

COMPTE RENDU

CONSEIL PORTUAIRE DU 20 DECEMBRE 2010.

ETAIENT PRESENTS :

Alain BENEDETTO Maire, Président du Conseil Portuaire.
Bernard ROLLAND Conseiller Général
Bernard PINCEMIN Conseiller municipal

REPRESENTANT DES CONCESSIONNAIRES :

P.G. II :

Jean-Marie TROEGELER, Président de l'A.S.L.

PG III :

Alexia TEISSEIRE suppléante de Patrick PIETROPAOLI

REPRESENTANTS DES PROFESSIONNELS LIES AUX ACTIVITES NAUTIQUES :

Chantal BONNET – Société « Les Coches d'Eau » PG I
Christian BLANC Travaux sous-marin SNPG
Alain MOLENAT Société « PM Service Maintenance » PG II

REPRESENTANTS DES PERSONNELS DES CONCESSIONS :

P.G. I

Cédric BESSE Directeur de PG I

P.G. II

Gérard BILLARD Directeur de PG II

P.G. III/S.N.P.G

Patrick CAZALAS, Responsable Marina PG III

MEMBRES REPRESENTANTS DES USAGERS DU PORT :

P.G. II :

Gérard DEGUIGNES

P.G. III/SNPG :

Jean-Pierre BOUGON

SERVICE MAIRIE :

Alain LEBOUQCQ, Directeur de Cabinet.

EXCUSES :

Guillaume SELLIER (DDTM)
Victoire de MARGERIE (Présidente PG I)
Robert ROMANN (Président SNPG)
Patrick PIETROPAOLI (Président PG III)
Gilles MOSSE (Représentant des usagers PG I)
Bertrand DESCHAMPS (C.C.I)



Le maire indique que Mme Victoire de Margerie souhaite que des modifications soient apportées au compte rendu du conseil portuaire du 4 Juin 2010 :

- Page 3 /3°§ : le logiciel « Skipper » sera en place en cette fin d'année, le test aura lieu en basse saison pour « *faire en sorte qu'il soit opérationnel pour la saison estivale 2011* ».
- Page 3/ 6° § Pour la même raison le test concernant la perception de la taxe de séjour ne pourra se faire que lors de la saison 2011.

Ces précisions retenues le maire soumet à l'approbation du conseil le compte rendu de la réunion du 4 Juin 2010. Il est accepté.

Les contrats d'amodiation :

Le contrat type de PG II restait en suspend depuis que la Sous-préfecture en avait contesté certains termes le 9 Avril 2009 dans le cadre d'un recours gracieux. La Sous-préfecture n'ayant pas déféré la délibération du conseil municipal du 4 Février 2009, le contrat type de Port-Grimaud II est donc validé.

Mr Troegeler souligne que l'arrêté d'incorporation du plan d'eau au DPM existe pour PG I mais pas pour PG II et PG III. En outre, la nature privée des quais étant reconnue ceci peut empêcher toute approche collective en matière d'entretien des palplanches alors que par nature la gestion des quais doit être commune à l'ensemble des propriétaires. Cette obligation collective d'entretien est intégrée aux charges communes dans le cahier des charges de PG I, pas à PG II. Il ajoute que la question des sur longueurs est un souci constant comme les amarrages « bord à quai » qui nuisent à l'esthétique du plan d'eau.

Point sur la commission nautique locale.

La commission s'est réunie le 29 Septembre 2009 et 25 Juin 2010 date à laquelle les trois concessions ont fait l'objet d'une visite sur le plan d'eau.

Point sur les transporteurs.

Mr Besse indique qu'un accord a été trouvé entre les deux sociétés de transport de passagers : « Les Navettes Grimaldines » assureront les liaisons trans-golfe, « Les Coches d'Eau » visites et transports au sein du plan d'eau.

Mr Troegeler considère que ni PG II, ni PG III ne sont concernés par cet accord, le service aux résidents n'existe pas pour ces deux concessions. Aucune proposition ne nous a été faite, notamment quant au prix de la prestation.

Mr le maire suggère que deux contrats soient signés, celui de PG I et un second pour le transport des résidents de PG II et PG III.

Mme Bonnet (Sté « Les Coches d'Eau »), nous avons du renouveler complètement notre flotte compte tenu de la nouvelle réglementation. Or, nous ne pouvons par engager la construction de tous les bateaux nécessaires pour les résidents et les visiteurs ce qui aurait nécessité la construction de six bateaux. De ce fait, nous ne pouvons pas proposer un prix.

Mr le maire considère qu'il faut maintenir un service pour les résidents à l'identique de ce qui existait les années intérieures. Sur la proposition de Mr Deguines, nous allons solliciter Mr Sellier afin qu'il appuie une demande de dérogation au Centre de Sécurité des Navires pour que deux des bateaux utilisés jusqu'alors soient autorisés à naviguer en 2011.

Mr Rolland considère qu'afin d'assurer la société de l'amortissement de ses investissements il faudrait prévoir un contrat pluriannuel.

Créations de pontons

PG I envisage de réaliser un ponton d'accueil de 22 m (plans présentés lors de la réunion) à l'extrémité de la cale de mise à l'eau proche de la capitainerie, afin de faciliter l'amarrage des bateaux de passage en attente d'une place.

Le conseil portuaire donne son accord à la majorité, trois abstentions des représentants de PG II.

Information du conseil sur la création de pontons de moins de 7m :

PGI :

Mr Baud Robert l'Ile aux Pins.

PG II

Mr Mathys Ernst l'Ile des Quatre Vents.

Questions diverses

- PG I et PG II soumettent leurs tarifs 2011 à l'approbation du conseil, l'augmentation pour les deux concessions est d'environ 3 %. Pas de remarques.

- Mr Troegeler indique qu'il a été saisi par Mr le maire d'une demande faite par la Société Euro Concept Limited, de division de deux amarrages en six (2 X 3). Il n'est pas favorable à cette demande, du fait que ceci augmenterait le nombre de bateaux au sein de la zone considérée et donc la circulation.

- Mr Troegeler s'inquiète du dragage nécessaire sur la passe d'entrée de Port-Grimaud, à la sortie de la Gislè et de la question des analyses des sédiments extraits et donc du lieu de dépose. Réglementairement le volume autorisé maximum est de 500 m³ par an et par site sans autorisation ni déclaration. Peut-on considérer que chaque concession constitue un site ou est-ce l'ensemble de Port-Grimaud ? Comment se coordonnent dès lors les dragages réalisés par PG I et ceux qui vont devoir être fait sur la passe d'entrée, faute de concertation entre les deux concessionnaires ?

Le maire considère qu'il faut assurer l'urgence et trouver ensuite un accord entre les trois concessionnaires.

La commission nautique locale a procédé à une visite des canaux de port Grimaud, vendredi 25 juin 2010 pour évaluer précisément la gêne à la navigation provoquée par les navires de plaisance au mouillage.

Les places à quai n'étaient pas toutes occupées mais le taux de remplissage du port était suffisant pour évaluer les conditions de navigation dans les canaux.

I Description des problèmes rencontrés lors de la visite

Port Grimaud I

Chenal du rond d'eau :

Des navires sont amarrés sur le quai de PGI, cela rend les manœuvres pour les navires de PG II difficiles. Ces navires ne sont pas autorisés à mouiller le long du quai, le plan ne prévoit pas de mouillage à cet endroit.

Le navire situé à la place 41 semble prendre une place plus grande que celle prévue sur le plan. Le navire semble faire la longueur de l'amodiation alors qu'il est à une distance d'un mètre du quai et que la pendille avance dans l'eau à environ 1 mètre de l'avant du navire. Le dispositif d'amarrage est donc de deux mètres et ces deux mètres s'ajoutent à la longueur hors tout du navire.

Grand canal

Les navires des places 24,26,28,50 et 52 semblent dépasser des amodiations. Idem pour le navire de la place 57 qui ne pourra pas manœuvrer si un navire de 14 mètres correspondant à l'amodiation située en vis-à-vis est mouillé.

Canal nord

Idem pour les places 37 et 34. Le problème se pose si les propriétaires des places en vis-à-vis, utilisent la totalité de la longueur de la place qui leur a été amodiée.

Quai des fossés

Le navire « Code bleu » semble un peu grand pour la place amodiée, il convient de vérifier cet élément.

Canal occidental

Il faut vérifier la longueur de l'amodiation 23.

Sur la partie sud du canal occidental, les bouées gênent encore la navigation et les places amodiées semblent d'une longueur incompatible avec les capacités de manœuvre des navires dans le chenal.

Le navire de la place 59 semble de longueur supérieure à la longueur de l'amodiation.

Canal entre l'île du couchant et l'île longue

La longueur des amodiations de part et d'autre du canal semble incompatible avec la manœuvre des navires supposés les occuper. Cela n'apparaît pas immédiatement lorsque les navires sur place n'utilisent pas la totalité de la place qui leur a été amodiée.

Port Grimaud II

Rue du port sud : le navire de la place 57 est trop long par rapport à la place amodiée.

Un navire amarré le long des pontons flottants occupe en fait deux places cul à quai.

Rue de la Giscle :

places 23, 21,- et 66 les navires sont visiblement trop grands au regard de la place amodiée.

Rue des trois rives :

Places 37, 50/6 et 52/1 les navires semblent surdimensionnés.

Chantier naval :

Les navires qui occupent les places en face des places du chantier sont trop grands par rapport aux places amodiées.

Rue de l'éperon :

Place 48 le navire semble surdimensionné

Places 11, 13 et 15 les longueurs des places amodiées sont trop grandes

Port Grimaud III

Le Grand bassin :

Place 1175, le navire et les pendilles occupent une longueur supérieure à la place amodiée. De même pour les places 1172 B et 1160.

Place 1070 c le navires est trop grand ou l'amodiation est trop grande.

Le fer à cheval :

Il faut vérifier la longueur des places amodiées qui si elles sont occupées sur toute leur longueur ne permettent pas la manœuvre des navires. C'est le cas des places 1051, 1040, 1015 et 1030.

Conclusions

Au total, il convient de distinguer plusieurs situations qui peuvent à terme poser des difficultés sur le plan d'eau :

- la longueur de la place amodiée ne correspond pas à la longueur du navire hors tout. Certains propriétaires ont cru cela hors la longueur de l'amodiation correspond à l'occupation maximale du navire et de son système d'amarrage lorsque celui-ci est au mouillage.
- Plus gênant est la présence de places amodiées placées l'une en face de l'autre et séparées d'une longueur inférieure à la longueur des places amodiées. De ce fait, si les navires occupent la place maximale, ils ne peuvent effectuer de manœuvre pour entrer ou sortir de leur place.

II Les pistes de réflexion

Toutes les erreurs ne sont pas vraisemblablement répertoriées dans ce rapport. Il faut avant tout effectuer une cartographie précise des navires sur Port Grimaud qu'il faudra ensuite superposer à la cartographie des places amodiées.

Cette première étape va permettre :

- 1 d'identifier les zones où la longueur des places amodiées ne permet pas aux navires de manœuvrer si ces derniers venaient à occuper la longueur totale de la place qui leur est attribuée ;
- 2 d'identifier les zones où la longueur des places amodiées permet la manœuvre des navires et que ces navires respectent les dimensions accordées
- 3 d'identifier les zones où la longueur des places amodiées permet la manœuvre des navires mais que ces navires ne respectent pas les dimensions accordées.

1 Les actions à court terme

Il s'agit de faire respecter les amodiations. Les propriétaires de navires doivent se mettre en conformité au regard de l'amodiation ou bien payer une taxe supplémentaire destinée à dédommager ceux qui sont gênés (ceux qui ne peuvent pas manœuvrer ou ceux qui ne peuvent pas acheter un navire d'une longueur correspondant aux dimensions de leur amodiation du fait de navires trop longs en face.

2 La redéfinition des longueurs des amodiations

C'est de loin le cas le plus complexe. La responsabilité sur cette situation est ici collective. On ne cherchera pas à déterminer qui des services de l'Etat, de l'autorité portuaire ou des concessionnaires est responsable. Il s'agit ici de trouver une solution.

Il convient de repenser le système d'amarrage qui permette de tendre vers une longueur du navire égale à la longueur de la place amodiée (système de catways). On a effet constaté que de nombreux navires laissent un espace d'environ 1 mètre entre le cul du navire et le quai. Le système des pendilles occupe 1 mètre à l'avant du navire. Au total deux mètres sont utilisés pour le système d'amarrage. Un autre système d'amarrage mieux adapté permettrait d'élargir le chenal à longueur de navire équivalente.

Il faut distinguer ensuite dans les situations où la longueur des places amodiées ne permet pas aux navires de manœuvrer, les cas où la longueur réelle des navires ne pose pas de problème parce que d'un côté du chenal, les navires occupent une place nettement inférieure à la longueur de la place amodiée, des cas où les longueurs des navires, bien que respectant les longueurs amodiées, ne permettent pas les manœuvres des navires.

La redéfinition de la longueur des places amodiées peut être faite de manière asymétrique. Dans ce cas, la négociation peut soit comporter un élément financier dans la mesure où la longueur de l'amodiation a un effet sur la valeur de l'appartement soit sans contrepartie financière (il n'est pas interdit de rêver).

La longueur des places amodiées peut être faite de manière symétrique. Il n'y a pas dans ce cas de transfert financier envisageable puisque d'un côté comme de l'autre du chenal tout le monde perd.

Il existe donc une multiplicité de solutions qui ne sont pas toutes énumérées ici. Certaines apparaîtront avec le temps et surtout au fil des discussions avec les propriétaires.

Le dossier devra être traité en étroite concertation avec les propriétaires mais avant toute chose, il convient de référencer précisément les situations critiques et procéder ensuite à une nouvelle évaluation de la situation.