

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article 121-17

Remise en sécurité
et remise aux normes
environnementales
de Port Grimaud - 83068

Dates de la concertation
Du 21 août au 21 octobre 2024

Dominique de LAUZIERES
Jacques LAVILLETTE

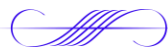
Date de remise du rapport, le 21 novembre 2024



Sommaire

Avant-propos	4
Synthèse pour les décideurs et pour le public	4
Les principaux enjeux du projet de la commune	5
Les enseignements clefs de la concertation	5
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants	6
Introduction	8
Le projet objet de remise en sécurité et aux normes environnementales de PG	8
Responsable du projet et décideurs impliqués	9
Carte du projet et plan de situation	9
Objectifs du projet selon le porteur	10
Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat	10
Coût	12
Calendrier du projet et mise en service envisagée	13
La saisine de la CNDP	13
La décision de la CNDP	13
La pré-concertation	14
Le démarrage de la concertation dans un climat tendu	14
Garantir le droit à l'information et à la participation	15
Le rôle des garants	15
Le travail préparatoire des garants	15
Les enseignements de l'étude de contexte	15
Les enjeux principaux	17
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	18
Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation	18
La prise en compte des recommandations par le responsable du projet	19
La demande de prolongation de la concertation	19
Le dispositif de la concertation	20
Avis sur le déroulement de la concertation	21
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	21
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	22
La concertation s'est-elle déroulée dans un climat serein ?	24
Quelques chiffres clefs de la concertation	26
Arguments exprimés	26
Observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	26
Le régime juridique des droits d'amarrage suite à la résiliation des amodiations en 2022	26

Crainte du changement de vocation de la cité lacustre aux dépens des résidents	28
Aménagement de la passe d'entrée, digues et solutions alternatives	29
Capitainerie et panne de l'église	30
Valorisation du modèle et respect de l'environnement	31
Prendre le temps de travailler ensemble	32
En substance, un challenge pour les port grimaudois	32
Evolution du projet résultant de la concertation	33
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	33
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	33
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	34
Liste des annexes	35
1. Tableau de demandes de précision et de recommandations des garants au maître d'ouvrage	
2. Décision de la CNDP pour la nomination des garants de la concertation	
3. Constat d'affichage	
4. Articles de presse	



Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 21 novembre 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet, pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.portdegrimaud.fr/pg2030>
Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

La concertation préalable initiée par la mairie de Grimaud s'est déroulée du 21 août 2024 au 21 octobre 2024 à Grimaud (Var). Elle avait pour objet la planification d'opérations de remise en sécurité et aux normes environnementales de Port Grimaud, cité lacustre construite en trois tranches sur d'anciens marécages, entre 1966 et 1972, par l'architecte François Spoerry, passionné de navigation. Ensemble résidentiel de 2500 maisons organisées le long de 14 km de canaux artificiels, selon le principe "une maison, un quai, un bateau", Port Grimaud, surnommé la Venise provençale, est classé au patrimoine du XXème siècle.

En amont de la concertation, la commune, maître d'ouvrage du projet, avait initié le dialogue par le biais de réunions informelles avec les résidents par quartier. Elle avait également organisé une réunion publique de pré-concertation qui s'est tenue le 30 mai 2024. Dès cette date est apparu un climat de forte tension et parfois de défiance, préexistant à la concertation. Cette situation résulte en partie de la résiliation anticipée des contrats d'amodiation concédés aux port grimaudois, selon le principe exclusif pendant 50 ans de l'attribution d'une place fixe au quai du propriétaire. La perspective de la perte de ce droit de jouissance associé à la propriété d'une résidence génère des inquiétudes quant à la valeur du bien. Cette perplexité résulte également de la suspicion de la part des résidents quant à la véritable motivation de la commune dans l'entreprise des travaux d'aménagement envisagés.

Les garants ont travaillé, avec le maire et son équipe, à l'élaboration d'un dispositif de concertation qui a consisté à organiser trois réunions publiques dont une spécifiquement sur les aspects juridiques du contrat de garantie d'usage, proposé par la commune en remplacement des amodiations arrivant à leur terme et qui n'existent plus en droit ; trois ateliers thématiques ont également été mis en place avec la participation de représentants des résidents. Par ailleurs, une page dédiée a été ouverte sur le site de la mairie, permettant à la fois de s'informer et de contribuer. Des flyers ont été distribués, un registre a été ouvert à la capitainerie dont les agents se sont rendus disponibles à la capitainerie 7 jours sur 7.

Environ 350 contributions ont été adressées au maître d'ouvrage qui a apporté des réponses à toutes les questions posées avant le 5 octobre, soit 16 jours avant la fin de la concertation. Les questions posées entre le 5 et le 21 octobre recevront, ou ont déjà reçu, également une réponse. Tous les documents et études demandés par les participants ont été produits par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la concertation.

Le format des réunions publiques où la participation a été très nombreuse, n'a pas toujours permis des échanges apaisés (cf. annexe 4 article Var Matin du 13/09/2024). Sur certains sujets, des ateliers, en format réduit ont été mis en place, qui ont à l'inverse permis de faire émerger des arguments et des propositions dans un climat plus serein.

Les garants estiment que cette concertation, malgré un climat qui a manqué de sérénité comme évoqué plus haut, a permis une amorce de dialogue entre résidents et maîtrise d'ouvrage. Le droit à l'information a été respecté et les participants se sont emparés des outils de participation pour exprimer leur avis.

Les principaux enjeux du projet de la commune

- L'objectif premier annoncé par le maître d'ouvrage est de résoudre le problème d'accumulation des sédiments apportés par la Giscle. Cette accumulation dans la passe d'entrée, en diminuant le tirant d'eau, représente un danger pour la navigation. Elle est aujourd'hui traitée par des opérations de dragage renouvelées périodiquement. Le projet propose des modifications des digues pour réduire l'ensablement de la passe d'entrée - et ainsi limiter les coûts d'entretien - sous la forme de trois scénarios ;

- En ce qui concerne l'entretien des canaux, qui revient aujourd'hui à la commune dans le cadre de sa reprise en régie du plan d'eau, celle-ci prévoit de restaurer la panne de l'église qui menace de s'écrouler et propose trois scénarios de réaménagement ;

- Enfin, la commune étant aujourd'hui en charge de la surveillance du plan d'eau, elle prévoit de réaménager la capitainerie, pour lui permettre d'accueillir le personnel nécessaire à cette surveillance (qui passe de 6 à 22 employés) et la mettre aux normes. Cela consiste donc en un agrandissement qui fait lui aussi l'objet d'une proposition de trois scénarios.

Ces scénarios d'aménagement étaient le fruit d'études de faisabilité réalisées par le cabinet EGIS et ne constituaient pas, comme l'ont craint des participants, des choix définitifs opérés par la mairie avant la concertation.

Les enseignements clefs de la concertation,

Les échanges ont très vite dépassé le cadre des travaux proposés par la mairie, pour aborder la vision plus conceptuelle de Port-Grimaud, que les résidents projettent à moyen et long terme. De nombreux sujets se sont invités à la concertation. Il en ressort principalement les éléments suivants :

- un sujet majeur de discorde : les contrats des garanties d'usage

ce contrat est proposé par la mairie comme alternative aux amodiations qui arrivent à échéance et qui ne peuvent être renouvelées. Le principe est d'accorder aux résidents un droit d'amarrage en contrepartie de leur participation financière à des travaux destinés à améliorer le fonctionnement du port. Or certains résidents estiment être propriétaires à vie de leur droit d'amarrage et revendiquent l'exception juridique inhérente à leur titre de propriété. En outre, ils ne sont pas convaincus par l'efficacité des travaux proposés par la commune à long terme pour résoudre le problème de l'ensablement de la passe d'entrée. Ils refusent donc de les financer.

Certains Port Grimaudois appellent à mener un travail en commun entre propriétaires et commune afin d'établir une forme de contrat ou de convention d'amarrage qui soit adaptée à la situation spécifique de Port Grimaud et qui tienne compte du droit initial de jouissance.

- un doute sur la véritable vocation du projet de la commune et sur les intentions de celle-ci quant au devenir de Port Grimaud

Certains participants soupçonnent que les travaux proposés par la commune soient surtout destinés à transformer le port pour accueillir plus de bateaux et de plus grosses unités, bien loin du Port-Grimaud qu'ils ont connu. Ils craignent un surdéveloppement portuaire dans leur "cité lacustre" et rappellent que Port Grimaud n'est pas un port de plaisance mais un domaine privé.

- des réserves sur l'efficacité du projet pour résoudre les problèmes d'ensablement et sur l'absence de proposition d'une alternative sérieuse - des doutes sur la nécessité d'agrandir la capitainerie

Pour de nombreux participants, le problème de l'ensablement ne sera pas résolu en créant des digues ni en les surélevant. L'accumulation de sédiments provenant de la Giscle - sur laquelle la cité lacustre était ouverte à l'origine - ils appellent à étudier un 4ème scénario qui traite le problème à son origine (la Giscle) et non son symptôme (ensablement). Des pistes de réflexion sont avancées : entretien des berges de la Giscle et de la sablière, redressement de la corne (musoir) du port des Marines de Cogolin, modification des pratiques agricoles en amont...

Des participants dénoncent en outre une précipitation injustifiée et demandent de prendre le temps de chercher une alternative à l'emploi du béton, plus efficace, plus respectueuse de l'environnement et moins coûteuse.

L'agrandissement de la capitainerie paraît à certains sans fondement : l'augmentation du nombre d'employés n'est pour eux pas justifiée et les conforte dans leur crainte d'un changement de vocation du domaine lacustre vers un port de plaisance à l'instar de sa voisine Saint-Tropez.

- une forte attente d'un travail collaboratif avec la commune pour coconstruire un projet partagé.

Les participants à la concertation ont montré le plus souvent un fort attachement au lieu, souvent fondé sur une histoire familiale au long cours, et une volonté de préserver cette "unique cité lacustre provençale". Leur forte mobilisation est la preuve de cet élan. Ils voient dans cette étape de la vie du domaine l'opportunité de faire des choix résolument tournés vers l'avenir, basés sur le respect de l'environnement et sur les attentes des résidents.

Ils appellent à la mise en place d'un travail collaboratif avec pour objectif d'aboutir à un projet commun partagé entre les résidents et la mairie. Il s'agirait d'étudier sans précipitation les scénarios proposés et leurs impacts afin de déboucher sur une ou plusieurs alternatives, plus compatibles avec les enjeux environnementaux, et respectueux de la spécificité de Port Grimaud.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points.

Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Apporter la preuve de l'efficacité contre l'ensablement des infrastructures envisagées dans les trois scénarios
2. Expliquer pourquoi l'alternative "intervention sur la Giscle" qui est à l'origine du problème de l'ensablement de la passe d'entrée a été écartée d'office des études préalables
3. Expliquer précisément les raisons qui justifient l'agrandissement de la capitainerie : organigramme détaillé avec fiches de postes et éclaircissement sur le calcul des postes à quai à gérer (public/privé)

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants.

1. Mettre en place dès le mois de janvier 2025 un travail collaboratif, avec la participation de représentants des résidents, pour l'élaboration des termes du contrat de garantie d'usage, spécifique à Port Grimaud
2. Organiser dès janvier 2025 un atelier quadripartite (Etat, collectivités locales, communauté de communes, maîtrise d'ouvrage, représentants des résidents) pour étudier concrètement l'alternative d'un traitement de l'ensablement par l'intervention sur l'amont de la Giscle ou tout autre moyen susceptible d'apporter un élément de réponse au problème
3. Organiser une réunion publique pour annoncer la décision de la maîtrise d'ouvrage quant aux conditions de poursuite du projet
4. Mettre en place une procédure post-concertation jusqu'à l'enquête publique, permettant de poursuivre l'information et la participation du public dans le cadre de différents espaces de dialogue permettant l'écoute mutuelle, . Pour cela, le porteur de projet peut à nouveau demander la nomination d'un garant ou d'une garante CNDP, dans le cadre de l'article L121-16-2.

Introduction

Le projet de remise en sécurité et aux normes environnementales de Port Grimaud

Le projet pour Port Grimaud se situe sur la commune de Grimaud dans le département du Var en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Port Grimaud est situé au fond du golfe de Saint-Tropez à 8 km de Sainte-Maxime et 9 km de Saint-Tropez.

Le projet concerne la cité lacustre, (le nom correspondait à la période de conception, alors que les canaux s'ouvraient sur la rivière « La Giscle »). Construit en 3 tranches sur d'anciens marécages, Port Grimaud est un ensemble résidentiel de 2500 maisons organisées le long de 14 km de canaux artificiels, réalisée entre 1966 et 1972 par l'architecte François Spoerry (1912-1999). Avec plus de 2500 places d'amarrage, Port Grimaud, surnommé la Venise provençale, est classé au patrimoine du XXème siècle.

Selon la volonté du concepteur, la majorité des résidents possède un emplacement de bateau au droit de son habitation (principe historique : une maison – un quai – un bateau). Entre rues intérieures et canaux, les logements forment des continuités bâties par îlots. L'architecture méditerranéenne parfois agrémentée de trompe-l'œil, est inspirée du style de vie vénitien, avec tous les éléments du village traditionnel tels la place du marché, l'église, la poste... Cet ensemble immobilier est un lieu de villégiature, plus particulièrement destiné aux adeptes de la navigation de plaisance.

Port Grimaud est divisé en trois entités qui ont juridiquement la forme d'associations syndicales libres, créées au fur et à mesure de la construction des trois tranches, soit :

- Port Grimaud 1, de 1967 à 1971, (PG1 - arrêté de concession en date du 14 mai 1975 autorisant l'amodiation de 50 ans de 80 % des places à quai) ;
- Port Grimaud 2, de 1973 à 2004, (PG2 - arrêté du 18 novembre 1982 autorisant l'amodiation de 50 ans de 640 places, mais actes principaux de la concession intervenus dès 1976) ;
- Port Grimaud 3, de 1978 à 1993, (PG3 - arrêté du 16 novembre 1978 autorisant l'amodiation de 50 ans de 245 places, nombre porté à 370 sur une capacité totale de 492 places par avenant du 30 novembre 1987). La concession est restée à la Société de navigation de Port Grimaud qui avait réalisé les installations de PG3.

Après bientôt 50 années de fonctionnement, Port Grimaud présenterait différentes problématiques techniques et environnementales liées à un vieillissement accentué par un défaut d'entretien et à une absence d'évolution des infrastructures et des équipements par rapport à l'évolution des usages nautiques et de la réglementation. En outre, il est établi que l'ensablement récurrent de la passe d'entrée du port par les alluvions de la Giscle constitue un danger pour la navigation et impose d'onéreuses et fréquentes opérations de dragage.

Dans ce contexte, afin de programmer et réaliser les opérations de remise en sécurité et aux normes environnementales, la municipalité a décidé la résiliation anticipée (*de 3 ans pour PG 1 et 2 et de 6 ans pour PG 3*), des concessions portuaires en septembre 2021, pour reprendre à son compte en régie la gestion de Port Grimaud dès janvier 2022. Les résidents ont bénéficié

jusqu'à cette date d'un dispositif d'amodiation qui leur garantissait l'usage du plan d'eau situé devant leur bien. Ce dispositif n'existe plus aujourd'hui.

Une partie des 1600 anciens amodiataires estime cependant que ses contrats d'amodiation se poursuivent jusqu'au terme de la concession initiale et refuse de signer les contrats annuels de mise à disposition de postes à quais transitoires qui lui ont été transmis depuis 2022. Cette initiative de la commune a provoqué de nombreux contentieux devant le Tribunal Administratif de Toulon et le Tribunal Judiciaire de Draguignan. Aucun calendrier n'a été communiqué par les tribunaux et presque tous les dossiers sont toujours pendants à ce jour.

Suivant la poursuite de ses objectifs, la commune souhaite programmer et réaliser les opérations de remise en sécurité et aux normes environnementales requises ; elle a engagé dans ce cadre une étude permettant de finaliser un Plan Pluriannuel d'Investissement qui sera notamment financé par des garanties d'usage d'une durée de 35 ans, venant en remplacement des précédents contrats d'amodiation qui ne peuvent juridiquement être reconduits. Les travaux envisagés devraient permettre de répondre à ces problématiques selon trois scénarios élaborés par le bureau d'études Egis, et soumis à la concertation préalable qui s'est annoncée dans un climat de forte tension en raison du contexte évoqué ci-dessus.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Le maître d'ouvrage est la mairie de Grimaud, assistée par le bureau d'étude EGIS, groupe international de conseil, d'ingénierie de la construction et d'exploitation, sélectionné sur appel d'offre pour réaliser l'étude sur la remise en sécurité et aux normes environnementales de Port Grimaud. La mairie s'est également assuré le concours d'une agence d'événementiel et de communication basée à Marseille, pour animer les réunions publiques, en effectuer les traductions instantanées, les enregistrements et les restitutions et concevoir les power points présentés au public.

- **Carte du projet et plan de situation :**



source : site de la commune de Grimaud

- **Objectifs du projet selon le porteur du projet**

L'objectif premier énoncé par la commune se définit par l'élaboration en trois scénarios d'un projet de modification de la passe d'entrée du port, ainsi que d'une modernisation des infrastructures. Dans leur configuration actuelle, les digues encadrant le chenal empêchent la dispersion des sédiments drainés par la Giscle. Leur accumulation dans la passe d'entrée représente un danger pour la navigation par manque de tirant d'eau. La solution actuellement mise en place consiste en des opérations de dragage renouvelées périodiquement.

L'enjeu est qu'après le curage initial, la réorientation de la passe d'entrée permette de réduire considérablement l'ensablement, ce qui aura pour effet de limiter les coûts d'entretien et après analyse, de valoriser localement le sable qui aurait dû engraisser les plages du Golfe.

La municipalité a également résilié avant leur échéance les concessions historiques des trois Associations Syndicales Libres pour reprendre en régie la gestion de Port Grimaud. La mairie justifie cette décision notamment par le constat d'un vieillissement et d'une absence d'évolution des infrastructures du port et des canaux, par rapport aux usages nautiques et à la réglementation, ce qui entraînerait des difficultés de navigation et d'exploitation. Il est également exposé que l'absence de dragage d'entretien des canaux - probablement pollués - réduit notablement le gabarit de navigation. Il est aussi prévu de réhabiliter l'appontement très dégradé de l'église, qui menace de couler, et de créer une Zone de Mouillage et d'Equipements Légers (ZMEL) sur laquelle l'ancrage sera interdit, afin de préserver les habitats sous-marins.

Dans ces perspectives, la commune prévoit l'extension et la mise aux normes réglementaires de la capitainerie, afin d'accueillir le personnel requis pour assurer une gestion conforme à la réglementation pour la configuration actuelle de Port Grimaud.

Ce projet devra permettre d'entreprendre la démarche de certification « Port propre » souhaitée par la municipalité.

Les travaux devraient être financés principalement par les contrats de garantie d'usage de 35 ans que la municipalité propose aux anciens amodiataires.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Dans le cadre de la concertation préalable, trois scénarios, ainsi que celui consistant à ne rien faire, (option zéro), ont été présentés aux usagers pour la lutte contre l'ensablement du chenal d'accès aux canaux, la mise aux normes de la capitainerie, et la réfection de la panne de l'église :

Le projet se décline en trois scénarios sur chacune de ces trois thématiques :

1. La passe d'entrée

L'avant-port est soumis à la problématique de l'ensablement par les apports de la Giscle observés lors des crues et par l'effet des vents d'Est dominants qui rabattent les sédiments et viennent contraindre le chenal.

La sécurisation de la navigation impose également de limiter l'agitation à l'intérieur de l'avant-port et de rehausser les digues pour éviter les franchissements par paquets de mer dans une perspective d'augmentation du niveau de la mer imputable au réchauffement climatique.

Pour atteindre cet objectif, trois scénarios sont envisagés et soumis à la concertation. Ils ont été conçus en prenant en compte les inventaires complets sur les herbiers et la préservation de la biodiversité. Les trois options envisagent de décaler l'enracinement de la digue Nord pour développer un terre-plein suffisamment grand pour accueillir la capitainerie et élargir le chenal :

Scénario 1 : la digue sud est rallongée pour canaliser le débouché de la Gisclle ;

Scénario 2 : contrôle la canalisation de la Gisclle selon la même typologie, avec la digue sud légèrement allongée et un brise lame ;

Scénario 3 La passe d'entrée est orientée vers le nord ;

Un scénario complémentaire référencé 1 bis (cf. *visuel page 35 "évolution du projet résultant de la concertation"*), consiste à prolonger les digues côté Cogolin et Grimaud pour permettre une expulsion de la Gisclle plus au large sur une profondeur plus importante et éviter le rabattement des sédiments lors des forts vents d'Est.



Des alternatives à ces trois scénarios ont été proposées par le public qui portent toutes leur réflexion sur la Gisclle, sa charge sablonneuse et son retraitement. Ce phénomène pourrait être imputable à un défaut d'entretien des berges en amont, et/ou un manque d'entretien des sablonnières. Le maître d'ouvrage a écarté ces alternatives au motif qu'une solution de type piège à sédiment, en amont de la Gisclle, ne peut être considérée qu'en tant que solution complémentaire, compte tenu des volumes en jeu et des contraintes réglementaires.

Ces solutions ne sont peut-être pas les seules à rechercher. Le confortement des berges de la Gisclle en amont, sur certains secteurs responsables d'apports en sédiments n'a pas été abordé, et les raisons de son impossibilité n'ont pas été suffisamment développées aux yeux du public.

Le code de l'environnement permet de procéder à des opérations groupées d'entretien dont l'un des objectifs peut être le traitement des dysfonctionnements du transport naturel des sédiments du bassin versant. Cette thématique relevant de la compétence des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) n'a pas été suffisamment argumentée au cours de la concertation, selon de nombreux participants. S'il est possible que selon les plans de gestion du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, (SAGE), des contraintes réglementaires s'imposent, il eût été utile, selon eux, de l'argumenter.

2. La capitainerie

La capitainerie doit être mise aux normes requises pour l'exploitation d'un port de plaisance comprenant aujourd'hui plus de 2000 places d'amarrage. Elle doit être en capacité d'accueillir le nombre de collaborateurs nécessaires à l'exercice de ses attributions, dans des locaux appropriés et modernisés. C'est pourquoi une extension est proposée selon trois options d'agencement, aucune ne prévoyant de surélévation du bâtiment actuel.



3. La panne de l'Eglise

La panne de l'église présente des désordres qui imposent d'importants travaux de remise en état et de remplacement de certains éléments. L'intervention sera l'occasion de proposer une modification du ponton afin d'en améliorer le confort et la sécurité pour les usagers.

L'objectif est de maintenir les perspectives depuis la place du marché et le pont de l'église en étudiant une réorganisation mieux rationalisée et plus esthétique du plan d'amarrage.

Les trois scénarios présentés ont été conçus par deux architectes. Aucun d'eux ne prévoit de rallonger la panne, ce que ne souhaitait pas le public qui s'est exprimé à ce sujet.

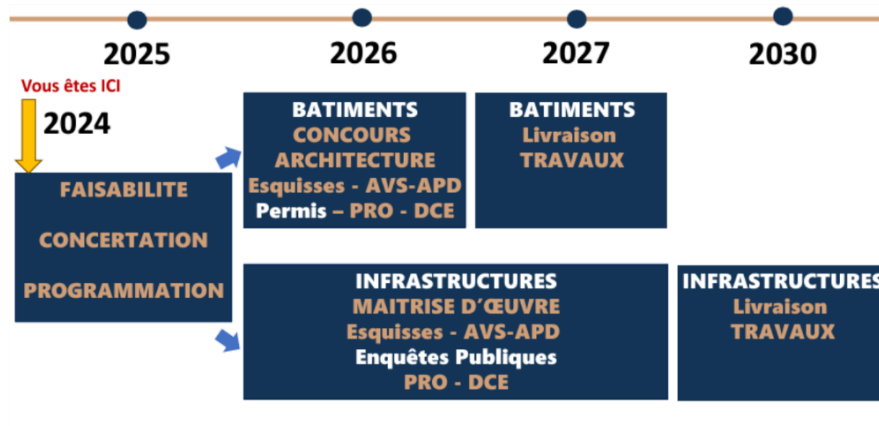


- **Coût**

L'enveloppe globale estimée pour les travaux est évaluée à environ 36 millions d'euros hors alea.

La plus importante partie sera consacrée à la modification de la passe d'entrée dont les trois scénarios prévoient respectivement, 26, 27 et 30 millions d'euros de budget. Les travaux seront financés par les contrats de garantie d'usage proposés aux Port Grimaudois, dont la vocation est de financer des travaux et non de provisionner des charges ou droits d'amarrage. A cet égard, la mairie a affirmé son engagement sur le plafond du coût moyen de la garantie d'usage qui ne dépassera pas 20.000 euros sur 35 ans, quel que soit le coût final des travaux. Les surcoûts éventuels seront financés par les fonds propres du budget annexe (autofinancement), par un recours à des financements externes (produits d'emprunt) et par des subventions publiques (Département ; Région ; UE).

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**



La planification du projet est soumise au cadre réglementaire qui s'applique d'une part sur les infrastructures et le plan d'eau, d'autre part sur les bâtiments.

Pour les infrastructures, la concertation préalable de deux mois (21 août au 21 octobre 2024), sera suivie d'une enquête publique et la mise en œuvre du projet sera portée à connaissance de la Préfecture pour les travaux urgents.

Concernant les bâtiments, les permis de construire seront instruits selon les prescriptions du PLU en vigueur.

La saisine de la CNDP

- **La décision de la CNDP**

Par décision lors de la séance plénière du 02 mai 2024, la CNDP a désigné Madame Dominique de LAUZIERES et Monsieur Jacques LAVILLETTE garante et garant de la concertation préalable sur le projet de remise en sécurité et de mise aux normes environnementales de Port Grimaud (*cf. annexe 2*) :

- d'une part, au titre de l'article L.121-15-1[1] CE (petits projets en dessous des seuils de saisine obligatoire) et en particulier de son dernier alinéa qui ouvre la possibilité au maître d'ouvrage de conduire une concertation préalable unique sur son projet, avec un garant de la CNDP, lorsque son projet relève pour partie d'une concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme et pour partie d'une concertation du code de l'environnement ;
- d'autre part, au titre de l'article L. 121-1 : la concertation menée au titre de l'article 121-15-1 du CE tiendra lieu de concertation obligatoire au titre du Code de l'Urbanisme pour la partie « bâtiments » soumise à permis de construire.

- **La pré concertation**

La concertation a été précédée d'une période assez longue consacrée à une pré-concertation (30 mai - 21 août). La commune a engagé une démarche volontaire de consultation publique destinée à recueillir les attentes des usagers. Elle a débuté officiellement le 30 mai 2024 par une réunion publique destinée à présenter le contexte de l'étude et un rétroplanning réglementaire du projet échelonné sur six années, avec un développement sur la méthodologie.

La réunion a posé le diagnostic de la situation actuelle et énoncé des travaux urgents à entreprendre sur les infrastructures du plan d'eau. La présentation des 3 scénarios envisagés pour la passe d'entrée, la capitainerie et la panne de l'église a été annoncée pour la première réunion publique ouvrant la concertation préalable, le 21 août 2024. Les études sont en cours ainsi que leur chiffrage.

L'animateur de la réunion a communiqué l'ensemble des moyens d'information mis à la disposition du public sur le site de la mairie (<https://www.portdegrimaud.fr/pg2030>), le registre de la capitainerie, ainsi que l'adresse mail créée pour la concertation, destinée à recevoir toutes les correspondances électroniques que le public souhaite adresser au maître d'ouvrage.

- **Le démarrage de la concertation préalable sous l'égide de la CNDP dans un climat tendu**

La concertation sous l'égide des garants de la CNDP a débuté le 21 août 2024 avec un exposé détaillé des trois scénarios pour chacune des trois thématiques présentées ci-dessus sous le titre des **alternatives mises au débat** (cf. point 7/ mercredi 21 août 2024/présentation du 21 août 2024, sur le site de la concertation). Du point de vue des garants, le contexte tendu décrit dans l'introduction explique certainement la réticence d'une frange des usagers à admettre que la vocation de la concertation préalable porte sur l'opportunité même de réaliser ce projet et non pas sur le choix d'un scénario définitif.

De ce que les garants retiennent de leurs interactions avec le public et de leur analyse des contributions versées à la concertation, ce climat est non seulement imputable à la résiliation anticipée des amodiations mais également à la crainte que le projet n'ait d'autre objectif que de servir l'ambition de la mairie de faire de Port Grimaud un port de plaisance à part entière. En substance, les travaux projetés viseraient à autoriser l'accueil de yachts de grande taille avec toutes les conséquences redoutées par les Port Grimaudois, pollutions de toutes natures, surtourisme, anéantissement de l'esprit de la cité lacustre d'inspiration vénitienne voulue par son concepteur François Spoerry.

Dans ce contexte, l'annonce de la poursuite de la participation du public après la concertation préalable jusqu'à l'enquête publique, qui a été rappelée autant par le maître d'ouvrage que par les garants lors des réunions publiques, a difficilement trouvé écho auprès d'un auditoire suspicieux.

A cet égard, concernant la problématique de la passe d'entrée, de nombreux contributeurs estiment que les usagers n'ont pas vocation à choisir un scénario sur les trois au lieu et place d'experts. Ils considèrent que la concertation n'offre pas les conditions nécessaires à un exposé détaillé des études qui leur permettraient d'en appréhender suffisamment les enjeux pour se prononcer. D'autres pensent pouvoir réunir les compétences d'usagers, experts chacun dans son domaine de prédilection, pour proposer un scénario sur la base de l'étude de l'ensemble des pièces existantes sur Port Grimaud. A noter que les études d'impact et de mesures approfondies seront entreprises une fois le scénario choisi, alors que le public considère le projet déjà ficelé.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants (*cf. lettre de mission sur le site de la CNDP : <https://www.debatpublic.fr/recherche?keys=Grimaud>*).

- **Le rôle des garants**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, outre la vigilance requise sur l'accès aux espaces de débat, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à ce que toutes les conséquences à la fois environnementales et paysagères des alternatives envisagées soient présentées au public. Les garants avaient également pour mission de veiller à la clarification des conséquences de la fin du régime des amodiations.

Le travail préparatoire des garants

Les enseignements de l'étude de contexte

Afin de pouvoir formuler des prescriptions adaptées par rapport au dispositif participatif à mettre en place, les garants ont d'abord réalisé une étude de contexte, en rencontrant plusieurs acteurs du terrain pour des entretiens bilatéraux. Nommés le 2 mai par la CNDP, les garants ont très vite rencontré Monsieur le Maire, maître d'ouvrage du projet, avec son équipe communale à Grimaud et visité le site en bateau. Cette première rencontre sera suivie de beaucoup d'autres, en présentiel ou en visioconférence, avec des échanges toujours fluides et une grande réactivité de la part de Monsieur Benedetto, maire de Grimaud, et de son équipe.

Lors des premiers échanges, les garants apprennent :

1. Que la commune a institué des échanges avec les résidents de Port-Grimaud depuis sa reprise de la gestion du port le 1er janvier 2022 : elle organise régulièrement des “apéros-infos”, sortes de réunions informelles où la parole circule librement et où l’information est donnée à la demande. 3 apéros-infos ont été organisés par le maire de Grimaud avant le début de la concertation :

- Jeudi 18 juillet , pour les résidents de PG1 - Café de la plage, place des 6 canons ;
- Jeudi 25 juillet, pour les résidents de PG2 - Restaurant l'Equille, PG2
- Jeudi 8 août, pour les résidents de PG3 - Ancien Port Communal

suivis de trois autres pendant la concertation :

- Jeudi 29 août, pour les professionnels - commerçants et opérateurs locaux
- Jeudi 5 septembre, pour les résidents de PG2 et PG3
- Mercredi 18 septembre, pour les résidents de PG1

2. Que la commune a déjà planifié une réunion publique le 30 mai, ouvrant ainsi une sorte de phase de “pré-concertation”, destinée à marquer le début des études qui doivent conduire à la production de scénarios qui seront soumis au public lors de la concertation organisée entre le 21 août et 21 octobre 2024. L’ouverture de la concertation proprement dite, sous l’égide de la CNDP, est prévue pour le 21 août avec une réunion publique le jour même. Les garants recommandent au maître d’ouvrage de ne pas commencer la concertation avant la concertation, de seulement accuser réception des contributions entre mai et août 2024 et n’apporter des réponses sur le fond qu’à partir du 21 août (date de début de la concertation). Cette recommandation sera inégalement suivie.

Par ailleurs, les garants sont contactés par des résidents inquiets des éléments d’information qu’ils ont collectés, et voulant s’assurer qu’ils pourront exprimer leur point de vue. S’ensuivront des échanges entre garants et résidents, in situ et par Visio conférence, sur les sujets qui les interpellent et sur des éléments de méthode pour structurer leur expression.. En effet, les thématiques liées au projet sont nombreuses. Durant toute cette phase de pré-concertation, ces résidents vont travailler ensemble, par groupes, sur les différents enjeux du projet ainsi que les sujets connexes au projet ; ils produiront ensuite, avant et pendant la concertation, un très grand nombre de contributions qui comportent des questions, des suggestions et des demandes de documents.

Les publics à toucher sont les résidents de Port-Grimaud et les personnes qui travaillent à Port Grimaud. Ils sont déjà informés par la communication faite par la commune depuis la reprise en régie. En outre, le personnel du port se rend disponible en capitainerie et déploie beaucoup de pédagogie pour expliquer le projet ainsi que l’intérêt des garanties d’usage. Parmi les résidents, se trouve un certain pourcentage de personnes non francophones qui craignent de ne pas comprendre ce qui se dit dans les réunions. Ces personnes enverront des contributions tardivement, sans avoir assisté aux réunions ; pourtant la commune avait prévu des traductions simultanées en anglais et en allemand pendant les réunions, pour ne pas se priver de ce public-là.

Les enjeux principaux :

1. la première source d'inquiétude exprimée par les résidents concerne le concept de la Garantie d'usage, présentée par la commune comme la solution privilégiée par la commune car unique dispositif autorisant une occupation privative de l'amarrage des bateaux des résidents sur leur ponton ; or ces résidents (ou leurs parents ou grands-parents) ont acheté une maison avec un ponton et un droit d'amarrage qu'ils considèrent à vie. Le principe de la garantie d'usage étant d'octroyer un droit d'amarrage en échange d'une contrepartie financière destinée à financer des travaux définis à la signature d'un contrat, ces résidents n'acceptent pas qu'on leur demande de payer pour quelque chose (droit d'amarrage) qu'ils estiment avoir déjà acheté (il y a 50 ans) à vie ;

2. les travaux annoncés font craindre à certains résidents que Port-Grimaud soit transformé en "Luna Park", et que l'idée de Spoerry d'une cité lacustre à l'architecture "apaisée", où l'on circule en bateau ou à pied, dans un contexte de vie de village et de bon voisinage soit dénaturée. Les tenants d'un Port-Grimaud fidèle à son identité originelle, refusent l'idée de voir leur cité se transformer en port "moderne", capable d'accueillir de grosses unités avec tous les services induits (restauration, blanchisserie, entretien...) dont ils n'ont pas besoin et qu'ils refusent de financer. Tout en reconnaissant qu'il existe bel et bien des problèmes d'ensablement et de tirant d'eau dans les canaux. Et quand bien même la commune répète à l'envi qu'elle tient essentiellement à conserver le charme de Port-Grimaud, à respecter l'œuvre de l'architecte F. Spoerry, et n'a nullement l'intention de transformer Port-Grimaud en port à yachts comme Saint-Tropez par exemple ;

3. Certains participants craignent que les travaux annoncés - importants en infrastructures nouvelles, en impacts et en coût - ne résolvent pas dans la durée le problème de l'ensablement de la passe d'entrée et de l'envasement des canaux.

Plusieurs interrogations/inquiétudes vont se greffer sur ces 3 enjeux principaux :

- Quelle solution juridique trouver pour l'amarrage des bateaux des résidents ? Si les garanties d'usage sont effectivement la seule solution, comment les adapter à la situation particulière de Port Grimaud ?
- Comment aménager la panne de l'église qui est en très mauvais état et qui est emblématique de la cité lacustre (vue, caractère sacré, lieu de mémoire de l'architecte créateur de la cité etc.) ?
- Pourquoi agrandir la capitainerie ? qu'est-ce qui justifie l'emploi de 22 personnes au lieu de 6, alors que les résidents n'ont pas besoin d'assistance et ne veulent pas plus de bateaux circulant dans les canaux ?
- Pourquoi agrandir la passe d'entrée, alors que les résidents ne veulent ni plus de bateaux, ni de plus gros bateaux ? N'est-ce pas le signe que la commune a d'autres visions de développement pour Port-Grimaud qu'elle nomme d'ailleurs, au grand dam de certains participants, port de Grimaud ? Pourquoi envisager d'énormes nouveaux ouvrages, dont l'efficacité contre l'ensablement n'est pas démontrée, alors qu'on n'en connaît pas les impacts sur l'environnement et que l'on n'a pas étudié d'alternative ?

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

La concertation est régie par l'article L.121-17 du code de l'environnement : dans ce cadre, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut imposer des modalités, néanmoins les garants qu'elle a nommés sont les prescripteurs de ces modalités, prescriptions que le maître d'ouvrage est libre de suivre ou non.

- **Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

En ce qui concerne le dossier de concertation (*cf. site de la concertation : [https://www.portdegrimaud.fr/pg2030/section 7/ présentation du 21 août 2024](https://www.portdegrimaud.fr/pg2030/section%207/pr%C3%A9sentation%20du%2021%20ao%C3%BF%202024)*), il a consisté principalement à recenser les difficultés rencontrées dans la situation actuelle et à présenter les différents scénarios envisagés pour la passe d'entrée, la capitainerie et la panne de l'église, afin de résoudre ou diminuer ces difficultés.

La réunion publique du 30 mai 2024, organisée par la commune, avait rassemblé un nombre très important de participants. Les garants ont donc recommandé au maître d'ouvrage de mettre en place les mêmes modalités de communication pour la concertation préalable sous leur égide (affichage, Leaflet, affiches, information dispensée à la capitainerie etc.).

La première proposition de dispositif de concertation par le maître d'ouvrage prévoyait une réunion publique d'ouverture et la poursuite des apéro-infos. La commune s'est montrée très ouverte aux préconisations des garants et le dispositif s'est notablement renforcé puisqu'une réunion publique entièrement dédiée aux garanties d'usage, sujet très conflictuel comme indiqué plus haut, a été organisée avant l'ouverture de la concertation, (le 1er août) avec l'appui d'un professeur d'université et d'un consultant maritime et portuaire.

La commune a expliqué aux garants que les résidents n'étaient pas les mêmes d'un mois à l'autre, deux réunions publiques supplémentaires - hormis la réunion d'ouverture du 21 août - ont par conséquent été ajoutées (le 12 septembre et le 3 octobre), dont la seconde était plus spécifiquement axée sur les garanties d'usage, également en présence des juristes précités.

Les garants ont estimé indispensable, à mi-débat, de prévoir en sus une série d'ateliers sur des sujets que le public exprimait le besoin d'approfondir.

Ils ont fourni au maître d'ouvrage, au cours d'une réunion qu'ils ont sollicitée - et obtenue immédiatement - une liste de cinq thèmes qu'ils avaient identifiés comme "à approfondir". Le maître d'ouvrage a décidé de regrouper ces thématiques en trois ateliers (travaux, financement et équilibre budgétaire, gestion portuaire et domanialité) - tous trois animés par des membres de l'équipe communale - qu'il a organisés en parallèle dans la matinée du 1er octobre, sur inscription. Ces ateliers ont très bien fonctionné et cette modalité a été plébiscitée comme la plus efficace et la plus constructive par de nombreux résidents, qu'ils y aient ou non participé eux-mêmes.

Outre la mise en ligne d'une section dédiée à la concertation sur le site de la commune, l'information a également circulé sous forme de Leaflet, de kakemono ainsi que d'une dizaine de fiches de synthèse sur divers enjeux liés au projet (également disponibles en capitainerie) ; ces fiches, élaborées de manière pédagogique, visaient à apporter l'état des connaissances

actuelles sur chaque sujet.

Une adresse mail dédiée était destinée à recueillir l'expression du public qui a pu également déposer ses contributions en capitainerie, dans un registre dédié.

- **La prise en compte des recommandations par le porteur du projet**

Préconisations des garants	Prise en compte	Moyens mis en œuvre
Arborescence thématique des contributions à approfondir	Discussion positive sur la classification avec le MO	Classement des contributions par thèmes et réponse globale sur chaque sujet
3 réunions publiques dont une de clôture de la concertation	Préférence pour une réunion supplémentaire intermédiaire	2 réunions ajoutées au dispositif
Prévoir un verbatim de chaque réunion publique	Suivie par le MO	Mise en ligne sur le site de la commune
Organisation d'ateliers, présence d'observateurs et répartition des thématiques	Partiellement suivi, par l'organisation de trois ateliers	Deux animateurs de l'équipe municipale pour chaque atelier constitué de représentants des différentes typologies de résidents
Prolongation de la concertation d'un mois, par l'organisation d'ateliers supplémentaires	Non suivie mais prise en considération de la nécessité de poursuivre ce mode de participation du public après la concertation	Communication aux Port Grimaudois de l'association du public au projet, prévue dans le cadre de la post concertation

Retenons que la commune a fait preuve d'une grande disponibilité pendant toute la préparation de la concertation et son déroulement, répondant présente dès que les garants sollicitaient un échange. Ils ont eu des entretiens réguliers avec le maire et son équipe, un premier entretien en présentiel le 17 juillet, et sept visioconférences, les 11 et 21 juin - 12 juillet – 19 août, 18 et 26 septembre – 14 octobre. Le porteur de projet a pris en compte la quasi-totalité des recommandations des garants, sauf en ce qui concerne le nombre d'ateliers, puisqu'il a réuni les 5 thèmes soumis en 3 ateliers alors qu'il avait été proposé d'en planifier davantage. Enfin, la dernière recommandation des garants, de prolonger la concertation, n'a pas été suivie.

- **la demande de prolongation de la concertation**

Le 7 octobre, un représentant des Port Grimaudois a sollicité une demande de prolongation de la concertation d'un mois au maire de Grimaud et en a averti les garants. Cette demande a été confortée par un certain nombre de contributions individuelles.

L'allégation de la demande est fondée sur la complexité du projet, l'absence d'études d'impact et le retard dans la réponse aux questions des riverains. En effet, beaucoup de sujets ont été débattus pendant la concertation, souvent de manière houleuse, mais certains ont continué à

poser problème jusqu'à la fin de la concertation. Dès le début du mois d'octobre, de nombreuses voix se sont fait entendre pour exprimer le désir de continuer d'échanger et d'approfondir certaines thématiques, constituantes de choix essentiels pour l'avenir de Port-Grimaud, et qui, pour ce public-là, n'avaient pas obtenu de réponses claires.

A cet égard, le signataire du collectif déplore l'absence de prise en considération de scénarios alternatifs proposés, notamment sur la base d'avis d'experts Port Grimaudois formulés à partir du dossier soumis à la concertation.

Il estime que la prolongation permettrait de garantir une plus large participation et une meilleure compréhension des enjeux du projet. Il déplore également que les documents sollicités n'aient été mis en ligne sur le site de la mairie que tardivement.

La demande de prolonger la concertation a paru parfaitement légitime aux garants, d'autant qu'elle a été formulée de manière argumentée. Toutefois précisons que les études d'impact ne peuvent être disponibles dans le cadre d'une concertation préalable, car il s'agit justement de débattre de l'opportunité même du projet et des alternatives, en amont de toute demande d'autorisation réalisée par le porteur de projet.

L'accueil positif des ateliers organisés le 1er octobre par l'ensemble des acteurs de la concertation et le constat, par les garants, d'une perception incomplète de la place de la concertation préalable dans le processus d'élaboration du projet, a conforté leur soutien à la demande de prolongation, en dépit des délais très courts pour l'organiser.

Les garants ont donc sollicité le maître d'ouvrage dans ce sens. Celui-ci n'a pas souhaité donner suite à cette demande, malgré leur insistance lors d'une dernière réunion en Visio-conférence le 14 octobre. La commune a avancé plusieurs arguments, le principal étant que, sur un plan strictement réglementaire, il était impossible d'adopter une délibération du conseil municipal dans des délais aussi courts. Le maître d'ouvrage a également considéré suffisants les efforts importants consentis à la concertation pour fournir une information exhaustive au public à ce stade de l'élaboration du projet. Il a estimé également que la somme des contributions versées au dossier, et les réponses apportées, couvraient l'ensemble du spectre de la concertation et qu'une prolongation n'apporterait aucune valeur ajoutée à l'information du public. Il a enfin souligné que la demande ne reflétait pas la position de la majorité des usagers.

Ce refus a provoqué déception et colère de la part d'un certain nombre de contributeurs qui ont alors réclamé l'annulation de la concertation, jugeant qu'à partir du moment où on ne pouvait pas la prolonger pour approfondir les derniers sujets "en suspens", il fallait l'annuler et la recommencer complètement. Un courrier a d'ailleurs été adressé en ce sens au Préfet du Var.

Le dispositif de la concertation

- une trentaine d'affiches
- 300 flyers déposés dans les commerces
- 1 réunion publique d'information en amont de la concertation le 30 mai
- 1 réunion pédagogique sur les garanties d'usage en amont de la concertation le 1er août
- 3 réunions publiques le 21 août, le 12 septembre et le 3 octobre
- 3 ateliers thématiques le 1er octobre
- 3 "apéro info" le 29 août, le 5 septembre et le 18 septembre
- 1 onglet dédié sur le site Internet de la régie portuaire, permettant d'exprimer des avis et contributions sur un registre numérique.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Rappelons en liminaire que la commune s'est attaché le concours d'une société de conseil en concertation, avec laquelle ont été conçues les actions de communication préalables à la concertation, ainsi que les annonces, publiées sur le site de la mairie et affichées sur les panneaux municipaux dès la mi-avril 2024.

L'information du public a ainsi été planifiée bien en amont du lancement de la concertation préalable prévue pour le mois d'août. Une première réunion publique a été organisée le 30 mai 2024, destinée à présenter le projet au public, sa justification et les différents scénarios qui seront soumis à la concertation. Environ deux cents personnes ont assisté à cette présentation, notamment les principaux responsables des Associations Syndicales Libres PG1, PG2 et PG3. Selon les modalités définies par le maître d'ouvrage, les dossiers de la concertation ont été tenus à la disposition du public sur le site de la mairie et à la capitainerie.

Lors de cette réunion en amont de la concertation (30 mai), le directeur du port a présenté le contexte de l'étude, exposé le principe des garanties d'usage et présenté le rétro planning du projet. Un représentant de la société EGIS, titulaire du marché à l'issue de l'appel d'offre lancé par la mairie, a ensuite exposé une synthèse des études préalables menées sur la base d'un état des lieux et des besoins exprimés par le maître d'ouvrage. L'intervenant a expliqué les axes de travail définis pour aboutir à l'élaboration des scénarios envisageables pour la sécurisation de la passe d'entrée, le dragage de la passe et des canaux, la rénovation de la capitainerie, ainsi que la modernisation des infrastructures portuaires et la création d'une zone de mouillages écologiques légers, (ZMEL). Les modalités de la concertation ont été arrêtées en Conseil municipal le 29 juillet 2024 et publiées sur le site de la mairie (<https://publiact.fr/documentPublic/388455>). L'Avis de la concertation a fait l'objet d'un affichage sur les panneaux de la commune et à la mairie, et d'une publication sur un onglet dédié à la concertation sur le site de la commune et du port.

Parallèlement, dès le 30 mai 2024, à l'issue de la réunion publique visée ci-dessus, les garants sont allés à la rencontre des participants et ont échangé avec eux à l'occasion des réunions publiques et en Visio-conférence, notamment des membres des ASL.

Cette proximité avec des représentants très impliqués de Port Grimaudois, l'équipe municipale et le directeur du port, ont permis aux garants d'apprécier la qualité des informations communiquées et des documents sollicités.

Toutes les pièces, études et rapports produits sur les thématiques soumises à la concertation préalable et réclamés par le public ou ses représentants, ont été mis en ligne sur le site de la régie portuaire. Certains documents réclamés ont été mis en ligne tardivement, jusqu'à 2 jours après la fin de la concertation pour les derniers.

La commune a diffusé un ensemble de fiches thématiques sur les principaux sujets liés au projet : ensablement, garanties d'usage, plan d'amarrage, accès et navigation.

Toutes les contributions transmises avant le 5 octobre, soit 16 jours avant la fin de la concertation, ont reçu une réponse, comme le porteur de projet s'y était engagé. Un certain nombre de résidents a déploré que les réponses arrivent tard dans le processus : cela s'explique d'une part par le très grand nombre de contributions (353), d'autre part par la volonté du maître d'ouvrage d'harmoniser les réponses de manière cohérente et de répondre à chaque contribution de manière personnalisée. Ces éclairages sur les différents thèmes pourront servir de base aux futurs échanges pour la phase de post-concertation.

Compte tenu des vives protestations exprimées par certains participants, les garants tiennent à être précis quant à leur appréciation sur la transparence de la commune dans sa transmission de l'information au public. Un certain nombre de contributeurs a considéré que cette procédure avait pour objectif d'aboutir à un choix définitif, qui orienterait la totalité du projet, sans étude d'impact et sans étudier d'alternative. Alors que la concertation, comme son nom l'indique, est un préalable à la décision, qui sert à étudier l'opportunité des solutions proposées, ainsi que leurs alternatives. Cette perception a généré beaucoup d'inquiétudes dans le public. Dès lors, il est parfaitement compréhensible que l'information délivrée par la commune soit considérée par certains comme notoirement insuffisante pour favoriser la complète appréhension des enjeux, indispensable à la formulation d'un avis éclairé.

Les garants constatent au contraire que le maître d'ouvrage a été clair sur la finalité de la concertation. Il s'est exprimé sur le sujet lors des réunions publiques, et, dans l'éditorial du bulletin "Port Grimaud info" n° 7, publié en fin de concertation, le maire a rappelé que la fin de la concertation préalable, loin de borner la fin de la participation citoyenne, ne faisait au contraire qu'amorcer la poursuite du dialogue, afin de focaliser les études sur des scénarios d'aménagement plus partagés avec les résidents, lancer les études d'impact sur le scénario choisi, sans exclure de nouveaux scénarios, jusqu'aux enquêtes publiques, qui constitueront la consultation ultime du public.

Selon les derniers échanges avec la commune, il semble que celle-ci a acté que les ateliers organisés le 3 octobre avaient, comme indiqué plus haut, recueilli l'adhésion du public comme la modalité la plus adaptée pour poursuivre les échanges, et qu'elle envisage de privilégier cette forme de travail pour la "post-concertation" - si elle était mise en place - dans un objectif d'efficacité.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Un registre de concertation sous format papier a été mis à la disposition du public dans les locaux de la capitainerie de Port Grimaud aux heures d'ouvertures habituelles ainsi que sur le site internet du port et de la commune. Par ailleurs, le directeur du port s'est tenu à la disposition du public qui souhaitait le rencontrer.

La mairie a ouvert une page dédiée à la concertation sur le site internet du port afin de recueillir les avis du public.

Réunions publiques

- **Une réunion de pré-concertation** s'est tenue le 30 mai 2024, très en amont de la concertation, pour présenter le projet au public, et exposer les modalités du déroulement de la concertation.
- **Une réunion sur les aspects juridiques de la garantie d'usage** a été organisée le 1er août, pendant la phase de pré-concertation. Sur ce sujet particulièrement sensible, la commune a mobilisé deux intervenants spécialisés en droit portuaire, (déjà cités), pour la présentation des principes des contrats de Garanties d'Usage et leurs applications pour Port-Grimaud en lien avec le projet d'investissement, objet de la concertation. Ces deux intervenants ont été présents à toutes les réunions publiques suivant la réunion qu'ils ont animée le 1er août, pour répondre aux questions du public sur le thème des contrats portuaires et notamment les contrats dits de Garanties d'Usages.
- **Trois réunions publiques** ont été organisées pendant les deux mois de la concertation.

Les réunions publiques ont bénéficié de l'animation d'un professionnel de la communication , qui a mis en place un système de traduction simultanée en anglais et en allemand, pour permettre aux résidents étrangers de participer aux débats.

Pour chaque réunion, après le développement des thèmes inscrits à l'ordre du jour, la parole a été donnée à tout participant qui a souhaité s'exprimer ou poser des questions. Un participant qui en avait exprimé le souhait a même pu exposer les points de vue d'un collectif en tout début de réunion à deux reprises. Chaque réunion a fait l'objet d'un enregistrement vidéo mis en ligne dans les jours suivants sur le site de la mairie. Un verbatim de chaque réunion a été également mis en ligne.

Ces dispositifs auront permis même aux personnes qui n'ont pu se déplacer, de suivre la réunion et de poser ensuite les questions souhaitées sous forme de contributions, adressées par courriel au maître d'ouvrage.

Les réunions « apéro » destinées à aller plus au contact des usagers, qui ont débuté pendant la phase de pré concertation (cf. § préparation de la concertation), se sont poursuivies respectivement :

- Jeudi 29 août à 19h00, pour les professionnels de Port Grimaud - Restaurant la Calypso
- Jeudi 5 septembre à 18h00, pour les résidents de PG2 et PG3 - Restaurant La Grimaudoise (30, place François SPOERRY)
- Mercredi 18 septembre à 19h00, pour les résidents de PG1.

Trois ateliers ont été organisés le 1er octobre avec 5 participants par atelier, un représentant de chacune des ASL, un représentant des plaisanciers, et un représentant des professionnels, (soit 15 personnes au total) et animés chacun par deux agents de la commune ou du port.

Suivant la recommandation des garants, le maire a préconisé la présence d'observateurs, résidents de Port-Grimaud, afin de compléter les groupes de travail.

Ces copropriétaires (1 pour chaque entité), ont été désignés par la commune parmi une liste de candidats déclarés, selon ordre chronologique d'inscription à la capitainerie.

Les thématiques ont été les suivantes :

1. Travaux

- Scénarios et analyse multicritères ;
- Ensablement / la Giscle / réaménagement des digues ;
- Dragage des canaux ;
- Capitainerie ;
- Panne de l'Eglise ;
- Autres travaux (réseaux, pannes flottantes, équipements...).

2. Financement des travaux et équilibre budgétaire

- Garanties d'usage, outil de financement / autres financements ;
- Service public industriel et commercial et excédent budgétaire ;
- Redevance, variable d'ajustement budgétaire ;
- Autres.

3. Occupation et usages du plan d'eau. Objet du service public portuaire / modes de gestion / gouvernance ;

- Usages et modalités d'occupation du plan d'eau (escales, annuels, professionnels, garanties d'usage) ;
- Règlement Particulier de Police du Port / Règlement d'Exploitation ;
- Autres.

Toutes proportions gardées, la participation du public a été significative, avec une fréquentation allant de 100 à 200 personnes à chacune des trois réunions de la concertation. La fréquence des rencontres avec le public a paru aux garants suffisante pour favoriser les échanges sur les thématiques traitées au cours de la concertation.

La participation du public a été abondante à toutes les étapes de la concertation. La participation aux réunions publiques a démontré l'intérêt porté au projet, les nombreuses interventions en attestent. Les contributions écrites sont également nombreuses et les thématiques abordées diversifiées, au point que le maître d'ouvrage a parfois été tenté de considérer que certaines sortaient du champ de la concertation. Le public s'est en effet emparé de l'opportunité qui lui a été offerte pour évoquer sa vision de Port-Grimaud et tous les sujets qui lui ont paru utiles de développer pour imaginer le Port-Grimaud de demain.

353 contributions écrites ont été adressées à la capitainerie, dont 129 au cours de la pré-concertation, du 30 mai au 20 août 2024. 23 contributions ont porté sur le contrat de garantie d'usage.

La concertation s'est-elle déroulée dans un climat serein ?

Ainsi qu'il a déjà été exposé, la concertation préalable s'est engagée dans la discorde et la défiance vis à vis de la municipalité. Les garants ont identifié quatre motifs principaux de cristallisation des oppositions :

1. une résiliation anticipée des amodiations jugée abusive et injustifiée

Quels qu'aient pu être les efforts de la mairie pour faire de cette concertation un succès en termes de co-construction avec les Port Grimaudois, elle s'est heurtée à une opposition frontale des ASL qui n'ont pas toléré la résiliation anticipée des amodiations en 2022. Elles s'estiment toujours concessionnaires à part entière jusqu'à l'échéance qui mettra fin aux amodiations, 2025 pour PG 1 et PG 2 et 2028 pour PG 3. Les procédures engagées pour faire annuler la résolution du Conseil Municipal du 21/09/2021, attestent de leur détermination.

Cette initiative de la municipalité a entraîné des effets en cascade qui ont ajouté à l'irritation d'un certain nombre de contributeurs.

2. La garantie d'usage de 35 ans, un dispositif fortement contesté

L'ouverture de la cité sur la mer a fait tomber les canaux dans le Domaine Public Maritime avec une atteinte irréversible au droit de propriété, que la commune s'efforce de compenser par une offre de garanties d'usage de 35 ans pour financer les travaux. Les opposants considèrent que la mairie ne prend pas en considération le fait que les propriétaires disposent d'actes notariés, interdisant toute remise en cause des droits sui generis y attachés. Les droits réclamés par la régie sont ainsi contestés en dépit des explications des juristes, qui ont rappelé que la longue durée des anciens contrats des amodiataires, par lesquels ils bénéficiaient d'un poste d'amarrage, n'avait aucune incidence sur le caractère précaire et révocable de ces titres. Les principes de la domanialité publique ont toujours prévalu systématiquement sur les titres délivrés aux plaisanciers. Il n'y a aucun droit acquis qui serait susceptible d'invoquer la durée du contrat.

3. Le recouvrement des droits de port perçu comme un moyen de pression

Les anciens amodiataires s'estiment toujours bénéficiaires de la jouissance exclusive de leur poste à quai jusqu'à la date d'échéance des amodiations. Ils refusent par conséquent de payer les droits d'occupation du domaine public à la municipalité tant que la justice n'a pas tranché. En vertu des prescriptions du code général de la propriété des personnes publiques, (art. L2125-1), stipulant que nul ne peut occuper une dépendance du domaine public sans droit ni titre, la commune de Grimaud réclame le paiement de la mise à disposition des postes à quai. En cas de retard, la municipalité est tenue d'exécuter les procédures de recouvrement des recettes des collectivités territoriales qui imposent notamment d'adresser une lettre de relance aux débiteurs, avant mise en demeure et émission d'un titre exécutoire.

Ces courriers ont été ressentis comme une menace et un moyen de pression pour obliger les résidents à signer les garanties d'usage proposées. S'il n'est nullement démontré que l'envoi d'une demande de paiement de la redevance puis d'un courrier de relance caractérisent la menace incriminée, il est certain que la concordance des calendriers - recouvrement des droits de port par la commune vs procédures contre la résiliation anticipée des amodiations par certains résidents - n'a pas contribué à apaiser le climat de la concertation, bien au contraire. Des échanges souvent houleux ont eu lieu entre responsables du port et certains usagers qui n'étaient pas à jour de leurs charges : cette situation leur a été maladroitement reprochée dans le cadre de la concertation, introduisant un "*mélange des genres regrettable*" dénoncé par certains contributeurs, qui a nourri la polémique et conforté un procès d'intention contre la municipalité.

4. des calendriers incompatibles

Ces derniers ont observé enfin que la commune semble pressée d'avancer avec une échéance à janvier 2025 pour le lancement des études (échéance qui s'explique par l'obligation pour la régie de réclamer le règlement de l'amarrage dès le 1er janvier 2025), alors que le public, compte-tenu de l'enjeu important du projet, souhaite au contraire :

- prendre le temps d'attendre les résultats des recours avant de décider quoi que ce soit concernant les garanties d'usage,
- prendre le temps d'étudier des alternatives plus respectueuses de l'environnement pour résoudre l'ensablement de la passe d'entrée et les problèmes des canaux.

Cette différence entre le calendrier de la commune et celui du public aura assurément contribué à peser lourdement sur le climat des échanges tout au long de la concertation.

* * *

Cette situation conflictuelle a contribué à perturber le déroulement des réunions publiques dont le format s'est confirmé peu propice à la tenue de débats sereins. Le caractère tendu des réunions a probablement été à l'origine du départ prématuré de personnes venues s'informer comme nous avons pu le déplorer.

Pour autant, et même les participants très opposés au projet de la commune l'ont reconnu, la concertation aura assurément contribué à instaurer un début de dialogue entre le porteur du projet et les résidents de Port-Grimaud et également entre les résidents eux-mêmes qui se sont réunis et ont travaillé ensemble à la réflexion sur l'avenir de leur cité.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

- Entre 100 et 200 participants à chacune des réunions publiques
- 42 connexions uniques au site internet
- 129 contributions écrites reçues pendant la concertation (210 en amont de, la concertation)
- 251 questionnaires renseignés

Arguments exprimés

Observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Très rapidement, les échanges ont dépassé le cadre des travaux proposés par la mairie, pour aborder la vision plus conceptuelle de Port-Grimaud, que les résidents projettent à moyen et long terme. De nombreux sujets se sont invités à la concertation. Nous avons tenté de les regrouper dans les thématiques suivantes :

1. le régime juridique des droits d'amarrage suite à la résiliation des amodiations
2. crainte du changement de vocation de la cité lacustre aux dépens des résidents
3. aménagement de la passe d'entrée, digues et solutions alternatives
4. Capitainerie et panne de l'église
5. valorisation du modèle et respect de l'environnement
6. un souhait : attendre et travailler ensemble

1. régime juridique des droits d'amarrage suite à la résiliation des amodiations en 2022.

Les résidents ont acheté une maison, un quai et un amarrage qu'ils considèrent comme un droit inaliénable. Ils refusent l'idée de devoir payer pour quelque chose qui leur appartient. Sûrs de leur droit, ils ont fait appel à un avocat qui est venu défendre leur position en réunion publique. Alors que les amodiations arrivent à leur fin en 2025 pour PG1 et PG2, 2028 pour

PG3, certains résidents n'admettent pas la reprise en régie anticipée par la commune ni la fin prématurée de l'amodiation et son obligatoire remplacement par un autre mode de règlement de l'amarrage ; Ils admettent le transfert de propriété du plan d'eau dans le domaine public depuis son ouverture sur la mer, mais revendiquent l'exception juridique inhérente à leur titre de propriété. Dès lors, aucune des alternatives proposées par les textes ne les satisfait, (contrat de garantie d'usage, droits annuels d'amarrage).

Comme expliqué plus haut, la commune de son côté a l'obligation de mettre en place un autre système de contrepartie à l'amarrage, les amodiations ayant été supprimées. Puisqu'elle a décidé de la reprise en régie par anticipation, elle doit mettre en place ce nouveau système dès le 1er janvier 2025.

Les résidents ne valident pas cette "précipitation" qu'ils considèrent injustifiée et demandent qu'à minima on attende les décisions de justice des recours qu'ils ont initiés pour prendre une quelconque décision concernant le système de contrepartie financière (garantie d'usage ou autre) comme pour les travaux.

Cette nécessaire temporisation permettrait peut-être de faire émerger d'autres solutions, plus adaptées. *"... la position juridique devrait d'abord être clarifiée par un tribunal avant de mettre en œuvre un projet aussi coûteux et massif (...). Si les tribunaux décident en faveur des propriétaires, (...) cette clause [de remboursement de la participation à la modernisation] devrait être incluse dans un contrat d'utilisation de 35 ans [durée maximale des garanties d'usage]"*.

Le régime juridique que propose prioritairement la mairie pour remplacer les amodiations est la garantie d'usage. Il s'agit d'un contrat entre le résident et la régie portuaire qui assure au résident un amarrage pour son bateau pendant 35 ans, en contrepartie d'une participation aux travaux pour améliorer le fonctionnement du port. En l'occurrence, ici, le maître d'ouvrage prévoit des travaux pour :

- désensabler la passe d'entrée et l'agrandir afin d'en améliorer la sécurité ;
- effectuer le dragage des canaux pour les dépolluer et retrouver un tirant d'eau correct ;
- restaurer la capitainerie et l'agrandir ;
- mettre le port aux normes environnementales "port propre" ;
- anticiper les effets du changement climatique et notamment les franchissements des digues par paquets de mer etc.

Ces travaux ne convainquent pas un certain nombre de résidents qui, s'ils sont conscients de la nécessité de résoudre le problème de l'ensablement de la passe d'entrée et de draguer les canaux, estiment que les solutions proposées ne résoudreont pas les problèmes et qu'elles sont surtout destinées à transformer le port pour accueillir plus de bateaux et de plus grosses unités, bien loin du Port-Grimaud qu'ils ont connu. Par ailleurs, la garantie d'usage ne garantit pas au propriétaire l'attribution d'un poste à quai devant sa maison. Juridiquement la régie ne peut pas promettre ce placement.

Par conséquent, les résidents qui signeraient la garantie d'usage n'ont pas la certitude absolue que leur sera attribuée la place sur le quai devant leur maison et ceux qui ne la signeraient pas pourraient voir stationner sur le quai devant leur maison un bateau inconnu. Même s'il ne pourrait s'agir que de bateaux sans occupant, placés là par la régie en "stockage", cette perspective, jugée illégale par certains, a été considérée comme une menace et très mal vécue.

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

Certains résidents appellent à mener un travail en commun entre propriétaires et commune afin d'établir une forme de contrat ou de convention d'amarrage qui soit adaptée à la situation unique de Port Grimaud, qui tient compte du droit initial de jouissance, sachant qu'il n'existe pas de type de contrat standard adapté au contexte et à la situation spécifique de Port Grimaud.

"À l'aide des ateliers, composés de spécialistes juridiques, des responsables de la régie et des propriétaires de Port Grimaud on pourrait créer un contrat d'usage adapté à ces spécificités."

2. crainte du changement de vocation de la cité lacustre aux dépens des résidents

Des participants voient dans l'initiative de la mairie une volonté de *"développer la grande plaisance dans un écrin qui n'a absolument pas été prévu à cet effet"*.

Ils soupçonnent la commune de vouloir augmenter ses profits en attirant de plus gros bateaux avec la mise à disposition de services dont les résidents estiment ne pas avoir besoin (services aux bateaux, information, accompagnement à la place d'amarrage...) et qu'on leur demande "en plus" de financer, ce qu'ils vivent, pour certains, comme une injustice. Ils voient dans ces scénarios un *"projet de surdéveloppement portuaire dans une cité lacustre considérée comme un port de plaisance"*.

Pour nombre d'entre eux, le plan des travaux de mise en sécurité et de modernisation du port doit *"concerner en très grande priorité l'entretien et le service rendu ajusté aux besoins des Port-Grimaudois qui ne veulent absolument pas voir le port se transformer en arrière-port de Saint-Tropez, image du faste et de la démesure tapageuse"*.

"Il n'est pas logique de nous demander d'investir dans des infrastructures supplémentaires qui ne répondent pas aux besoins des résidents de la cité lacustre. Il est ESSENTIEL de distinguer ce qui sert aux riverains de ce qui sert aux plaisanciers extérieurs."

De nombreuses contributions appellent d'ailleurs le maître d'ouvrage à limiter la taille des bateaux, veiller au *"respect rigoureux de l'adéquation entre la taille des bateaux et celle de l'amarrage qu'ils occupent"* et dénoncent *"de nombreux abus, en largeur, en longueur, en hauteur"*. Ils appellent à interdire les *"méga yachts"* et faire *"respecter les dimensions prévues à l'origine de Port Grimaud"*. Ces contributeurs redoutent que par la *"méconnaissance totale de sa configuration architecturale spécifique, des yachts de taille inadaptée soient autorisés à*

s'amarrer et provoquent des dégâts sur des quais" qui n'ont pas été conçus à cet effet, une pollution visuelle et une dégradation des infrastructures par les agitations d'eau.

Ils lui demandent également de protéger la vie privée des riverains, ralentir la circulation dans les canaux, limiter, voire interdire les visites touristiques de bateaux extérieurs dans les canaux, par crainte de voir les aménagements *"transformer Port-Grimaud en zoo et ses résidents en bêtes curieuses"*. Ils souhaitent aussi que les activités industrielles ou commerciales de stockage et d'entretien des bateaux ne soient pas autorisées dans la partie résidentielle de la cité et appellent à *"sanctionner les sous locations de postes à quai à des professionnels,... [qui ont cours] avec, bien entendu, la complicité des propriétaires des quais privés"*.

Bref, ils appellent la commune à faire respecter les règles nécessaires pour rendre à Port-Grimaud son caractère antérieur de cité lacustre paisible et sécurisée. Ils rappellent que *"Port-Grimaud n'est pas un port de plaisance, c'est un domaine privé dans lequel quelques places "publiques" sont encadrées."* Ils ne veulent pas qu'il devienne *"Grimaud-land , décharge publique de Saint-Tropez."*

Le maître d'ouvrage n'a eu de cesse, pendant toute la concertation, de préciser qu'il ne souhaitait en aucun cas transformer Port-Grimaud dont il voulait garder le charme et l'authenticité, qu'il ne souhaitait pas accueillir plus de bateaux, ni de plus gros bateaux, allant jusqu'à produire des photos, d'années antérieures, de gros yachts appartenant à des résidents et non pas venant de l'extérieur sur les places publiques ; malgré ces propos réitérés, la suspicion - certains parlent d'*"altération de la confiance"* - est demeurée très prégnante jusqu'à la fin de la concertation.

3. aménagement de la passe d'entrée, digues et solutions alternatives

Certains considèrent les scénarios d'aménagement de la passe d'entrée *"comme un détournement de la finalité de la concession d'utilisation du plan d'eau."* Pour eux, *"la redevance d'utilisation pour les prochaines décennies doit être exclusivement affectée à l'entretien et à la gestion professionnelle du plan d'eau et ce dans l'esprit d'un service public qui ne doit pas être orienté vers le profit."*

"il arrive que la houle franchissant la digue vienne asperger l'avant-port. Ceci n'a jamais été un problème car l'avant-port n'a jamais servi de lieu de stationnement de bateaux l'hiver. La mairie crée ce besoin (...). Nous nous opposons fermement à ce projet qui ne nous bénéficie en rien, nous créerait des nuisances supplémentaires et que, ironie suprême, on nous demande de financer! "

D'autres estiment qu'il y a un risque à élargir la passe d'entrée, en augmentant les risques de collision. D'autres enfin craignent que les travaux envisagés modifient le rafraîchissement et l'écoulement de l'eau dans les canaux, ce qui pourrait aboutir à une stagnation et une pollution, comme au Grand Bassin récemment.

Pour beaucoup, le problème de l'ensablement ne sera pas résolu en créant des digues ni en les surélevant. La preuve de l'efficacité des scénarios présentés n'a, pour ces participants, pas été apportée. Ils renvoient à des études franco-italiennes qui démontreraient le manque d'efficacité de telles infrastructures. Ils demandent que soit étudié un *"véritable 4ème scénario*

traitant l'origine du problème" "non basé sur du bétonnage, de nouveaux endiguements ni nouvelles jetées", par exemple "en traitant le problème en amont par l'entretien des berges [de la Giscle] et de la sablière, le redressement de la corne (musoir) du port des Marines de Cogolin, ce qui éviterait des dépenses importantes et des destructions de l'environnement ?" ou en interdisant le désherbage des vignes et en encourageant le nettoyage et l'entretien des berges.

Des participants craignent *"des projets précipités de travaux inutiles"* qui ne présentent *"pas de caractère d'urgence justifiant la hâte de la commune de les mettre en œuvre"* ; certains dénoncent même un conflit d'intérêt puisque les travaux seraient réalisés par la société qui fait les études de faisabilité. Pour eux, il est indispensable de prendre le temps *"de considérer des alternatives moins coûteuses, plus efficaces et moins invasives"*. Certains montrent en exemple le Mont Saint-Michel : *"laisser passer l'eau plutôt que de l'endiguer peut être une stratégie efficace pour gérer les sédiments et préserver l'environnement naturel."*

4. Capitainerie et panne de l'église

La capitainerie

Trois scénarios présentés par la commune prévoient le réaménagement de la capitainerie, afin de la mettre aux normes et l'agrandir pour qu'elle puisse accueillir le personnel nécessaire pour gérer l'ensemble du port en régie. Le maître d'ouvrage justifie en effet ces travaux par la nécessité d'accueillir dans de bonnes conditions les 22 employés qu'il estime nécessaires pour gérer le port dans son ensemble - au lieu de 6 au moment de la reprise en régie.

Certains participants à la concertation estiment tout d'abord indispensable de respecter l'esprit de l'œuvre de François Spoerry et ne pas faire de modification architecturale majeure, notamment pas de surélévation de la capitainerie, ce qui n'apparaît dans aucun des scénarios présentés. Ils contestent également le nombre d'employés nécessaires à la gestion du port : ils indiquent que *"seules 450 places sur les 2500 nécessitent une gestion active par la capitainerie"* et que *"la taille du personnel devrait se calculer en fonction du nombre de postes publics et non de la totalité des postes d'amarrage. Les postes d'amarrage devant les maisons ne nécessitent quasiment aucun service de la capitainerie."*

D'autres suggèrent d'installer les employés chargés de l'administration (sans rapport direct avec la gestion du plan d'eau) dans d'autres locaux que la capitainerie.

Pour ces participants l'agrandissement de la capitainerie ne se justifie donc pas, ni la création d'un nouveau parking à côté de la capitainerie.

La panne de l'église

Comme le symbole de l'œuvre de F. Spoerry, l'église et son environnement immédiat (place, panne) cristallisent les craintes et les attentes : en plus d'être un lieu de rencontre spirituel et religieux, elle abrite de célèbres vitraux ainsi que la tombe du créateur du lieu. Il est donc important, pour certains, de préserver ce lieu, la vue qu'il offre et un certain calme pendant les offices. Et par conséquent de bannir les grosses unités qui pourraient s'amarrer (bruyamment) à la panne.

Pour eux, les différents projets proposés pour réaménager la panne (que tout le monde s'accorde à déclarer défectueuse) ne font qu'encourager la tendance à accueillir de plus grosses unités et en plus grand nombre. Même si la commune démontre, photos à l'appui, que les grosses unités sont là depuis longtemps. Les participants souhaitent à l'inverse pouvoir s'amarrer facilement à une panne restaurée avec de petites unités et surtout ne pas agrandir la capacité de la panne.

5. valorisation du modèle et respect de l'environnement

Plusieurs participants suggèrent à la commune, plutôt que de persévérer dans l'idée de trouver des solutions "bétonnées" aux problèmes auxquels Port-Grimaud est confronté, de saisir l'opportunité de faire de Port-Grimaud une cité modèle en optant pour des solutions écologiques : transport électrique à terre (scooters et trottinettes électriques) comme sur mer, parkings productifs en ENR (panneaux solaires), limitation de la taille des bateaux etc.

Pour eux, *"Port Grimaud, tel qu'il est aujourd'hui, sans commercialisation, est un produit unique qui crée plus de valeur à long terme pour l'homme et la nature qu'un lieu de divertissement avec un objectif de rendement à court terme"*. Il est donc indispensable de réfléchir aux moyens de résoudre les questions de l'ensablement de la passe d'entrée par les sédiments de la Giscle, de l'envasement et de la pollution des canaux ainsi que du renouvellement des flux hydrauliques de manière responsable, écologique et à long terme..

Un participant pose la question en ces termes : "Port-Grimaud, énième Port Varois ou Unique Cité Lacustre Provençale ?"

D'autres questions émergent concernant les impacts des travaux pressentis :

- Comment Port-Grimaud va-t-il conserver son statut de zone humide ?
- Comment conserver l'activité de pêche des habitants de Port-Grimaud, si précieuse aussi bien au niveau de son rôle social qu'économique ?
- Comment conserver le trésor de biodiversité que représente la plage de Grimaud dont le renouvellement de l'eau est déjà très faible ?

Ces participants craignent des risques majeurs générés par les scénarios présentés sur l'environnement et les écosystèmes. Ils dénoncent également l'absence d'étude d'impact et réclament des *"études réalisées par des experts indépendants concernant les impacts écologiques et environnementaux, l'efficacité réelle et la rentabilité"* du projet. Le porteur de projet a expliqué à plusieurs reprises qu'à ce stade de l'évolution du projet, alors que toutes les options sont encore ouvertes, il n'est pas possible de faire des études d'impact sérieuses. Ces études d'impact, de toute manière obligatoires, seront effectuées lorsque les décisions sur un scénario seront prises. Dans le cas où leur résultat ne respecterait pas les normes attendues, le scénario serait abandonné ou modifié en conséquence. Il a rappelé que ce n'est pas seulement un engagement de sa part, c'est de toute façon une obligation réglementaire. A noter que la création d'une ZMEL annoncée par la commune n'a suscité que très peu de réactions, probablement aussi parce que cela n'a pas été ressenti comme une solution éventuelle pour résoudre les problèmes que se propose de résoudre le projet présenté.

6. prendre le temps de travailler ensemble

Les contributeurs expriment une vive inquiétude sur les modalités de la concertation préalable. Ils aimeraient pouvoir d'abord échanger entre citoyens et maître d'ouvrage en amont de la phase de conception, mais ils ont l'impression que le maître d'ouvrage est déjà dans une étape décisionnelle importante.

C'est la raison pour laquelle est exprimé le souhait d'une stratégie collaborative plus élaborée, sur la base d'un collectif coopératif et durable, dans lequel toutes les parties prenantes - PG1, PG2, PG3 et la commune de Grimaud travailleraient ensemble.

L'objectif est d'aboutir à un projet commun fondé sur une négociation directe entre les habitants, leurs associations et la mairie. Cette phase, fondée sur un temps plus long, sera, selon ces participants, consacrée à étudier les scénarios proposés et les impacts. Ils considèrent qu'une vision et une mission claires déboucheront certainement sur d'autres scénarios, plus compatibles avec les enjeux environnementaux, écologiques et la préservation de la spécificité de Port Grimaud.

Certains participants estiment que la commune aurait pu utiliser les deux ans (été 2022 à 2024) pour travailler dans le cadre d'un comité de pilotage incluant des résidents pour définir les besoins des Port-Grimaudois, l'utilité, la faisabilité et l'ampleur des travaux, et aborder les Garanties d'usage. Pour ce dernier sujet, la méthodologie adoptée par Port-Camargue est citée en exemple : deux ans de concertation entre les partenaires officiels, les avocats respectifs et les résidents ont permis d'aboutir à la signature des contrats de façon satisfaisante.

En substance, le collectif de Port Grimaudois qui s'est très fortement impliqué sur la concertation exprime le souhait auprès du maire de Grimaud d'organiser avec les ports Grimaudois un véritable travail associatif afin de construire ensemble l'avenir de cette cité que l'architecte fondateur, monsieur François Spoerry, a su rendre si unique, si belle et si paisible. En ce qui concerne la phase de post-concertation, il est proposé par des participants, à l'instar de la mission des garants pendant la concertation, que deux représentants des Port-Grimaudois disposant d'une grande disponibilité, totalement indépendants de toute fonction au sein de la commune, des ASP ou ASL et de la capitainerie, puissent suivre au minimum comme observateurs l'ensemble des négociations, décisions, budget et suivis des travaux.

En substance, un challenge pour les Port-Grimaudois

La volonté des Port Grimaudois de préserver l'identité de la Venise provençale, telle que baptisée depuis sa conception, est très rapidement apparue comme une préoccupation essentielle pour un public très attentif à cette spécificité tout au long de la procédure. De nombreuses contributions versées à la concertation expriment le souhait de respecter et pérenniser l'esprit de la cité lacustre voulue par l'architecte fondateur François Spoerry. Cette constante aura significativement conditionné les avis et critiques formulés sur le projet, en marge des inquiétudes déjà évoquées quant à la pertinence des scénarios.

Plusieurs contributeurs ont exprimé l'idée que Port Grimaud est une communauté de vie qui, à ce titre, doit intégrer les évolutions sociétales composées d'un ensemble complexe de paramètres imbriqués, (normes sociales, progrès technologiques, infrastructures, conditions socioéconomiques et culturelles et leur forte influence sur l'industrie du tourisme, changement climatique...). A titre d'illustration, le concept de François Spoerry était un paradis pour les amoureux de la voile.

Depuis, l'essor de la plaisance à moteur a consacré de nouveaux symboles de loisir et de liberté. Autrefois réservé à une élite, le yachting de luxe s'est popularisé grâce aux innovations technologiques et aux changements sociaux. Cette composante ne peut être ignorée.

Par ailleurs, certains ont évoqué les effets du réchauffement climatique et les problématiques liées aux pollutions et estimés qu'ils ne peuvent être éludées des études lancées par la commune.

Évolution du projet résultant de la concertation

La concertation aura confirmé l'avis général exprimé sur le scénario 3 concernant la passe d'entrée, qui a ainsi été écarté au bénéfice d'un scénario 1bis, élaboré et proposé aux port-grimaugeois pendant la concertation.

scénario 1 bis



Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE).

Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s, le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Le public a demandé à plusieurs reprises que l'on étudie des solutions au problème de l'ensablement de la passe d'entrée différentes des scénarios proposés par EGIS qui impliquent tous de nouvelles infrastructures, dont l'efficacité reste à démontrer pour beaucoup, dont l'impact environnemental n'est pas encore étudié, dont les impacts sur la qualité de vie (pollution visuelle, atteinte à l'intégrité des plages...) ne sont pas évalués et dont le coût semble exorbitant : pour ces participants il est préférable d'étudier une solution plus écologique, moins consommatrice en béton et moins coûteuse, qui résolve la cause et non

pas le symptôme de l'ensablement. L'hypothèse envisagée est d'intervenir sur la Giscle, en dépit des contraintes réglementaires qui l'interdisent, selon le maître d'ouvrage.

Les participants attendent donc que le cabinet EGIS apporte la preuve de l'efficacité des infrastructures envisagées et souhaitent savoir pourquoi l'alternative qui consisterait en une intervention sur la Giscle a été écartée des études préalables sans véritable explication.

En ce qui concerne l'agrandissement de la capitainerie, la justification d'un effectif de 22 agents pour la capitainerie n'a pas convaincu le public qui estime que l'objectif visé par la mairie est de doter Port Grimaud d'une organisation à même de développer l'activité "port de plaisance" dont ils ne veulent pas. Le public demande a minima un organigramme détaillé des emplois (fiches de postes), tout en précisant que, pour lui, la régie ne doit traiter que les places publiques, c'est-à-dire 450 anneaux. Il attend donc du porteur de projet qu'il explique pourquoi et selon quelles modalités il entend traiter 2500 postes à quai.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

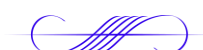
Les garants font au maître d'ouvrage 4 recommandations, sans négliger les contraintes de calendrier qui s'imposent à la commune. Ces recommandations nous paraissent indispensables dans le contexte de conflictualité dans lequel s'est déroulée la concertation. Les deux premiers sujets demandent en effet à être co-élaborés avec les principaux intéressés.

1. Le sujet des garanties d'usage a été traité au plan juridique, avec deux réunions dédiées (le 1er août et le 3 octobre) et la présence à toutes les réunions suivantes d'un professeur de droit et d'un juriste spécialisé. Pour autant, il nous paraît indispensable, pour aboutir à une solution juridique satisfaisante pour tous (résidents et commune), de mettre en place dès le mois de janvier 2025 un travail collaboratif pour l'élaboration des termes du contrat des garanties d'usage, spécifique à Port Grimaud, avec la participation de représentants des résidents, participation dont les conditions seront définies par le maître d'ouvrage.

2. Organiser dès janvier 2025 un atelier quadripartite (Etat, collectivités locales, EPCI, maîtrise d'ouvrage, représentant des résidents) pour étudier concrètement l'alternative d'un traitement de l'ensablement par l'intervention sur l'amont de la Giscle, qui ne soit pas circonscrit à la création d'un piège à sédiments mais qui pourrait contribuer à la stabilisation des berges sur certains secteurs. Des aménagements vis-à-vis des pratiques agricoles pourraient également être envisagés ainsi que toute autre opportunité susceptible d'apporter un début de solution au problème.

3. Organiser une réunion publique pour présenter le document qui sera publié par le porteur de projet en réponse à ce bilan. Ce document devra présenter les enseignements que la commune tire de cette concertation, ainsi que les mesures qu'elle compte mettre en place.

4. Mettre en place une procédure post-concertation jusqu'à l'enquête publique, permettant de poursuivre l'information et la participation du public dans le cadre de différents espaces de dialogue permettant l'écoute mutuelle, . Pour cela, le porteur de projet peut à nouveau demander la nomination d'un garant ou d'une garante CNDP, dans le cadre de l'article L121-16-2.



Liste des annexes

- **Annexe 1** : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants
- **Annexe 2** : décision de la CNDP pour la nomination des garants de la concertation
- **Annexe 3** : constat d'affichage
- **Annexe 4** : Revue de presse

Annexe 1

Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations 20/11/2024	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Apporter la preuve de l'efficacité contre l'ensablement des infrastructures envisagées dans les trois scénarios			
2. Expliquer pourquoi l'alternative « intervention sur la Giscle » qui est à l'origine du problème de l'ensablement de la passe d'entrée a été écartée d'office des études préalables			
3. Expliquer précisément les raisons qui justifient l'agrandissement de la capitainerie : organigramme détaillé avec fiches de postes et éclaircissement sur le calcul des postes à quai à gérer (public/privé)			

<p align="center">Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</p>	<p align="center">Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA</p>	<p align="center">Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA</p>	<p align="center">Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA</p>
<p>1. Mettre en place dès le mois de janvier 2025 un travail collaboratif, avec la participation de représentants des résidents, pour l'élaboration des termes du contrat de garantie d'usage spécifique à Port Grimaud</p>			
<p>2. Organiser dès janvier 2025 un atelier quadripartite (Etat, collectivités locales, EPCI, maîtrise d'ouvrage, représentants des résidents), pour étudier concrètement l'alternative d'un traitement de l'ensablement par l'intervention sur l'amont de la Giscle, ou tout autre moyen susceptible d'apporter un élément de réponse au problème</p>			
<p>3. Organiser une réunion publique pour annoncer la décision de la maîtrise d'ouvrage quant aux conditions de poursuite du projet</p>			
<p>4. mettre en place une procédure post-concertation jusqu'à l'enquête publique, permettant de poursuivre l'information et la participation du public dans le cadre de différents espaces de dialogue permettant l'écoute mutuelle, . Pour cela, le porteur de projet peut à nouveau demander la nomination d'un garant ou d'une garante CNDP, dans le cadre de l'article L121-16-2.</p>			

Annexe 2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2024 / 71 / PORT GRIMAUD / 1 du 2 mai 2024 relative au projet de remise en sécurité et de mise aux normes de port Grimaud (83)

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et L.121-15-1 et suivants ;
Vu le courrier du 16 avril 2024 et le dossier annexé de M. Alain BENEDETTO, représentant la commune de GRIMAUD, sollicitant la désignation d'un garant pour le projet de remise en sécurité et de mise aux normes environnementales de port Grimaud, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

Mme Dominique de LAUZIERES et M. Jacques LAVILETTE sont désignés garante et garant de la concertation préalable sur le projet de remise en sécurité et de mise aux normes environnementales de port Grimaud.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 mai 2024.

Le président
M. Papinutti

Annexe 3

POLICE MUNICIPALE



Grimaud

RAPPORT N° 202408000152

Objet : Constat d'affichage d'un Avis de Concertation Préalable.

Pièces Jointes :

Planches Photographiques
Plans des points d'affichage

Destinataires :

- Monsieur le Maire
- Service Général
- Service Juridique
- Régie du Port
- Monsieur le Chef de Service de la Police Municipale
- Archives de la Police Municipale

REPUBLIQUE FRANCAISE

Rapport de Constatation

L'an deux mille vingt quatre, le cinq du mois d'août,

Nous soussigné(s), Brigadier-Chef Principal CHAUVIN Franck,
Agents de Police Judiciaire Adjointes, agréés et assermentés, en
résidence à la Mairie de Grimaud
En fonction à la Police Municipale de Grimaud
Agissant en tenue et de service, conformément aux ordres reçus
de Monsieur le Maire de Grimaud
Vu les articles 21, 21 2°, 21-1, 21-2, D14-1, et 429 du Code de
Procédure Pénale
Vu l'article L511-1 du Code de la Sécurité Intérieure

Nous avons l'honneur de vous rendre compte des faits suivants
:

Ce jour, à dix heures, à la demande de Monsieur Jean-Luc
AQUA, Directeur de la Régie du Port de Grimaud, nous
procédons au constat d'affichage d'un avis de concertation
préalable portant sur la remise en sécurité, ainsi que sur la
remise aux normes environnementales du port de plaisance de
Grimaud.

Sur place nous constatons sept affichages dans les lieux cités
ci-dessous :

- a. Une affiche à la Capitainerie du Port de Grimaud
(Photographies 1 et 2).
- b. Une affiche sur le panneau d'information publique Avenue de
la Mer (Photographie 3).
- c. Une affiche devant l'entrée de la Cité Lacustre de Port
Grimaud 3, 133 avenue de la Mer (Photographies 4 et 5).
- d. Une affiche aux deux virines du Port Communal, 271 Rue de
l'Amarrage, (Photographies 6, 7 et 8).
- e. Une affiche à proximité de l'Office de Tourisme de Port
Grimaud, rue de l'Amarrage, (Photographies 9 et 10).
- f. Une affiche sur le panneau d'information, Quai du Port du Sud,
Port Grimaud 2, (Photographie 11).

Prenons des clichés photographiques pour illustrer nos
constatations.

Rapport fait pour être transmis à notre Chef de Service ainsi qu'à
Monsieur le Maire de Grimaud.
En conséquence, nous avons rédigé le présent rapport à toutes
fins que vous jugerez utiles.

Fait et clos à Grimaud
Le 05 Août 2024

Golfe de Saint-Tropez

L'avenir de Port-Grimaud projeté en trois scénarios

Les esquisses du futur aménagement de la cité lacustre ont été dévoilées aux habitants lors du lancement de la concertation publique préalable qui durera deux mois. Décryptage.

Le projet de réaménagement de la rive gauche du golfe de Saint-Tropez a été lancé en 2019. Ce moment est une étape décisive, que la commune de Port-Grimaud a été invitée à participer à la concertation préalable des travaux de sécurisation et de mise aux normes architecturales du site. Après le diagnostic des enjeux de l'existant, l'élaboration d'une proposition de principe des aménagements a été réalisée. Cette première étape consistait à former un consensus sur les axes majeurs de la réorganisation du site. Mais ce n'est pas tout, les scénarios de développement ont été présentés par Dominique Follon, chef de projet. Les professionnels ont successivement répondu les questions posées avant d'aborder les points les plus sensibles. Avant pour le plan d'eau intérieur, la mise en place d'un pont d'accès à la cité lacustre.

Renforcer le ponton devant Fégise
« Le ponton devant Fégise est occupé par des bateaux, mais on a besoin de perspectives vers le golfe de Saint-Tropez », dit Dominique Follon. Pour répondre à cette problématique, des aménagements ont été proposés : la pose d'un ponton devant Fégise et de la passerelle qui sera plus grande que celle existante. La passerelle sera en bois et sera plus large que celle existante. Elle sera en bois et sera plus large que celle existante.



Le facteur environnemental est au cœur des considérations dans les trois scénarios établis. (Photo: C. J.)

L'inquiétude des résidents

Pendant la présentation du projet, les habitants de Port-Grimaud ont exprimé leurs inquiétudes. Ils ont demandé à ce que les aménagements soient compatibles avec l'existant et ne créent pas de nouvelles zones d'ombre. Ils ont également demandé à ce que les aménagements soient compatibles avec l'existant et ne créent pas de nouvelles zones d'ombre. Ils ont également demandé à ce que les aménagements soient compatibles avec l'existant et ne créent pas de nouvelles zones d'ombre.

Revoir la capitainerie et l'entrée du site
La capitainerie est un bâtiment qui sert de point d'entrée au site. Elle est actuellement en mauvais état et doit être rénovée. L'entrée du site doit également être révisée pour améliorer l'accès et la sécurité.

Les scénarios proposés ont été présentés aux habitants. Ils ont permis de discuter des différents aspects du projet et de recueillir leurs avis. Les scénarios ont été présentés aux habitants. Ils ont permis de discuter des différents aspects du projet et de recueillir leurs avis.

Les scénarios ont été présentés aux habitants. Ils ont permis de discuter des différents aspects du projet et de recueillir leurs avis. Les scénarios ont été présentés aux habitants. Ils ont permis de discuter des différents aspects du projet et de recueillir leurs avis.

Les scénarios ont été présentés aux habitants. Ils ont permis de discuter des différents aspects du projet et de recueillir leurs avis. Les scénarios ont été présentés aux habitants. Ils ont permis de discuter des différents aspects du projet et de recueillir leurs avis.

Quid des nouveaux contrats d'amarrage ?

Les habitants ont exprimé leurs inquiétudes quant à la mise en place de nouveaux contrats d'amarrage. Ils ont demandé à ce que les nouveaux contrats soient compatibles avec l'existant et ne créent pas de nouvelles zones d'ombre. Ils ont également demandé à ce que les nouveaux contrats soient compatibles avec l'existant et ne créent pas de nouvelles zones d'ombre.

Tranquillité de quartier interrogée
La mise en place de nouveaux contrats d'amarrage a été posée par les habitants. Elle soulève des questions sur la tranquillité de quartier et la préservation de l'environnement.

Les habitants ont exprimé leurs inquiétudes quant à la mise en place de nouveaux contrats d'amarrage. Ils ont demandé à ce que les nouveaux contrats soient compatibles avec l'existant et ne créent pas de nouvelles zones d'ombre. Ils ont également demandé à ce que les nouveaux contrats soient compatibles avec l'existant et ne créent pas de nouvelles zones d'ombre.



Les habitants s'inquiètent quant à la préservation de leur droit de vue. (Photo: A. J.)

