

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.

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, ...),

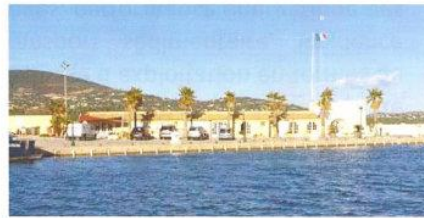
- Locaux commerciaux, -
- Locaux pour les professionnels assurant des missions de DSP,
- Locaux connexes (office du tourisme, espace culturel et d'animation, yacht club avec restaurant panoramique ...) –
- Parkings et espaces verts associés. –
- Le cas échéant, gare maritime,
- Le cas échéant, locaux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

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 !

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

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.

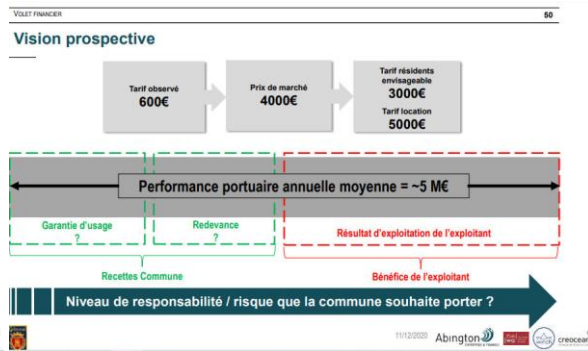
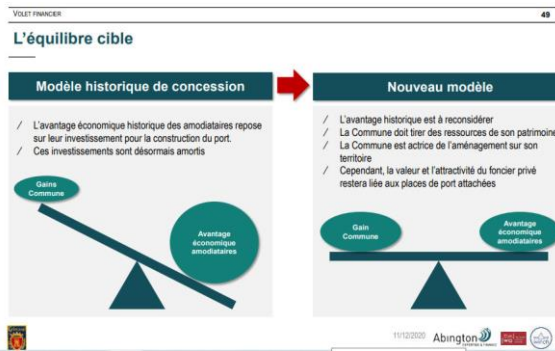
N'oublions pas que votre audit de 2018 évoquait un prix marché – 25 % (cf slide n°50 ci-dessous), ce scénario est donc parfaitement envisageable.

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

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.

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 endommagent le quai le long de leur terrasse et provoquent 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,

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



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



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 pilotes 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 collisions 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 embarcations.

Une réduction drastique d'au moins 50% du nombre de barquettes électriques permettrait de réduire 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 ambulancier 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 privées (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 lagunes 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.

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 accessibles 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 tient 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.

Contribution à la concertation Sécurité et environnement Port Grimaud

Contribution collective C008

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.

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.).

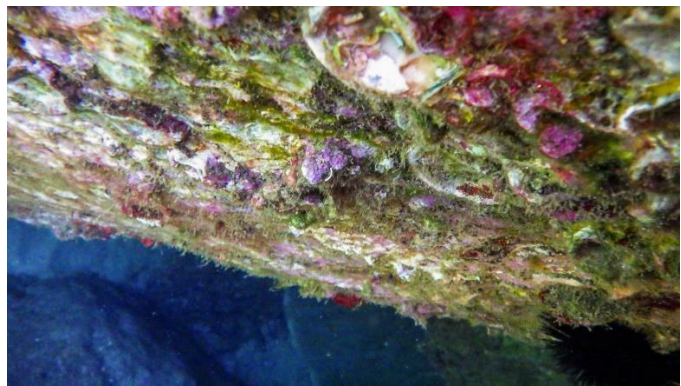
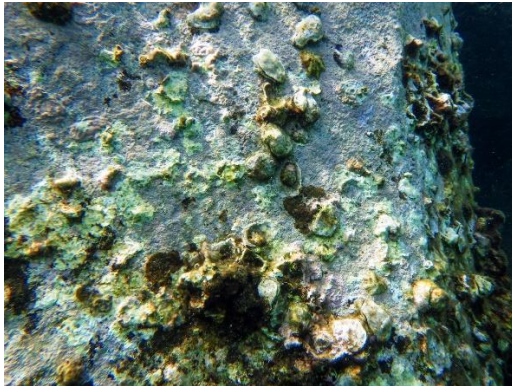
Ne disposant pas de données antérieures à 2023, nous pensons que la digue, avec le temps, a été colonisée progressivement.

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.

Contribution au débat Public Sécurité – Environnement Port Grimaud

Thème : Places publiques d'amarrage sur le parvis de l'église et le quai d'honneur

Contexte

Port Grimaud est une cité lacustre, qui a la chance de disposer en son cœur, d'une église à l'architecture remarquable, classée par l'Unesco.

Cette église, emblématique du chef d'œuvre Port Grimaud, située au bout du plan d'eau central est le symbole de la cité quand on entre depuis la mer.

Au-delà de l'architecture, c'est une église œcuménique qui permet à tout un chacun de se recueillir ou de participer à des offices.

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

Cette contribution collective décrit quelques-uns des problèmes que pose cet usage anormal de ce lieu emblématique de la cité lacustre.

Problème du vue

Les gros yachts amarrés devant l'église empêchent les bateaux entrant dans la cité de profiter de la vue remarquable, chef d'œuvre d'architecture contemporaine, sur l'église et la place avec son pin si caractéristique.



Les personnes visitant Port Grimaud et les habitants sont privés du magnifique panorama sur les maisons avec leur amarrage individuel qui font le prestige de Port Grimaud, autour du plan d'eau central.



Problème de Sécurité

Les gros yachts, peu manœuvrant qui se rendent à l'amarrage provoquent de nombreuses nuisances et font prendre des risques aux riverains et à leurs propriétés.

De nombreux témoignages décrivent l'impact d'un tel gros bateau en marche arrière à peine quelques mètres du jardin des résidents et contre le bateau des résidents. En général ces gros bateaux poussent le moteur d'étrave à fond du côté des habitations ce qui envoie d'importants remous sur les bateaux privés situés le long du parcours ainsi que les quais privés qui subissent ainsi une usure prématurée.



Récemment, un de ces gros yacht a arraché le quai sur lequel il était amarré.



Nuisances

De nombreux habitants témoignent que le bruit du moteur de bateaux arrivant pendant les offices couvre la voix de l'officiant, la musique et empêche le recueillement.

De plus, la vie à bord des propriétaires et de l'équipage est souvent incompatible avec le lieu : musique à fond, jeux d'enfants (trottinette, ballon...) sur le parvis ou le quai arrière, éclats de rire ou ordres pour le nettoyage du bateau au retour des sorties en mer.

Certains équipages font tourner les moteurs durant plus d'1 heure pour le bon fonctionnement du bateau même quand les propriétaires sont absents.

Certains constats ont pu être faits de forains et des clients du marché qui ont dû faire demi tours tant l'air étant irrespirable.

Propositions

A moyen terme, il est demandé de retourner à la situation initiale d'un parvis de l'église côté plan d'eau qui soit dégagé de tout amarrage de gros bateau.

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

Le quai d'honneur situé entre l'église et la maison commune a pour vocation de recevoir les beaux voiliers ou de permettre des cérémonies ou événements prestigieux. Il est souhaitable de lui redonner son rôle d'origine.

A court terme, il est demandé de ne pas amarrer de bateau aux heures des offices ou des concerts.

La vie sur les bateaux, la musique, les jeux des enfants des propriétaires de ces yachts créant des nuisances devrait être prohibée par respect des lieux et des habitants.

Pour mémoire, ces mesures peuvent être appliquées immédiatement, ne nécessitent ni étude de faisabilité, ni enquête publique, ni travaux.

Leur mise en œuvre serait une marque de respect pour les lieux et pour les habitants.

Contribution à la concertation publique Port Grimaud

Objet : Dangers, nuisances et perte de manœuvrabilité due à des places d'amarrages non conformes trop près des amarrages résidentiels

Contexte

Nous constatons chaque jour les impacts négatifs de la surexploitation du plan d'eau et les nuisances sur les habitants et sur la cité.

Ainsi des places d'amarrages non conformes, trop près des amarrages privés des résidents amènent des nuisances et problèmes de sécurité (perte de manœuvrabilité, accrochages...).

Précisons

Par exemple, les habitants de l'île aux sables, constatent malheureusement que le quai à l'arrière de la plage de Port Grimaud Sud est occupé par l'amarrage de bateaux qui les empêchent de manœuvrer pour se amarrer devant chez eux.



Rappelons que ce quai avait été construit à l'origine pour permettre l'amarrage temporaire d'annexes de personnes se rendant à la plage.

La situation actuelle avec des gros bateaux partout est très préjudiciable, gâche la vue des résidents et crée des nuisances tant sur terre que sur le plan d'eau.

Certains propriétaires de bateaux amarrés sur ces places habitent même sur leur bateau avec toutes les nuisances et conséquences environnementales, d'autant qu'aucun sanitaire n'existe à un rayon de 1,5 km. Des photos et des films de bateaux rejetant les eaux usées dans le port sont à disposition de la concertation si nécessaire.

Demande

Dans le cadre de la concertation, nous souhaitons que ces problèmes soient résolus de manière durable par le retrait de ces places d'amarrage non conformes et que l'on évite d'ajouter toujours plus de bateaux partout, ce qui va à l'encontre de la sécurité et de la défense de l'environnement et même de l'hygiène et de la tranquillité.

Merci de votre attention

Contribution à la concertation Publique Sécurité et Environnement Port Grimaud

Objet : attitude agressive et non respectueuse des gros bateaux accueillis en place publique d'amarrage

Constat

En tant que propriétaires à Port Grimaud, nous constatons depuis deux ans, de nombreux problèmes avec les gros bateaux qui s'amarrent sur les places publiques.

Ces bateaux passent à pleine vitesse devant chez nous, provoquant des remous abimant les bateaux et les quais.

Souvent, ils font même des essais de moteur dans les canaux.

Ils nuisent à l'environnement , à la sécurité et à la tranquillité des résidents.

Nous tenons à votre disposition des vidéos de ces passages agressifs quotidiens.

Notre proposition

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

Merci de votre attention.

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 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.

Cet 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.

Quelques photos de la sablière abandonnée juste en amont de Port Grimaud et dont l'extension peut être observée sur Google maps en observant l'évolution annuelle :



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 des voies de circulations publiques.

De : [REDACTED]@grevel.de>

Envoyé : lundi 8 juillet 2024 19:43

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

Objet : Verhinderungder Vergrößerung des Hafens

Bonjour

Depuis 2001 Port Grimaud est labellisé. Patrimoine du XX^{ème} siècle. Label créé en 1999 par le Ministère de la Culture et de la Communication. Je m'oppose avec la présente de tout changement d'extérieur de la capitainerie, d'un élargissement de la figure. Tout ces travaux prévus vont défigurer l'aspect de Port Grimaud.

Mechthild Grevel

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

Madame, Monsieur,

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 (comme dans le cas de la société Wajer) 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 genre cigarette : 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.

Préservez 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,



Contribution à la concertation Sécurité et environnement Port Grimaud

Objet : amarrage, installation et commercialisation d'engins Jet-Ski au cœur de la cité

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation « Sécurité et Environnement Port Grimaud », nous souhaitons soulever un problème très préoccupant et qui impacte en premier lieu la sécurité, l'environnement et le cadre de vie dans la cité lacustre.

Contexte : Le rôle des quais et plaquettes

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 plaquettes 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 plaquette en face, place du 14 juin :



Des bateaux peuvent prendre feu comme celui là en 2015 :

<https://www.dailymotion.com/video/x30m8n3>

la propagation d'un feu d'un bateau peut être très rapide :

<https://www.youtube.com/watch?v=60uoVH7Rftc>

Quelques exemples de plaquettes

Quelques exemples de plaquettes :

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 :

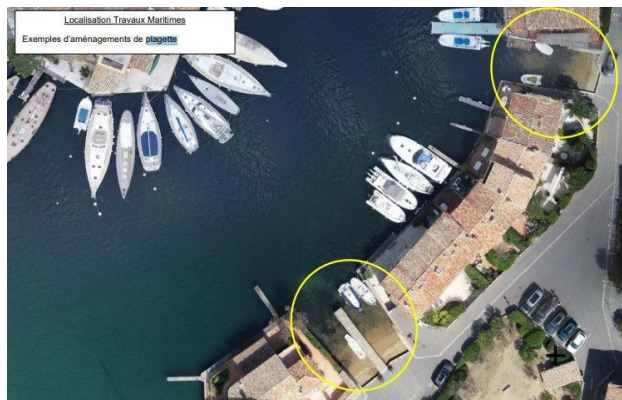
Aménagements des plaquettes avec tout ou parties des équipements suivants : quais transports (arrêt navette maritime), touristiques (annexes, jet-ski) et culturels (exposition

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 :



plaquettes situées place du 14 juin

Page 68 :

La mission AVP aura donc pour objectifs de :

De proposer 3 plaquettes « types » à soumettre à l'architecte M. Bohl ;

Par définition, ces sujets auraient donc dû être débattus et instruits dans le cadre de la concertation publique.

Le problème

Bien que la concertation soit loin d'être terminée, il semble que des décisions ont été prises sans même attendre les contributions et les résultats des enquêtes publiques.



Par exemple, sur la plagette des 6 canons, 5 jet-ski sont entreposés. La plagette de la place des 6 canons vient ainsi d'être transformée en aire de stockage de jet skis, activité commerciale puisqu'ils sont dédiés à la location.

D'une part, l'amarrage de tels engins sur le quai des plagettes pose différents problèmes de sécurité :

- La plagette ainsi transformée en bassin d'activité commerciale de location d'engins à moteur
- La plagette sert théoriquement à accueillir un bateau ou une auto en cas de feu à bord
- Chaque jet-ski contient 70l de carburant (soit 350 l au total)
- En cas d'incendie d'un bateau, d'une auto ou autre problème, les engins stockés contre des habitation privées risquent d'empêcher les secours et d'exploser
- L'activité de jet ski a un fort impact environnemental et ne va pas dans le sens de la sécurité ni de l'environnement.

Les impacts sur les riverains

Tout d'abord les riverains sont de plus en plus entravés dans leur liberté de circulation sur les canaux et pour accéder aux lieux de vie sociale, les facilités étant progressivement remplacées par des opérations commerciales lucratives mais sans lien avec la vie dans la cité.

Les activités de location de jet-ski au sein de la cité lacustre induisent un fort risque de sécurité et de nuisance sur les canaux de circulation qui ne sont pas prévus à cet effet. La circulation de jets-ski a toujours été interdites jusqu'à présent pour des raisons évidentes de sécurité de la circulation.

Enfin, cette activité entraîne des nuisances inacceptables aux riverains : bruits, pollution, circulation, remous etc...

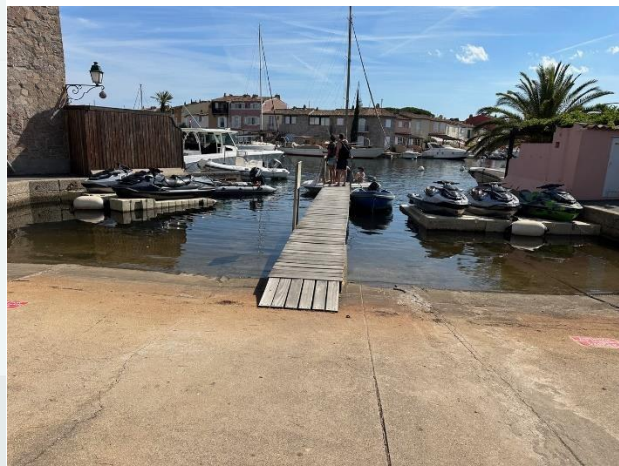
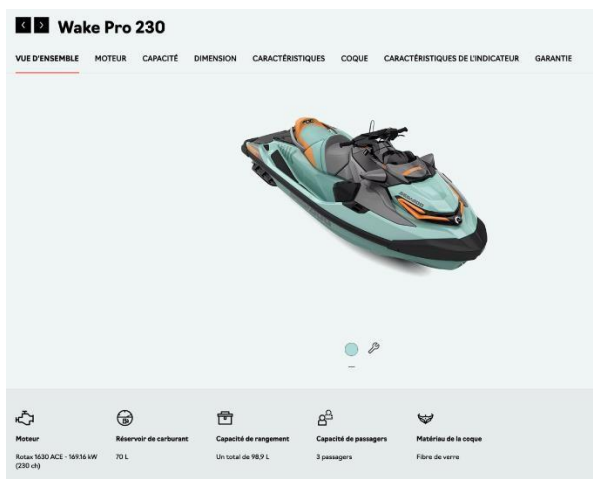
Les locataires d'engins ne respectent aucune règle et nuisent au lieu de vie des riverains.

Propositions concrètes

Nos propositions concrètes sont des mesures de bon sens qui sont :

- 1) Interdire l'amarrage de jet-ski dans la cité et notamment sur le quai des plaquettes
- 2) Interdire la circulation de jet-ski dans les canaux et le plan d'eau
- 3) Ne pas autoriser les activités de commercialisation de jet-ski
- 4) Rétablir les possibilités d'amarrage temporaire des embarcations légères près des commerces, services essentiels et quartiers résidentiels.

Je vous remercie de prendre en compte cette contribution et mes propositions.





De : [REDACTED]@club-internet.fr>

Envoyé : samedi 6 juillet 2024 10:53

À : Jean-Luc AQUA <jl.aqua@portdegrimaud.fr>; 'FELTEN Noël -Directeur de cabinet du maire de Grimaud' <n.felten@mairie-grimaud.fr>; m.meazza@mairie-grimaud.fr

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

Objet : SECURITE DESTINATION DES PLAGETTES

Madame, Messieurs,

Vous avez certainement pris connaissance de ce document et dans le cadre de la « concertation » annoncée, permettez moi de vous livrer mon sentiment par rapport aux projets « touristiques » ou « patrimoniaux » plus ou moins fantaisistes évoqués.

1. PORT GRIMAUD jouit encore de son classement au patrimoine remarquable.
2. Même si certains sont tentés d'en faire un LUNAPARK même justifié pour des motifs « culturels ou patrimoniaux », il n'en reste pas moins que la **quiétude de la cité doit être conservée.**
3. Les plaquettes, **depuis l'origine ont une vocation de sécurité pour des échouages d'urgence ou l'accès à des services de sécurité** (à part bateau pompe, aucun accès pompiers quai facile côté quai).
4. Elle doivent rester libre de tout équipement et **même de tout pseudo aménagement dit « patrimonial ou touristique ».**
5. **PORT GRIMAUD EST UNE PROPRIETE PRIVE** et tout accès au grand public (à part l'accès au plage) doit être proscrit. Les petites rues de PG n'ont pas à voir circuler les touristes.
6. Une petite partie des plaquettes se situe sur le domaine public maritime. **Le reste est privé.**
7. En dernier recours, devra t on réserver l'accès de chaque rue aux copropriétaires par des fermetures avec code... ?

Mais la première chose serait déjà de faire appliquer la règlement de police du port concernant l'exploitation commerciale.

Bien à vous.

G.HERBIET

Objet : amarrage, installation et commercialisation d'engins Jet-Ski au cœur de la cité

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation « Sécurité et Environnement Port Grimaud », nous souhaitons soulever un problème très préoccupant et qui impacte en premier lieu la sécurité, l'environnement et le cadre de vie dans la cité lacustre.

Contexte : Le rôle des plaquettes

Dans le plan annexé au contrat de concession de 1975, les plaquettes 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 plaquette en face, place du 14 juin :



Des bateaux peuvent prendre feu comme celui là en 2015 :

<https://www.dailymotion.com/video/x30m8n3>

la propagation d'un feu d'un bateau peut être très rapide :

<https://www.youtube.com/watch?v=60uoVH7Rftc>

Quelques exemples de plaquettes

Quelques exemples de plaquettes :

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 :

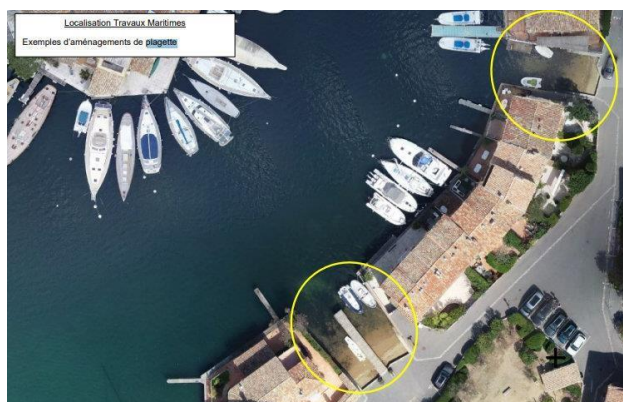
Les travaux maritimes urgents, pour lesquels un DCE est attendu, concernent tout ou parties des éléments suivants :

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

Page 68 :

La mission AVP aura donc pour objectifs de :

De proposer 3 plagettes « types » à soumettre à l'architecte M. Bohl ;

Par définition, ces sujets auraient donc dû être débattus et instruits dans le cadre de la concertation publique.

Le problème

Bien que la concertation soit loin d'être terminée, il semble que des décisions ont été prises sans même attendre les contributions et les résultats des enquêtes publiques.



Par exemple, sur la plagette des 6 canons, 5 jet-ski sont entreposés. La plagette de la place des 6 canons vient ainsi d'être transformée en aire de stockage de jet skis, activité commerciale puisqu'ils sont dédiés à la location :

D'une part, l'amarrage de tels engins sur le quai des plagettes pose différents problèmes de sécurité :

- La plagette ainsi transformée en bassin d'activité commerciale de location d'engins à moteur
- La plagette sert théoriquement à accueillir un bateau ou une auto en cas de feu à bord
- Chaque jet-ski contient 70l de carburant (soit 350 l au total)
- En cas d'incendie d'un bateau, d'une auto ou autre problème, les engins stockés contre des habitation privées risquent d'empêcher les secours et d'exploser
- L'activité de jet ski a un fort impact environnemental et ne va pas dans le sens de la sécurité ni de l'environnement.

Les impacts sur les riverains

Une activité de jet-ski au sein de la cité lacustre induit un fort risque de sécurité et de nuisance sur les canaux de circulation qui ne sont pas prévus à cet effet. La circulation de jets-ski a toujours été interdites jusqu'à présent pour des raisons évidente de sécurité de la circulation.

Enfin, cette activité entraîne des nuisances inacceptables aux riverains : bruits, pollution, circulation, remous etc...

Ma proposition concrète est une mesure de bon sens qui est

- 1) Interdire l'amarrage de jet-ski dans la cité et notamment sur le quai des plagettes
- 2) Interdire la circulation de jet-ski dans les canaux et le plan d'eau
- 3) Ne pas autoriser les activités de commercialisation de jet-ski

Je vous remercie de prendre en compte cette contribution et mes propositions.

< >

VUE D'ENSEMBLE

MOTEUR

CAPACITÉ

DIMENSION

CARACTÉRISTIQUES

COQUE

CARACTÉRISTIQUES DE L'INDICATEUR

GARANTIE



Moteur
Rotax 1630 ACE - 169,16 kW
(230 ch)



Réservoir de carburant
70 L



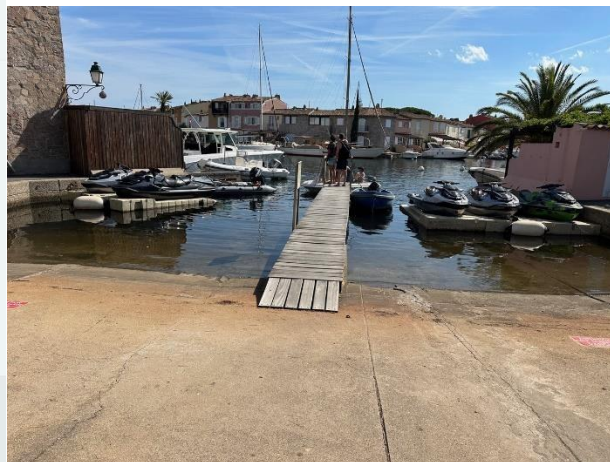
Capacité de rangement
Un total de 98,9 L



Capacité de passagers
3 passagers



Matériau de la coque
Fibre de verre





De : [REDACTED]@freenet.de>

Envoyé : mercredi 3 juillet 2024 16:02

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

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

Objet : Empêcher le projet "Avant-Port" pour yachts géants avec l'approfondissement correspondant aux frais des propriétaires et le cloisonnement de la plage de PG2 en résulterait

Mesdames et Messieurs

Je souhaite donner mon avis sur le projet d'extension du port de Port Grimaud.

Mon père, un passionné de vacances en France, nous a emmenés à Port Grimaud dès 1973, alors que Port Grimaud 2 était encore en construction.

Cet amour pour cet endroit particulier s'est perpétué de génération en génération.

Depuis 27 ans, ma famille et moi passons chaque année nos vacances à Port Grimaud, bien que j'aie voyagé dans le monde entier en tant qu'hôtesse de l'air chez Deutsche Lufthansa.

Il y a cinq ans, mon mari, architecte, et moi-même avons acheté un petit appartement de moins de 40 mètres carrés à Port Grimaud.

Malgré sa petite taille, l'appartement répond à nos besoins, car nous sommes des passionnés de navigation et possédons un bateau de 7,70 mètres de long, qui se trouve directement sous notre balcon - une situation qui peut-être justifie le prix d'achat. Un aspect important ici est que notre canal est alimenté par l'eau douce de la Giscle et non par l'eau de mer !!!

Port Grimaud, la petite Venise de Provence, n'a pas été conçue par François Spoerry comme une propriété de luxe, mais comme un port d'attache pour petits voiliers.

En utilisant les eaux de la Giscle, il a créé une ville lagunaire sur le modèle vénitien avec 2000 petites unités d'habitation.

Ce concept unique a valu à Port Grimaud le titre d'"Architecture Contemporaine Remarquable" et attire depuis plus de 50 ans des millions de touristes.

Je m'oppose fermement à l'extension prévue du port pour les raisons suivantes :

1. le mur de quai prévu, long de 250 mètres, scellerait des milliers de mètres carrés de fond marin et détruirait irrémédiablement les prairies de posidonies.
2. la plage de Port Grimaud 2 serait polluée et ensablée par le nouveau courant d'ensablement.
3. L'extension vise à attirer des yachts plus grands, jusqu'à 40 mètres de long, dont la taille, les gaz d'échappement et le bruit détruisent le charme et la tranquillité de Port Grimaud.
4. les bâtiments artistiques, comme l'église Saint-François d'Assise et ses vitraux de Victor Vasarely représentant le soleil à différents moments de la journée, seraient cachés par les bateaux de plus en plus grands et pollués par l'érosion.

Depuis toujours, nous, riverains de Port Grimaud, entretenons en régie PRIVÉE les monuments et les routes,

ce qui a permis à la commune de Grimaud de profiter immensément d'impôts directs et indirects.

Aujourd'hui, nous devons faire face à des résiliations de contrat prématurées, des demandes de paiement injustifiées

et à la cupidité ainsi qu'à la folie expansionniste du maire, ce qui nous menace et nous exploite.

J'appelle les responsables à préserver l'histoire unique et le caractère particulier de Port Grimaud, qui ne peut être comparé à aucun autre port de la Côte d'Azur, de préserver le port et de reconsidérer son projet d'extension.

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

BETR.: Verhinderung des geplanten "Avant-Ports" für Riesenyachten mit der entsprechenden Vertiefung auf Kosten der Eigentümer und der daraus resultierenden Abschottung des Strandes von PG 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte meine Meinung zur geplanten Erweiterung des Hafens von Port Grimaud äußern.

Mein Vater, ein begeisterter Frankreichurlauber, hat uns bereits 1973 nach Port Grimaud gebracht, als Port Grimaud 2 noch im Bau war.

Diese Liebe zu diesem besonderen Ort hat sich über Generationen hinweg fortgesetzt.

Seit 27 Jahren verbringen meine Familie und ich jährlich unseren Urlaub in Port Grimaud, obwohl ich als Stewardess bei der Deutschen Lufthansa die ganze Welt bereist habe.

Vor fünf Jahren haben mein Mann, ein Architekt, und ich eine kleine Wohnung von weniger als 40 Quadratmetern in Port Grimaud erworben.

Trotz der geringen Größe der Wohnung erfüllt sie unsere Bedürfnisse, da wir passionierte Bootsfahrer sind und ein 7,70 Meter langes Boot besitzen,

das direkt unter unserem Balkon liegt – eine Lage, die den Kaufpreis wohl rechtfertigt.

Ein wichtiger Aspekt hierbei ist, dass unser Kanal vom Süßwasser des Giscle gespeist wird und nicht vom Meerwasser!!!

Port Grimaud, das kleine Venedig der Provence, wurde von François Spoerry nicht als Luxusimmobilie, sondern als Heimathafen für kleine Segelboote konzipiert.

Mit Hilfe des Wassers der Giscle hat er eine Lagunenstadt nach venezianischem Vorbild mit 2000 kleinen Wohneinheiten geschaffen.

Dieses einzigartige Konzept hat Port Grimaud als "Architecture Contemporaine Remarquable" ausgezeichnet und zieht seit über 50 Jahren Millionen von Touristen an.

Ich spreche mich entschieden gegen die geplante Erweiterung des Hafens aus, aus den folgenden Gründen:

1. Die geplante 250 Meter lange Kaimauer würde tausende Quadratmeter Meeresboden versiegeln und die Posidonia-Wiesen unwiederbringlich vernichten.
2. Der Strand von Port Grimaud 2 würde durch den neuen Strom der Versandung verschmutzt und verlandet werden.
3. Die Erweiterung zielt darauf ab, größere Yachten von bis zu 40 Metern Länge anzulocken, deren Größe, Abgase und Lärm den Charme und die Ruhe von Port Grimaud zerstören.
4. Künstlerische Gebäude, wie die Kirche Saint-François d'Assise mit ihren Fenstern von Victor Vasarely, die die Sonne zu verschiedenen Tageszeiten darstellen, würden durch die immer größer werdenden Boote verdeckt und durch Erosionen verschmutzt.

Seit jeher haben wir Anwohner von Port Grimaud in PRIVATER Regie die Denkmäler und Straßen instand gehalten,

wodurch die Gemeinde Grimaud von direkten und indirekten Steuern immens profitiert hat.

Nun sehen wir uns mit vorzeitigen Vertragskündigungen, unberechtigten Zahlungsaufforderungen und der Gier sowie dem Expansionswahn des Bürgermeisters konfrontiert, was uns bedroht und ausnutzt.

Ich appelliere an die Verantwortlichen, die einzigartige Geschichte und den besonderen Charakter von Port Grimaud

zu bewahren und die geplante Erweiterung des Hafens zu überdenken.

Mit freundlichen Grüßen,

Annette Ahrenberg

Bonjour,

Je suis contre toute modification extérieure de la Capitainerie, l'élargissement de la Digue ainsi que la construction ou l'implantation d'un yacht club ou d'un restaurant.

De plus, une réduction de la taille du pilier devant l'église est souhaitée et non un agrandissement.

Des espaces dans le quartier de l'église devraient également être créés pour les petits bateaux afin de donner aux propriétaires la possibilité de prendre un petit bateau jusqu'à la place du marché et de faire leurs courses comme avant.

Port Grimaud est une marine privée, une Cité lacustre !

Port Grimaud est reconnu « patrimoine architectural du XXe siècle » depuis 2001. un prix créé en 1999 par le ministre de la Culture et de la Communication a été appelé.

Il a été spécifiquement reconnu que l'harmonie architecturale de la « Cité lacustre » Dans l'esprit de François Spoerry, le Conseil d'Administration le maintient. En ce sens, tout changement comme les couleurs des maisons doit être approuvé par le conseil d'administration.

En tant que patrimoine culturel architectural, l'installation ne doit pas devenir un lieu d'amarrage pour d'énormes bateaux appartenant à d'autres personnes. L'apparence reconnue doit être maintenue dans l'esprit reconnu de François Spoerry. Ces bateaux endommagent nos quais à cause de leurs énormes vagues. Ils polluent également l'air, ce qui est inacceptable pour l'environnement.

Il est également inacceptable que les armateurs doivent payer pour l'approfondissement et l'agrandissement nécessaires du port en raison de la taille des navires. D'autant que l'ensablement par la Giscle et le Bourrian se poursuit.

Ce qui est totalement inacceptable, c'est que la plage du PG2 soit alors rendue totalement inutilisable, tant au niveau de la qualité de la plage que de la seule vue sur la jetée du port.

Bien entendu, je suis d'accord avec les travaux nécessaires et justifiés ainsi que l'entretien des lieux, et également l'adaptation de l'intérieur du capitaine en fonction de ses besoins.

Lors de la séance du 30 mai 2023, vous avez promis de tenir compte des avis et des préoccupations des citoyens.

Je vous demande de le faire réellement.

Cordialement

Dr. Barbara Melchior

Bonjour,

Je suis contre toute modification extérieure de la Capitainerie, l'élargissement de la Digue ainsi que la construction ou l'implantation d'un yacht club ou d'un restaurant.

De plus, une réduction de la taille du pilier devant l'église est souhaitée et non un agrandissement.

Des espaces dans le quartier de l'église devraient également être créés pour les petits bateaux afin de donner aux propriétaires la possibilité de prendre un petit bateau jusqu'à la place du marché et de faire leurs courses comme avant.

Port Grimaud est une marine privée, une Cité lacustre !

Port Grimaud est reconnu « patrimoine architectural du XXe siècle » depuis 2001. un prix créé en 1999 par le ministre de la Culture et de la Communication a été appelé.

Il a été spécifiquement reconnu que l'harmonie architecturale de la « Cité lacustre » Dans l'esprit de François Spoerry, le Conseil d'Administration le maintient. En ce sens, tout changement comme les couleurs des maisons doit être approuvé par le conseil d'administration.

En tant que patrimoine culturel architectural, l'installation ne doit pas devenir un lieu d'amarrage pour d'énormes bateaux appartenant à d'autres personnes. L'apparence reconnue doit être maintenue dans l'esprit

reconnu de François Spoerry. Ces bateaux endommagent nos quais à cause de leurs énormes vagues. Ils polluent également l'air, ce qui est inacceptable pour l'environnement.

Il est également inacceptable que les armateurs doivent payer pour l'approfondissement et l'agrandissement nécessaires du port en raison de la taille des navires. D'autant que l'ensablement par la Giscle et le Bourrian se poursuit.

Ce qui est totalement inacceptable, c'est que la plage du PG2 soit alors rendue totalement inutilisable, tant au niveau de la qualité de la plage que de la seule vue sur la jetée du port.

Bien entendu, je suis d'accord avec les travaux nécessaires et justifiés ainsi que l'entretien des lieux, et également l'adaptation de l'intérieur du capitaine en fonction de ses besoins.

Lors de la séance du 30 mai 2023, vous avez promis de tenir compte des avis et des préoccupations des citoyens.

Je vous demande de le faire réellement.

Cordialement

Dr. Peter Melchior

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.

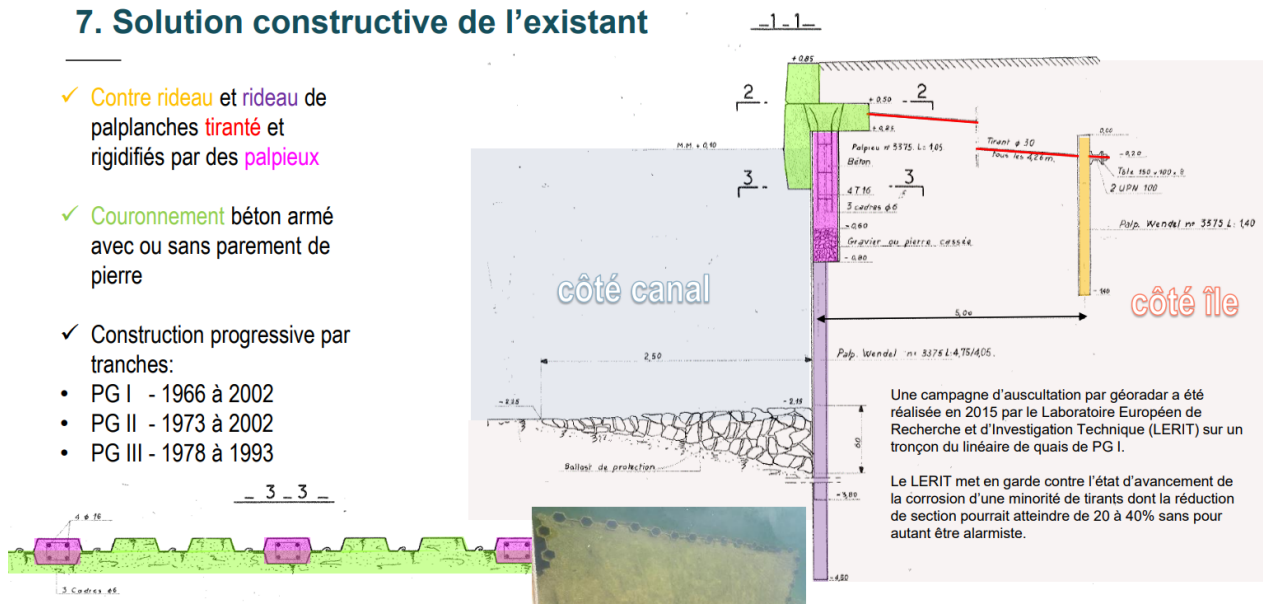
La construction du canal a été réalisée au siècle dernier afin de permettre les circulations douces des bateaux de tailles raisonnables.

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.



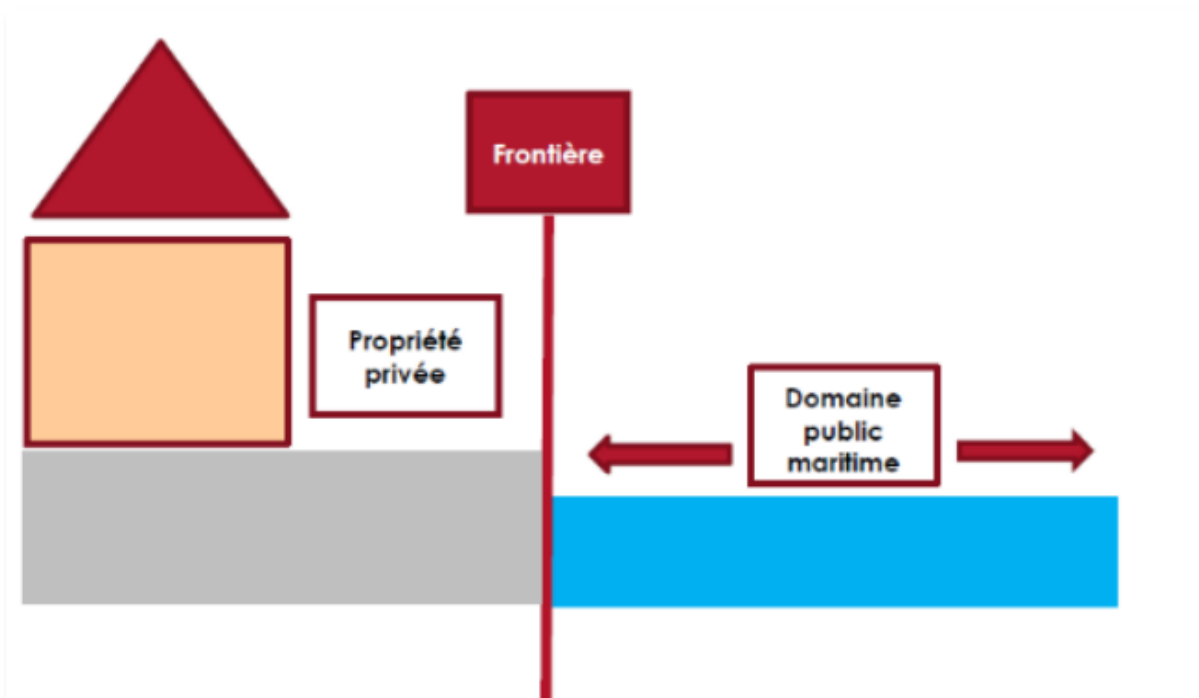
11/12/2020

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 sou mets 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 :

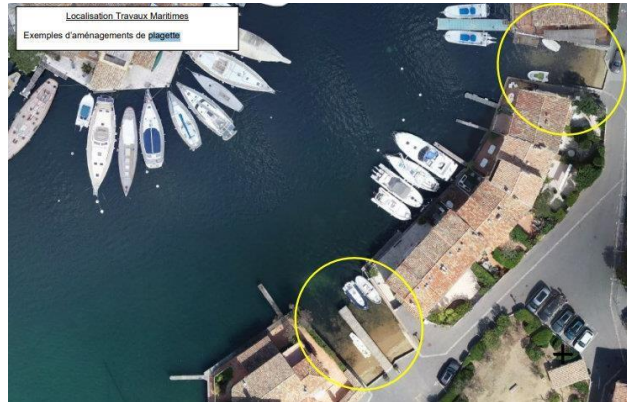
Les travaux maritimes urgents, pour lesquels un DCE est attendu, concernent tout ou parties des éléments suivants :

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

Les propositions concrètes sont des mesures de bon sens sont :

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

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.

Préservez 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,

Contribution collective



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 :

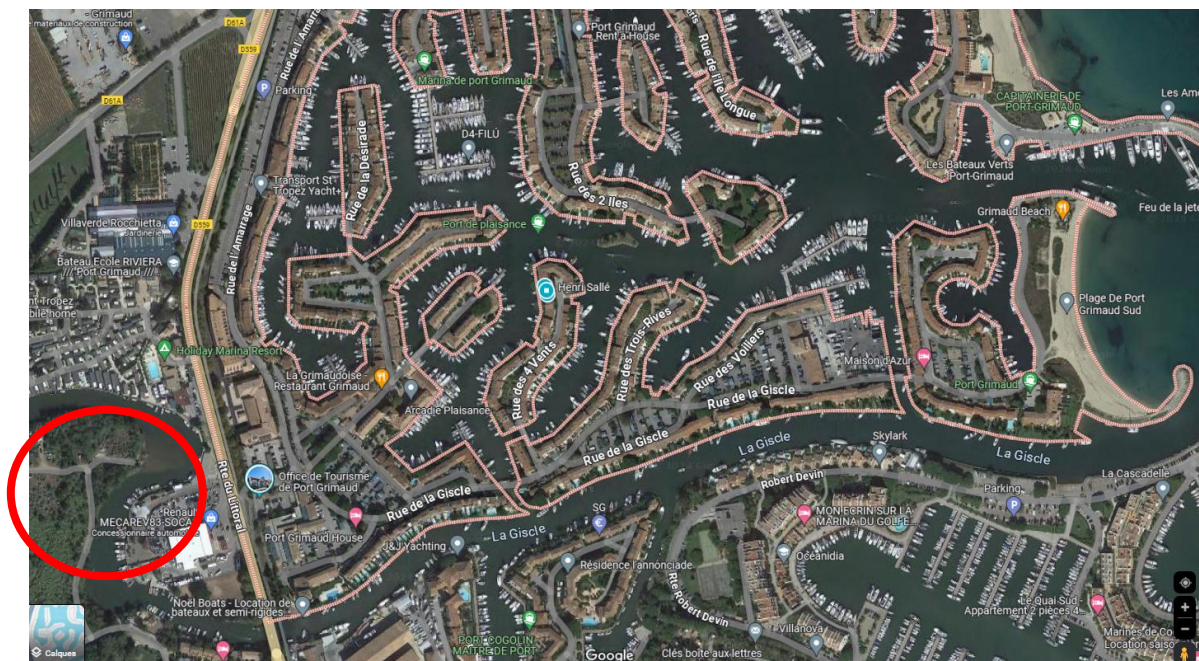
L'ensablement de la passe d'entrée provient essentiellement du fleuve Giscle. Les alluvions viennent soit d'épisodes particulièrement intenses qui ravinent les berges en amont, soit de sablières abandonnées et non entretenues en amont de Port Grimaud.

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

1.-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.

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.