

De : Advocaat Daenens [REDACTED]
Envoyé : mercredi 2 octobre 2024 13:12
À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>
Cc : Capitainerie <capitainerie@portdegrimaud.fr>
Objet : Concertation projets

Cher Monsieur, Madame,

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

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

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

Cordialement,

Patrick G. DAENENS

Contribution au Débat Public - Au sujet du plan d'amarrage de Port Grimaud

Cette contribution porte sur les spécificités topologiques du plan d'amarrage de Port Grimaud et sur les méthodes de calcul employées pour établir la redevance d'occupation ainsi que le montant de la garantie d'usage.

Définition d'un poste à quai

L'espace de plan d'eau qu'occupe un bateau à quai s'inscrit dans un rectangle. Les petits côtés sont définis par le maître-bau, les grands par la distance de la poupe à la proue, le tout augmenté des appendices d'amarrage.

Plan d'amarrage d'un port de plaisance conventionnel



Organisation portuaire conventionnelle.
Ici les Marines de Cogolin.

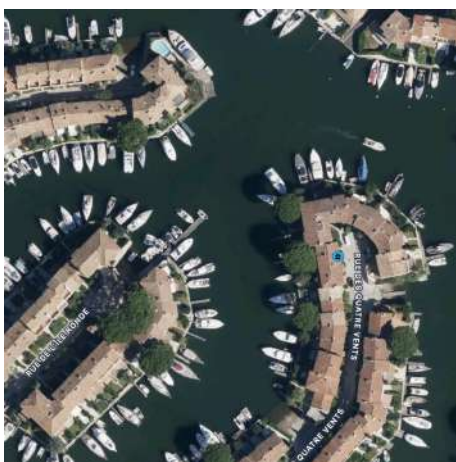
Dans un port classique, le tracé de l'infrastructure est dicté par une logique d'optimisation et de rentabilité du plan d'eau.

En résulte une infrastructure rectiligne et à angles droits, par souci d'optimisation et d'économie des surfaces.

Dans ce cas, le plan d'eau prime sur le bâti qui se construit sous sa contrainte.

Le plan d'amarrage s'organise par longueur de coque et tirant d'eau, les postes étant interchangeable.

Plan d'amarrage de Port Grimaud



Plan d'amarrage de Port Grimaud cheminant le long du bâti.

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

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

On constate ici la primauté du bâti (maisons et quais) sur le plan d'eau, le bateau se fait le prolongement de la maison.

Le plan d'amarrage de Port Grimaud (pour sa partie privée) est donc figé, il est la résultante des choix architecturaux et urbanistiques fait lors de la construction. Il n'y a pas d'optimisation possible, les postes d'amarrages étant liés aux maisons.

Singularités des postes d'amarrage de Port Grimaud

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

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

On notera des postes:

- **trapézoïdaux ouvrants** : ce sont les postes que l'on trouve sur les parties convexes des quais, particulièrement en bout de rue ou d'île.
A noter que cette spécificité se dilue sur plusieurs places adjacentes pour retrouver ensuite des postes rectangulaires.
- **trapézoïdaux fermants** : ce sont les postes que l'on trouve sur les parties concaves des quais.
A noter que cette spécificité se dilue sur plusieurs places adjacentes pour retrouver ensuite des postes rectangulaires.
- **patatoïdes** : ce sont les postes que l'on trouve dans des zones où les canaux sont exigus et où le chenal de navigation contraint l'amarrage
- **démesurément long au regard de la largeur de quai** : ce sont des postes que l'on trouve dans les bassins assez vastes, cependant leur longueur et leur étroitesse ne correspondent pas à un type de bateau existant pouvant en tirer partie.

On constate donc que :

- le tracé du plan d'amarrage de Port Grimaud s'écarte radicalement des tracés des ports conventionnels (juxtaposition de postes rectangulaires)
- les postes d'amarrages au droit des maisons contiennent souvent des surfaces non exploitables
- la transposition d'une méthode comptable au mètre carré est souvent inapplicable.

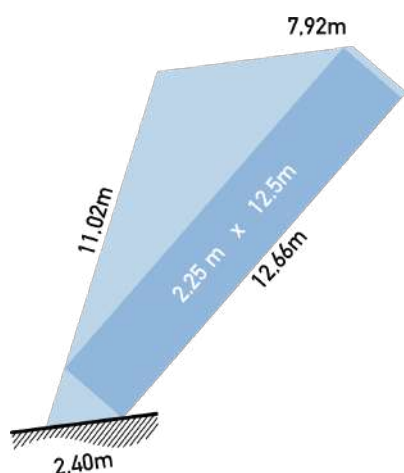
Contenances des postes d'amarrage - quelques exemples

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

Pour chaque poste sont indiqués :

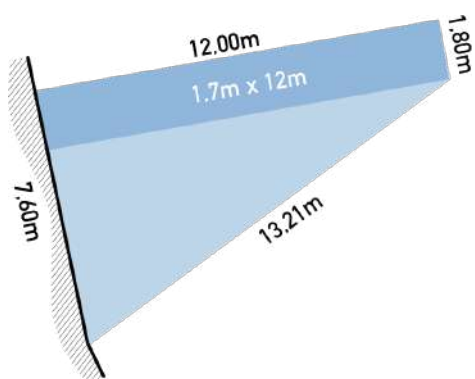
- la surface réelle
- la surface retenue par la Régie selon la formule : moyenne de deux grandes longueurs par largeur au quai
- la surface du plus grand rectangle s'inscrivant dans la place.

Poste trapézoïdale ouvrant Exemple d'amarrage situé sur l'île Ronde



- surface réelle : **53,48 m²**
- surface selon calcul Régie : **28,41 m²**
- surface rectangle inscrit dans la place : **28,2 m²**
- observation : c'est le seul type de poste qui est avantage par le mode de calcul de la Régie. Le résultat de ce calcul s'approche ici de la surface du rectangle inscrit dans la place.

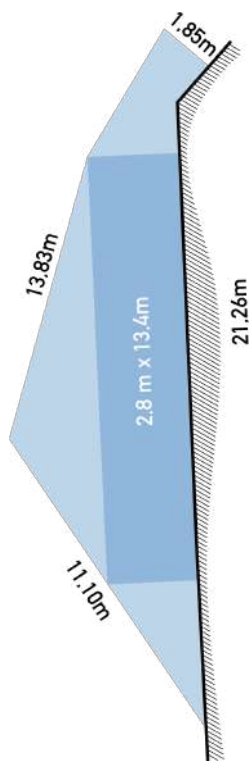
Poste trapézoïdale fermant Exemple d'amarrage situé sur l'île des Quatre Vents



- surface réelle : **56 m²**
- surface selon calcul Régie : **95,8 m²**
- surface rectangle inscrit dans la place : **21,05 m²**
- observation : le mode de calcul de la Régie pénalise très lourdement ce type de poste par ce qu'il ne considère que la largeur du quai. Pour prendre ou sortir de ce type de place, un navire doit pouvoir passer par la largeur opposée au quai (ici 1,77 m) pour ne pas interférer avec les postes adjacents, ce qui diminue considérablement la surface utile de la place.

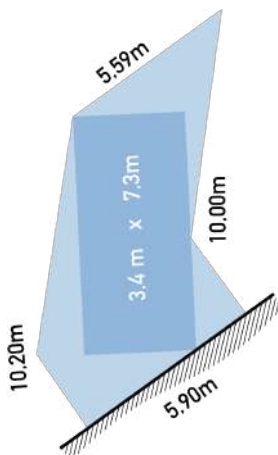
Postes patatoïdes

Exemple d'amarrage situé sur la Place de la Désirade



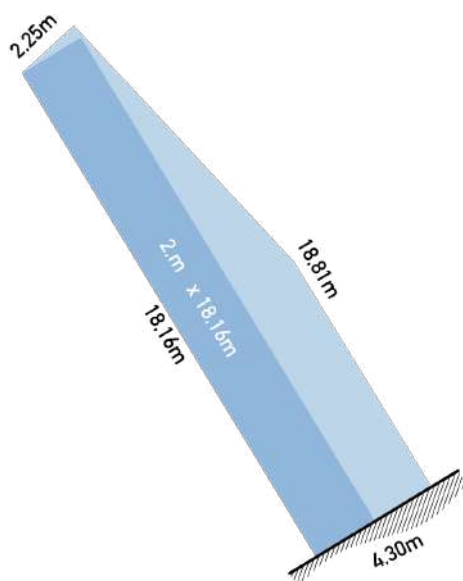
- surface réelle : **70,63 m²**
- surface selon calcul Régie : **137,65 m²**
- surface rectangle inscrit dans la place : **37,95 m²**
- observation : le mode de calcul de la Régie pénalise très lourdement ce type de poste car la formule tente d'appréhender un rectangle, ce qui est loin d'être le cas ici.

Exemple d'amarrage situé sur la Rue de l'Eperon



- surface réelle : **45,88 m²**
- surface selon calcul Régie : **59,6 m²**
- surface rectangle inscrit dans la place : **24,82 m²**
- observation : le mode de calcul de la Régie pénalise très lourdement ce type de poste car la formule tente d'appréhender un rectangle, ce qui est loin d'être le cas ici.

Poste démesurément long Exemple d'amarrage situé sur Rue de la Gisle



- surface réelle : **68,80 m²**
- surface selon calcul Régie : **79,48 m²**
- surface rectangle inscrit dans la place : **39,96 m²**
- observation : le mode de calcul de la Régie pénalise le poste, le plus gros désavantage reste que ce type de poste ne peut pas être entièrement exploité car il ne correspond pas à un type de navire existant.

Utilisation réelle et surlongueurs

La spécificité de Port Grimaud réside dans l'indissociable triptyque maison / quai / amarrage.

Tant il semble évident qu'un propriétaire ne peut pas (quoi que...) choisir un bateau qui ne rentre pas dans le poste d'amarrage dévolu à sa maison, il semblerait surprenant, voire impossible, qu'il trouve à acquérir un bateau qui s'inscrive parfaitement dans les dimensions de sa place.

A cet égard, nous soulignons qu'il n'est pas donné à tout le monde d'avoir les capacités financières ou physiques de jouir d'un bateau de 16 ou 18 mètres.

A contrario, on peut constater de nombreuses surlongueurs de plusieurs mètres s'avancer sur le plan d'eau. Ceci n'étant pas nécessairement un problème selon la configuration des canaux, j'imagine toutefois qu'elles font l'objet d'une facturation spécifique. Dans un souci d'équité, il serait souhaitable que tout à chacun soit facturé selon son utilisation réelle du plan d'eau, y compris ceux qui ont des embarcations de tailles plus modestes.

Ceci nous amène également à la question de l'égalité de traitement avec les utilisateurs de place "publiques" qui eux payent selon la surface qu'ils occupent réellement.

Au sujet de la redevance annuelle de 20€ / m²

La Municipalité, à la reprise du plan d'eau, a émis des doutes sur la régularité des comptes des ASL, et s'est plainte de leur opacité. Elle a donc décidé, selon les éléments disponibles alors, d'établir une redevance d'occupation du domaine public maritime pour la somme de 20€ / m². Il est concevable de procéder de la sorte pour la première année en responsabilité.

Cependant, la Régie s'appêtant à clore son troisième exercice, il semblerait opportun, dans un souci de transparence, de publier la structure des coûts afférents à cette redevance.

Conclusion

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

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

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

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

Port Grimaud le 02/10/2024

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

A l'origine Port-Grimaud, c'était cela, des terrains marécageux infectés de moustiques.



Puis un génie, du nom de François Spoerry est passé par là pour créer une véritable Cité Lacustre reconnue dans le monde entier : Port-Grimaud. TOUT était entièrement PRIVE, absolument tout, **la Commune, l'Etat et autres collectivités locales n'ont pas mis un centime dans le projet.**

Dans son plan d'origine, l'accès à la mer se faisait par le fleuve la Giscle, hélas, pour notre plus grand malheur actuel, des crues ont modifié son plan, 2 ans après le début du programme, une ouverture vers la mer a été créée artificiellement.

Alors que les canaux, le plan d'eau, l'ouverture vers la mer ont été créés de la main de l'homme, l'Etat a demandé son incorporation dans le Domaine Public Maritime dans le mépris des lois de l'époque.

La note de 1986 d'un professeur de droit Jean-Claude RICCI indiquait :

En l'espèce, le plan d'eau de Port - Grimaud n'a été mis en communication avec la mer Méditerranée que par le creusement d'un chenal : d'alimentation c'est-à-dire au moyen d'un ouvrage artificiel puisque fait par la main de l'homme. Un tel ouvrage, à raison même de sa nature artificielle, est totalement impuissant à conférer la domanialité publique au plan d'eau et aux canaux de Port - Grimaud I. Dès lors, on est en présence d'un bien purement privé. En ce sens, voir :

On peut dire que les port-grimaudois ont été expropriés de leurs plans d'eau dans des conditions absolument trompeuses et illégales.

Avant cette ouverture, une grande partie de Port-Grimaud 1 était constituée :



Dans les brochures commerciales, l'architecte vantait le lien indissociable entre la maison et l'amarrage situé à moins de 4 mètres du salon :



VOTRE BATEAU A VOTRE PORTE

Port Grimaud, c'est l'alliance retrouvée de la maison et du navire, de la pierre et de l'eau. Les toits de vieilles tuiles se reflètent comme jadis dans le miroir tranquille des canaux. Chaque maison est ouverte sur la terre et sur l'eau : d'un côté, un jardin, de l'autre, un quai privé donnant sur un canal ou le lac intérieur. Amarré à ce quai, promesse de toutes les évasions, votre bateau vous attend, prolongeant la maison et la complétant.



A Port Grimaud le salon se prolonge par la terrasse, le jardin et le bateau. Peut-on rêver cadre plus sympathique pour recevoir ses amis ? Et pour les soirées plus fraîches il y a la cheminée dont toutes les maisons sont pourvues. C'est généralement autour de celle-ci que s'organise le salon. A gauche on a choisi de confortables chaises enroulées (Roset) disposées en angle. Ci-dessous, on a préféré un ensemble plus léger, discrètement raffiné, avec canapé et fauteuil en rotin tressé.

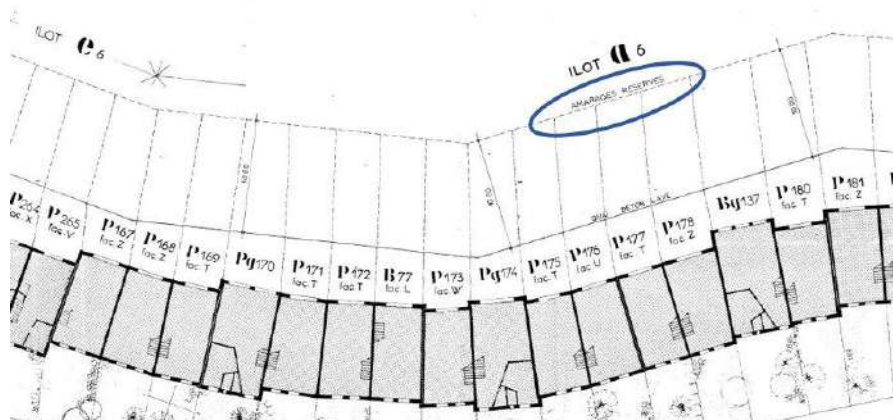
Les propriétaires avaient la garantie d'avoir leur bateau devant leur maison en toute quiétude sans être inquiété d'avoir des pieux avec un bateau d'un tiers.

Pour cela, François Spoerry a imaginé des droits protecteurs indiqués dans les documents fondateurs de la Cité Lacustre :

Dans le règlement de copropriété du 9 septembre 1966 de la SCI Port-Grimaud, il est indiqué (page 118) :

Il est encore rappelé ici que chaque propriétaire d'un lot définitif comprenant un immeuble individuel bénéficie d'un droit de jouissance exclusif et privatif relativement à la partie des canaux affectée à chaque lot définitif considéré pour l'amarrage de son bateau, le tout tel que reporté sur le plan joint aux présentes et délimité en pointillé.

La zone en pointillé correspond à une distance de 10 mètres à partir du quai, sur les plans de masse, la notion « amarrages réservés » est clairement stipulée :



En 1975, la SCI Port Grimaud a été dissoute au profit de l'ASP de Port-Grimaud 1, ce droit d'amarrer son bateau à l'intérieur d'une ligne distante de 10 mètres du quai est repris dans l'article 4 du cahier des charges :

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

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

Dans l'article 13, il est indiqué :

Article 13. Plan d'eau et canaux

Le plan d'eau et les canaux sont destinés à la libre circulation des bateaux, tant des propriétaires ou occupants que des visiteurs autorisés, sous réserve de l'observation du Règlement du Port et des prescriptions ci-après.

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

Dans nos actes de propriété, le droit d'amarrage est clairement stipulé, il renvoie à ce cahier des charges :

DESIGNATION

A GRIMAUD (VAR) 83310

Une maison à usage d'habitation comprenant :

- au rez de chaussée : un grand salon avec coin cuisine,
- au premier étage : deux chambres, un dégagement, une salle d'eau et WC,

En ce compris :

- le droit d'amarrage dans les conditions fixées au cahier des charges
- le droit d'utiliser un emplacement de parking non numéroté dans la zone affectée à cet effet aux résidents de la Cité lacustre de PORT GRIMAUD,
- la qualité de membre de droit de l'Association Syndicale avec soixante quatre voix (64).

Cet amarrage, n'est accessible que par le propriétaire de l'habitation, il ne peut être utilisé que par ce propriétaire riverain, il n'est pas accessible au public.

La Commune a lancé un audit en 2018 à 2020 sur les installations portuaires et la fin de la concession, l'auditeur a récapitulé l'ensemble des hypothèses liées à la fin des contrats d'amodiation, titres d'occupation du plan d'eau.

La 1^{ère} hypothèse concerne la privatisation du plan d'eau au droit des propriétés privées, elle est non préconisée car elle dilue le pouvoir de la Commune sur le port!


Les auditeurs eux-mêmes confirment cette possibilité.

VOLET JURIDIQUE 27

Droit d'occupation des propriétaires – perspectives d'avenir

Le rapport dit « Hamon » intitulé « la fin des contrats d'amodiation dans les marinas des ports de plaisance » met en évidence plusieurs hypothèses à envisager à la date d'échéance des contrats :

Hypothèse n°1 : Privatisation du plan d'eau situé au droit des propriétés privées	Hypothèse n°2 : Renouvellement des contrats d'amodiation de gré à gré (occupation du domaine public)	Hypothèse n°3 : Garanties d'usage	Hypothèse n°4 : Retour dans le domaine géré par l'exploitant	Hypothèse n°5 : Prolongation des contrats de concession
Non préconisé	Préconisé	Préconisé	Non préconisé	À écarter
<ul style="list-style-type: none">• Déclassement / désaffectation du plan d'eau ;• Possibilité de conférer des titres d'occupation en dehors du cadre figé par le code des transports (domaine privé) ;• Nécessité d'étudier la possibilité de déclasser le plan d'eau au droit des propriétés privées ; ce dernier étant intimement lié au service public et aux ouvrages ; <p>Implications : dilution du pouvoir de la commune sur le port / difficultés liées à la diversité de régimes juridiques applicables sur le port</p>	<ul style="list-style-type: none">• Véhicule juridique de courte durée ;• Consent à titre précaire et révocable ;• Redevance domaniale d'occupation et d'usage (services rendus) ;• Eventuelle possibilité d'échapper à la mise en place d'une procédure de sélection préalable en faisant usage des dérogations prévues par le CGSP ;• Véhicule conforme à l'état du droit positif ;• Meilleure maîtrise du plan d'eau / du taux d'occupation des postes, par la commune.	<ul style="list-style-type: none">• Véhicule juridique qui permet d'offrir une visibilité à long terme ;• Permet de concilier les intérêts de la commune et des occupants (propriétaires) ;• En tout état de cause, titre consenti à titre précaire et révocable (domaine public) ;• Participation au financement d'ouvrages ;• La condition tenant à participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux, semble avoir été surmontée par Port Camargue.	<ul style="list-style-type: none">• Déclassement / désaffectation du plan d'eau / cession ; <p>Implications : dilution du pouvoir de la commune sur le port / difficultés liées à la diversité de régimes juridiques applicables sur le port / probable distorsion au code du tourisme</p>	<ul style="list-style-type: none">• Hypothèse non pérenne ;• Les titres d'occupation devront en tout état de cause être adaptés conformément avec le droit positif ;• Encadré par les règles de la commande publique (cf. ordonnance concession) ;

30/11/2020 Abington 

Plutôt que de déclasser cette partie du plan d'eau conformément aux droits des propriétaires, la Commune a choisi de considérer ces places comme des places publiques pourtant non accessibles au public, leur stratégie est en marche :

Jusqu'à fin 2021, soit durant plus de 50 ans, les propriétaires ont pu profiter sereinement, **de manière apaisée et sécurisée de leurs droits d'amarrage dans cette cité lacustre, leur petit paradis.**

Sauf que la Commune en a décidé autrement.

Sans la moindre concertation, de manière unilatérale et brutale, la Commune de Grimaud a décidé de résilier par rachat les concessions du port de plaisance de Port-Grimaud, curieuse reconnaissance car rappelons que les port-grimaudois ont TOUT financé au travers l'achat de leurs habitations.

Rapidement, elle a évoqué la nécessité d'engager d'importants travaux, pourtant l'audit qu'elle a lancé entre 2018 et 2020 indiquait que les installations étaient en bon état d'entretien, un récent rapport d'expert judiciaire le confirme à nouveau.



Et surtout, **elle a mis fin à la tranquillité des propriétaires de quais en résiliant leur contrat d'amodiation, résiliation contraire au principe de substitution indiqué à l'article 44 du contrat de concession**, les associations des propriétaires l'ont informé mais elle a nié cette substitution, se basant sur un article qu'elle avait elle-même rédigé.

Extrait de l'article 44 du contrat de concession :

L'Etat sera tenu de se substituer au concessionnaire pour l'exécution de tous les engagements pris par lui dans des conditions normales pour l'achèvement des travaux et pour l'exploitation et de continuer à assurer le service jusqu'à ce que la suppression des installations ait été prononcée, s'il y a lieu, dans les formes prévues au dernier paragraphe de l'article 46 ci-après.

Leur décision de résiliation repose sur un petit article inséré dans nos contrats d'amodiation, l'article 9, contrats mis en place en 2007 et rédigés par la Commune, précisons que alors le Maire était M.Benedetto, expliquant pour faire signer ce contrat, que nous serons enfin titrés (entre 1984 et 2007, nous l'étions donc pas) jusqu'à la fin du contrat en 2025.

On peut facilement comprendre qu'un tel article est contraire à l'article 44 du contrat principal prévoyant la substitution, l'ASP de PG1 a eu beau écrire à la Commune avant le vote du nouveau contrat par le Conseil Municipal de janvier 2022, la Commune a déroulé son plan.

ARTICLE 9 – RETRAIT – DECHEANCE – RACHAT

La fin anticipée, totale ou partielle, pour quelque cause que ce soit, du traité de concession du port de plaisance de Port Grimaud I liant le CONCEDANT au CONCESSIONNAIRE entraîne la résiliation de plein droit du présent contrat, sans indemnité versée par le CONCEDANT à l'AMODIATAIRE, les indemnités de résiliation versées le cas échéant au CONCESSIONNAIRE étant déjà prévues par le traité de concession.

Malgré les promesses de l'époque d'être titrés jusqu'à fin 2025 (ou fin 2028 pour la SNPG et PG3), on connaît la suite aujourd'hui...

La Commune a mis en place dès 2022, un nouveau contrat avec un titre plutôt provocateur : « contrat de mise à disposition d'un poste à quai », alors que le quai est privé, l'objectif est clair : encaisser 1 771 000 € de redevances par an alors que nos contrats d'amodiation prévoyaient la gratuité de l'occupation du plan d'eau jusqu'à fin 2025 ou fin 2028 (pour PG3 et la SNPG), gratuité logique compte tenu de l'investissement d'origine de l'intégralité des installations portuaires.

Ceci est clairement stipulé à l'article 6.1 de notre contrat d'amodiation (rappel : validé par la Commune) :

6.1 - La redevance a été acquittée dès l'origine par les personnes physiques ou morales ayant participé au financement des ouvrages, dont l'AMODIATAIRE fait partie ou dont il est l'ayant droit et à ce titre, par dérogation à l'article 2.5, il n'est tenu que des seules charges personnelles lui incombant.

Les propriétaires qui défendent leur droit (à savoir le maintien de leur contrat d'amodiation, titre d'occupation du plan d'eau) font l'objet d'un harcèlement, de menaces, d'intimidation, de pressions insupportables, menace de réattribuer l'amarrage à une tierce personne, puis de se voir appliquer une tarification à la journée (soit plus de 4000 € pour une simple barque comme la mienne), puis l'application d'une contravention de 5^{ème} classe...

Au vu du dossier, on ne voit pas comment un juge ne pourrait pas admettre le maintien des contrats d'amodiation, la Commune devant se substituer, alors, oui, il est juste nécessaire de contester les titres auprès du TA, les avocats de PG1 et de PG2 ont mis en place une procédure simplifiée et peu coûteuse.

Dans le cas où le juge reconnaît cette substitution, on comprend que ceux qui auront payé la redevance et auront signé les nouveaux contrats, ne seront pas remboursés automatiquement comme c'est indiqué dans la note 5 d'août 2023 de la régie, l'avenir nous le dira prochainement.

Je vous rappelle, que les contrats ont été attaqués devant la justice. Si le tribunal juge que nous avons abusivement facturé de nouveaux contrats, toutes les sommes perçues seront **automatiquement remboursées**.

Faute de médiation et d'écoute, de nombreux propriétaires ont été contraints de contester les titres de recettes reçus auprès du Tribunal Administratif et surtout, **plus de 400 ont dû assigner la Commune et l'Etat auprès du Tribunal Judiciaire afin de faire reconnaître le droit privatif, exclusif et perpétuel dont ils bénéficient depuis l'origine de Port-Grimaud comme expliqué ci-dessus.**

Les assignations remontent au mois d'août 2023, sachant que ce droit empêche la mise en place de contrat de garantie d'usage, la Commune retarde au maximum la transmission de ses conclusions, à ce jour, nos avocats ne les ont toujours pas reçues.

L'attitude mençante, peu reconnaissante de la Commune envers ceux qui ont tout financé, est dictée par la seule volonté de faire signer les fameux contrats de garantie d'usage dont elle parle depuis plusieurs années.

Mais pour cela, il faut justifier de travaux, pas de soucis, fin 2023, elle lance un appel d'offres avec un délai assez court pour répondre, 4 candidats répondent, **un seul est au final noté pour un marché de 637 000 € ht...** Dès le mois de mai 2024, elle lance une pré concertation puis fin août 2024 une concertation qui ressemble plus au déroulement d'un plan bien huilé et prémédité, les contributions des port-grimaudois posent de nombreuses questions pertinentes, elles restent dans une grande majorité, lettre morte.

Le 22 août, on découvre le montant des travaux qui laissent dubitatifs : entre 26 et 30 millions d'euros HT (environ et bien sûr hors aléas).

Précisons que dans le cahier des charges de l'appel d'offres, il est écrit en page 56 :

Sur ce point, le prestataire de l'étude de faisabilité est informé que l'intégralité des rendus de la présente étude de faisabilité sera communiquée pour les consultations des futurs marchés de maîtrise d'œuvre et/ou concours d'architecture.

Dans ce cadre, le titulaire de la présente étude de faisabilité sera autorisé à candidater à l'un ou l'autre des futurs marchés de maîtrise d'œuvre et/ou concours d'architecture.

On comprend alors également la motivation pour le BET Egis de justifier d'importants travaux à réaliser, sur lesquels, il pourra candidater pour devenir Maître d'œuvre...

On a droit à la totale, une société de communication pour « animer » les débats, un juriste et même un professeur de droit qui reconnaît qu'un contrat de garantie d'usage ne permet pas l'affectation d'un poste déterminé, mais comme la marina est un port spécifique, une certaine dose de souplesse, l'imagination du juge pourrait permettre cela...

On verra ce qu'en pense le juge administratif du TA de Toulon qui doit prendre position sur la légalité du nouveau règlement d'exploitation 2024 dont ce fameux contrat de Garantie d'Usage.

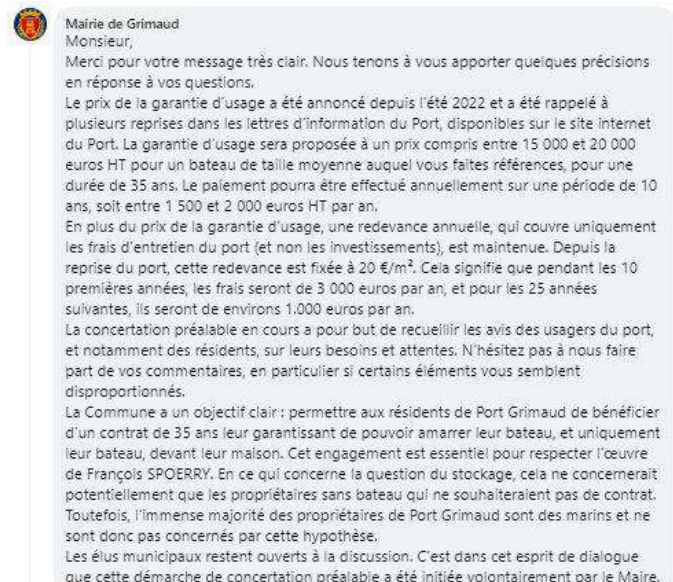
Ces travaux relèvent plus d'apprentis sorciers concernant les modifications des digues avec des études d'impacts qu'on attend, on peut s'étonner d'une telle emprise sur la mer (à minima 10000 m²) pour agrandir une Capitainerie en forme pentagonale et y loger une poignée de collaborateurs supplémentaires. D'ailleurs, l'effectif paraît particulièrement pléthorique alors que 80 % des places sont sur des quais privés et que la plupart des places publiques sont commercialisées à des sociétés professionnelles. Rappelons que la redevance annuelle est une variable d'ajustement.

La Commune impose un seul moyen de financer ces travaux : le contrat de Garantie d'Usage.

L'objectif de la mise en place de ces contrats « magiques et protecteurs », les Garanties d'Usage est prévu pour le début 2025, soit à peine 3 ans depuis la reprise du plan d'eau par la Commune.

De ce contrat, on découvre les grandes lignes dans le nouveau règlement d'exploitation de 2024.

La Commune va également poster des messages sur des réseaux sociaux dans un seul but, manipuler les propriétaires puisque l'information est totalement trompeuse :



Elle indique un prix de 3000 € durant 10 ans puis 1000 € durant 25 ans, ce qui revient à indexer la redevance annuelle d'occupation du plan d'eau, je leur ai posé la question par 4 mails, depuis cette parution le 22 août, obtenant aucune précision, ce silence en dit long sur leur méthode. Sauf à apprendre lors de l'atelier finances du 1^{er} octobre, qu'il s'agit en réalité, d'une erreur, il n'y a pas eu de correctif à ce sujet...

A sa lecture, on suppose que ce contrat sécurise financièrement le propriétaire, or, il n'en ait rien, la redevance annuelle qui demeurera, peut passer de 1000 € à 3000 € par an, selon les besoins budgétaires votés lors du Conseil Municipal, c'est comme ils l'appellent une variable d'ajustement, mais elle ne variera pas à la baisse.

On parle de 35 ans, or, on découvre durant les réunions publiques (source : M.Belda, le juriste), qu'à tout moment la Commune peut résilier le contrat durant son exécution, elle devrait pour cela indemniser le propriétaire sur la durée restante, indemnité qui doit être stipulée dans le contrat.

Avec un tel contrat, la Commune disposera d'un véritable droit de véto en cas de vente et même de succession, elle doit donner son accord de manière expresse, le vendeur doit la prévenir, elle aura alors un délai de 2 mois pour répondre, le silence vaut refus...

La Garantie d'Usage ne garantit absolument rien, ni le montant, ni la durée, ni même l'emplacement (sauf si le juge est très imaginaire).

En conclusion, avec un tel contrat, le piège se referme et le propriétaire de l'habitation perdra tous ces droits privés sur l'amarrage, il conservera juste le coût d'entretien du quai qui reste dans son patrimoine...

Plus rien n'empêchera la Commune de mettre à exécution ses menaces d'installer des pieux devant le quai privé pour y stocker un bateau d'une tierce personne, dans le mépris le plus total de la loi qui prévoit des troubles anormaux de voisinage : droit de vue, droit d'intimité, droit de tranquillité.

Oui, le piège se refermera et de nombreux propriétaires manipulés le verront plus tard, trop tard...

La Commune disposera au final, d'un port de 2050 places publiques (contre 450 actuellement), son rêve se réalisera et les travaux permettront encore d'accroître le nombre de bateaux à l'année : augmentation de la capacité de la panne de l'Eglise, réhaussement de la digue d'entrée pour transformer l'avant port en port, tous ces travaux financés par les propriétaires dont ils ne tireront absolument aucun bénéfice, juste des nuisances supplémentaires, Port-Grimaud sera transformé en port de plaisance public alors qu'il ne l'a jamais été.

Ainsi, rien n'empêchera la Commune de mettre ce port public en concession via une délégation de service public avec la perception d'importantes redevances fixes et variables.

Bien sûr, la Commune nie cette hypothèse, **ne jamais oublier qu'en 2007, à la signature du contrat d'amodiation, il nous avait été dit que nous étions ainsi titrés jusqu'à fin 2025 ou fin 2028, oui, on connaît la suite...**

Sauf si, les propriétaires avertis, acceptent de défendre leurs droits et de ne payer qu'une redevance pour l'occupation du plan d'eau en fonction de services réellement rendus et qui ne bénéficient qu'à eux.

Le propriétaire qui dispose d'un droit d'amarrage dans son titre de propriété n'est pas un plaisancier à la recherche d'une place, affirmer le contraire est dans le seul but de lui facturer n'importe quoi avec d'importantes répercussions sur son patrimoine.

Seul le droit privatif, exclusif, perpétuel (ou droit sui généré) est un droit réel donc rattaché à vie à l'habitation.

Fait à Port-Grimaud le mercredi 2 octobre 2024



Frédéric MARIE - habitant à l'année au 72 grand rue 83310 PORT GRIMAUD - fredmarie83310@laposte.net

De : Hugues Caenen [REDACTED]

Envoyé : vendredi 4 octobre 2024 07:56

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

Objet : Concertation débat public

Hugues caenen

[REDACTED]

Port grimaud

Bondues , le 04/10/2024

Monsieur le Maire de Grimaud ,madame et monsieur les Garants ,

Suite aux différentes reunions qui tournent en rond et à nos contributions fournies et détaillées, la mairie au travers de la régie n'a toujours pas répondu aux questions des Ports grimaudois !!

Les seules réponses que j'ai pu recevoir aujourd'hui sont des menaces de mettre un bateau devant chez moi et des commandements d'huissier pour payer la reprise en régie anticipée .

Je vous invite donc monsieur le Maire à cesser de nous mener en bateau (agréable notre plan d'eau) avec vos illusoire concertations et de nous apporter un peu plus de consideration et de respect .

Vous allez tenter de nous imposer vos prétendues garanties d'usage qui inévitablement vont attenter à nos droits sur le plan d'eau ,(que nous avons financé et construit) pour essayer de réaliser vos projets dont nous ne voulons pas sans dialogue ,écoute et association .

Vous projets ne reposent sur aucunes études autres que des sociétés privées intervenantes sur les futurs travaux d'où un sérieux problème de conflit d'intérêt.

L'intérêt public et le respect de vos électeurs sont les principales fonctions de votre Mandat.

Je vous renouvelle encore ma question: allez vous vous decider à instaurer un veritable dialogue pour que nous construisions ensemble l'avenir de notre cité Lacustre et non pas votre Port de Grimaud chez nous .

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie Monsieur le maire de Grimaud ,de bien vouloir agréer mes salutations.

Hugues Caenen

De : marliesbaer [REDACTED]

Envoyé : samedi 5 octobre 2024 08:12

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

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

Objet : Concertation , „remis en sécurité et aux normes environnementales“ - Giscle

Objet: modification de l'embouchure de la Giscle

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

Solution:

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

Marlies Monnier

De : marliesbaer [REDACTED]

Envoyé : samedi 5 octobre 2024 07:51

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

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

Objet : Concertation REMISE EN SÉCURITÉ ET AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES

Question:

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

Mon impression après avoir assisté à la présentation des différents travaux envisagés, c'est qu'ils sont plutôt utiles à une création d'un avant-port public. Ces élargissements ou la création de nouvelles digues, les bétonnages ont un très gros impact sur l'environnement, coûtent cher et ne garantissent pas un arrêt total d'un ensablement de la passe d'entrée.

Solutions:

Chercher des solutions sans bétonnage, écologiques, qui ne touchent pas l'environnement

Par exemple: nettoyer et entretenir les berges et les cours d'eau affluents, interdire le désherbage des vignes....

Marlies Monnier

De : marliesbaer [REDACTED]

Envoyé : samedi 5 octobre 2024 08:05

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

Objet : Concertation: „rémise en sécurité et aux normes environnementales“

Objet: état du port

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

- la dernière expertise de M. Servelle du 9.9.2024, demandée en référé par la mairie de Grimaud pour dresser un constat de l'état de Port Grimaud -

celles-ci prouvent que les ASL ont bien fait les travaux d'entretien et que le port a certes 50 ans, mais n'est pas dans un état si catastrophique comme signalé pendant les réunions.

Marlies Monnier