

Grimaud, le 25 mars 2025



MAIRIE DE
GRIMAUD

Cabinet du Maire

tél : 04 94 55 69 19

Objet : Réponses à la « *lettre ouverte adressée aux habitants de Port Grimaud* »

Mesdames, Messieurs les usagers du Port de Plaisance,

J'ai pris connaissance avec attention, mais aussi une certaine inquiétude, du contenu de la « *lettre ouverte adressée aux habitants de Port Grimaud* » qui circule sur les réseaux sociaux. Bien que ce document se présente comme un support informatif à destination des co-propriétaires usagers du plan d'eau, il est en réalité un condensé d'approximations diverses et de contre-vérités qui interrogent sur sa véritable finalité. Bien que non clairement avoué, il s'agit incontestablement pour son auteur de créer une forme d'opposition aux projets portés par la Collectivité.

Je me limiterai volontairement à corriger, au moins partiellement, les principales erreurs d'analyses commises par son auteur, afin d'éviter la diffusion d'informations erronées génératrices d'incompréhensions inutiles :

1. Je constate avec regret que le texte proposé est volontairement parsemé de termes « inadaptés » à la réalité du dossier, dans le seul objectif d'effrayer le lecteur non initié ou insuffisamment informé et ainsi, susciter une réaction de méfiance voire de rejet du projet. Ne pas partager l'intérêt collectif de la démarche portée par la Commune n'est absolument pas condamnable, dès lors que ce choix est argumenté et « honnêtement » discuté. En revanche, le procédé qui consiste à tromper l'auditoire pour parvenir à ce résultat me semble largement contestable, pour ne pas dire malhonnête.

Contrairement à ce qui est écrit, Port Grimaud ne fait l'objet d'aucune « *ambition* » particulière de la part de la Collectivité et encore moins de « *tentations spéculatives* ». C'est bien mal connaître le fonctionnement d'une administration publique pour lui prêter de telles intentions, totalement extérieures à ses propres compétences et incompatibles avec les règles élémentaires qui encadrent les missions de service public. Au risque de décevoir l'auteur de ces écrits, je rappelle que nous ne sommes ni marchands de biens, ni promoteurs immobiliers, ...

Le seul objectif de la Commune, autorité portuaire, est d'assurer la gestion du port public pour en rétablir les comptes, moderniser ses équipements vieillissants et accroître la qualité du service rendu. Cet objectif n'est autre qu'une obligation de

gestion publique. En effet, je suis tenu de garantir la qualité des services rendus à la population et d'en assurer l'accès au plus grand nombre. C'est la seule ambition portée par la Commune dans sa gestion du Port Public de Port Grimaud.

2. Contrairement à ce qui est écrit, la Commune n'a engagé aucune démarche « d'expropriation » à l'encontre des Associations de co-proprétaires. Cette affirmation est donc parfaitement erronée. En revanche, et comme le prévoit le cahier des charges de la concession, mais aussi le code de la Commande publique et la jurisprudence constante, les biens meubles et immeubles ayant servi à l'exploitation du service public sont transférés de droit au bénéfice du nouvel exploitant. C'est ainsi que la Commune sollicite en biens de retour et/ou en biens de reprise, les équipements affectés par les ex-concessionnaires à l'exploitation du service portuaire. S'agissant des voiries intérieures à Port Grimaud, dont le libre accès est indispensable au fonctionnement du service public portuaire, des solutions alternatives au transfert de ces voies dans le domaine public communal sont actuellement discutées de manière très avancée avec des représentants d'ASL. L'idée de l'inscription d'une servitude conventionnelle au profit du service portuaire évolue très favorablement car elle permettrait de conserver le statut privé de l'ensemble des voiries intérieures concernées.

3. L'auteur du texte poursuit son écrit en évoquant le « *très fort impact environnemental* » des scénarios présentés dans le cadre du projet « Port Grimaud 2030 ». Là encore, pourquoi vouloir effrayer sans véritable raison ? Chacun sait que la réglementation française en matière de protection des milieux marins et littoraux est l'une des plus exigeantes d'Europe. Par conséquent, rien ne peut se faire sans les autorisations administratives requises, délivrées par le Préfet. Pour ce faire, le projet d'aménagement des digues Nord et Sud devra se conformer, en tout point, aux prescriptions environnementales édictées par l'autorité préfectorale. Il en résulte que tout projet d'aménagement portant atteinte aux milieux marins sera immédiatement invalidé par les services de l'Etat.

4. S'agissant de la concertation, notre interlocuteur considère que les deux mois légaux durant lesquels la Collectivité a porté et animé le débat public, soit du 21 août 2024 au 21 octobre 2024, ne sont pas suffisants pour assurer une expression claire des demandes des riverains. Avec une faible mémoire et beaucoup de mauvaise foi, on pourrait presque y croire... ! Je rappelle que pour assurer une bonne compréhension des sujets débattus et un temps d'échange optimal, la Commune a plus que doublé ce temps d'échange en mettant en place une pré-concertation de près de 3 mois supplémentaires, du 1^{er} juin 2024 au 20 août 2024. Ainsi, le temps de la concertation n'a pas été de 2 mois, comme faussement écrit dans le support, mais de quasiment 5 mois consécutifs.

5. Recherchant toujours et par tout moyen à susciter l'inquiétude, l'auteur nous explique que la sensibilité des infrastructures, et principalement des palplanches, est incompatible avec les travaux de dragage envisagés par la Commune. L'argument développé repose sur l'affirmation que ces travaux affouilleraient trop profondément les sols et pourraient déstabiliser les fondations du plan d'eau. Comment écrire une telle ineptie ? Le dragage envisagé a pour seul objectif de restituer la profondeur d'origine du plan d'eau, telle que François SPOERRY l'avait conçue lors de la construction de Port Grimaud. Il n'y a donc aucun risque d'affouillement !

6. Dans le même ordre d'idée et avec la même volonté mensongère, notre interlocuteur met en cause « *l'exploitation à outrance du plan d'eau...* » par la régie portuaire « *et notamment certains bateaux... à forte propulsion* » dont les « *vibrations* » seraient susceptibles de fragiliser les ouvrages portuaires. Cette allégation ne repose sur rien de sérieux car la taille des bateaux accueillis dans le port n'a pas augmenté depuis 2022, pas plus que la puissance des motorisations. Cette information est parfaitement vérifiable auprès de la Capitainerie qui dispose des fichiers d'enregistrement des navires accueillis dans le port avant et après 2022. Contrairement aux affirmations dépourvues de preuve lancées par son auteur à la vindicte collective, c'est en réalité le phénomène inverse qui est observé, avec des unités en escale de taille inférieure à celles enregistrées sur la période antérieure à 2022.

7. Poursuivant la lecture, je découvre avec intérêt le couplet relatif à la spécificité de Port Grimaud, rappelant le caractère indissociable de l'amarrage et de la maison associée... Selon l'auteur, ce particularisme devrait conduire la Commune à « *inventer un nouveau modèle...* » comme l'exprimait l'un des garants lors de la concertation. C'est précisément la démarche très avancée dans laquelle s'est inscrite la Collectivité, en partenariat avec les représentants de PG3 notamment, à travers la rédaction du règlement d'exploitation du port, mais aussi et surtout, par le biais d'un nouveau projet de contrat de garantie d'usage qui attribue prioritairement au propriétaire d'une maison, l'amarrage positionné au droit de sa propriété. Pour que ce « droit de priorité absolu » soit pérenne et indépendant de la durée de vie d'une AOT, nous allons solliciter, auprès du Tribunal Administratif de Toulon, la reconnaissance de ce droit dans le cadre d'une mission de conciliation judiciaire. Pour mémoire, une conciliation judiciaire est un processus structuré par lequel des parties tentent de parvenir à un accord en vue de la résolution amiable de leurs différends.

Pour information, et sous réserve de l'accord avec les parties concernées, nous intégrerons également dans le périmètre de la conciliation une partie des éléments constitutifs du dossier des « biens de retour » dont celui des voiries intérieures de Port Grimaud (cf. **point 2** du présent feuillet), l'aire de carénage, ...

8. L'auteur propose que des tarifs différenciés soient appliqués par la Commune dans le cadre des contrats de garantie d'usage, afin de distinguer les propriétaires usagers du plan d'eau, de ceux qui ne l'utilisent pas. Je rappelle que le service public portuaire s'adresse exclusivement aux usagers du plan d'eau. Par conséquent, il n'est pas compétent pour gérer la situation d'administrés non-usagers du service portuaire tels que les propriétaires non-plaisanciers.

Dans la continuité, il est également proposé que des droits d'amarrage à tarif préférentiel soient appliqués aux co-propriétaires, au motif que ces derniers s'acquittent directement du paiement de leurs fluides, contrairement aux autres plaisanciers. Je rappelle que la signature du contrat de Garantie d'Usage, prioritairement réservée aux propriétaires usagers du plan d'eau, s'accompagne d'un contrat annuel d'occupation du poste d'amarrage dont le tarif est fixé à 20 €/m², soit un coût annuel de 960 € pour une place de taille moyenne de 48 m². A défaut de signature du contrat de Garantie d'Usage, le tarif annuel d'une place de taille identique s'élève à la somme de 6348 € (minorés des fluides). Par conséquent, la grille des tarifs tient largement compte de la situation particulière de Port Grimaud.

9. S'agissant des travaux projetés sur le bâtiment de la Capitainerie, je rappelle que sa configuration actuelle ne répond pas aux normes en vigueur en matière de conditions de travail et doit, par conséquent, être repensée. La création de surfaces de travail supplémentaires, associée à une redistribution des locaux intérieurs sont indispensables. La période de post concertation qui s'ouvre permettra de préciser le cahier des charges définitif des travaux de rénovation à venir (programme, surfaces, distribution, ...) dans le respect du projet esquissé par l'Atelier Xavier BOHL ayant retenu le plus grand nombre d'avis favorables au terme de la concertation préalable.



SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

CAPITAINEURIE – AVANT PORT

1

➤ **Scénario 1 – Atelier X. Bohl**



Contrairement à ce qui est suggéré dans la lettre ouverte, il est impossible aujourd'hui de retenir un autre projet qui n'ait pas été soumis à la concertation préalable et retenu à son terme.

Le même commentaire s'applique pour l'aménagement de la panne de l'église dont le scénario retenu au terme de la concertation prévoit le transfert des grosses unités historiquement accueillies sur ce quai d'honneur vers l'avant-port, afin de réouvrir la perspective visuelle sur le « lac intérieur », et l'extension de la panne latérale existante. Sous réserve d'ajustements possibles destinés à améliorer le schéma d'ensemble, aucun autre projet ne peut être mis en œuvre.

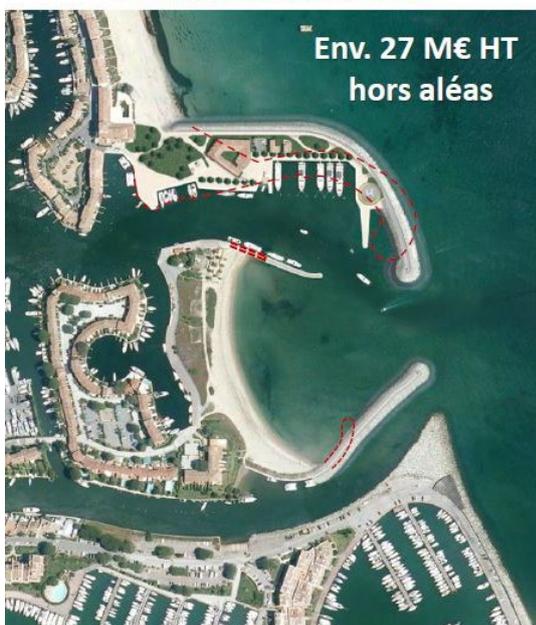
➤ **Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis**



10. Il en est de même pour l'aménagement de l'avant-port dont les scénarios 1 et 1 bis ont été ceux qui ont recueilli le plus grand nombre d'opinions favorables au terme de la concertation préalable. Comme évoqué ci-dessus, la période post-concertation qui s'engage ainsi que les études complémentaires en cours d'exécution, viendront préciser, affiner voire amender les scénarios d'origine pour en améliorer l'efficacité.

Scénario 1

Extension Nord et Sud



Scénario 1bis

Extension Nord et Sud + Gisèle



Par ailleurs, je rappelle à toutes fins utiles que l'aménagement de la digue Nord n'est pas dissociable de celui de la digue Sud puisqu'ils constituent les deux axes majeurs d'un projet global de réaménagement dont l'objectif est de lutter contre l'ensablement récurrent de l'avant-port et de la passe d'entrée.

11. Les préoccupations concernant l'impact visuel de la surélévation des digues de protection du port et la présence de bateaux de grande plaisance dans l'avant-port ont pu être rectifiées grâce à la diffusion d'un support télévisuel lors de la concertation. Ce dernier a permis de démontrer que ces aménagements n'entraîneraient aucune gêne visuelle pour les habitations situées en arrière-plan.

S'agissant des impacts environnementaux du projet, nous renvoyons le lecteur au **point 3** du présent feuillet.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à l'ensemble des usagers du plan d'eau pour rappeler que la réhausse des digues répond aussi à la problématique de l'élévation du niveau marin estimée entre 0.80m et 1.50m, selon une récente étude conduite par l'Ecole d'architecture de Paris-Est. Ce scénario aggrave significativement celui du « porté à connaissance » délivré par l'Etat en date du 13 décembre 2019 qui fixe la surélévation des eaux marines entre 0.50 et 1m à l'horizon 2100. Ces éléments d'anticipation ne peuvent être ignorés de nos réflexions d'aménagement.

12. Enfin, l'auteur évoque une augmentation des coûts du projet de modernisation et de remise aux normes de Port Grimaud sans donner aucun chiffrage à l'appui de son propos. Néanmoins, toute personne ayant assuré la conduite d'opérations d'investissements lourds ou des missions de maîtrise d'ouvrage sait que le coût estimé au stade *Avant-projet détaillé* évolue en fonction de l'avancée des études complémentaires, notamment de modélisation dans le cas présent. Je tiens à rappeler que, même s'il venait à y avoir un dépassement du coût d'objectif du projet, cela n'aurait aucun impact tarifaire sur la garantie d'usage puisque son prix est « plafonné » à la somme de 425€ TTC /m², pour un total de 36 millions d'euros TTC environ.

En vous présentant ces éléments factuels, j'espère avoir dissipé les inquiétudes suscitées par ces rumeurs. Les services municipaux, et en particulier la direction de la Capitainerie, restent à votre entière disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs les usagers du Port de Plaisance, l'expression de mes salutations distinguées.

Alain BENEDETTO

Maire de Grimaud,
Président de la Régie portuaire