrêmement variables...**Ce qui pose problème comme on le verra plus loin.

En conclusion, Port GRIMAUD est avant toute chose une propriété privée avec une architecture remarquable au sein de laquelle ont été insérés des ports publics dont l'emprise réside principalement par des emplacements d'amarrage situés sur le domaine public maritime. La gestion des places s'effectuant principalement à partir de la capitainerie située à l'entrée du port.

L'emprise des bâtiments de gestion, sous réserve d'information contraire ne représente quasiment rien au sein de la propriété privée.

Ces bâtiments sont accessibles exclusivement en empruntant la voirie privée de la cité.

La gestion des amarrages est une manne, loin d'être optimisée sous la gestion des ASL, il semble que cet aspect n'ait pas été ignoré de la collectivité au risque d'une optimisation excessive mettant en risque la quiétude de la cité et son identité.

C'est dans ce cadre que le projet PORT GRIMAUD 2030 (et non pas Port de Grimaud) fait l'objet d'une étude de faisabilité **relative à la mise en sécurité et aux normes environnementales soumise à la concertation.**

Ce document fleuve pose les bases d'une réflexion nécessaire **mais déborde sur de très nombreux thèmes le titre du document.**

Au point d'envisager des infrastructures à même de bouleverser non seulement l'aspect urbanistique de la cité mais pire les conditions de vie des résidents. En outre, elle empiète très largement sur des sujets dont la responsabilité ressort des ASL et de la propriété privée (foncier, accès, dimensions des amarrages actés chez notaires etc).

Pour en terminer, à l'occasion de nombreuses réunions publiques destinées à rassurer les résidents suite aux résiliations anticipées des concessions, le Maire de Grimaud a répété en l'envie :

1. Son souhait de maintenir l'identité de Port Grimaud.
2. D'être fidèle à la vision du créateur de la cité F. SPOERRY
3. Maintien du principe de l'amarrage historique devant chaque maison ou affecté à chaque appartement dans le cas des collectifs.
4. Son souhait de gérer l'ensemble de manière rationnelle.
5. **Gérer l'ensemble de telle manière que l'ensemble des recettes du port restent acquises à la gestion de l'ensemble portuaire.**

Les promesses étant orales en particulier sur ce dernier point, une confirmation officielle serait la bienvenue.

Pour reprendre les thèmes évoqués dans le cahier des charges de la phase d'étude nous évoquerons les postes dans l'ordre. Il est bon de rappeler que le titre est :

PORT de GRIMAUD (et non pas PORT GRIMAUD)

(S'agit-il d'un document exclusivement destiné aux ports publics et ne tenant pas compte des impacts sur la Cité ?)

Remise en sécurité et aux normes environnementales

2.1 Périmètre et phasage de l'étude page 11

Après une introduction alléchante (respect identité du site, unité architecturale) les objectifs sont annoncés :

Renforcer l'attractivité du Port : On peut s'interroger sur la nécessité de renforcer l'attractivité du port alors que de nombreux résidents se plaignent d'une circulation trop importante dans les canaux en direction des ports publics avec des bateaux dont la taille ne cesse de grandir.

Taille souvent incompatible en termes de sécurité et manœuvrabilité avec la largeur des canaux d'accès ainsi que des systèmes de propulsion trop puissants susceptibles d'endommager les quais et les systèmes de palplanches. Les quais étant privés ainsi que leur entretien, une limitation de la taille des bateaux en fonction de chaque port public et des dimensions prévues à l'origine de Port Grimaud serait la bienvenue.

Développer les services aux plaisanciers : Un questionnaire relatif aux habitudes des plaisanciers a été transmis. Ce questionnaire vise à identifier les besoins des plaisanciers de Port Grimaud. Pour l'avoir complété, il ressort que ce questionnaire s'adresse principalement aux occupants des ports publics dans la mesure où ces derniers ont peut-être besoin de prestations complémentaires. Au risque de m'avancer un peu, les résidents et leurs bateaux n'ont pas besoin de service (eau, électricité, aide à l'amarrage, wifi, paiement en ligne, conciergerie, préparation de navire avant la saison, carénage clefs en main, livraison provision, gestion locative pendant l'absence, gestion des poubelles etc etc..) Au travers de ce document, il est clair que l'objectif visé est principalement la clientèle des ports publics et non pas les anciens amodiataires résidents qui en général, et depuis plus de 50 ans ont trouvé les moyens de subvenir à leurs besoins pour hiverner, entretenir leurs bateaux et en profiter. L'ensemble des services proposés seraient-ils proposés en sous-traitance aux entreprises locales ?

Auquel cas peu d'intérêt. Ou de nouvelles infrastructures seraient-elles proposées sur le site (quels sites...) au risque de transformer l'avant-port en chantier permanent avec tous les inconvénients que cela comporte et des conséquences en contradiction avec les objectifs annoncés.

Développer les activités nautiques : A voir l'activité trépidante dans le port en saison, qu'entends-t-on par cela ? Développer les entreprises de location de bateaux déjà présentes en grand nombre sur le site ?

Comme évoqué ci-dessus et même si les entreprises en place continuent leur activité, une reprise en main sérieuse des règles est nécessaire pour la location, et là c'est du vécu :

- **Pas de location de jet ski dont la clientèle ne respecte en général ni la vitesse dans les canaux, ni la nécessité d'être discrets (sono, cris de jet ski à jet ski, accélération moteur, alcool pour certains).**
- **Idem pour bateaux de location (sono) avec souvent une faune particulière venant certainement employer les recettes de la semaine...**
- **Idem pour les bateaux de luxe très chargés (pas que les bateaux) effectuant la « tournée » de la marina, cannette à la main et sono agressive).**

Diversifier l'offre économique avec la volonté d'optimiser la saison d'hivernage : Voici un thème hors sujet. Rappel du thème de la consultation, (étude Remise en sécurité et aux normes environnementales) mais révélant les véritables objectifs des projets d'aménagement de l'avant-port. Je reviendrai sur le sujet.

Rendre le port résilient aux effets du changements climatiques : Excellente initiative, il semble même que **ce poste d'étude excessivement technique soit essentiel avant toute décision de bâtir des infrastructures lourdes.** Nous attendrons donc les résultats avec impatience. Plusieurs études de 2018, 2019 existent commandées pour certaines par la Mairie.

Périmètre du projet, lancement des travaux portuaires urgent :

Infrastructures : **A décider lorsque les budgets seront viables et à part des parties liés à la sécurité immédiate, pas d'urgence.**

Dragages : **Canaux :** Selon la capitainerie, le dragage intégral des canaux est nécessaire. Cependant, de fortes disparités existent entre les 3 entités de PG. Notons tout de même que depuis 50 ans et encore à ce jour les amarrages sont exploités. Une analyse plus précise permettrait peut-être d'échelonner cette opération en fonction de la taille des bateaux (on y revient) ou de la présence de voiliers.

Bâtiments : Il est rappelé à juste titre que le site est classé, que les projets seraient soumis à l'architecte conseil pour avis. Je propose que les projets soient validés par l'architecte conseil pour conserver le « cachet » de la cité et ne pas uniquement le consulter...

Au surplus, il a été évoqué la présence de restaurants, annexes, commerces et surtout une nouvelle capitainerie calibrée sur la base de 2050 places de la cité. Rappelons l'importance relative des ports publics « encastrés » dans la cité et dont le nombre de place est minime par rapport à l'ensemble (environ 21 %).

Le nombre de 22 agents ETP avancé en réunion et à « loger » dans la capitainerie agrandie ou à reconstruire ne semble pas du tout objectif par rapport aux ex amodiataires dont les besoins sont quasiment inexistants. Une fois de plus, et tout en ayant conscience que les choses évoluent, il semble que l'on surdimensionne le projet. **A moins que ce projet soit d'une tout autre dimension que celui annoncé.**

La consultation fait allusion aux capitaineries des sites voisins y compris Saint Tropez.

J'ose espérer qu'au moins architecturalement parlant il s'agit pour le porteur du projet d'exemples à ne pas suivre pour que lesdits bâtiments ne défigurent pas l'entrée de la cité. Encore faut-il qu'il n'y ait pas également de navires de « grande plaisance » masquant la cité elle-même depuis la mer.

2.1.1 Composante 1 -Restructuration de la passe d'entrée (infrastructures portuaires)

Etat des lieux, projet : « retravailler la digue » : Bigre, nous rentrons dans le vif du sujet et c'est à ce stade qu'il faut s'interroger sur les finalités. Mise en sécurité, mise aux normes ou tout simplement remodelage complet de l'entrée de la cité lacustre.

Points évoqués :

Eviter l'ensablement : Vaste sujet. De nombreuses études ont été réalisées par des cabinets tout aussi compétents les uns que les autres. Loin de moi l'idée de discuter ces études qui préconisent différents types de solutions faisant intervenir la responsabilité de l'état, de la région, de la communauté de commune, de la commune et des ASL.

Notons au passage qu'aucune étude conclue à une solution à même de résoudre le problème définitivement.

Il n'y a d'ailleurs certainement pas une solution, mais un cumul à même de résorber le problème ou au moins limiter les opérations de dragage.

Simplement une idée qui me semble assez peu évoquée dans les fameuses études contrairement au cahier des charges de la Régie. Le consensus étant que l'origine des soucis se situe au niveau de la Giscle. Le dragage amont est évoqué (sablères), les pièges à sable etc etc.

Ne serait-il pas possible de privilégier l'action visant rediriger le flux de la rivière sortante en remodelant les digues pour diriger le flux ailleurs que devant la plage de PGII ?

La zone paraît assez importante pour alléger l'apport sur PG sans pénaliser non plus la sortie de Port Cogolin.

Rappelons néanmoins que cette solution, ainsi que celle de modifier les digues de l'avant-port étaient évoquées dans les conclusions point 7 de l'étude SEDRIPORT :

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

A voir.

Améliorer la protection de l'avant-port pour qu'il soit exploitable toute l'année.

Permettre d'accueillir à quai des navires de grande plaisance y compris en hivernage le cas échéant :

Il semble que ces deux lignes traduisent concrètement le projet qui inquiète les occupants de la cité lacustre.

Ceci pour plusieurs raisons :

Un cout conséquent pour de nouvelles infrastructures portuaires. Officiellement pour des mises en sécurité et normes, ce qui est louable. **En réalité pour accueillir à l'année des navires de grande plaisance y compris en hivernage ainsi que la construction de structures immobilières citées précédemment. Ou, comment, importance, accès...)**

Actuellement, devant la capitainerie sont amarrés des bateaux dont la longueur excède très rarement les 20 mètres. Il est déjà évident que cette longueur **est au maximum de la possibilité de la passe qui n'a pas été prévue pour cela**. Il suffit de voir les manœuvres d'amarrage nécessitant de l'assistance (vents de travers dominants, largeur, attentes des autres bateaux en sortie et entrée, station-service (à déménager ..où ?)

Il n'est pas difficile d'imaginer le projet d'un port susceptible d'accueillir à l'année ou de passage des bâtiments de 35 ou 45 mètres et dont la hauteur excéderait presque les premières bâtisses de la cité.

Il ne s'agit pas ici de condamner sans appel cette perspective à priori basée sur une vision purement financière mais de bien faire comprendre aux résidents de PG qui doivent financer tout ou partie de cet ensemble le résultat à attendre :

- Une manne financière dont ils ne verront certainement pas la couleur sauf peut-être à obtenir non seulement la garantie d'usage de 35 ans tant vantée mais aussi la reconnaissance du droit perpétuel et la gratuité de leur amarrage pour leur maison ou appartement.
- Une transformation totale de l'esthétique de l'avant-port en style ANTIBES VAUBAN.
- Une nouvelle vision de la cité en venant de la mer (en réalité plus de vision du tout vu la hauteur des yachts, idem en sortant du port pour les propriétés front de mer).
- En saison, une suractivité compte tenu des mouvements de grande croisière le matin et le soir (PG et Pampelonne aller et retour...).
- D'une manière générale une disproportion totale entre la « masse des unités de grande croisière et un nouveau bâtiment de gestion + commerces + restaurant etc.
- Les dégâts inévitables sur les quais par le stationnement et la circulation de très grosses unités.

Redimensionner les ouvrages pour limiter les franchissements malgré la montée des eaux :
Excellente initiative. Pourquoi pas une écluse pour fermer le port en cas de situation exceptionnelle. Une telle solution a été envisagée par le passé pour certaines zones de la cité.

Permettre l'accueil à l'extérieur de la digue des navires de transport : Pourquoi pas.

Repositionner l'hélicoptère nécessaire pour les évacuations sanitaires : Pourquoi pas. Encore faut-il disposer des emprises au sol pour tout cela.

2.1.2 Composante 2- Dragage de remise à niveau des fonds (infrastructures portuaires)

Poste déjà évoqué plus haut. Outre la problématique d'une remise à « niveau » des canaux totale ou partielle, le dragage de la passe d'entrée est évoqué **mais il est essentiel de trouver une solution préventive avec COGOLIN.**

2.1.3 Composante 3-Modernisation des infrastructures portuaires (infrastructures portuaires).

L'état des lieux décrits dans ce paragraphe évoque enfin clairement, outre le remplacement ou la rénovation des pontons « l'attente des nouveaux plaisanciers pour des bateaux de plus de 12 mètres » sans pour autant préciser les dimensions pressenties pour les nouveaux arrivant...

Notons également ici que l'appellation bassin portuaire n'est pas très précise. Cette augmentation concerne-t-elle exclusivement l'entrée du port ou la totalité des ports publics encastrés dans la cité ??

Pour ce qui me concerne, je considère que les dimensions des amarrages dans les ports publics dont les accès sont étroits ne doivent pas excéder les dimensions actuelles semble t i l déjà agrandies par rapport à l'origine.

Comme indiqué plus haut, les bateaux en place ont déjà des peines à certains moments à se croiser non seulement au niveau de la passe d'entrée mais aussi dans les canaux donnant accès à certaines zones de PG, par exemple à hauteur du « stockage des bateaux WAJER et de leur barge de distraction...et dans le canal menant au port vers place SPOERRY ainsi qu'au droit de l'île verte).

Les résidents ne souhaitent pas voir passer des immeubles flottants dans des canaux étroits, rasant les pendilles, manœuvrant souvent au propulseur dans l'impossibilité de jouer du moteur ou par à coup (propulsion par jet) créant des remous sur les bateaux des résidents.

Nous parlons ici de sécurité, ce qui est bien l'objet du projet.

Se repose alors la problématique de vouloir développer la grande plaisance dans un écrin qui n'a absolument pas été prévu à cet effet.

Réflexion pour élargir la fonctionnalité des plaquettes au-delà de la fonction sécurité : Ici en une ligne **une contradiction flagrante**. Une fonction sécurité (échouage d'urgence) avec une proposition de « parcours culturel avec intégration de navire du patrimoine ».

Outre le fait que les voies d'accès privées n'ont pas vocation à servir de parcours touristique, l'encombrement des plaquettes est à proscrire. Seuls les pontons des navettes peuvent être conservés et déplacés au mieux latéralement dans le temps.

Ces plaquettes ont une fonction première qui était urbanistique mais la fonction de sécurité et d'accès aux quais privés pour les services (sécurité, entretien) s'est bien vite imposée. **Elles devraient donc être laissée aussi libre que possible de tout encombrement.**

Récupération et traitement des eaux de ruissellements voirie parking : Problème à régler en relations avec les ASL puisque propriété privée.

Déplacement hélicoptère pour création de places de parking : A proscrire. Aucune voiture autre que service ne doit être visible dans l'avant-port. **La situation s'est déjà fortement dégradée après la reprise des concessions.**

Relocalisation de la station d'avitaillement hors chenal principal de navigation. ??? Pourquoi pas. A priori pas de réserve foncière à moins d'empiéter sur la propriété privée...A voir.

Optimisation des places de grande plaisance dans l'avant-port avec si possible, exploitation annuelle des amarrages qui seraient créés : Dito. Opposition à l'accueil de yachts « de grande croisière » qui vont bouleverser l'esthétique globale de l'entrée de la cité, supprimer la vue dans les deux sens et impliquer une activité néfaste au calme de la marina.

Création d'un quai ou d'un quai de repli pour transporteurs maritimes interurbains : Dito. Pourquoi pas si techniquement possible.

Après dragage, reprise de l'intégralité des mouillages de PG1 pour respect des chenaux de navigation y compris chaînes mères et pendilles : Si nécessaire pourquoi pas. ??? A voir.

2.1.4 Composante 4 – Capitainerie et locaux pour les usagers du port (bâtiments portuaires)

Etat des lieux : Selon le cahier des charges, une capitainerie existante « avec une valeur architecturale » est à démolir pour en bâtir une nouvelle pour accueillir 22 ETP et gérer 2050 navires environ.

Cette présentation ne semble pas juste.

Le calibrage du personnel de gestion est effectué sur la base de 2050 bateaux...

- Les 2050 places d'amarrage ne sont pas toutes occupées, loin s'en faut.
- Sur ces 2050 places, environ 450 y compris 60 places du port public sont des places publiques.
- Les anciens amodiataires (environ 1650 à 1700 sans parler des places inoccupées) n'ont aucun besoin des services évoqués dans l'enquête de la capitainerie sauf de manière marginale et ne nécessitent donc de ne pas être pris en compte dans le calcul sauf volonté de fausser les besoins réels.
- Selon le ratio de 100 à 110 bateaux évoqué dans l'enquête, le besoin serait donc de 4 ETP et non pas 22. Le véritable besoin devrait donc être revu à la baisse.
- Port GRIMAUD est donc, avec environ 450 places publiques disséminées au milieu de la marina, loin d'être ni le plus grand port de PACA, ni le 5° port de plaisance de France. Et compte tenu de la topographie et son insertion dans la cité, ne doit surtout pas le devenir.

Au surplus, la construction d'un nouveau bâtiment, intégrant d'autres fonctions comme évoquées par l'architecte lors de la réunion de présentation du 31 MAI 2024. Tels que restaurants, commerces etc ...sans avoir aucun accès à l'exception de la mer ou le passage en zone résidentielle, illustre bien la volonté de transformer les ports publics et surtout l'avant-port en zone à vocation commerciale sans aucun égard pour la tranquillité des habitants.

De même, l'architecture contemporaine remarquable de la cité et de sa capitainerie doit être préservée comme le précise la lettre du 8 juillet 2019 de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Toute évolution ou modification, à fortiori une nouvelle construction devrait faire l'objet, outre l'accord des ASL avec l'expertise du Cabinet Xavier BOHL d'une consultation à transmettre à l'architecte des bâtiments de France.

La liste des fonctionnalités envisagée ne peut que faire frémir :

Locaux pour les besoins du personnel permanent de jour et de nuit (accueil, vigie, bureaux, salle de contrôle, salle de réunion, réfectoire, vestiaire, ...)

- Locaux pour le personnel saisonnier,
- Atelier mécanique & magasin,
- Services aux usagers (sanitaires, douches, laverie),
- Locaux pour les services supplémentaires susceptibles d'être proposés aux navires (conciergerie, ...),
- Locaux commerciaux, -

Locaux pour les professionnels assurant des missions de DSP,

- Locaux connexes (office du tourisme, espace culturel et d'animation, yacht club avec restaurant panoramique ...) –

Parkings et espaces verts associés. –

Le cas échéant, gare maritime,

- Le cas échéant, locaux destinés à des activités maritimes sportives
- Local de stockage de matériel,

Même Saint Tropez n'a pas osé avec une nouvelle capitainerie très belle dans un style moderne assez déconnecté du village.

Heureusement en une ligne apparait la possibilité suivante dans le document :

Le site existant est exigu. De ce fait, suivant les surfaces nécessaires pour le bon fonctionnement du port, le prestataire pourra proposer un local « annexe Capitainerie » sur un autre site de Port Grimaud.

L'étude de faisabilité intégrera le diagnostic d'un local existant de 200 m2 environ en vue d'une rénovation. Solution préférable il me semble.

2.1.5 Composante 5 - Zone de Mouillages Ecologiques Légers (ZMEL) (infrastructures portuaires)

Laissons aux lecteurs du document de la Capitainerie le soin de découvrir le projet semble-t-il destiné à :

Création de mouillages écologiques organisés et gérés par la régie du port de Port Grimaud avec fourniture de services par le port. A priori, adapté aux très grandes unités, dont les ancres

provoquent des dégâts importants sur l'environnement, la zone de mouillages devra être proposée en dehors des zones d'herbiers ou en mouillages écologiques si la zone d'herbiers est concernée de façon à limiter l'impact sur le fond.

Etant peu compétent en la matière, je laisserai aux spécialistes l'analyse d'un projet faisant coexister :

1. Les conditions d'exploitation et les risques dans la mesure où le site est très ouvert au secteur Est, ce qui peut être un facteur bloquant. **Je partage l'analyse.**
2. Evaluer le coût de réalisation, et les coûts annuels de pose et de dépose. **Car il faudra déposer l'hiver les installations de mouillage ? Sans perturber le milieu ? Vœux pieux il me semble...**
3. Evaluer les surcoûts pour la régie liés à l'exploitation de la ZMEL, en particulier si un service de ramassage des poubelles, de conciergerie, devait être mis en place ; - Etudier l'opportunité d'un ponton pour les annexes des navires au mouillage à l'extérieur ou l'intérieur de la digue du port**Intéressant.**

A mon sens, pas la peine de continuer à lister le document sachant que ce mouillage est dit écologique, doit protéger les zones d'herbiers, dans le fond du golfe zone la plus exposée lors des coups de vent d'Est...Et qu'aucun yacht de grande taille n'est venu y poser l'ancre...

3.1.4 Activité 4 - Propositions de plans masses optimisés pour les bassins intérieurs et les canaux

Les ortho-photos comportent le cadastre et l'emprise exacte des 2050 places actuelles. L'optimisation pourra conduire : - - A modifier le positionnement de pannes comme la panne de l'église A optimiser les surfaces de chacune des 2050 places en précisant les caractéristiques (longueur, largeur) maximales, mouillages compris, qui seraient susceptibles d'être acceptables sur chaque emplacement au regard de la sécurité de la navigation ;

Il apparaît clairement que la géométrie actuelle des places est liée au découpage administratif historique du port. Il est possible qu'un agrandissement de quelques places soit possible. Ce point sera à investiguer dans la présente étude de faisabilité et il sera demandé au bureau d'études d'essayer d'agrandir chaque place en tenant compte des facteurs limitants suivant : - - - La sécurité de la navigation dans les chenaux et dans les canaux avec prise en considération des rayons minimaux de manœuvre correspondant à la longueur L d'un navire ; La largeur des places entre habitations voisines ; La « règle » des 3 tiers dans les canaux ;

Dans ce chapitre, une nouvelle fois est évoquée qu'un « agrandissement de quelques places soit possible ». Toujours une optimisation est un souhait de rentabilité.

De plus : « il sera demandé au bureau d'études d'essayer d'agrandir chaque place en tenant compte des facteurs limitants ». **Modifier les places existantes et figurant sur les actes notariés ??? Ceci paraît osé.**

Et : Ces places optimisées pourraient être proposées aux propriétaires lors de la commercialisation des Garanties d'Usages. **Proposées ou imposées ??**

Au surplus : Les dimensions des places affectées sont alors indiquées sur les actes notariés des propriétaires des habitations. Un grand nombre de ces places mises à disposition des habitations ne sont pas occupées par des bateaux. **Quel rapport entre le fait que la dimension de ces places soit**

actées sur les actes notariés et le fait que pendant une certaine période, par gout, volonté ou autre il n'y ait pas de bateau. **La place d'amarrage fait intrinsèquement partie de la valorisation des propriétés. Toute variation à la baisse par redécoupage serait une dévalorisation ou une spoliation si non acceptée. Toute modification ne peut être actée sans l'accord de l'intéressé et des voisins.**

DITO : Nous n'avons pas besoin d'augmenter la taille des bateaux, pas besoin d'optimiser quoi que ce soit simplement pour « bourrer » la cité lacustre et ses quatre ports publics.

Des solutions de principe pour faciliter l'accès des services techniques du port par voie terrestre au droit des 2050 places du port seront proposées.

Bouquet final : Petit rappel si cela est encore nécessaire. La cité lacustre est une propriété privée et les quais sont également privés et interdits d'accès à toute personne hors sécurité et service des ASL. Même les propriétaires ne doivent pas les emprunter.

Ce n'est pas parce que l'on a « encastré » des ports publics de petite importance (269 places pour le plus important et environ 60 places pour les autres....) que cela en fait un port de plaisance.

L'accès ne peut se faire que par les plaquettes et encore en ayant eu l'autorisation d'emprunter les voies de la « PROPRIETE PRIVEE ».

CONCLUSIONS

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

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

- La cité n'a pas été conçue pour accueillir des bateaux de grandes dimensions. Il apparaît que nous sommes déjà au maximum.
- La sécurité de navigation, l'entretien des quais, la présence gros bateaux chargés d'hydrocarbure au milieu d'une zone quasi urbaine est une hérésie, la cohabitation avec les bateaux plus petits de propriétaires est en cause.
- Une mise aux normes et de sécurité des amarrage existants, l'ajout de services peut se concevoir. Notons tout de même que l'étude ABIGTON de 2019 commandé par la Municipalité ne relevait pas dans ses conclusions techniques d'urgence particulière.
- Les places existantes devraient donc être maintenues ou même réduites si cela est possible. **CECI DANS LA CONTINUITE DE LA DECLARATION DE Mr Le Maire lors de la réunion publique de concertation le 30 mai 2024.**

2. Une refonte totale de la passe d'entrée et de ses structures avec pour objectif l'accueil permanent de yachts de « grande croisière ».

- Mêmes réserves sur le projet avec en complément.
- Une passe qui sera complètement sclérosée par moment lors des manœuvres des « grands yachts » (c'est déjà le cas).
- Une rupture urbanistique flagrante avec la cité classée patrimoine remarquable. Ne serait-ce que par la taille des bâtiments (capitainerie, commerce, restaurants etc..). La taille des yachts de grande croisière qui outre leurs longueurs dépasseront en hauteur les R+1 ou R+2 de la cité...
- Des superstructures nécessitant des investissements conséquents sans garantie de résultats s'agissant de l'ensablement comme évoqué dans les conclusions de l'étude SEDRIPORT 2018 commandée par la Mairie.
- L'utilisation d'un espace prévu à l'origine pour le passage ou l'arrêt ponctuel et non pas un port de plaisance.
- Au surplus des investissements disproportionnés sans retour pour les propriétaires de la cité.

Ce projet semble donc largement hors sol et pour le moins excessif **et devrait se repolariser sur les mises aux normes des installations et la sécurité active de la cité lacustre et de ses habitants.**

Rappelons que les « ports publics » disséminés dans la cité représentent à peine 21% des places d'amarrage.... Et que nombre d'habitations n'en possèdent pas mais subiront néanmoins les gênes liées à une éventuelle commercialisation débridée.

Ajoutons à cela des projets de redimensionnement des places d'amarrage privées, source de litiges sans fin dont personne n'a besoin.

Une prise en compte de la réalité de la cité et de son identité me semble donc nécessaire pour ne pas « casser » ce qui a fait son succès depuis 50 ans.

URSULA HIESTAND Chüpliweg 6
CH-8702 Zollikon
+41 44 391 43 13
64 Ile des quatres vents
F-83310 Port Grimaud
+41 79 620 95 66
ursulahiestand@bluewin.ch

Contribution à la concertation « Port Grimaud »

Thème

Port Grimaud pourrait être un modèle en matière de durabilité, de protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique. Il y a d'énormes opportunités et possibilités de se profiler sur le plan politique, mais aussi financier. Il existe une volonté politique à Paris et au niveau européen ainsi que des subventions pour des projets d'avenir de ce type.

Les plans de la commune et de l'exploitant du port vont cependant à l'encontre de toute idée de durabilité, de protection de l'environnement et de protection du climat. Développer un port pour attirer encore plus de grands yachts nuit à l'environnement et détruit le fragile écosystème. Avec cette stratégie, la commune pêche contre la nature et fait porter le fardeau aux générations futures.

Solutions

1. Développer les sources d'énergie alternatives qui préservent les ressources et utiliser l'abondance du soleil pour produire de l'énergie : à Port Grimaud 1, il y a un immense parking à l'extérieur des murs de la ville. Comme on peut le voir chez E.Leclerc à Cogolin, il pourrait en être de même à Port Grimaud : Les voitures sont à l'ombre, les émanations polluantes de plastique et de caoutchouc sont évitées. De l'énergie est produite pour les besoins de la commune.
2. Développer l'infrastructure de recharge pour les voitures électriques à Port Grimaud. Les capacités des bornes de recharge existantes sont ridicules et sont loin de couvrir les besoins futurs. De nombreux propriétaires doivent déjà recharger leur voiture avec un câble domestique qui passe par la fenêtre de leur appartement. À plus ou moins long terme, l'infrastructure énergétique s'effondrera si le réseau n'est pas rapidement étendu.
3. Convertir l'ensemble des transports communaux à la mobilité électrique. La poste, le ramassage des ordures et les fournisseurs ne pourront plus entrer dans Port Grimaud qu'avec des voitures électriques. Cela préserve l'environnement et réduit les nuisances sonores. Tous les bateaux de l'autorité portuaire doivent être équipés de moteurs électriques.
4. Modération du trafic dans tout Port Grimaud : les voitures doivent sortir du village, les rues doivent être fermées à tous les véhicules qui ne disposent pas d'une place de parking fixe désignée dans le village. Les véhicules externes ne peuvent plus rester que trente minutes maximum dans le village, sous peine d'être emmenés à la fourrière ou de devoir payer des amendes en cas de dépassement à la sortie.

URSULA HIESTAND

Chüpliweg 6
CH-8702 Zollikon
+41 44 391 43 13

64 Ile des quatres vents
F-83310 Port Grimaud
+41 79 620 95 66

ursulahiestand@bluewin.ch

Demande

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

Objet : Réduction de l'impact environnemental (gaz d'échappement, bruit, pollution) dans le port

Madame, Monsieur

Dans le cadre de la consultation « Sécurité et environnement à Port Grimaud », j'aimerais soulever un problème majeur qui affecte l'environnement et le développement futur du port.

La réduction des émissions de CO² est un objectif majeur des gouvernements de l'Union européenne. Il faut donc s'attendre à ce que la législation relative aux émissions de CO² dans le secteur maritime devienne de plus en plus stricte au cours des 5 à 15 prochaines années. Les moteurs à combustion utilisés aujourd'hui ne seront pas en mesure de faire face à cet avenir. Une réduction des émissions de CO² est difficilement envisageable avec eux. Seule une renonciation totale aux combustibles fossiles permettra d'atteindre la neutralité en matière de CO². Le passage à des technologies d'entraînement alternatives, telles que les moteurs électriques, sera donc nécessaire.

En plus de l'impact du CO² sur notre climat par la combustion de carburant pour nos « bateaux de plaisance », les propulsions alternatives (électriques) ont un impact direct sur les habitants de PG : -> moins de bruit, -> pas de gaz d'échappement dans l'air, -> pas d'huile ou de carburant dans l'eau !

Dans ce contexte, Port Grimaud et sa zone portuaire doivent se préparer à ces changements. Le cap doit être fixé le plus tôt possible afin de préparer notre commune à l'avenir.

Pour rendre possible le passage à la propulsion électrique, **voici quelques propositions à prendre en compte :**

Fonction de modèle

Les bateaux de la capitainerie devraient être convertis à court terme à des moteurs hors-bord électriques. Cette mesure est rapide et facile à mettre en œuvre. Tous les trajets dans le port peuvent être effectués immédiatement sans émissions ni bruit.

Créer des incitations

Ce sont souvent les petits avantages qui justifient en fin de compte l'investissement (souvent plus élevé) d'un acheteur (de bateau) dans un e-bateau (ou une e-voiture). Stationnement gratuit, conduite dans des zones où les moteurs à combustion sont interdits, tarifs de recharge avantageux, etc. Nous devrions également prendre en compte et mettre en œuvre ces éléments dans nos discussions :

- créer des installations de recharge en courant alternatif pour les bateaux dans les zones où se trouvent les restaurants.
- Les installations d'amarrage pour les bateaux jusqu'à 10 mètres sont maintenues libres à 3-4 jetées facilement accessibles. Des boîtiers muraux à courant alternatif y seront installés pour recharger les bateaux « pendant la nuit ». Vous y amenez votre e-boat dans l'après-midi ou la soirée et vous le laissez là jusqu'au lendemain matin.
 - La zone autour de l'église pourrait être désignée à cet effet, c'est-à-dire qu'aucun grand bateau ne bloquerait la vue de l'église depuis l'eau, mais les e-boats d'une longueur maximale de 10 m pourraient être rechargés. Les bateaux électriques de 10 mètres maximum sont payants.
 - Les emplacements doivent être facilement accessibles à pied depuis le plus grand nombre d'habitations possible. Personne ne traversera PG pour cela. 10-15 minutes de marche maximum.
 - Ce n'est qu'à ces endroits qu'il sera nécessaire d'investir dans une infrastructure de recharge.
 - 11 ou 22 kW suffisent pour recharger la plupart des batteries des bateaux actuels pendant la nuit.
 - 2 à 3 points de charge par zone suffisent dans un premier temps.
- Installer un Supercharger (DC) à la station-service ou sur la place de l'église. Il y en a déjà à Port Cogolin et à Saint-Tropez.
- Se coordonner avec Sainte Maxime pour y créer également des installations de recharge AC et DC. Ainsi, toute la baie serait couverte et les principaux axes de circulation (les marchés de Tropez et de Maxime) seraient accessibles et vous y trouveriez des amarrages « gratuits » avec des installations de recharge lors de votre visite dans les villes. C'est un peu comme les bornes de recharge des voitures électriques dans nos villes. Vous pouvez également y stationner librement pendant la recharge.
- Réduction des frais portuaires pour les propriétaires de bateaux électriques

Une dernière remarque : la situation juridique en France indique que 1% des postes d'amarrage dans les ports de plaisance publics doivent être équipés d'installations de recharge électrique conformément au règlement pour les opérateurs portuaires à partir de 2019. Les autorités devront certainement en tenir compte lors de la reconfiguration du port.

Merci d'être pris en compte dans cette vision importante du développement futur de Marina Port Grimaud.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées,

Stefan Naust / Marion Seibert

Rue l'Eperon, PG

CP02 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Avenir de Port Grimaud : un zoo pour ses habitants, un parc d'attraction pour les touristes

Description :

Les port-grimaudois ont partagé avec les visiteurs un patrimoine architectural du XX e siècle inventé par un visionnaire M SPOERRY qui a écrit :

" Il serait important de ne pas dénaturer le caractère lacustre de Port Grimaud et de préserver sa tranquillité de toute l'agitation dont souffrent les villes modernes ... ".

En juin 2024 la mairie de Grimaud adoptait une délibération :

*DCM2024-32-119- Programme de protection de la posidonie
- un projet de « **Zone de Mouillage et d'Équipement Léger** » (ZMEL), hors secteur de Port-Grimaud, visant à organiser et calibrer les mouillages dans une zone prédéfinie, en adoptant également de nouvelles techniques d'ancrages protectrices des herbiers ;
or dans le cahier des charges Mission d'Assistance à la Maitrise d'Ouvrage (AMO)*

Etude Faisabilité — Concertation - Programmation.

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

Il est question de :

Extrait chap 2.1.1 page 12 Permettre l'accueil à l'extérieur de la digue des navires de transport

chap 2.1.5 page 20 Création de mouillages écologiques organisés et gérés par la régie du port de Port Grimaud avec fourniture de services par le port.

« A priori, adapté aux très grandes unités, dont les ancres provoquent des dégâts importants sur l'environnement, la zone de mouillages devra être proposée en dehors des zones d'herbiers ou en mouillages écologiques si la zone d'herbiers est concernée de façon à limiter l'impact... »

Elle permettrait de limiter les mouillages anarchiques le long du littoral et pourrait s'accompagner de la mise en place de récifs artificiels de type épaves dépolluées bois/métal pour renforcer la biodiversité en complément des nurseries installées à l'intérieur du port. »

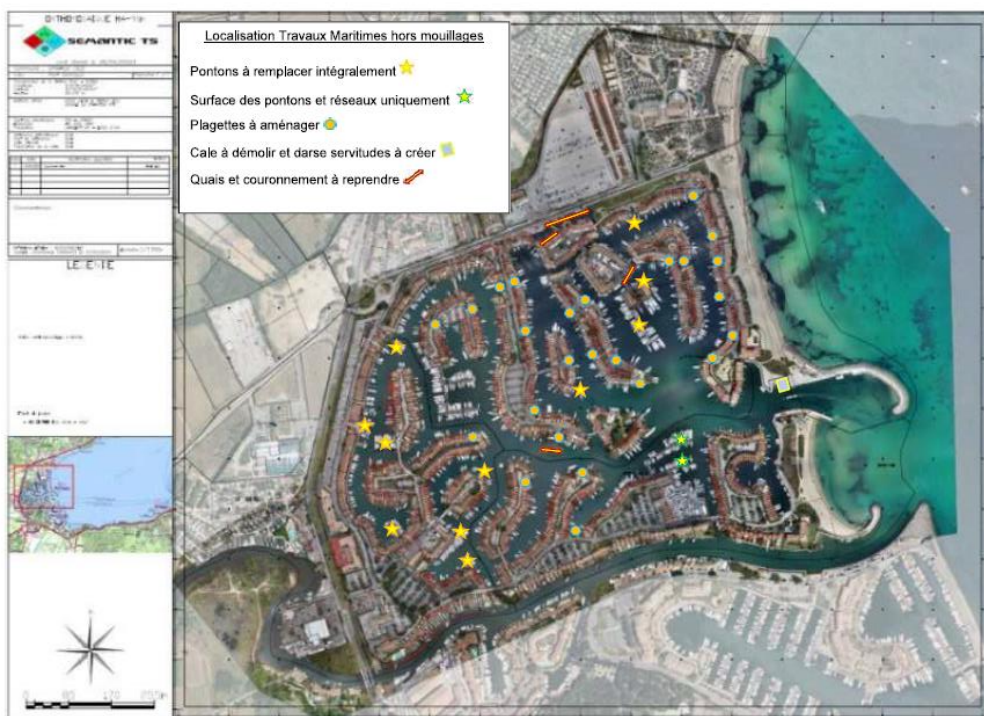


Chap 3.1.11 page 40

« **Aménagement des plaquettes** avec une étude des fonctionnalités « *plagette par plagette* » avec aménagement de pontons sur certaines plaquettes voire une proposition de parcours culturel avec intégration de navires du patrimoine maritime sur certaines plaquettes. »

Chap 4.1.1 page 59

« Aménagements des plaquettes avec tout ou parties des équipements suivants : quais transports (arrêt navette maritime), touristiques (annexes, jet-ski) et culturels (exposition navire patrimonial) des plaquette ».



Marché public de prestations intellectuelles – Domaine INFRASTRUCTURES & BATIMENTS
Cahier des Charges – page 60/84

Liste des plagettes concernées

Localisation Travaux Maritimes hors mouillages

- Pontons à remplacer intégralement ★
- Surface des pontons et réseaux uniquement ★
- Plagettes à aménager ●
- Cale à démolir et darse servitudes à créer □
- Quais et couronnement à reprendre ✎

Demande :

Concernant la ZMEL /Navires de très grandes unités : Nous aimerions soulever un point important concernant la mise en place d'amarrage léger et la création d'amarrage pour de très grandes unités, n'y a-t-il pas là soit une mauvaise interprétation de l'objectif d'une ZMEL (création d'une zone de protection) avec la création d'amarrage pour des bateaux à touristes (dans la ZMEL ou à proximité), pour qui sera proposé des activités commerciales types visite des nurserie via un parcours, plongée ou autre activité aux touristes ?

Avec ensuite proposition d'un diner dans le restaurant panoramique via des bateaux type conciergerie pour les aller et retour ?

Aménagement pour les Jet-ski : cela n'est -il pas incompatible avec une zone de tranquillité pour les nurseries mis en place ? en effet, de plus en

plus de villes du littoral bannissent les jet-ski à cause des désagréments (bruit, danger pour les baigneurs...)

Extrait : « 2024, l'été de tous les dangers pour les jet-skis ?

Interdiction de la mise à l'eau des jet-skis à Arcachon. Idem dans les Calanques marseillaises où les véhicules nautiques motorisés (VNM) ne sont pas autorisés. Pareil à Port-Cros et Porquerolles où les Jet-skis ne peuvent pas s'approcher à moins de 600 m de la côte. Encore plus loin que la limite des 300 m ! »

chap 2.1.4 page 17 : Locaux pour les services supplémentaires susceptibles d'être proposés aux navires (conciergerie, ...),

- Locaux commerciaux,
- Locaux connexes (office du tourisme, espace culturel et d'animation, yacht club avec restaurant panoramique ...

La création d'une ZMEL ou d'une zone aménagée jouxtant la ZMEL et gérée par la régie ne deviendrait-elle pas un parc d'attraction ?

L'aménagement des plages et des activités : parcours culturel avec intégration de navires du patrimoine maritime **gérées par la régie fera des habitants de PORT GRIMAUD des « bêtes curieuses » sous prétexte d'un parcours culturel .**

Propositions :

- Pas d'amarrage de grands navires à proximité de la Zmel ce qui est à l'encontre de la protection souhaitée
- Etude de compatibilité des amarrages futurs de grands bateaux avec le passage des canadiens venant pomper de l'eau en cas de feu.
- Que la gestion de tous les amarrages et de toutes les activités connexes dans la zone de protection de la Zmel soient supervisées par un organisme d'état
- Abandon du parcours culturel pour les touristes sauf sans les zones déjà existantes des coques d'eau actuels avec interdiction d'activités sur les plages (jet ski ou autres) avec embarquement et débarquement des non résidents (touristes) dans les ruelles privées

De : [REDACTED]@orange.fr>

Envoyé : vendredi 26 juillet 2024 15:16

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

Cc : [REDACTED]@orange.fr>

Objet : CONTRIBUTION DEBAT DEBAT PORT DE GRIMAUD

Messieurs,

Je fais suite à la concertation initiée par la commune de Grimaud sur l'aménagement du site du Port de Grimaud (en non pas Port Grimaud Cité Lacustre).

Je comprends de la présentation consultable que vous envisagez 3 scénarios d'aménagement et un scénario « ne rien faire ».

Il est regrettable qu'aucun des scénarios envisagés par la Régie ne soit avancé, de telle sorte que la solution de simplicité « Ne rien faire » semble s'imposer à tous et ce d'autant que notre cadre de vie s'est dégradé depuis la reprise en Régie des concessions portuaires.

Propriétaire depuis l'origine dans la tranche 3 de Port Grimaud 1, il me semble essentiel de rappeler que vous ne pouvez toucher aux infrastructures dont nous sommes propriétaires directement ou indirectement pour celles propriétés de l'ASP.

Il ne vous aura pas échappé que les quais, mais également leur accessoire, en ce compris, le droit de jouissance exclusif et privatif du plan d'eau dont nous sommes titulaires depuis la construction de la tranche 3 et la livraison de notre maison sont privatifs et ne peuvent être aliénés sans notre accord.

Concernant les thèmes abordés dans votre présentation :

Sécurisation de la passe d'entrée ;

Il appartient à la Régie de limiter la taille des bateaux et respecter les dispositions des cahiers des charges en vigueur au sein de la Cité Lacustre.

Tout élargissement de la passe d'entrée aurait pour conséquence d'augmenter le risque de collision avec notamment des navires qui chercheraient à en doubler d'autres.

François Spoerry avait d'ailleurs rappelé lors d'une réunion de copropriétaire dans le début des années 70 que la passe avait été dessinée étroite pour justement éviter tout dépassement.

Un taille maximum de navire « sur les places publiques limitée à 18 mètres permettrait de réduire les risque de collision.

Dragage de la passe d'entrée et des canaux ;

Il appartient à la collectivité de gérer en « bon père de famille » les actifs qui ont été mis à disposition par l'Etat.

Les canaux sont des voiries ou voies navigables intérieures à la Cité Lacustre. Leur ensablement est du fait de la Giscle dont l'entretien en amont a mal ou pas été réalisé par les collectivités gestionnaires dont la Commune de Grimaud.

Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. Cette disposition s'applique également en cas de négligence des collectivités en charge de la Giscle.

Dès lors, l'ensemble des coûts de ces travaux d'entretien des canaux doit être intégralement supportée par la collectivité au même titre que les opérations de rénovation de voirie publiques terrestres réalisées sur le périmètre de la commune de Grimaud.

Rénovation complète de la Capitainerie et de bâtiments annexes

Tout projet de rénovation de la Capitainerie est intéressant dès lors qu'il ne porte pas atteinte à l'esthétique de Port Grimaud.

Cette rénovation ne peut constituer un agrandissement des bâtiments existants sans l'accord de l'ASP de Port Grimaud, conformément au cahier des charges et nos statuts (la parcelle de l'avant port fait partie de l'ASP, cf Statuts).

Cependant on peut s'interroger sur la nécessité d'extension de ce bâtiment puisque la Commune a dû récupérer au titre des biens de retour 3 capitaineries auxquelles s'ajoute celle du port communale.

Avec seulement 325 places publiques à gérer, la Régie devrait disposer de la place nécessaire pour ses collaborateurs dans les bâtiments existants.

Pour rappel PG1 ne dispose que 155 places publiques telles que définies dans le contrat de concession de 1975.

Optimisation et modernisation des infrastructures portuaires

Seules les infrastructures propriété de l'Etat et non soumises à sujétions au profit de tiers peuvent être concernées par ce volet.

Il conviendra de respecter les règles en vigueur au sein de l'ASP, sans toutefois créer de flux de visiteurs supplémentaires, sauf à ce que la Commune souhaite faire de Port Grimaud un site touristique, ce qui reviendrait à consentir la compétence en matière de gestion portuaire à la communauté de commune.

La Cité Lacustre est saturée, il n'est pas acceptable que la Régie commercialise des places publiques au-delà de ce qui était prévu à l'origine, et utilise des infrastructures privées sans en payer le droit d'usage ni contribuer financièrement à leur entretien.

Création d'une zone de mouillages écologiques légers

L'idée est intéressante si elle permet de diminuer le nombre de places publiques et de visiteurs à l'intérieur de la Cité Lacustre.

Dans l'attente d'avoir une présentation plus avancée de vos projets,

Je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée

Contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème la capitainerie, situation

La cité lacustre de Port Grimaud est un lotissement privé. Tous les propriétaires doivent adhérer à un règlement qui est valable pour tout le monde pareil. Rentrer en village en voiture est réglementé. On roule au pas et en saison le stationnement est interdit.

La municipalité a repris le Plan d'eau et la capitainerie sans les biens terrestres et sans les rues. La capitainerie a comme seul accès le plan d'eau. Tous ceux qui y travaillent et tous les visiteurs doivent emprunter le plan d'eau pour y accéder.

Description de la situation

La municipalité a transféré beaucoup d'activités de la mairie dans la capitainerie. Elle fait venir de nombreuses voitures et camions pour tenir des réunions, p. ex. Les pompiers en 6 véhicules sans urgence et pas en tenues de sécurité.



Elle fait venir un grand camion de poubelle qui sert seulement la capitainerie et qui vient par la Grand Rue et la transforme en piste de course sans aucun respect pour les riverains et piétons.

Les voitures de la mairie se garent à l'intérieur au lieu de rester devant les portails du village comme tout le monde.



En revanche elle ne poursuit pas ses devoirs de s'occuper du port correctement. Le bateau d'incendie est hors service et pas entretenu, planqué dans un coin du port d'où ils ne pourrait pas sortir en cas d'urgence.

La rampe de mise à l'eau des bateaux (slip) n'est pas entretenu et transformé en cimetière de bateaux pourris.



Analyse

La reprise de la concession est strictement limitée au plan d'eau et la capitainerie. Cela ne contient pas l'usage des biens terrestres des propriétaires de Port Grimaud. L'usage de la Grand Rue n'est pas inclus. La municipalité doit respecter le règlement de Port Grimaud comme les habitants et se garer en dehors du village par respect pour les habitants qui sont chez eux.

Traverser la rue à grande vitesse est devenu dangereux pour les piétons, les familles, les enfants qui courent dans la zone piétonne.

En cas d'incendie Port Grimaud est en grand danger. Il dure trop longtemps que les camions des pompiers de Grimaud arrivent et après ils ne passent pas dans les ruelles étroites et sur les petits ponts et sous les porches.

Les bateaux remplis d'essence ne sont pas accessibles par les rues. Il est important pour la sécurité de maintenir le bateau incendie et le tenir en service.

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

Propositions

- Interdire l'entrée dans le village en voiture à tout le monde de ou pour la capitainerie (comme tout le monde).
- Conserver le rôle de la capitainerie : l'accueil des employés, des visiteurs et des marins seulement en bateau, le travail administratif reste à Grimaud.
- Assurez la sécurité des habitants de Port Grimaud.

- Assurer une image propre.

Contribution to the public consultation on Port Grimaud

Submission for public participation

Thème principal:

Aménagement du bâtiment de la capitainerie avec des bureaux, un bar, un restaurant et une blanchisserie.

Le problème:

- L'administration de Port Grimaud a des projets ambitieux. Sur le modèle de Saint Tropez, elle souhaite faire de l'idyllique Port Grimaud un lieu mondain pour les grands yachts.
- L'administration prévoit d'agrandir la capitainerie en y ajoutant des bureaux pour tous les employés, une blanchisserie, une boutique, un bar et un restaurant glamour.
- Il est également prévu de créer un nouveau parking sur le site de Port Grimaud 1 afin que les propriétaires de yachts et les visiteurs puissent se rendre en voiture à la capitainerie.
- Mais l'objectif n'a jamais été de faire de Port Grimaud un port de plaisance mondain. Port Grimaud est un bel endroit sur l'eau, utilisé uniquement par ses habitants.
- Port Grimaud est un paradis de tranquillité et de paix. Les habitants veulent vivre en paix. Les enfants peuvent jouer en toute sécurité dans les rues.
- Il y a de nombreux parkings à l'extérieur de la ville. Seuls les résidents et les fournisseurs sont autorisés à entrer dans la ville en voiture pour une courte durée. Les visiteurs ne sont pas autorisés à traverser la ville. de circuler en ville.

La solution:

- Réalisez un sondage représentatif uniquement auprès des habitants de Port Grimaud et prouvez-le: qui est favorable à ce que Port Grimaud devienne une ville éblouissante comme Monte Carlo ? Ou qui veut que Port Grimaud reste un endroit charmant et paisible, sans bruit ni agitation venant de l'extérieur?
- Cessez d'envisager des projets de luxe et de prestige comme des bars et des restaurants dans le bâtiment de la capitainerie!
- Un restaurant dans le complexe de la capitainerie attirerait des visiteurs extérieurs, augmenterait le trafic, apporterait de l'agitation dans la ville et polluerait l'air.
- Vivez avec votre temps et proposez du télétravail pour les employés de la capitainerie ou installez les employés dans des bureaux à Grimaud.

Contribution à la consultation publique sur Port Grimaud

Soumission pour la participation du public

Thème principal: Environnement et protection du climat. Un pas important vers l'avenir!

Les bases:

Réchauffement de la planète, élévation du niveau de la mer, extinction des espèces. Tels sont les enjeux de notre époque. Nous devons tous nous y préparer ensemble.

Le problème:

- L'autorité locale a un problème : elle ne fixe pas les bonnes priorités pour son projet de construction.
- Le projet est dépassé. Nous n'avons pas besoin de plus de trafic, nous avons besoin de moins. Nous n'avons pas besoin de plus de tourisme, nous avons besoin de moins. Nous n'avons pas besoin de plus de yachts, nous avons besoin de moins.
- Le projet ne tient pas compte des intérêts des résidents locaux et des générations futures.
- Le projet ne tient pas compte du désir de protection du climat et de préservation de la nature.

La solution:

- Donnez l'exemple en vous concentrant entièrement sur la durabilité, la protection du climat et la protection de l'environnement!
- N'agrandissez pas le port, mais limitez la taille et le nombre de navires. Cela aidera l'environnement!
- Empêchez le trafic de quitter Port Grimaud. La région n'a pas les moyens d'accueillir encore plus de navires et de voitures. Il suffit de regarder le trafic sur la route côtière. Elle s'effondre tous les jours en été!
- Regardez le trafic dans le port de Port Grimaud : Pour l'instant, les gens ne sont pas en mesure de diriger le trafic ou d'assurer la sécurité. Cela ne va donc pas s'arranger à l'avenir avec encore plus de trafic. Arrêtez vos projets!
- L'ancrage écologique est une illusion. C'est une imposture. On pourrait aussi parler d'écoblanchiment. Les superyachts ne contribuent pas à la protection de l'environnement. Arrêtez donc ce projet absurde d'agrandissement du port pour accueillir de plus grands yachts!
- Faites de Port Grimaud un modèle international de tourisme doux et de durabilité. Vous serez certain de bénéficier d'une excellente réputation et de retombées économiques. Le monde entier regardera Port Grimaud avec respect et saura qui remercier pour cela!
- Ayez le courage de le faire : Faites un pas vers l'avenir et non vers le passé. Dites adieu aux concepts et aux idées dépassés!

DIDIER ROBERT

BOURAKE

NOUVELLE CALEDONIE

CONTRIBUTION à la concertation publique PORT GRIMAUD

Fait le 24 /07/2024

Je n'interroge sur le projet du Maire de Grimaud sur le devenir de la cité lacustre avec l'ambition de l'aménagement et l'extension du port et ses annexes

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

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

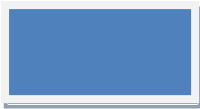
La conception de Port Grimaud au fond du golf de Saint TROPEZ ne peut en aucun cas devenir une Marina pour accueillir d'importants bateaux. IL y en a déjà un grand nombre devant Saint Tropez

Si l'on souhaite préserver l'écologie et l'environnement ainsi que le respect de la bio diversité nous devons impérativement ralentir et s'opposer au projet afin de réaliser des profits et encore des profits.....

La maison que j'occupe à Port grimaud depuis sa création a été acquis sur plan par mes parents aujourd'hui c'est la troisième génération qui en profite et il est impératif que cela continue dans les mêmes conditions qu'à l'origine le concept une maison et un petit bateau devant sa maison

La participation financière que nous demande Le MAIRE afin de financer son projet n'est pas réaliste car beaucoup d'entre nous sommes des personnes modestes ayant juste la chance d'avoir pu conserver avec des dispositifs permettant la transmission de génération en génération aujourd'hui cette maison est en indivision sur quatre personnes qui n'auront pas les moyens de participer à l'intention du Maire qui demande 20 000 euros afin de pouvoir stationner un bateau acquis d'occasion en 1990 de 6m05 long .

Pascal Maimon



CONTRIBUTION à la concertation publique PORT GRIMAUD

Fait le 27 /07/2024

Problème par rapport au projet du Maire de Grimaud sur le devenir de la cité lacustre avec l'ambition de l'aménagement et l'extension du port

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

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

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

CP03 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud

Thème : Port Grimaud : une cité lacustre unique, un village en harmonie avec son plan d'eau

Description :

Puisqu'il nous est permis d'exprimer nos inquiétudes face aux bouleversements prévus par cette étude, j'aimerais soulever un point car à lecture du CCTP (Cahier des charges)

PORT DE GRIMAUD (1) 2030 : Remise en sécurité et aux normes environnementales

Il est demandé aux attributaires d'étudier certains ports qui ont déjà effectués leur transformation, mais les exemples cités biaisent l'étude et les conclusions. En effet Port Grimaud n'est pas un port classique et il n'a aucun équivalent ! (à part peut-être Venise).

Port Grimaud est une cité partagée entre 2 500 propriétaires comprenant une habitation et un plan d'eau et non une ville autour d'un port pour « ranger des bateaux », c'est un village flottant avec un équilibre parfait mer / terre, habitation / bateaux (à l'origine prévu pour des voiliers et bateaux de taille raisonnable), résidents/circulation dans les canaux, renouvellement des eaux/ circulation des marées (mer/gisèle) enfin un écosystème interne et externe (dans les digues) équilibré qui a su prospérer au fil des ans.

Tout cela risque d'être balayé par la modification des digues, par la circulation de plus de yachts à moteur (chaque place doit être occupée que le propriétaire le souhaite ou non) tout cela pour une rentabilité financière dont aucun résident ne souhaite et d'activités « commercialo/culturelles » dont les résidents n'ont nul besoin et qui sont tout, sauf écologiques.

Un changement de jetées risque de faire des canaux, un plan d'eau inerte et pollué et engendrera un effet dystrophique (dérèglement) de l'équilibre aquatique, des habitants ghettoïsés par des bateaux tiers à quelques mètres de leurs habitations, coincés entre maison et plan d'eau auquel ils ne pourraient plus accéder.

En conclusion, les nouvelles orientations tentent de transformer au forceps une cité lacustre conçue comme telle en un port classique d'accueil de bateaux tiers sur un plan d'eau qui n'est absolument conçu pour cela sans tenir compte qu'il y a des habitants dans ce village

Les vues aériennes des ports précités dans l'étude et présentées ci-dessous démontrent imparablement que la cité lacustre « Port Grimaud » n'est pas adaptée à l'évolution souhaitée par la mairie.

EXTRAIT PAGE 24

3.1.1 Activité 1 - Bibliographie et état des lieux infrastructures et bâtiments

L'objet de l'activité 1 est également de calibrer au plus juste les besoins en m2 de locaux nécessaires pour le fonctionnement du port, pour l'animation du port, pour les activités commerciales et les activités associatives sur le port. Pour ce faire, le bureau d'études interrogera, à minima, les 6 ports suivants :

- Saint-Tropez,
- Sainte-Maxime
- Marines de Cogolin
- Port Camargue
- Port Cavalaire
- Port Fréjus

Demande :

Le comparatif entre les différents ports cités ci-dessus et Port Grimaud (et non Port de Grimaud indiqué dans le CCTP) ne peut s'effectuer car comme nous le voyons dans les photos de la configuration des ports de plaisance classiques ci-dessous, la ville est construite autour du port ou pour le Port Camargue, 2 zones bien distinctes ont été construites **dès l'origine**, alors que pour Port Grimaud, le port de plaisance est entremêlé avec les résidences des habitants, c'est justement cette singularité qu'a souhaité le

concepteur Monsieur SPOERRY et classé par la Direction Régionale des Affaires Culturelles, la cité en architecture remarquable du XX ème siècle.

(1) Remarque : la dénomination Port de Grimaud (dans tout le CCTP) au lieu de « Port Grimaud » semble démontrer à elle seule, la volonté de la mairie de dénaturer l'essence même de l'entité « Port Grimaud » comme entité autonome mais en la reléguant à une annexe portuaire de la ville de Grimaud.

PORT DE SAINTE MAXIME



MARINE DE COGOLIN



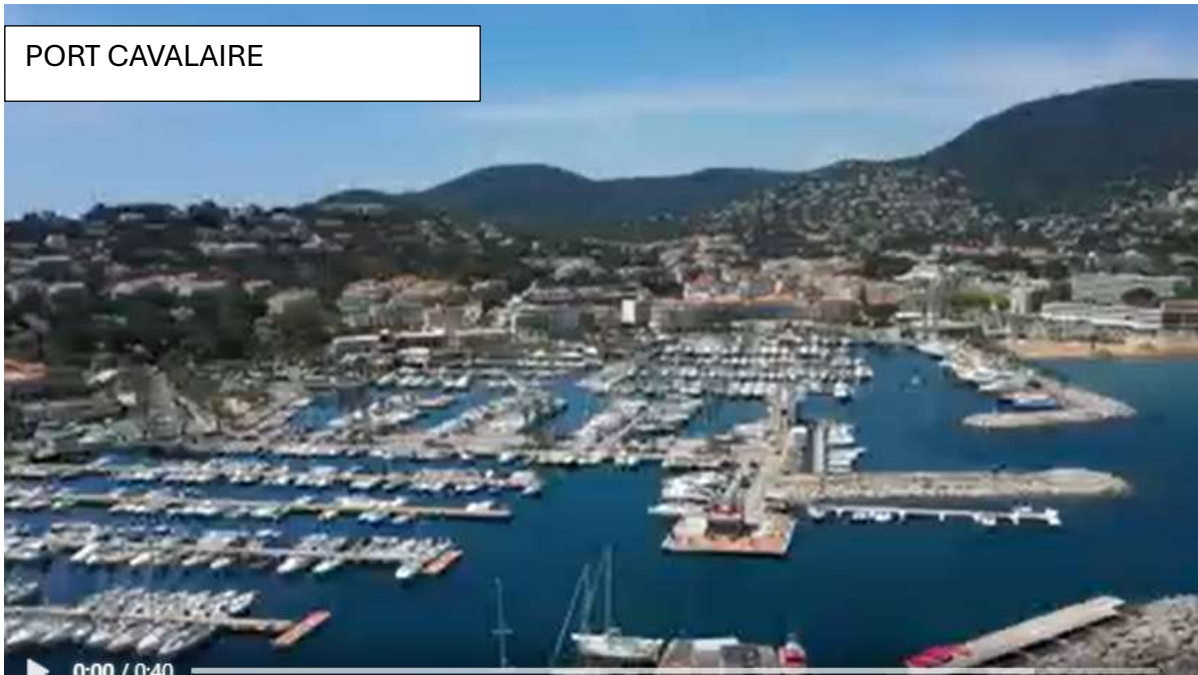
PORT FREJUS



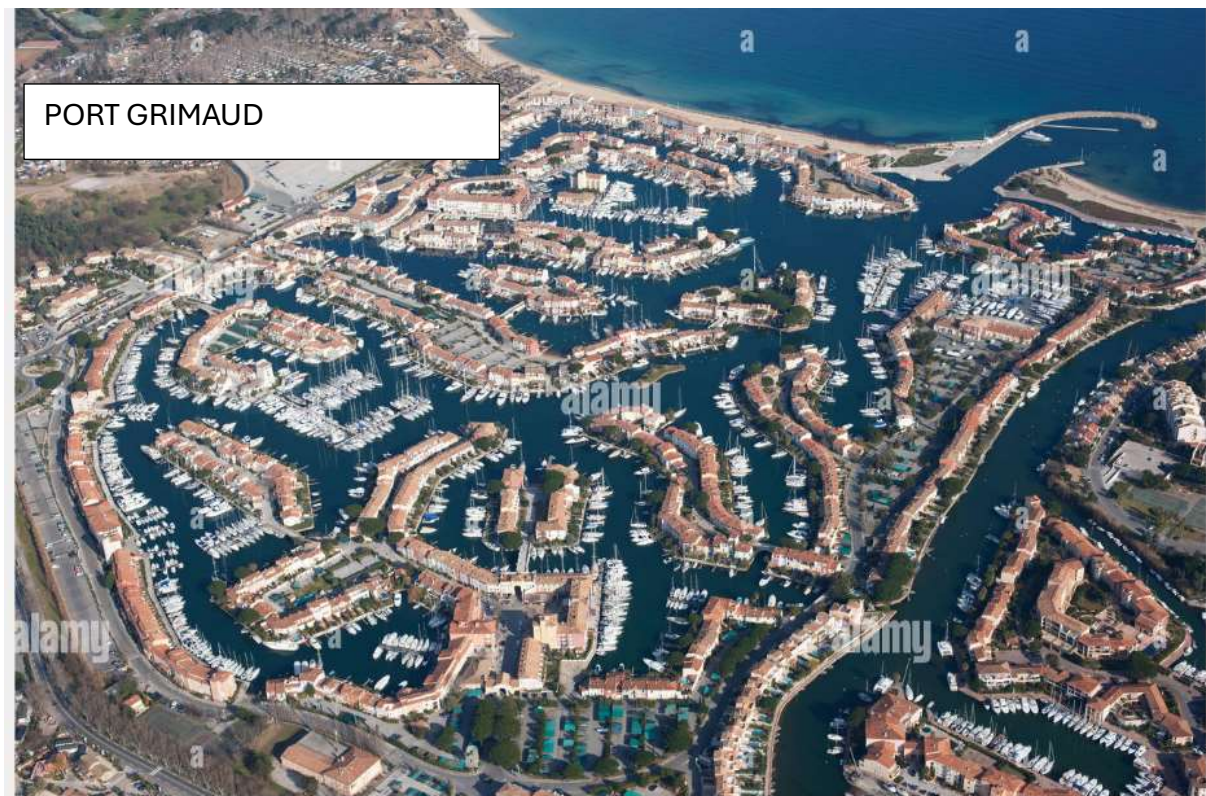
Concernant Port Camargue, l'idée était la création de 2 ports, un port privé composé de 2239 marinas et un port public d'environ 2500 anneaux. Le parti pris architectural étant un habitat bas, collectif ou individuel. C'est ainsi que le port privé est constitué de Marinas c'est-à-dire "d'ensembles immobiliers dont chaque lot comprend un quai indissociable de l'habitation et disposant d'un plan d'eau destiné à accueillir un bateau".



PORT CAVALAIRE



PORT GRIMAUD



Propositions :

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

- Pas de yachts tiers devant les résidents pour augmenter le nombre de places « publiques »
- Etudes des impacts écologiques des futures transformations par des associations écologiques reconnues comme indépendantes de l'écosystème dans les canaux et des digues et non par des bureaux d'études privés.

Thème : Pour la préservation de l'héritage culturel, architectural et écologique de Port Grimaud dans le respect de sa conception première.

Préambule :

Fin 1966, mon père, membre de l'Académie d'Architecture, m'a fait découvrir Port Grimaud en construction. Cette vision d'une cité lacustre, lieu de communion si singulier entre terre et mer, m'a marqué à tout jamais. Plus tard, j'y ai découvert le plaisir simple des balades en annexe dans les canaux, l'accès à la mer à la voile en 420 depuis les canaux (oui à l'époque autorisé), la vue imprenable du Lac Intérieur depuis l'église portes ouvertes, le son des nombreux poissons bondissant de l'eau le soir, enfin le plaisir de contempler l'enfillement des ponts et canaux depuis les jardins des maisons.

Cette vision idyllique, déjà érodée depuis quelques années, est en passe de disparaître définitivement avec le projet « d'hyper Port de Grimaud ». Nous ne sommes pas favorables à ce projet qui met en péril tout le charme et l'art de vivre de l'authentique Port Grimaud.

Rappel de l'héritage culturel et architectural de Port Grimaud :

Lors de son voyage à bord du voilier Colibri dans les Cyclades. Francois Spoerry à « *pris conscience de la perfection et de la simplicité de l'architecture populaire ... que je n'oublierai pas lorsque je construirai moi-même* ». - Francois Spoerry, *L'Architecture Douce*, p. 26.

« *Je soutiens que l'individu ne doit pas être considéré comme un simple consommateur d'espace construit, mais comme un partenaire. Qu'on ne doit mépriser ni les personnes ni les grandes traditions sur lesquelles sont bâties nos civilisations.* » Francois Spoerry, *L'Architecture Douce*, p. 32.

« *J'ai essayé [...] de faire une architecture raisonnable, ou l'on ne trouve pas ces éléments qui sacrifient à une certaine mode, mais une certaine sobriété ; surtout un souci de la qualité de l'usage ce qui me paraît devoir être l'une des premières préoccupations d'un architecte. Être attentif au cadre de vie.*

Jacques Rigaud a écrit quelques pages très lucides à ce sujet « Qu'il soit monumental ou familier, au service de l'utilité, de la fête ou du rêve, le cadre de vie est un ensemble de signes, le miroir d'une société qui renvoie son image à chacun des êtres qui la compose. Si les critères du coût et du rendement l'emportent systématiquement sur les considérations de qualité et de bonheur ou si ces dernières ne sont admises qu'à titre subalterne et décoratif, la culture est définitivement compromise dans l'esprit des hommes et l'on ne saurait s'étonner qu'il lui soit indifférents. Si à l'inverse une société sait subordonner les utilités matérielles à une certaine qualité de cadre de vie, la voie du progrès culturel reste ouverte puisque la culture se voit reconnaître ainsi, au sens propre du terme - droit de cité-. » Francois Spoerry, L'Architecture Douce, p. 35.

« *Dans le domaine des loisirs, qui est celui où j'exerce l'essentiel de mon activité, rares sont les réalisations qui procèdent d'une recherche d'harmonie avec le site. [...] Le pouvoir exorbitant de l'Administration s'est illustré sans aucun frein. [...] Le site n'a pas paru intéresser ces technocrates avant tout désireux d'imposer des conceptions qu'ils estimaient, bien à tort, grandioses et prestigieuses.* » Francois Spoerry, *L'Architecture Douce*, p. 73.

Evolutions récentes de Port Grimaud nuisant à son héritage culturel, architectural et écologique

Depuis quelques années Port Grimaud a connu des changements qui nuisent à son héritage culturel, architectural et écologique :

- Accroissement de la taille des bateaux de plaisance à moteur, impactant la vue des riverains et la circulation dans les canaux :
 - A ce titre, nous avons fait la triste expérience de « l'emmurement visuel » de notre maison par les bateaux des voisins. Comme l'illustrent les photos ci-dessous, l'impact sur la vue depuis notre terrasse, avec et sans les bateaux des voisins, se passe de commentaire. N'en déplaise à certains qui achètent une maison à Port Grimaud dans le seul but d'obtenir un amarrage, notre cité ne peut pas devenir un garage à bateaux.
 - Nous avons rappelé à nos voisins l'article 27bis du Règlement de Police du Port judicieusement signé par le Maire de Grimaud le 12 juin 2003 : [...] « *La hauteur des superstructures des bateaux amarrés ne doit pas dépasser, sauf sur un quart maximum de la longueur des dits bateaux, trois mètres au-dessus du niveau de flottaison ; toute dérogation fera l'objet d'un agrément spécial du Concessionnaire, sous réserve de l'accord des voisins immédiats.* »
 - L'un de nos voisins a déplacé son bateau, nous l'en avons vivement remercié.





- Développement de l'accueil des yachts à l'entrée de Port Grimaud et dans la cité lacustre.
 - La présence d'un nombre croissant de gros bateaux à l'entrée du port impacte significativement la circulation avec des risques accrus de collision.
 - La vue du Golf de St Tropez depuis les maisons et les canaux est profondément affectée par ces yachts.
 - La nuisance provoquée par les gros bateaux à moteur sur les visiteurs et paroissiens de l'église de Port Grimaud a fait l'objet d'autres contributions.
 - Je laisse aux spécialistes le soin de revenir sur l'éventuel impact écologique et marin de cette évolution.



- Raréfaction des places d'accostage dans la cité lacustre pour les propriétaires
 - Les familles d'utilisateurs de Port Grimaud, adultes et enfants compris, ont appris à aimer leur cité en sillonnant les canaux en annexe, à moteur ou à la rame.
 - Ce mode de transport, convivial et authentique, est devenu de plus en plus difficile en raison :
 - du danger de collision avec les très gros bateaux, à la visibilité réduite, qui naviguent désormais sur les canaux
 - à la diminution des places à quai historiquement prévues à cet effet dans la cité

Nos souhaits pour la Régie Portuaire de Port Grimaud

Nous sommes très sensibles à la démarche de la Mairie de Grimaud, si elle est fondée sur les valeurs de Port Grimaud. Aussi nous soumettons volontiers quelques idées à la communauté et à la Mairie :

Au regard de l'écologie

- Optimiser la taille des bateaux à moteur dans Port Grimaud pour réduire les remous sur les feuilles-planches.
- Optimiser la signalisation pour éviter les demi-tours de gros bateaux dans les canaux cul-de-sac ou dont un pont limite la sortie (ex : canal de l'Île Verte) pour réduire les remous inutiles sur les feuilles-planches.
- Rappeler la vitesse maximum de 3 Nds, et ce quelles que soient les embarcations ... (sauf urgence).
- Proposer une franchise ou réduction de frais d'amarrage pour les bateaux sans moteur ou à propulsion à faible/sans émission de Co2 (ex : moteur électrique).
- N'accepter dans Port Grimaud les coches d'eau et autres transports de passagers qu'à la condition d'utiliser des bateaux sans émission de Co2 (ex : moteur électrique).

- Toutes autres mesures visant à promouvoir « objectivement » l'image de « Port Grimaud – Cité lacustre éco-responsable ».

Au regard de l'héritage historique de la cité et de son agrément de vie

- Le nouveau Règlement de Police du Port de Plaisance de Port Grimaud, de Janvier 2024, ne contient plus le remarquable article 27bis du Règlement de Police du Port de Port Grimaud, signé par Mr Benedetto le 12 juin 2003, qui stipulait notamment « *La hauteur des superstructures des bateaux amarrés ne doit pas dépasser, sauf sur un quart maximum de la longueur des dits bateaux, trois mètres au-dessus du niveau de flottaison ; toute dérogation fera l'objet d'un agrément spécial du Concessionnaire, sous réserve de l'accord des voisins immédiats.* ». Restaurer et faire appliquer l'ancien article 27bis.
- Préserver l'architecture et l'usage de Port Grimaud dans l'esprit de son concepteur Francois Spoerry.
- Interdire tout développement commercial et promotionnel visant à détourner la cité de sa vocation première.
- Toutes autres mesures visant à promouvoir « objectivement » l'héritage historique de la cité et de son agrément de vie.

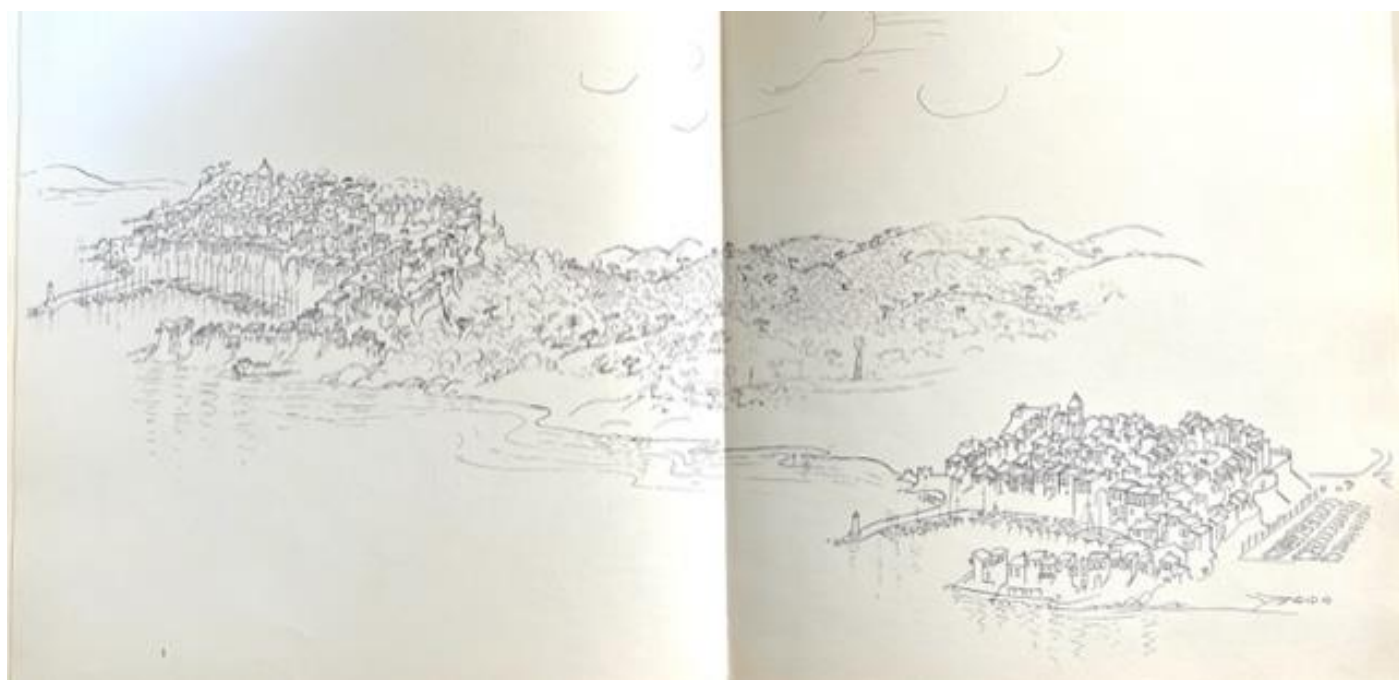
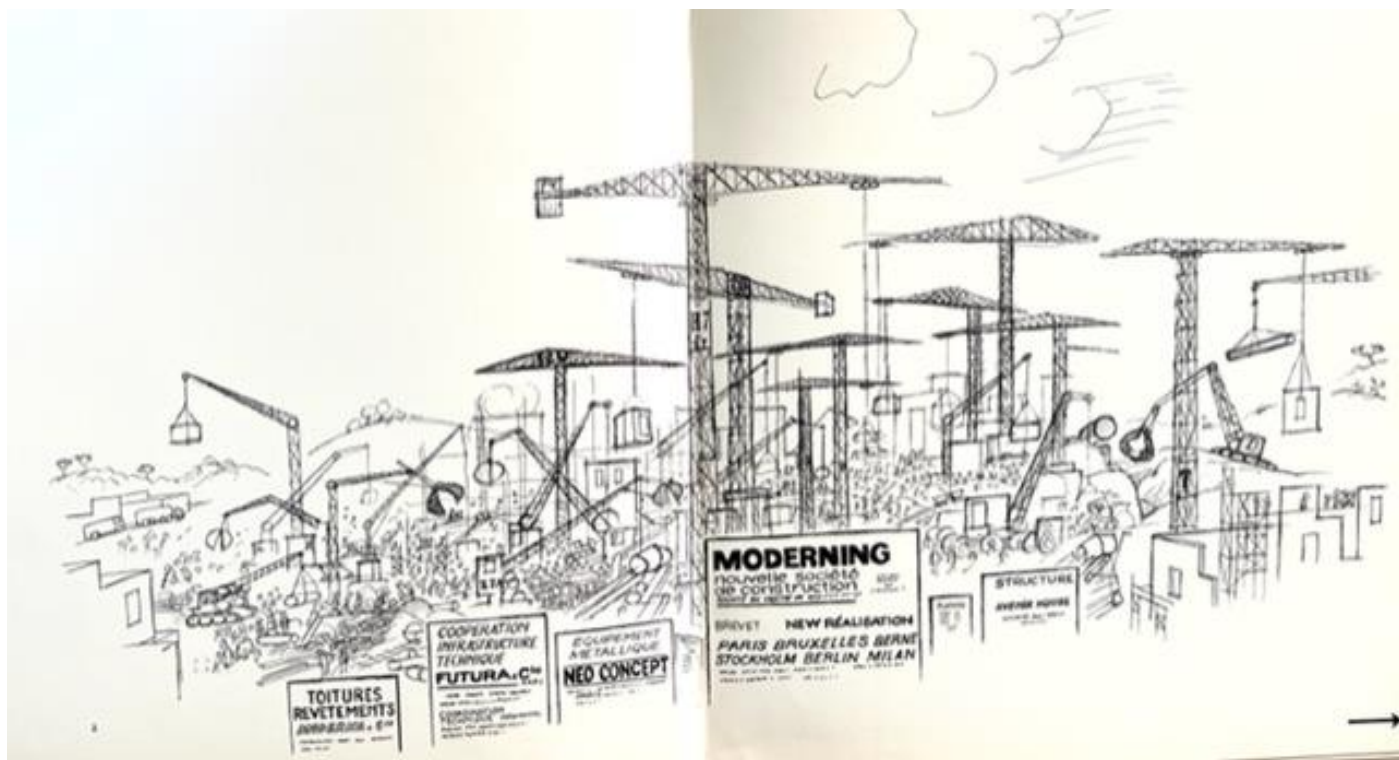
Au regard de la sécurité

- Dans le respect de la loi en vigueur, installer des caméras de surveillance dans les canaux de Port Grimaud pour :
 - Prévenir les excès de vitesse et incivilités trop nombreux.
 - Sécuriser les canaux et accès aux immeubles coté canal pour limiter les infractions, agressions, intrusions, vols etc ...
 - Documenter les accidents sur les voies navigables avec possible identification des responsabilités.
 - Etablir des statistiques d'usage des voies navigables pour mieux comprendre et optimiser les relations entre les différents usagers.
- Rappeler et promouvoir la règle de vitesse maximum de 3 Nds, pour tous ...
- Toutes autres mesures visant à promouvoir « objectivement » la sécurité du plan d'eau de Port Grimaud

Ce que nous n'acceptons pas dans le cahier des charges objet de la concertation

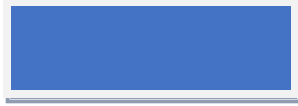
- Ne pas dénaturer l'architecture et la philosophie de Port Grimaud avec la construction d'un port permettant l'accueil de plusieurs yachts de très grande taille. Outre l'impact esthétique et écologique, nous redoutons l'arrivée de méga-yachts avec leur potentiel cortège d'excès et de nuisances. Nous redoutons notamment pour nous et pour nos enfants le risque potentiel de travailleur(e)s du sexe et professionnels de la drogue qui pourraient être attirés par ces navires.
- Nous ne souhaitons pas que soit défigurée la Capitainerie historique de Port Grimaud à laquelle nous sommes attachés.
- Nous ne voulons pas d'un restaurant panoramique, qui porterait atteinte aux restaurants déjà à Port Grimaud et auxquels nous sommes attachés.
- Nous ne voulons pas de nouveaux commerces à l'entrée du port, qui porterait atteinte aux commerçants déjà à Port Grimaud et auxquels nous sommes attachés.
- Nous ne voulons pas d'un parking à l'entrée du port de Port Grimaud avec toutes ses conséquences esthétiques, écologiques, et autres nuisances associées, notamment en termes de passage.
- Nous ne voulons pas d'une hélisurface dont il sera difficile de prévenir les demandes d'accès par les usagers des yachts pour leurs déplacements.





Pierre Josserand

Le 29 juin 2024



Monsieur Marc Dorgnon

Président de l'ASP

83 310 Port Grimaud

83 310 Port Grimaud

Monsieur le Président,

Je suis propriétaire à Port Grimaud depuis 1976 et je fais partie de ceux qui refusent de payer la redevance de quai à la commune de Grimaud. Depuis près de 50 ans je suis dirigeant de sociétés privées concessionnaires de DSP et je suis conscient des difficultés que vous rencontrez pour la défense de notre cité vis-à-vis des initiatives de la commune de Grimaud.

Après lecture du dernier PV de votre AG je souhaite vous faire part de mes réflexions sur un plan différent de celui des recours engagés sur le droit concessif du port.

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

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

Je suis inquiet, suite aux menaces qui pèsent sur ce concept, ce qui me conduit à exprimer les remarques suivantes.

Sécurité incendie :

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

dispositions à prendre pour assurer sa propre protection, ce qui n'est pas le cas pour un bateau de passage.

Sécurité des personnes :

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

Les passagers d'un bateau tiers, autorisé par le port à s'amarrer devant une maison privée, auront toute latitude pour accéder sans contrainte au quai-terrasse ou dans la maison, occupée ou non, d'autant plus qu'ils n'auront pas d'accès à terre. La sécurité des habitants de la maison en termes de vol ou d'agression ne peut dans ces conditions être assurée et la responsabilité du port sera totalement engagée.

Sécurité sanitaire :

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

Conditions de vie :

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

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

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

Conditions d'accès :

Port Grimaud est une cité lacustre, reconnue comme telle dans les communications des services publics,

des services administratifs et au travers de toute la communication qui est faite mondialement sur son concept inscrit au patrimoine de l'architecture. A ma connaissance personne ne conteste ce positionnement.

Une cité lacustre est un habitat construit sur l'eau ce qui impose que ses habitants disposent d'un libre accès à partir du plan d'eau de la cité sinon on ne peut plus retenir la qualification de cité lacustre. Sur le plan du droit français peut-on concevoir que ses habitants soient soumis à payer une taxe à la collectivité pour accéder à leur demeure à partir de l'espace public concédé ou non ? On peut en douter.

Conclusion :

Je sais que la Mairie peut répondre à ces observations, qui probablement ont déjà été exprimées, en nous opposant le règlement d'une redevance donnant la jouissance de l'amarrage aux propriétaires.

Il reste cependant qu'il est démontrable que, compte tenu du concept d'aménagement et architectural d'origine de Port Grimaud, inscrite au patrimoine de l'architecture, il n'est pas possible pour des raisons sécuritaires, sanitaires et d'accès de désolidariser le droit d'amarrer de celui d'habiter dans la maison attenante sans contrevenir aux règles de sécurité, de conditions de vie et d'accès évoquées plus haut.

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

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

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

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

Dans la plupart des hauts lieux touristiques comparables se mettent en place au contraire des stratégies de « réduction de la voilure » vertueuses dans un souci de sauvegarder la qualité de vie et l'environnement. Port Grimaud ne devrait pas échapper à cette tendance.

Voila Monsieur le Président ce que pense un vieux Port Grimaudois sur les initiatives engagées par le Maire de Grimaud. On ne peut qu'être inquiet sur leurs conséquences et effets pervers divers qui ne manqueront pas de remettre en cause la qualité de vie de la cité ainsi que le concept d'aménagement voulu par François Spoerry .

Je vous adresse, Monsieur le Président, mes sincères et respectueuses salutations.

Pierre Josserand