



# Audit et Expertise 2019 des Concessions Portuaires

## Port-Grimaud

11/12/2020



# Les audits & expertises 2019 et les propositions prospectives

---

## Restitution du diagnostic 2019

1. *Volet fonctionnel et serviciel*
2. *Volet juridique*
3. *Volet technique*
4. *Volet financier*

## Proposition des modalités de gestion





# DIAGNOSTIC

## Volet fonctionnel et serviciel

## Une conception initiale qui a considérablement impacté le fonctionnement du port

- / Un programme fonctionnel complet et sans réelles carences
- / Peu d'évolution des besoins en termes de services pour les propriétaires de bateaux



> Une offre de services complète qui couvre l'ensemble des besoins liés à l'accueil, l'entretien et la maintenance des bateaux

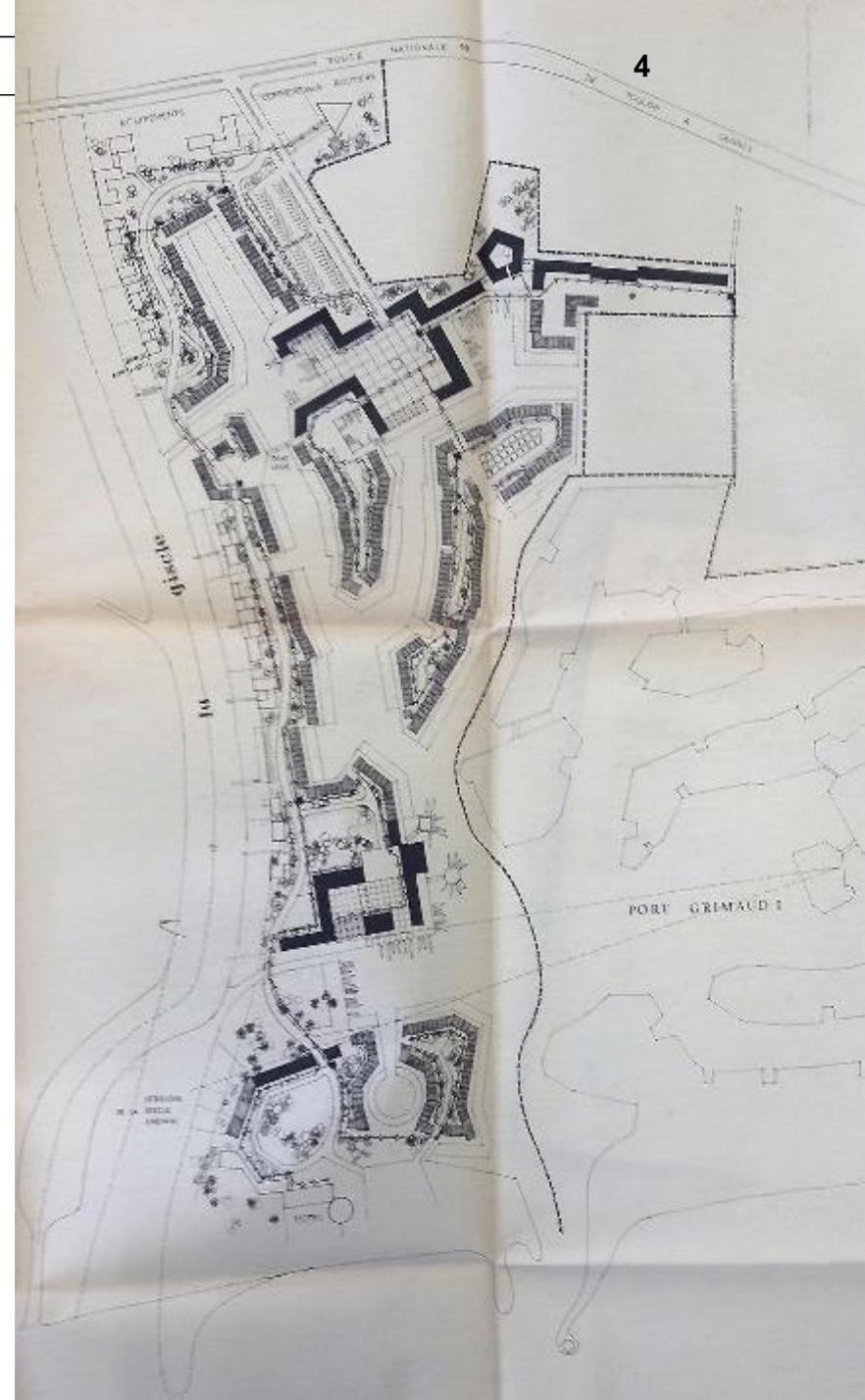
> Une modernisation continue des équipements et services

Mais la conception initiale ne prévoyait pas :

- / L'ouverture du bassin sur le domaine public et les impacts associés
- / Le découpage du port en plusieurs entités de gestion
- / Certains dysfonctionnements, notamment l'ensablement



> Dysfonctionnement sur les différents sujets qui nécessitent une démarche partenariale car non prévus en amont



# Paradigme de gestion et compétences associées

## 3 gestionnaires avec des métiers différents

- / PG I : Le plus proche d'un port traditionnel
- / PG II : Situation inverse
- / PG III : Situation intermédiaire liée à son statut d'entreprise
- / Et port communal obéissant à un cadre différent
- > **Des compétences totalement couvertes** : maîtrise des enjeux techniques notamment liés à la gestion de la corrosion, logiques d'innovation, qualité d'accueil ...
- > **De très fortes complémentarités avec la gestion des espaces extérieurs, des jardins** ....

## 3 périmètres de gestion

- / Difficultés réelles dans la gestion des sujets qui concernent les 3 entités
- / Absence de synergies et de complémentarité alors que des opportunités existent
- / Pas de mutualisation de moyens
- / Des juxtapositions et superpositions de gestion de périmètres qui contraignent la gestion au quotidien (station d'avitaillement par ex. )
- / Et un périmètre fonctionnel qui ne comprend pas la Giscle (alors que plusieurs sujets d'interface existent)
- > **Un contexte peu constructif / Un enjeu central pour le futur modèle de fonctionnement**



# Les enjeux d'avenir

- / Intégrer le caractère exceptionnel du lieu en cohérence avec les principes initiaux
- / Valoriser les outils, équipements, moyens, savoir-faire existants
- / Apporter des réponses opérationnelles pour structurer les partenariats et les conditions de travail collectives sur les sujets le nécessitant
- / Evoluer vers un périmètre d'exploitation plus opérationnel, permettant d'activer les synergies entre les 3 entités, tout en conservant les complémentarités avec les activités de gestion organisées par les association syndicales





# DIAGNOSTIC

## Volet juridique

## Focus sur les divergences d'interprétation quant à la qualification du plan d'eau

- Divers documents font état d'une **divergence d'interprétation quant à la qualification d'un plan d'eau comme dépendance du domaine public maritime**. En effet, ces différents écrits relaient les propos tenus par le Président de PG2, selon lesquels **aux termes d' « une jurisprudence de l'époque, une ouverture artificielle sur la mer ne pouvait en aucune façon avoir pour effet de faire tomber le plan d'eau intérieur dans le domaine public maritime. »** ;

Il résulte des dispositions du code général de la propriété des personnes publiques (« CG3P ») que :

**« Le domaine public maritime naturel de L'Etat comprend :**

**1° Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer. Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;**

**2° Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;**

**3° Les lais et relais de la mer :**

**a) Qui faisaient partie du domaine privé de l'Etat à la date du 1er décembre 1963, sous réserve des droits des tiers ;**

**b) Constitués à compter du 1er décembre 1963.**

(...)

**5° Les terrains réservés en vue de la satisfaction des besoins d'intérêt public d'ordre maritime, balnéaire ou touristique et qui ont été acquis par l'Etat.**

**Les terrains soustraits artificiellement à l'action du flot demeurent compris dans le domaine public maritime naturel sous réserve des dispositions contraires d'actes de concession translatifs de propriété légalement pris et régulièrement exécutés. »**

- La doctrine précise sur ce point que l'incorporation au Domaine Public Maritime (DPM) devrait se faire **ipso facto** – en cas d'évolution du niveau de la mer allant dans le sens d'une montée des eaux ;
- **En l'état, aucun élément n'est de nature à remettre en cause l'intégration du plan d'eau dans le DPM.**



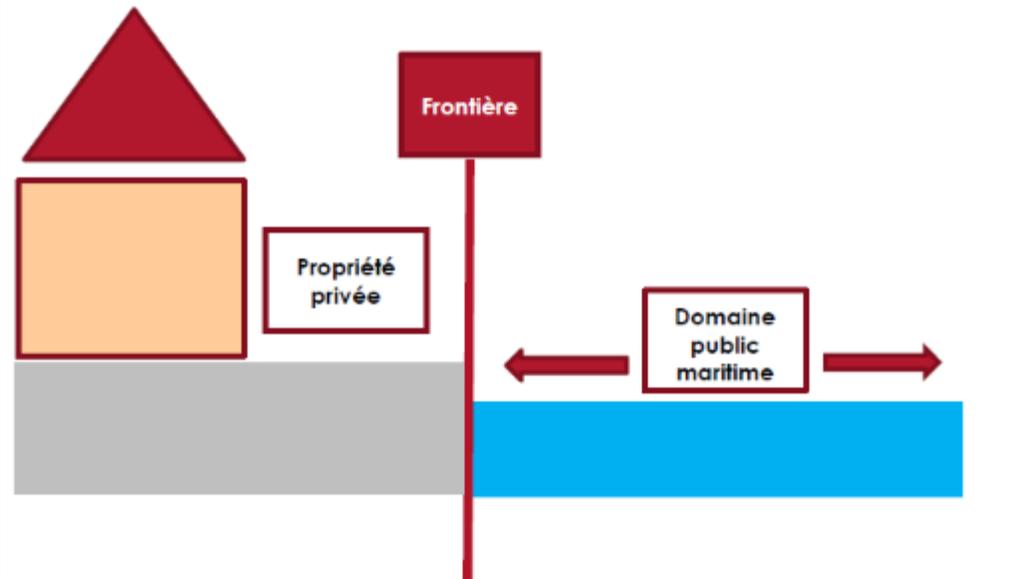
## Particularité: le caractère protéiforme de la qualification des quais 1/4

- / La Commune s'interroge quant au périmètre de la propriété des quais et l'éventuelle division de propriété et des obligations d'entretien afférente (surface horizontale et verticale des quais)
  
- / **S'agissant des quais relevant du domaine public**
  - *Certains quais ont été construits, entretenus et exploités par les concessionnaires dans le cadre des contrats : ce point ne semble pas poser de difficulté particulière ; la commune en assumera les obligations du propriétaire.*
  
- / **S'agissant des quais privés**
  - La lettre du Ministre de l'équipement et du logement du 13 mars 1969 adressée à Monsieur le Directeur Départemental du Var indique que :
    - **« La limite du domaine public maritime sera la paroi verticale des quais, la surface du terre-plein et le quai lui-même restant propriété privée de l'acquéreur du logement adjacent. ».**
    - La délimitation entre le domaine public et domaine privé est présentée comme suit : **« La limite de la concession s'arrête à la verticalité du mur de quai au droit des parties privées ».**



## Particularité: le caractère protéiforme de la qualification des quais 2/4

/ **Première interprétation** qui viendrait considérer que l'intégralité du quai, y compris sa partie verticale demeure dans le giron de la propriété privé

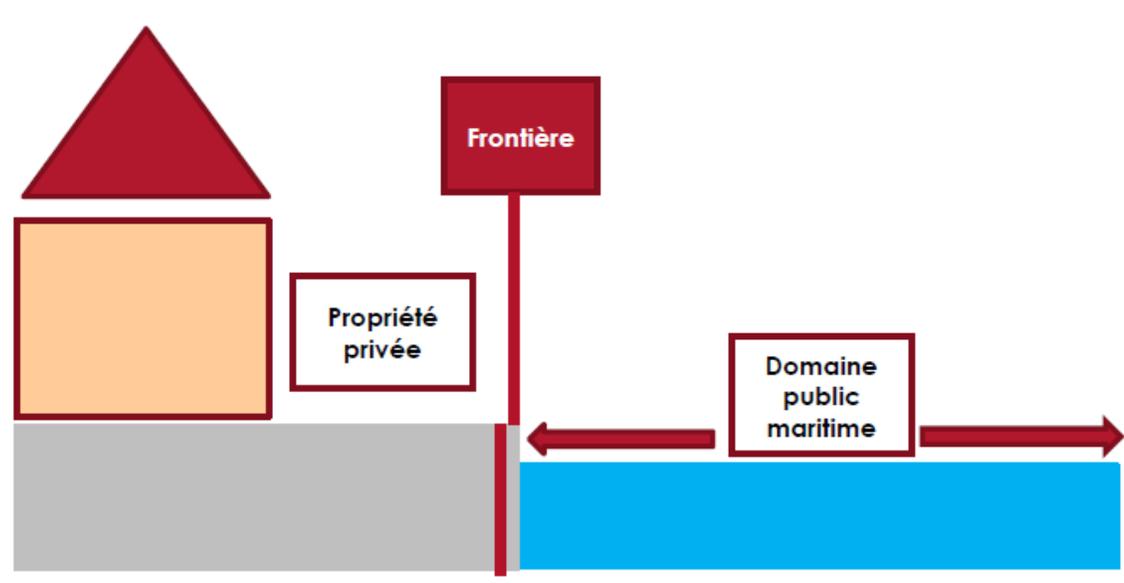


/ Cette interprétation conduirait à considérer que la partie « verticale » du mur de quai ne serait que la frontière délimitant le domaine privé du domaine public ; en d'autres termes, **que le domaine public maritime n'est constitué que par le sous-sol (horizontal) recouvert par la mer**. En effet, plusieurs arguments pourraient être mis en avant dans ce cadre :

- il semble légitime de soutenir que **s'agissant des quais privés l'ensemble de l'ouvrage devrait relever de la propriété privée, eu égard à l'historique de la construction du port (construit à sec) ;**
- Les quais, autres que ceux visés aux articles 1<sup>er</sup> de chaque contrat de concession, **ont été construits avant l'ouverture du plan sur la mer ;**
- Les documents consultés évoquent que **seul le plan d'eau relève du domaine public ;**
- « La limite de la concession s'arrête à la verticalité du mur de quai au droit des parties privées » : cela peut être interprété en ce sens que **le domaine public maritime (plan d'eau) commence à partir de la paroi verticale du quai ;**
- C'est par ailleurs cette interprétation qui semble prévaloir à Port Camargue: les ASL restant responsables de l'entretien des « ouvrages d'amarrage portuaires ».

## Particularité: le caractère protéiforme de la qualification des quais 3/4

/ **Une seconde interprétation** consisterait à considérer que seule l'horizontale du quai appartiendrait aux propriétaires adjacents, qu'a contrario la verticale relèverait du domaine public :



- / Dans sa lettre, le ministre opère une distinction entre :
- D'une part « la surface du terre-plein et le quai lui-même restant propriété privée de l'acquéreur du logement adjacent » ;
  - Et d'autre part « la paroi verticale des quais » comme étant la limite du domaine public maritime.
- / Cette rédaction pourrait laisser penser que la verticalité du quai relèverait du domaine public.

## Particularité: le caractère protéiforme de la qualification des quais 4/4

---

- / En synthèse, l'analyse conduit à considérer que deux positions pourraient être retenues
- / **Il nous semble néanmoins que la première lecture devrait être retenue**, toutefois, eu égard aux conséquences, notamment financières liées à la mise en œuvre de ces hypothèses et aux charges qui pourraient incomber à la Commune à l'issue de la période contractuelle, il nous semble qu'il serait opportun de saisir les services de l'Etat (en sa qualité d'autorité concédante initiale) pour clarifier cette situation et identifier clairement le périmètre de la concession.
- / Cela permettrait en outre à la commune d'amorcer une réflexion sur le futur mode de gestion qui sera retenu. En effet, la charge financière qui pourrait peser sur la commune dans l'éventualité où la seconde hypothèse serait retenue, pourrait influencer sur ce choix.



# Le cadre juridique des titres d'occupation dans les ports de plaisance

Les conclusions de l'audit juridique sur ce point sont:

- La possibilité de recours aux contrats d'amodiation a été supprimée dans les ports de plaisance ;
- Le rapport d'activité (2018) de PG2 fait état de ce que « Les contrats d'amodiations ont en partie été ratifiés par la Mairie, les contrats restants étant en cours d'instruction. » En dépit du fait que la nature et la durée des autorisations conférées aux propriétaires soient bornées par les documents contractuels (caractère précaire et révocable ; durée limitée à l'échéance des contrats de concession), **ces situations devraient être régularisées afin d'être conformes au droit positif et de ne pas laisser place à un sentiment de doute / d'incertitude quant à la nature de ces autorisations.**
- Désormais, le régime de droit commun est un titre d'occupation d'une durée d'un an ;
- Cependant, un titre d'occupation d'une durée de 35 années peut être consenti, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'Etat.



## Droit d'occupation des propriétaires – perspectives d'avenir

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

Hypothèse n°1 : Privatisation du plan d'eau situé au droit des propriétés privées	Hypothèse n°2 : Renouvellement des contrats d'amodiation de gré à gré (occupation du domaine public)	Hypothèse n°3 : Garanties d'usage	Hypothèse n°4 : Retour dans le domaine géré par l'exploitant	Hypothèse n°5 : Prolongation des contrats de concession
Non préconisé	Préconisé	Préconisé	Non préconisé	A écarter
<ul style="list-style-type: none"> <li>Déclassement / désaffectation du plan d'eau ;</li> <li>Possibilité de conférer des titres d'occupation en dehors du cadre figé par le code des transports (domaine privé) ;</li> <li>Nécessité d'étudier la possibilité de déclasser le plan d'eau au droit des propriétés privées ; ce dernier étant intimement lié au service public et aux ouvrages ;</li> </ul> <p><b>Implications</b> : dilution du pouvoir de la commune sur le port / difficultés liées à la diversité de régimes juridiques applicables sur le port.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Véhicule juridique de courte durée ;</li> <li>Consenti à titre précaire et révocable ;</li> <li>Redevance domaniale d'occupation et d'usage (services rendus) ;</li> <li>Eventuelle possibilité d'échapper à la mise en place d'une procédure de sélection préalable en faisant usage des dérogations prévues par le CG3P ;</li> <li>Véhicule conforme à l'état du droit positif ;</li> <li>Meilleure maîtrise du plan d'eau / du taux d'occupation des postes, par la commune.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Véhicule juridique qui permet d'offrir une visibilité à long terme ;</li> <li>Permet de concilier les intérêts de la commune et des occupants (propriétaires) ;</li> <li>En tout état de cause, titre consenti à titre précaire et révocable (domaine public) ;</li> <li>Participation au financement d'ouvrages ;</li> <li>La condition tenant à participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux, semble avoir été surmontée par Port Camargue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déclassement / désaffectation du plan d'eau / cession ;</li> </ul> <p><b>Implications</b> : dilution du pouvoir de la commune sur le port / difficultés liées à la diversité de régimes juridiques applicables sur le port / probable distorsion au code du tourisme</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hypothèse non pérenne ;</li> <li>Les titres d'occupation devront en tout état de cause être adaptés conformément avec le droit positif ;</li> <li>Encadré par les règles de la commande publique (cf. ordonnance concession) ;</li> </ul>



# Modes de gestions envisageables

/ La personne publique dispose de la faculté de choisir le mode de gestion le plus pertinent pour le service **public considéré** :

## Gestion directe :

- Régie (autonome ou personnalisée) ;

## Gestion déléguée :

- Marché public de services (travaux) ;
- Délégation de service public (affermage) ;

## La création d'une société de portage :

- Société Publique Locale (SPL) ;
- Société d'Economie Mixte (SEM) ;
- Société d'Economie Mixte à Opération unique (SEMOP).



# Rappel des caractéristiques générales propre à chaque mode de gestion

## Régie (autonome ou personnalisée)

### Avantages

- Implication forte de la Commune dans la gestion et l'exploitation du service
- Contrôle direct de la commune sur la gestion et l'exploitation du service
- Pas de procédure de passation

### Inconvénients

- Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la Commune
- Portage financier des investissements supporté intégralement par la Commune (éventuellement relativisé par l'octroi de garantie d'usage)
- Nécessite des moyens techniques et humains au sein de la Commune
- Absence de participation (savoir-faire et réseau) des opérateurs économiques

## Marché public

### Avantages

- Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique

### Inconvénients

- Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la Commune
- Portage financier des investissements supporté intégralement par la Commune (éventuellement relativisé par l'octroi de garantie d'usage)
- Rémunération du prestataire supportée par la Commune
- Durée

## Délégation de service public

### Avantages

- Portage financier du projet par le concessionnaire (Transfert au concessionnaire du risque)
- Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique
- Définition des orientations stratégiques du port par la Commune
- Contrôle du respect des obligations contractuelles du concessionnaire par la Commune
- Capacité du concessionnaire en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité

### Inconvénients

- Intervention accrue de la Commune dans le suivi de la délégation de service public
- Procédure de mise en concurrence



# Rappel des caractéristiques générales propre à chaque mode de gestion

/ Rappel des caractéristiques générales propre à chaque mode de gestion :

## Société d'Economie Mixte (SEM)

### Avantages

- Actionnariat public et privé
- Structure bénéficiant de l'ingénierie privée
- Investissements portés par la SEM

### Inconvénients

- Nécessité de trouver des actionnaires
- Mise en concurrence pour l'attribution du contrat
- Si qualifié de pouvoir adjudicateur : mise en concurrence pour les contrats relevant de la commande publique passés avec des tiers

## SEMOP

### Avantages

- Actionnariat public et privé
- Structure bénéficiant de l'ingénierie privée
- Investissements portés par la SEMOP

### Inconvénients

- Nécessité de trouver des actionnaires
- Si qualifié de pouvoir adjudicateur : mise en concurrence pour les contrats relevant de la commande publique passés avec des tiers
- Procédure de passation rigide (publicité et mise en concurrence pour l'attribution du contrat)





# DIAGNOSTIC Volet technique

# Annnonce du Plan

---

1. Répartition des Concessions
2. Fin des concessions
3. Découpage du port
4. Mission
5. Limites de la mission
6. Problématique d'ensablement
7. Solution constructive de l'existant
8. Localisation désordres
9. Etat des ouvrages Port Grimaud
10. Préconisations de maintenance et réparations
11. Chiffrage des travaux
12. Principaux postes de dépense





## 2. Fin des concessions

	Début concession	Durée concession	Fin concession
ASP PG I	01/01/1976	50 ans	31/12/2025
ASL PG II	01/01/1983	43 ans	31/12/2025
SA SNPG PG III	01/01/1979	50 ans	31/12/2028

	Amarrages amodiés	Amarrages publics	Nombre total d'amarrages	Longueur maximale
PG I	581	269	850	40 m
PG II	632	66	698	18 m
PG III	492	60	552	23 m
Port communal	0	70	70	18 m
<b>Total</b>	<b>1705</b>	<b>465</b>	<b>2170</b>	-

*L'amodiation est un acte juridique par lequel l'autorité publique affecte à un tiers, pour une durée fixe ou indéterminée, sans faculté de sous-louage, le droit d'usage d'un terrain ou dans le cas des ports le droit d'usage d'un amarrage moyennant des prestations périodiques payées au concédant.*



# 3. Découpage du port

## PG I

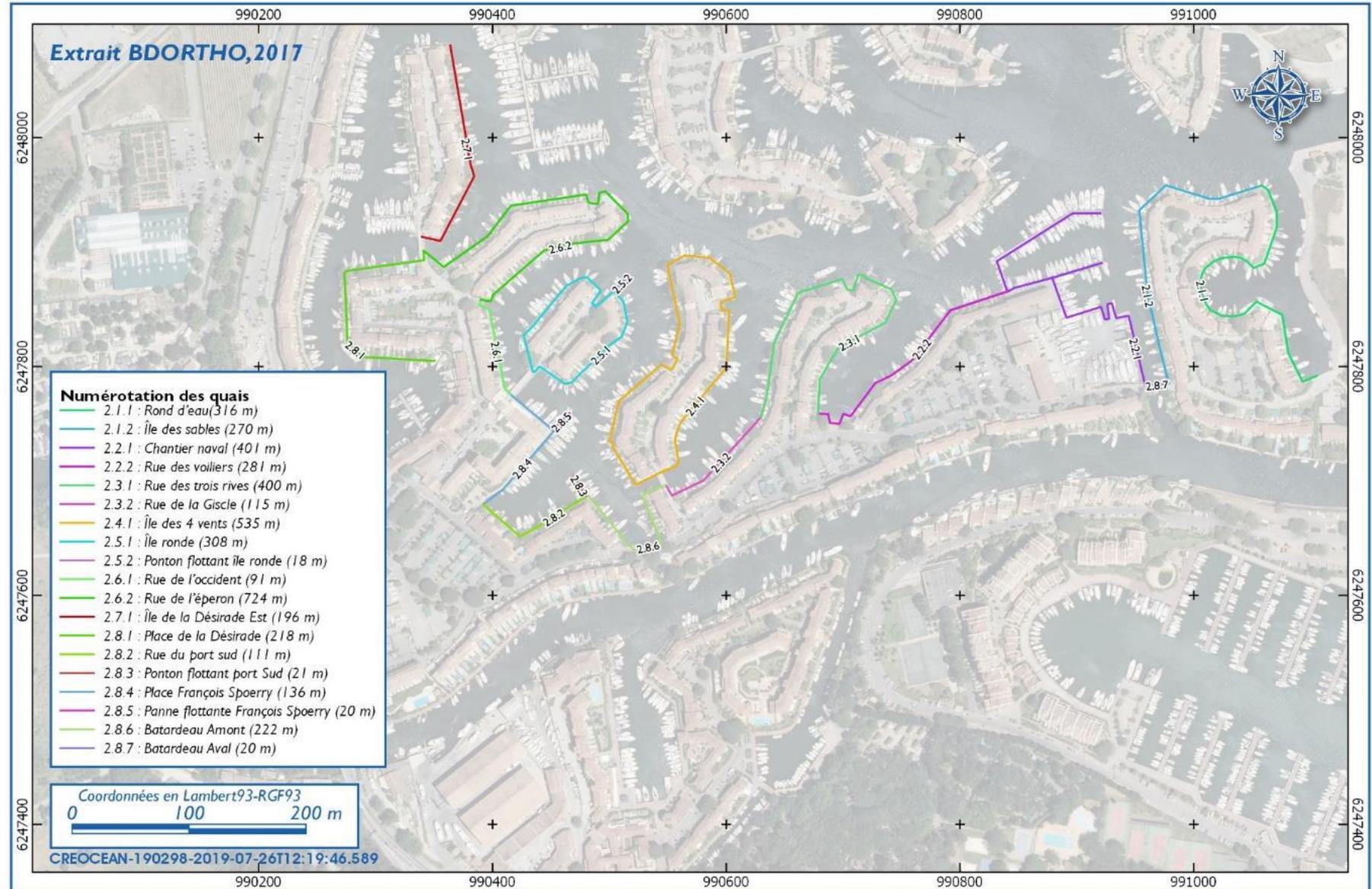
L'Association Syndicale des Propriétaire (ASP) de Port Grimaud I (PG I),  
Maître de port:  
Bruno BRABANT



### 3. Découpage du port

## PG II

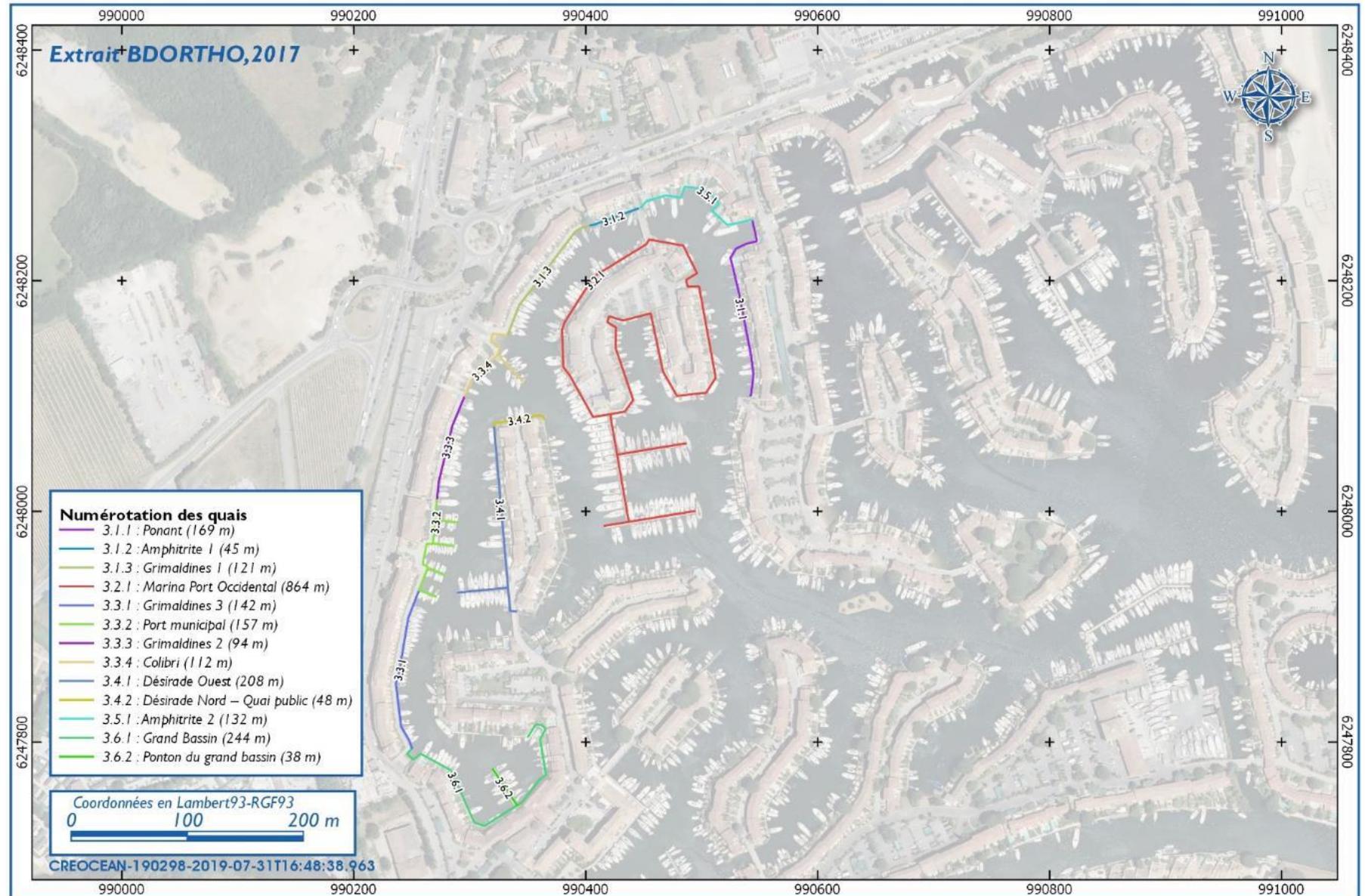
L'Association Syndicale  
Libre (ASL) de Port  
Grimaud II (PG II),  
Maître de port:  
Vincent BONNET



### 3. Découpage du port

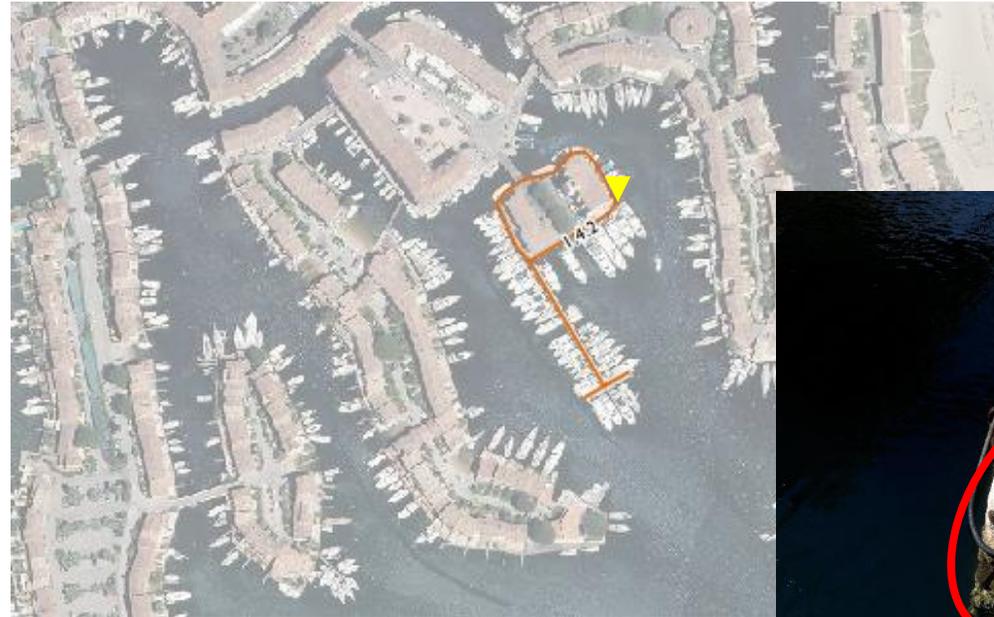
## PG III

La Société Anonyme (SA)  
Société de Navigation de  
Port Grimaud (SNPG) pour  
Port Grimaud III (PG III).  
Maître de port:  
Patrick CAZALAS



## 4. Mission

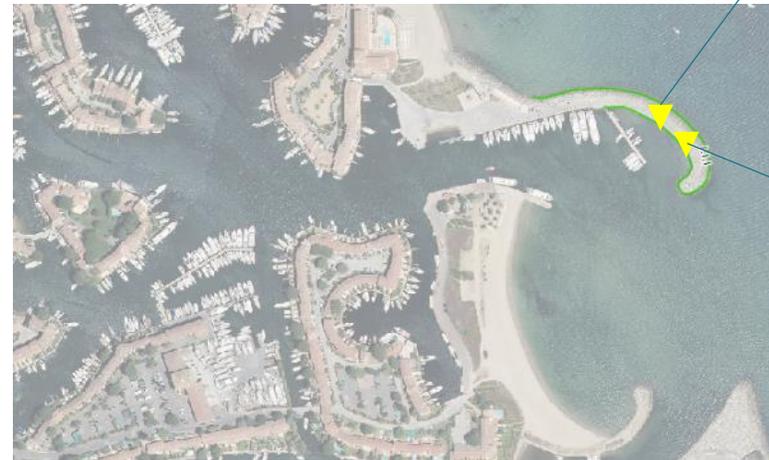
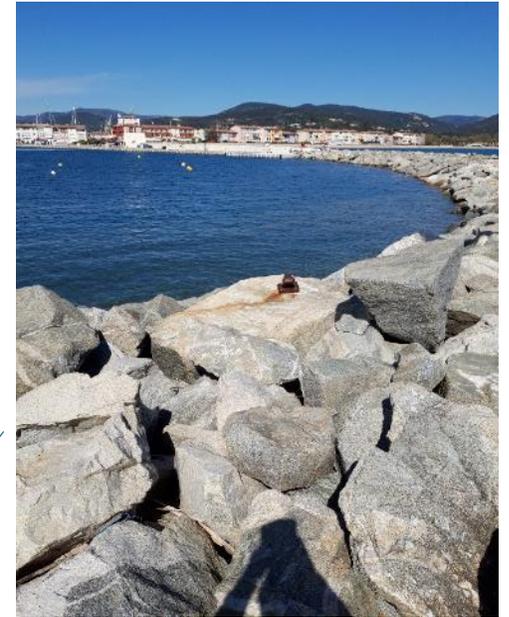
- Inspection Terrestre
- Inspection Subaquatique
- Mesures de potentiels du système de protection cathodique
- Mesures d'épaisseurs de palplanches
- Préconisations
- Chiffrage des travaux de réparation



# INSPECTION TERRESTRE

L'ensemble du linéaire a été parcouru à la recherche des moindres défauts visibles même ceux ne compromettant pas la stabilité des ouvrages.

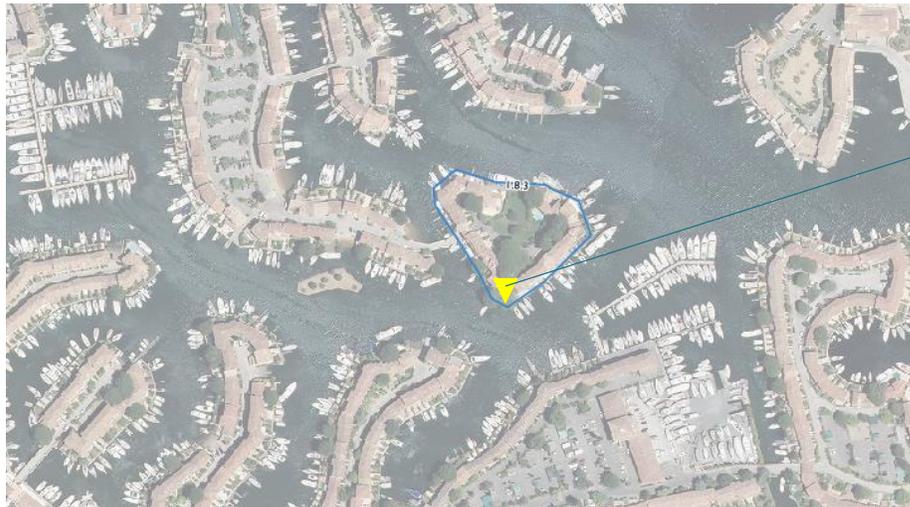
Chaque désordre a été répertorié, situé sur le plan, et accompagné d'un ou plusieurs registres photographiques



# INSPECTION SUBAQUATIQUE

Les désordres sous-marins observés par des plongeurs scaphandriers professionnels font également l'objet d'un recensement précis incluant leurs dimensions et leur nombre.

L'ensemble du linéaire sera inspecté à la recherche des moindres défauts visibles même ceux ne compromettant pas la stabilité des ouvrages.



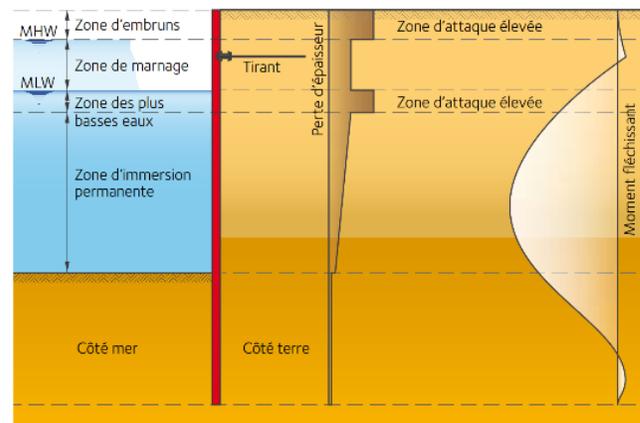
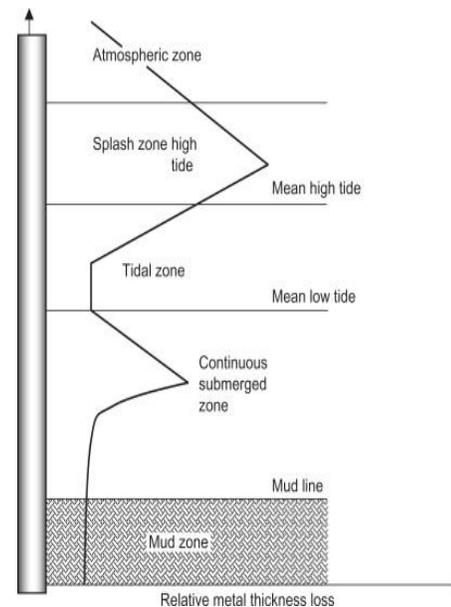
# MESURES D'ÉPAISSEUR DES PALPLANCHES

Les mesures de l'épaisseur des palplanches sont réalisées à l'aide d'un appareil de mesure à ultrasons modèle CYGNUS 2 Mk4.

Un calibrage est nécessaire avant le début de la campagne de mesures à l'aide d'un matériau étalon.

L'épaisseur initiale des palplanches est de 3,75 mm, 5 mm et 6 mm selon les secteurs. Il s'agit de palplanches de faible épaisseur aussi appelées palfeuilles.

Sur chaque palplanche il a été effectué deux mesures : l'une en tête dans la zone d'éclaboussure ou zone d'embruns (splash zone), une à la moitié de la hauteur de la partie immergée



# PROTECTION CATHODIQUE

Les mesures de potentiel du système de protection cathodique par anodes sacrificielles sont réalisées à l'aide d'un multimètre numérique de précision à haute impédance d'entrée associé à une électrode de référence en chlorure d'argent.



Le seuil de protection est donc fixé à  $-800 \text{ mV/Ag/AgCl}$  eau de mer :

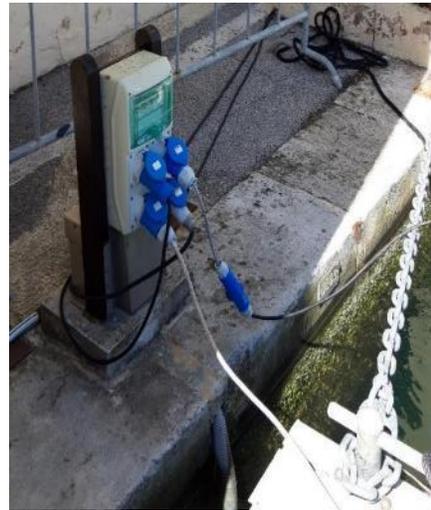
- ▶ au-dessus de cette valeur négative la structure n'est pas protégé (exemple  $-500 \text{ mV/Ag/AgCl}$ ),
- ▶ au-dessous de cette valeur négative la structure est protégé (exemple  $-840 \text{ mV/Ag/AgCl}$ ).



## 5. Limites de la mission

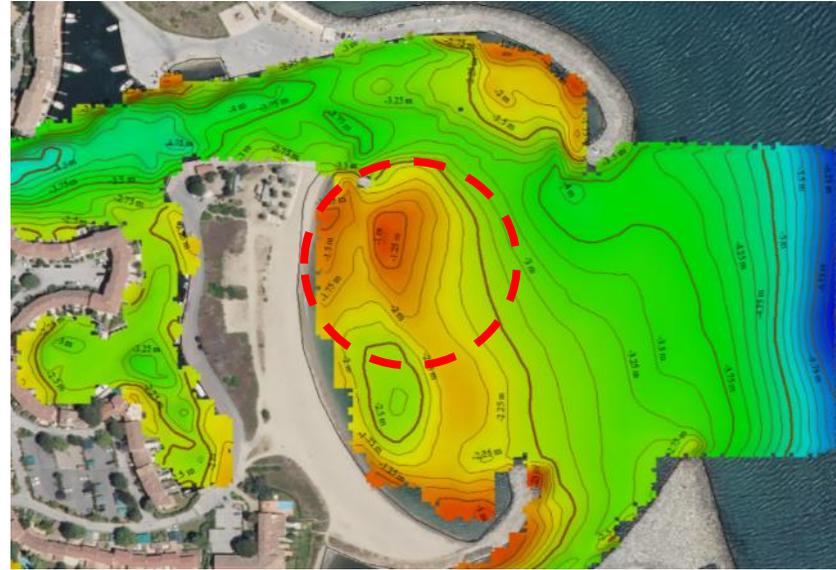
### Exclusions:

- Appontements flottants privatifs
- Equipements
- La Gisclé
- Origines de la problématique d'ensablement
- Modélisation hydrodynamique
- Systèmes d'amarrage
- Tirants d'ancrage
- Contre-rideau de palplanches
- Port municipal (régie directe Mairie)
- Ponts et ouvrages d'art
- Bâtiments



## 6. Problématique d'ensablement

- Arrêt de l'exploitation de la sablière
- Budget de dragage de plus en plus conséquent chaque année
- Discordance entre les concessionnaires pour assumer les coûts de dragage à l'embouchure de la Giscle sur le domaine public maritime
- Mise en jeux de la sécurité des usagers à l'entrée du port (bâbord)

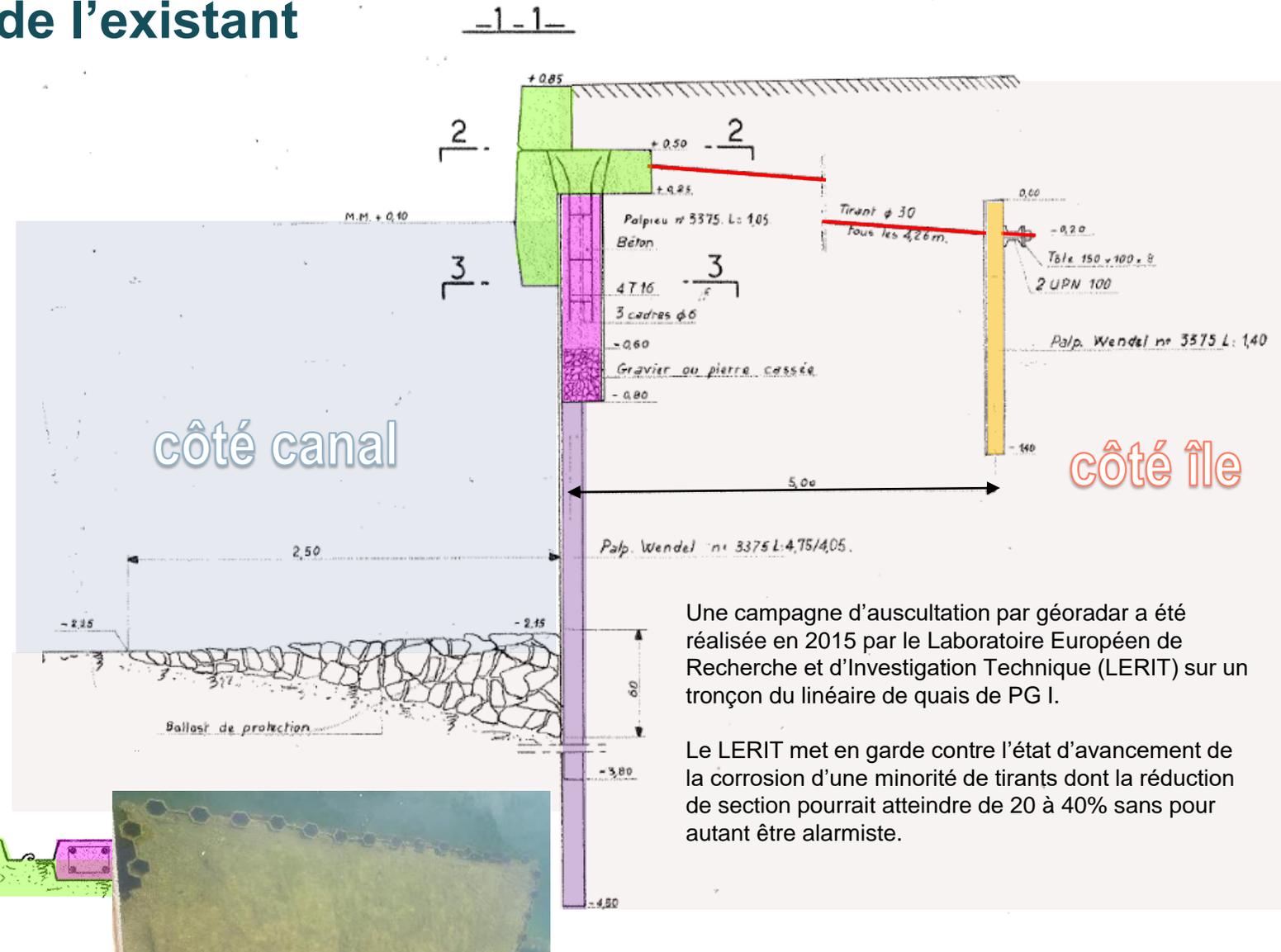


11/12/2020



## 7. Solution constructive de l'existant

- ✓ Contre rideau et rideau de palplanches tiranté et rigidifiés par des palpieux
- ✓ Couronnement béton armé avec ou sans parement de pierre
- ✓ Construction progressive par tranches:
  - PG I - 1966 à 2002
  - PG II - 1973 à 2002
  - PG III - 1978 à 1993



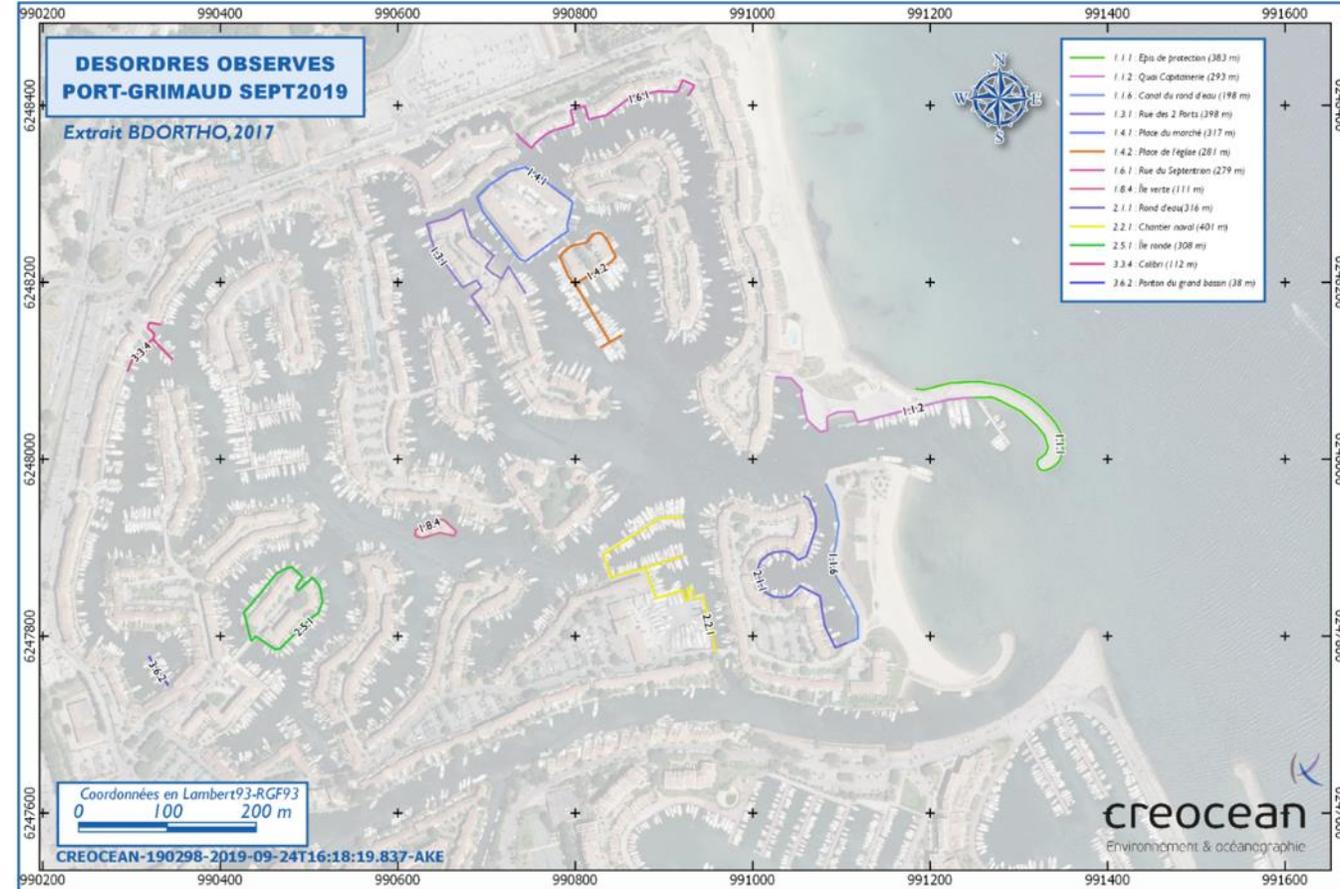
## 8. Localisation des désordres

Découpage en trois ensembles

Chacun des 3 ensembles a été découpé en tronçons

Un nom, une couleur et un numéro a été attribué à chaque ouvrage

\*Tous les ouvrages d'une même concession commencent par le même chiffre. Le second chiffre indique en général la tranche de construction, le dernier chiffre indique le numéro de l'ouvrage.



PG I

PG II

PG III

Tous les ouvrages n'ont pas la même importance stratégique pour le fonctionnement du port. La passe d'entrée qui permet l'accès des navires aux trois concessions, les installations d'avitaillement en combustible ou les installations pour les équipements de lutte contre les incendies par exemple sont des ouvrages critiques qui ne peuvent être défaillants. Les ouvrages sont ainsi également classés selon leur enjeu stratégique : faible, moyen ou fort



## NATURE ET TYPES DE DESORDRES

Les désordres observés seront répertoriés et classés selon leur gravité et leur urgence dans l'optique de séparer :

- ▶ les travaux de réparation pour la mise en sécurité immédiate
- ▶ les travaux liés à l'entretien et la maintenance à moyen terme à réaliser avant la fin de la concession
- ▶ les travaux concernant les éventuels travaux de réparation à long terme après la fin de la concession

Indice de gravité	Code couleur	Description	Symbole de localisation sur le plan de situation
1		Risque de ruine immédiate compromettant la sécurité	▼
2		Désordre grave mais sans risque de ruine immédiate	▼
3		Désordre mineur ou dégradation des matériaux	▼
4		Sans désordre apparent	▼

Code	Description désordre
<b>FIS</b>	Zones d'altérations superficielles et profondes (fissures, faïençage, épaufrures, éclats de béton en formation ou profonds, gonflements)
<b>SEG</b>	Zones de ségrégation
<b>JOIN</b>	Altérations des joints
<b>CAV</b>	Présence de cavités
<b>CORO</b>	Trace de corrosion ou mise à nu des armatures de ferrailage et signe d'éclatement du béton
<b>TAS</b>	Tassement de l'ouvrage ou de ses fondations
<b>ALI</b>	Modification de l'alignement de l'ouvrage, d'un défaut de profil en long ou dans la pente
<b>STAB</b>	Renversement, glissement, poinçonnement, problèmes de stabilité
<b>ERO</b>	Déformations et/ou érosion notamment au niveau des points singuliers comme la jonction avec un mur ou une palplanche
<b>AFOU</b>	Présence d'affouillements en pied d'ouvrage
<b>EBOU</b>	Éboulement des éléments bétonnés ou maçonnés
<b>GEOT</b>	Déchirure ou dégradation physico-chimique du géotextile
<b>GLISS</b>	Présence de glissements localisés/généralisés de la carapace, effondrements, perte ou déplacement d'enrochements, dégradations/fissures dans les blocs, présence d'enrochements suspendus dans le vide, retenus sommairement par les enrochements adjacents ou par la crête bétonnée
<b>REV</b>	Défaut du revêtement (fissures, reprises, végétation)
<b>HYDRO</b>	Détérioration des ouvrages hydrauliques
<b>ELEC</b>	Disfonctionnement borne électrique, câbles dénudés ou apparents, prises non protégées
<b>BOIS</b>	Détérioration des éléments en bois, lames cassées, sans fixations, bois pourris
<b>EQUIP</b>	Désordres sur les équipements (anneaux d'amarrages, bollards, échelles...)
<b>PAL</b>	Altération des palplanches
<b>ANOD</b>	Altération des anodes de la protection cathodique
<b>DIV</b>	Divers, autres désordres non listés
<b>DRAG</b>	Ensablement du fond réduisant le tirant d'eau et pouvant nécessiter une opération de dragage
<b>AMAR</b>	Usure ou défaillance du système d'amarrage (chaîne mère, chaîne fille, pendille, anneaux, corps-mort...)



## RESULTATS ETAT DE CONSERVATION

Les trois concessionnaires de Port Grimaud ont réalisé les maintenances adéquates au cours des années d'exploitation du port ce qui a eu pour conséquence de maintenir les infrastructures maritimes dans bon état général de conservation.

Les principales conclusions du diagnostic concernant PG I, PG II et PG III sont les suivantes :

- ▶ Aucun désordre visible sur les rideaux de palplanches,
- ▶ Epaisseur des palplanches, supérieur à 2,5 mm,
- ▶ Fonctionnement normal du système de protection cathodique,
- ▶ Pas de désordres graves sur les quais ni en surface ni sous l'eau.

Une attention particulière sera donnée à la résolution des désordres suivants :

- ▶ Affouillement du quai de la capitainerie (PG I),
- ▶ Réhabilitation de la digue de protection Nord (PG I),
- ▶ Système de flottaison du ponton flottant du grand bassin (PG III).

Les problématiques d'ensablement et de corrosion des structures métalliques sont inhérentes aux infrastructures portuaires, et Port Grimaud n'échappe pas à la règle.



## RESULTATS DESORDRES

---

Les différents désordres observés ont tous été répertoriés non seulement sur la carte intitulé « Désordre observés Port-Grimaud Sept2019 » et aussi dans le tableau récapitulatif qui conclue le présent rapport d'inspection.

Il n'a été observé que des désordres mineurs sur l'ensemble du port tant en surface que sous l'eau.

Le port est dans un état général de conservation très satisfaisant.

Il conviendra néanmoins de poursuivre les efforts de maintenance notamment en ce qui concerne la protection cathodique qui a permis de sauvegarder les rideaux de palplanches métalliques malgré l'absence de protection les premières années après leur mise en service.



## RESULTATS PROTECTION CATHODIQUE

---

Durant les deux premières décennies d'existence du port les palplanches n'ont pas été protégées. La diminution d'épaisseur généralisée des palplanches qui soutiennent les quais (mais aussi les logements) a été stoppée par l'installation à partir de 1987 d'un système de protection cathodique à base d'anodes sacrificielles. Sur les palplanches les plus endommagées, dont l'épaisseur était inférieure à 2,5mm, il a été réalisé systématiquement l'apposition de doublantes en acier de 5 mm d'épaisseur, résolvant ainsi le problème de perte d'épaisseur.

L'inspection montre que le système de protection cathodique est en état de fonctionnement et protège donc les structures métalliques du port. Néanmoins le système n'est pas infallible et nécessite les maintenances adéquates pour continuer à assurer la protection cathodique.

Les anodes totalement consommées devront continuer d'être remplacées lors des campagnes triannuelles dont le cout conséquent (plusieurs centaines de milliers d'euros à l'échelle de tout le port) sera provisionné chaque année par l'ensemble des concessionnaires.



## 9. Etat des ouvrages Port Grimaud

PG I

PG II

PG III

- Aucun désordre visible sur les rideaux de palplanches
- Epaisseur des palplanches supérieur à 2,5 mm
- Fonctionnement normal du système de protection cathodique
- Pas de désordres graves sur les quais en surface
- Pas de désordres graves sur les ouvrages immergés



## 10. Préconisations de maintenance et réparations

PG I

- Surveillance de l'épaisseur des palplanches  
*et apposition de doublantes en acier si besoin*

PG II

- Surveillance du système de protection cathodique  
*et campagnes régulières de remplacement des anodes*

PG III

- Surveillance du tirant d'eau des canaux et de la passe d'entrée  
*et campagnes de dragage annuelles*

- Inspection complète des tirants d'ancrage *(de l'ordre de 3000 unités)*  
*et des contre rideaux de palplanches enterrés à 5 m en arrière*

- Réparation des désordres mineurs terrestres et immergés

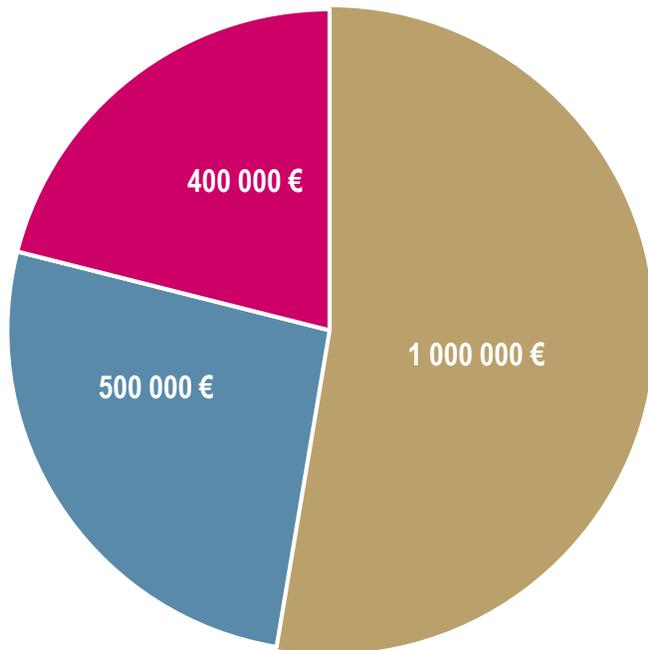
- Suivi de l'état des systèmes d'amarrages  
*et campagne biannuelle de remplacement des chaines d'amarrages trop usées*



# 11.Chiffrage des travaux

Estimation des travaux  
par concession horizon 2025

## PG I



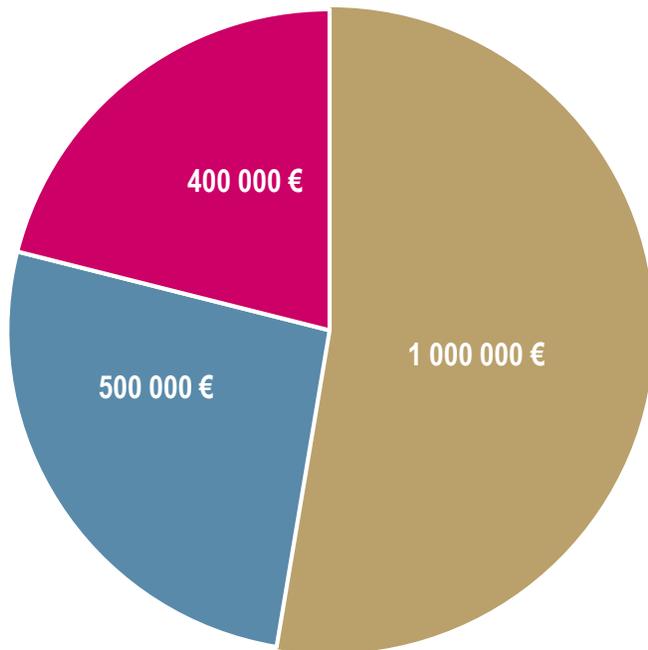
■ PG I ■ PG II ■ PG III

Port	Ouvrage	N°	Type de désordre	Gravité	Enjeu	Cout €HT réparation	%
PG I	Quai avitaillement	1.1.5	FIS	Mineure	Fort	10 000 €	0,5%
	Quai capitainerie	1.1.2	BOIS	Mineure	Fort	4 000 €	0,2%
	Quai capitainerie	1.1.2	AFOU	Moyenne	Fort	16 000 €	0,8%
	Canal du rond d'eau	1.1.6	FIS	Mineure	Faible	6 000 €	0,3%
	Place du marché	1.4.1	CORO	Mineure	Faible	5 000 €	0,3%
	Place de l'église	1.4.2	FIS	Mineure	Faible	4 000 €	0,2%
	Epis de protection Nord	1.1.1	GLISS	Mineure	Fort	120 000 €	6,2%
	Rue des 2 Ports	1.3.1	FIS	Mineure	Faible	6 000 €	0,3%
	Île verte	1.8.4	BOIS	Mineure	Faible	6 000 €	0,3%
	Rideaux de palplanches	*	ANOD	Moyenne	Fort	300 000 €	15,6%
	Tirants d'ancrage et contre rideaux de palplanches	*	CORO	Moyenne	Fort	200 000 €	10,4%
	Fonds	*	DRAG	Moyenne	Fort	250 000 €	13,0%
	Systèmes d'amarrage	*	AMAR	Moyenne	Fort	87 500 €	4,5%
	<b>SOUS TOTAL €HT</b>						<b>1 014 500 €</b>



# 11.Chiffrage des travaux

Estimation des travaux  
par concession horizon 2025



■ PG I ■ PG II ■ PG III

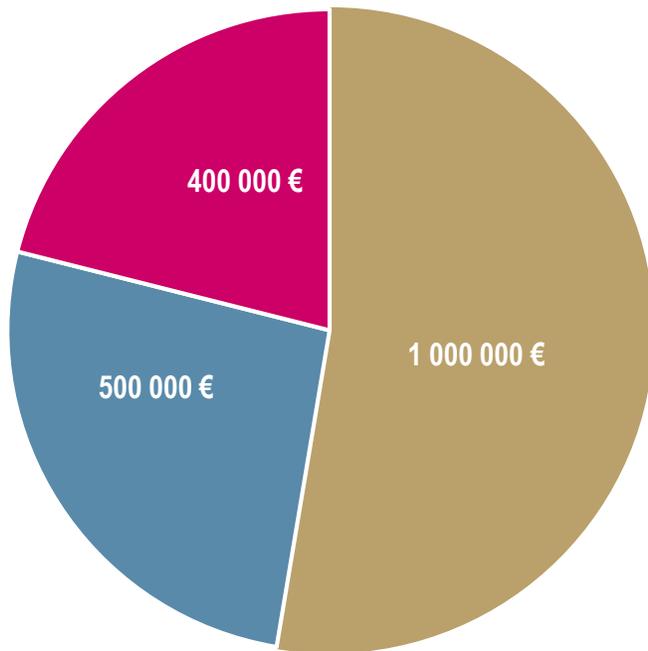
## PG II

Port	Ouvrage	N°	Type de désordre	Gravité	Enjeu	Cout €HT réparation	%
PG II	Rond d'eau	2.1.1	REV	Mineure	Faible	5 000 €	0,3%
	Chantier naval	2.2.1	CORO	Mineure	Moyen	10 000 €	0,5%
	Île ronde	2.5.1	GEOT	Mineure	Faible	3 000 €	0,2%
	Rideaux de palplanches	*	ANOD	Moyenne	Fort	166 667 €	8,6%
	Tirants d'ancrage et contre rideaux de palplanches	*	CORO	Moyenne	Fort	130 000 €	6,7%
	Fonds	*	DRAG	Moyenne	Fort	150 000 €	7,8%
	Systèmes d'amarrage	*	AMAR	Moyenne	Fort	50 000 €	2,6%
<b>SOUS TOTAL €HT</b>						<b>514 667 €</b>	<b>26,7%</b>



# 11.Chiffrage des travaux

Estimation des travaux  
par concession horizon 2025



■ PG I ■ PG II ■ PG III

## PG III

Port	Ouvrage	N°	Type de désordre	Gravité	Enjeu	Cout €HT réparation	%
PG III	Colibri	3.3.4	CORO	Mineure	Faible	4 000 €	0,2%
	Ponton Grand bassin	3.6.2	ALI	Mineure	Moyen	25 000 €	1,3%
	Rideaux de palplanches	*	ANOD	Moyenne	Fort	133 333 €	6,9%
	Tirants d'ancrage et contre rideaux de palplanches	*	CORO	Moyenne	Fort	100 000 €	5,2%
	Fonds	*	DRAG	Moyenne	Fort	100 000 €	5,2%
	Systèmes d'amarrage	*	AMAR	Moyenne	Fort	37 500 €	1,9%
SOUS TOTAL €HT						<b>399 833 €</b>	<b>20,7%</b>

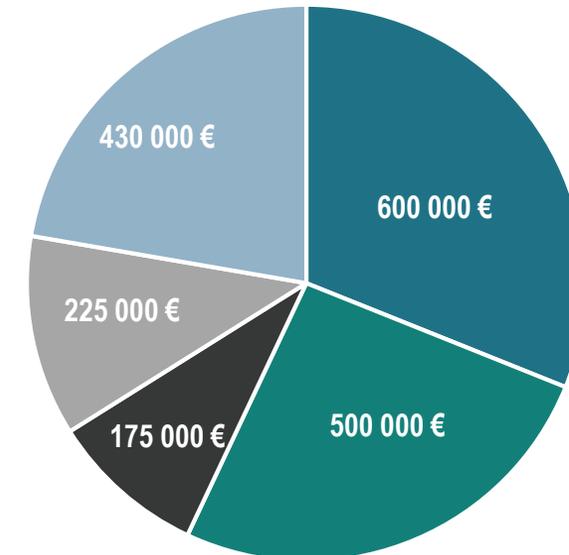


## 12. Principaux postes de dépense

- Protection cathodique des rideaux de palplanches
- Dragage de désensablement
- Systèmes de mouillage
- Infrastructures (terrestres et immergées)
- Tirants d'ancrage et contre-rideau de palplanches

**TOTAL= 1,9 M €HT horizon 2025**

Estimation des travaux pour les 3 concessions  
PG I, PG II et PG III



- Protection cathodique des rideaux de palplanches
- Dragage de désensablement
- Systèmes de mouillage
- Infrastructures terrestres et immergées
- Tirants d'ancrage et contre-rideau de palplanches





# DIAGNOSTIC

## Volet financier

## Qualité de gestion financière des concessions

---

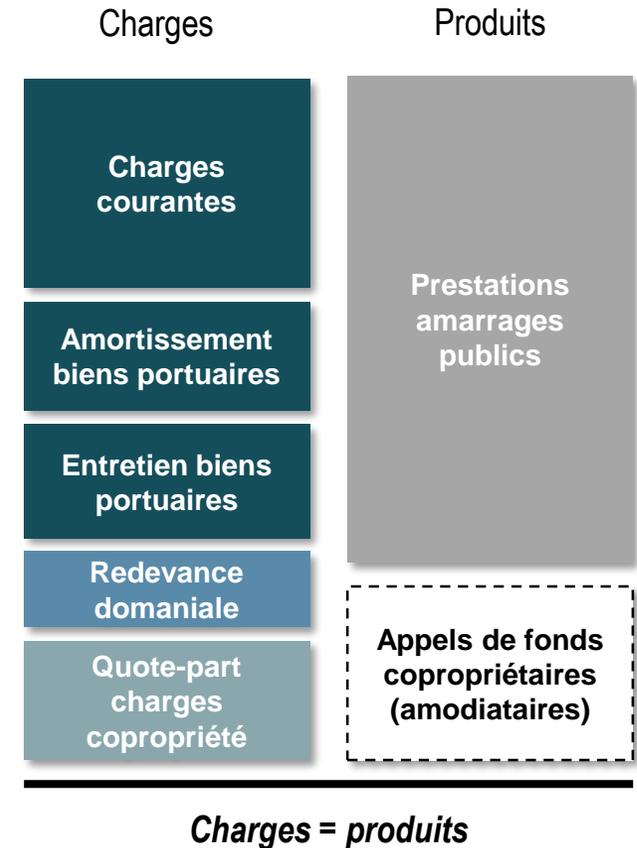
1. La gestion historique du foncier et du plan d'eau est liée
2. Respect des dispositions contractuelles (biens qu'elles soient limitées)
3. Manque de transparence et cadrage des périmètres en concession
4. Transmission d'information minimum à la Commune
5. Absence de bilan au périmètre de la concession
6. Bonne santé financière des concessions



# Business model historique : gestion en copropriété

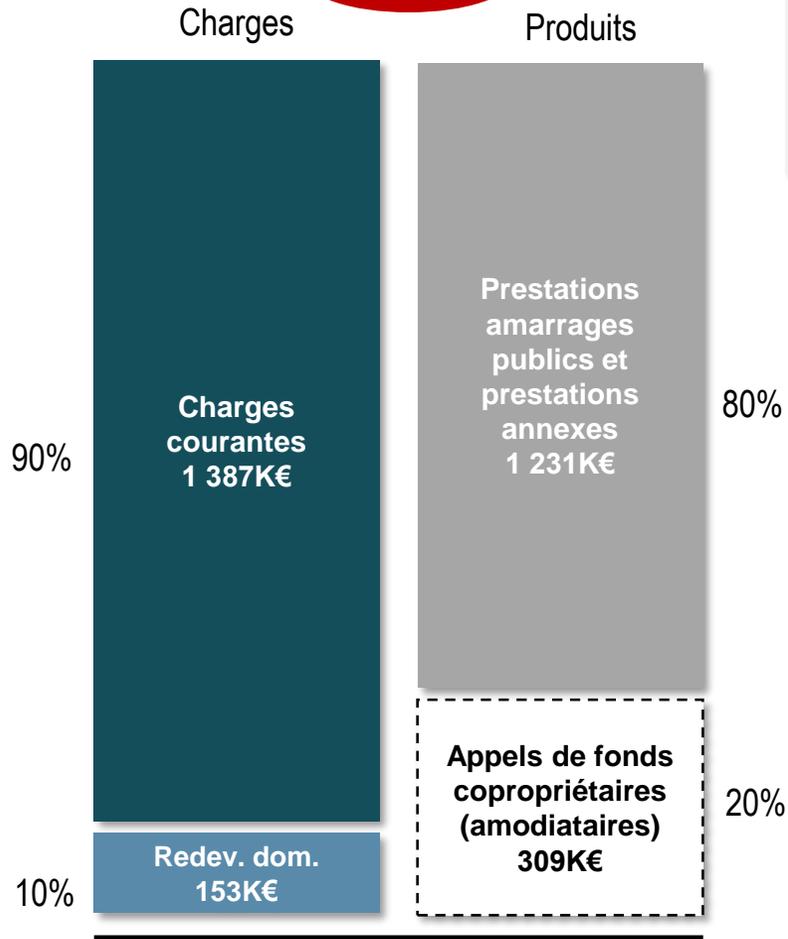
## Un modèle historique hors marché

- / Historiquement PG1, PG2 et PG3 ont pour mission la construction immobilière à Port-Grimaud, puis la gestion des syndicats de copropriétaires ;
- / Les associations gèrent le plan d'eau et le foncier selon les mêmes objectifs : offrir des prestations haut de gamme aux propriétaires et usagers ;
- / Identifier des pistes de recettes afin de couvrir/réduire les appels de cotisation des copropriétaires ;
- / Le gestionnaire utilise la location des amarrages publics comme outil pour réduire la facture des copropriétaires ;
- / En copropriété, la gestion du foncier et du plan d'eau est liée.
  - ⇒ **Les primo investisseurs ont construit le port**
  - ⇒ **Le coût constaté pour une place apparaît très inférieur au prix de marché**



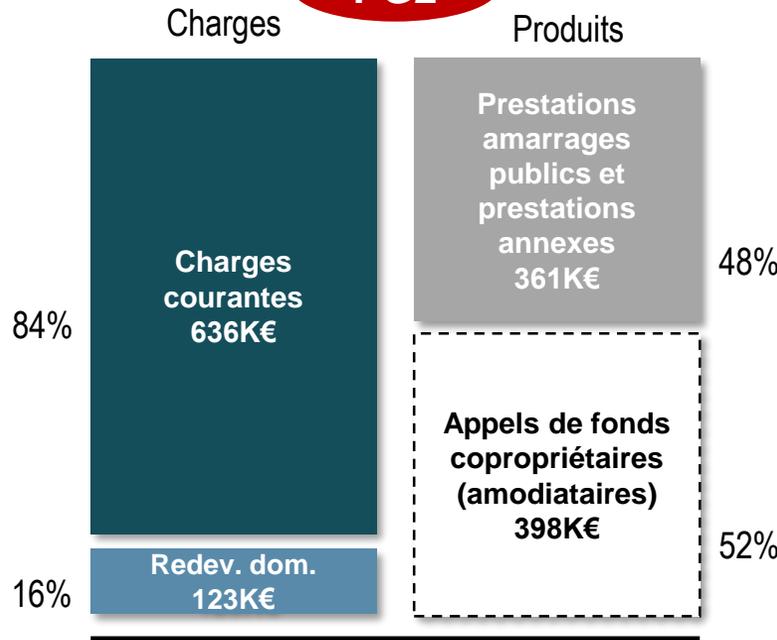
# Performance « affichée » des concessions (en 2017)

**PG1**

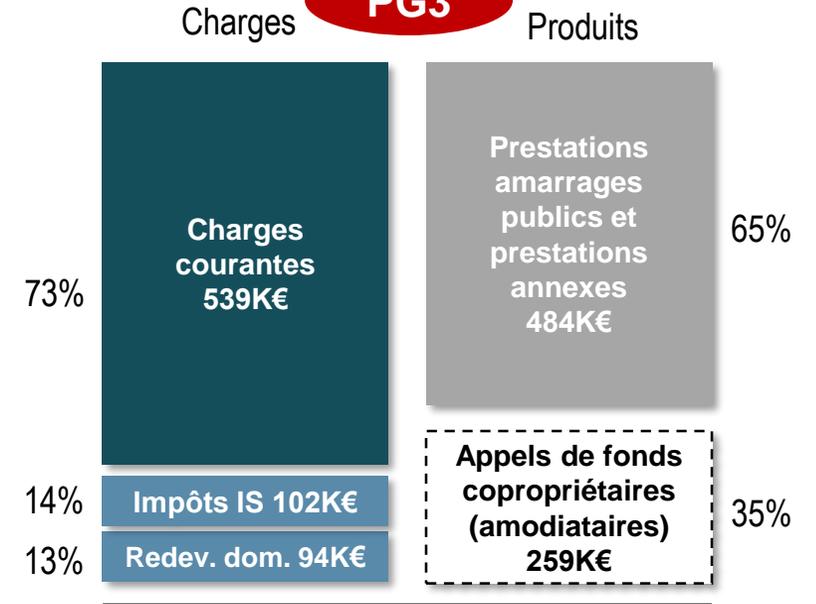


- / Les redevances domaniales représentent une part marginale des charges
- / Les appels de fonds auprès des copropriétaires ne reflètent pas une valeur de marché
- / Les comptes analytiques intègrent des charges hors périmètre

**PG2**



**PG3**



Charges = produits

Charges = produits

Résultat +8K€



# Performance « estimée » => annulation charges hors périmètre

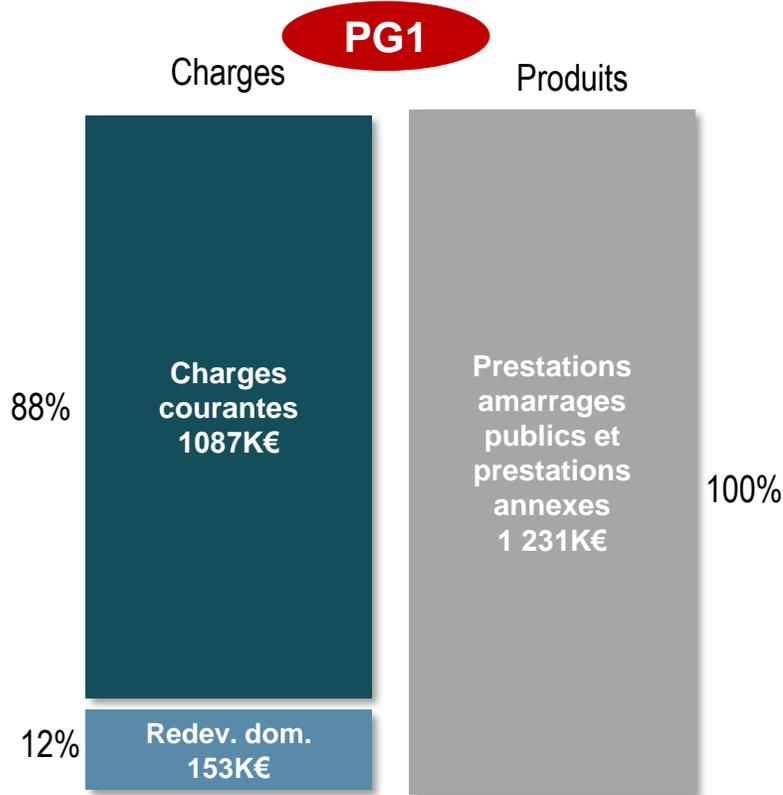
-50K€ charges d'entretien hors concession  
-350K€ de personnel hors concession

/ Estimation théorique du coût annuel d'une place amodiée au périmètre des concession :

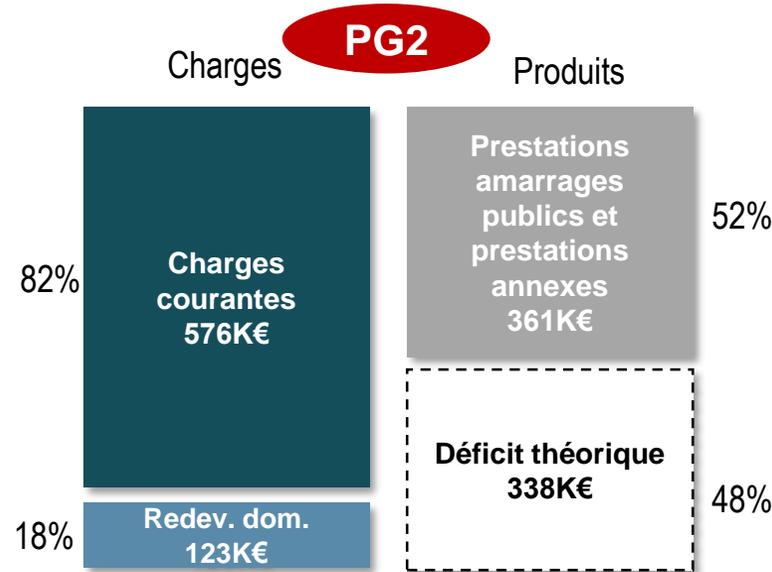
- PG1 => 0€ de coût annuels par copropriétaire
- PG2 => 540€ de coût annuels par copropriétaire
- PG3 => 310€ de coût annuels par copropriétaire

vs Coût moyen benchmark => 4000€ annuel HT

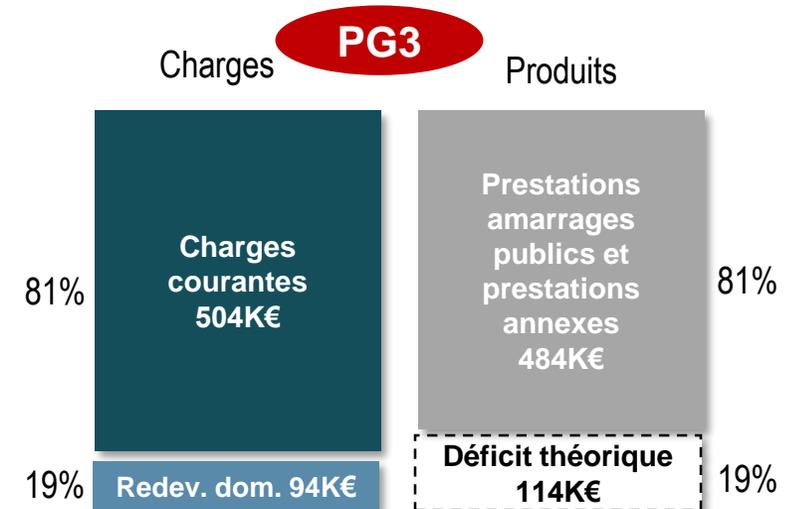
=> **Très bonne performance en copropriété**



-60K€ charges hors concession



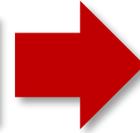
-102K€ de charges impôt IS hors concession  
-5K€ de dot. amort. immeuble S.10  
-30K€ de charges hors concession



# L'équilibre cible

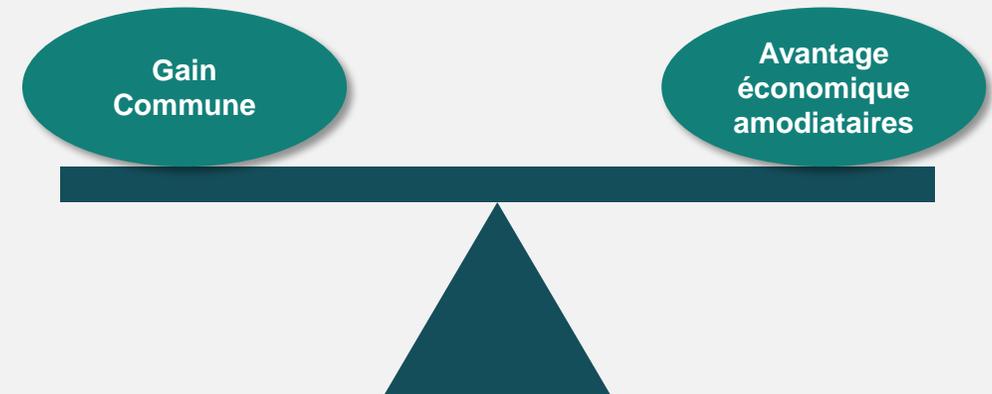
## Modèle historique de concession

- / L'avantage économique historique des amodiataires repose sur leur investissement pour la construction du port.
- / Ces investissements sont désormais amortis

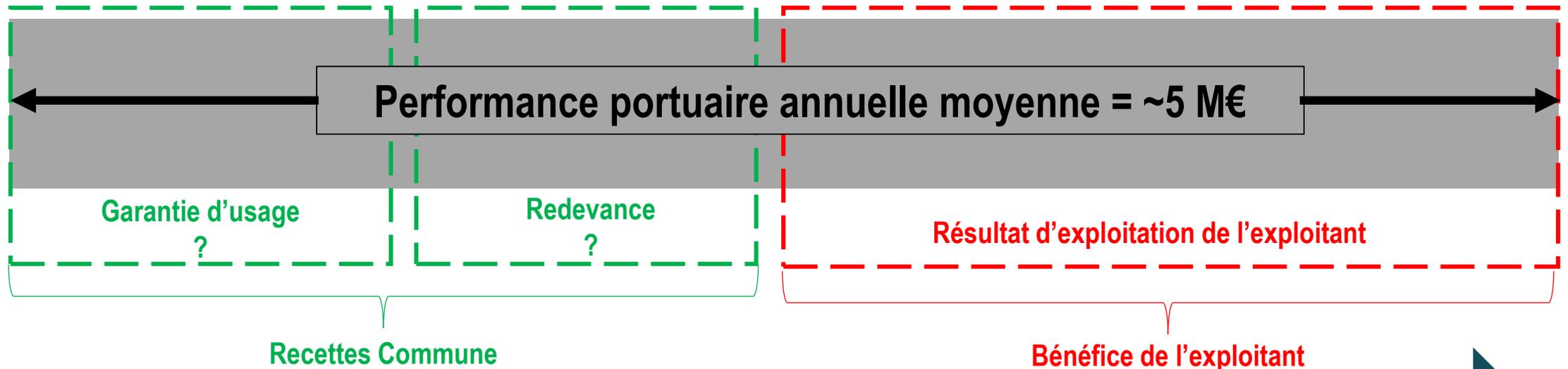


## Nouveau modèle

- / L'avantage historique est à reconsidérer
- / La Commune doit tirer des ressources de son patrimoine
- / La Commune est actrice de l'aménagement sur son territoire
- / Cependant, la valeur et l'attractivité du foncier privé restera liée aux places de port attachées



# Vision prospective



**Niveau de responsabilité / risque que la commune souhaite porter ?**





## Proposition des modalités de gestion

## Les enjeux pour la commune et les contraintes associées

- / Le port présente est un véritable atout pour la promotion de la commune ;
- / Si l'activité économique du port est bien gérée et si l'on optimise les moyens, les excédents d'exploitation peuvent s'avérer très importants .

Cependant,

- / La gestion de l'infrastructure présente certaines contraintes & risques :
  - Le port est très grand : 13 km de quais, plus de 2000 anneaux, donc tout problème technique ou investissement devient très significatif ;
  - Le gestionnaire de l'infrastructure ne maîtrise pas les aléas climatiques ;
  - La nécessité de faire face à de lourds investissements structurants qui ne généreront pas de recette complémentaire ;
  - Le client du port est principalement un propriétaire: ainsi l'exploitant doit potentiellement gérer 2000 clients résidents avec des exigences de service.



# Principaux postes de dépenses d'investissements post 2025

/ Aménagement de la passe d'entrée pour réduire l'ensablement et pacifier le plan d'eau, et ainsi exploiter le nouvel espace créé :



PORT GRIMAUD 1						
Ouvrage d'aménagement lutte ensablement et pacification plan d'eau						
Maîtrise d'Œuvre Etude et Diagnostic portuaire						
Estimation Avant Projet Sommaire Solution 4						
Esquisse 1						
N°		Désignation	U	Travaux portuaires		
				Qté	PU	Total HT
1	1	Quai intérieur port	Ft	1,00	1 228 500,00	1 228 500,00
1	2	Dépose digue existante	Ft	1,00	220 000,00	220 000,00
1	3	Adaptation contre digue existante	Ft	1,00	58 000,00	58 000,00
1	4	Prolongement contre digue actuelle pour future digue	Ft	1,00	1 691 949,00	1 691 949,00
1	5	Création contre digue	Ft	1,00	795 984,00	795 984,00
1	6	Plus value Musoir	Ft	2,00	180 000,00	360 000,00
1	7	Dragage	Ft	1,00	316 800,00	316 800,00
1	8	Voirie, réseaux, Aménagement de surface	Ft	1,00	585 540,00	585 540,00
1	9	Pontons (A voir avec optimisation pontons existants)	Ft	1,00	96 800,00	96 800,00
1	10	Appareils de maillage	Ft	1,00	101 500,00	101 500,00
1	11	Équipements de signalisation et éclairage	Ft	1,00	75 000,00	75 000,00
1	12	Transfo et dilatation câble électrique "Grand Rue"	Ft	1,00	165 000,00	165 000,00
<b>Total Travaux</b>						<b>5 695 073,00</b>
2	1	Installation de chantier, Amenée repli matériels, études d'exécution, qualité, sécurité, OPC,...	Ft	15%		854 260,95
2	2	Maîtrise d'œuvre, bureau de contrôle, CSPCS, assurance	Ft	7%		370 179,75
2	3	Assurance, frais financiers, maîtrise d'ouvrage	Ft	3%		170 852,19
<b>Total #REFI</b>						<b>1 395 292,89</b>
<b>Total</b>						<b>7 090 365,89</b>
Aléas 5 %						354 518,29
<b>Total HT</b>						<b>7 444 884,18</b>
<b>TVA 20%</b>						<b>1 488 976,84</b>
<b>Total TTC</b>						<b>8 933 861,02</b>

Navire	Qté
10*3,70	14
12*4,20	12
15*5,00	5
21*6,00	4
25*7,00	6
30*8,00	4



## Principaux postes de dépenses d'investissements post 2025

- Même avec un dispositif de protection cathodique, la durée de vie des palplanches métalliques n'est, dans les faits, pas infinie. Il faudra donc prévoir des aménagements lourds pour venir renouveler les quelques treize kilomètres de quais de Port Grimaud pour assurer son fonctionnement pour les décennies à venir.



- / Anodes pour la protection cathodique à remplacer (en plus de celles ayant été mises en place dans le cadre de l'actuel concession)
  - 600 K€ jusqu'à la réfection complète des palplanches
- / Doublement des palplanches actuelles par des palplanches en PVC (et comblement de l'espace par béton)

Pièces par Mètre		2 GW500 + 4 GW 501
Moment Admissible (M)	kNm/m	7,82
Module Resistance d'Elasticite (Z)	Cm3/m	326
Moment d'Inertie (I)	Cm4/m	2418
Resistance à la Flexion	Mpa	65
Resistance du Project à la flexion	Mpa	24
Module d'Elasticité (E)	Mpa	2600
Largeur	mm	500+500
Poids	mm	130
Epaisseur		5



- / Avantages: résistants aux UV, recyclés et recyclables, imputrescibles, non polluants, coûts réduits

- / 4500 euros de ml., soit pour la totalité du linéaire de quai : **58,5 M€ HT** répartis comme suit :

- / PGI à faire entre 2025 et 2030 : 6 km de quai pour un total de 27 M€ HT ;
- / PGII à faire entre 2030 et 2035 : 4km de quai pour un total de 18 M€ HT ;
- / PGIII à faire entre 2030 et 2040 : 3km de quai pour un total de 13,5 M€ HT.



# Proposition de modélisation prospective

Les données d'entrées qui pourraient orienter le commune dans le choix du futur mode de gestion sont les suivantes :

- La mise en place d'une gestion centralisée/ unique des trois ports ;
- Une gestion plus transparente, permettant à la commune de maîtriser le service / d'avoir une visibilité sur les activités du Port / Enjeux en termes de gouvernance / Gestion du service public ;
- Un mode de gestion qui permette de s'adapter aux spécificités notamment physiques / foncières de la configuration de port Grimaud mais également de prendre en compte les intérêts de chaque protagoniste (Commune/propriétaires) ;
- Enfin, un mode de gestion qui permettrait à la commune de percevoir des redevances cohérentes avec la situation du Port.

Eu égard à ces éléments, une modélisation basée sur les éléments suivants est proposée, afin d'engager une discussion avec la commune :

- **Reprise en Régie du service** – Régie dotée de la personnalité morale (*i.e.* sous forme d'Etablissement public ; disposant d'un budget propre) – des parties publiques (Plan d'eau et Biens mobiliers et immobiliers de la concession) ;
- **Répartition des charges entre la commune et les propriétaires privés** (partie publique / partie privée) ;
- **Attribution de garanties d'usage** pour les postes d'amarrage situés au droit des quasi privés ;
- **Autorisations de droit commun pour la partie publique.**



# Proposition de modélisation prospective

## Les données financières prospectives:

- / Des investissements d'aménagements financés par les utilisateurs du port pour 7,4 M€ (valeur 2019) à maîtrise d'ouvrage Commune de Grimaud ;
- / Un risque financier pour la Commune limité ;
- / Des excédents d'exploitation entendables au regard du contexte et réguliers.



SANS VERTICALE

K€	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
<b>RECETTES de FONCTIONNEMENT</b>	<b>29 189</b>	<b>907</b>	<b>976</b>	<b>992</b>	<b>1 007</b>	<b>1 023</b>	<b>1 040</b>	<b>1 057</b>	<b>1 073</b>	<b>1 091</b>	<b>1 108</b>	<b>1 126</b>	<b>1 144</b>	<b>1 162</b>	<b>1 181</b>	<b>1 200</b>	<b>1 219</b>	<b>1 238</b>	<b>1 258</b>	<b>1 278</b>	<b>1 299</b>	<b>1 319</b>	<b>1 341</b>	<b>1 362</b>	<b>1 384</b>	<b>1 406</b>
Recettes d'amarrage public	18 897	569	632	643	653	663	674	685	696	707	718	730	741	753	765	777	790	802	815	828	842	855	869	883	897	911
Redevances d'usage privé (assimilable RODP)	10 292	338	343	349	355	360	366	372	378	384	390	396	403	409	416	422	429	436	443	450	457	464	472	479	487	495
<b>DEPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>12 367</b>	<b>402</b>	<b>408</b>	<b>415</b>	<b>422</b>	<b>429</b>	<b>437</b>	<b>444</b>	<b>452</b>	<b>459</b>	<b>467</b>	<b>475</b>	<b>483</b>	<b>491</b>	<b>499</b>	<b>508</b>	<b>516</b>	<b>525</b>	<b>534</b>	<b>543</b>	<b>552</b>	<b>562</b>	<b>571</b>	<b>581</b>	<b>591</b>	<b>601</b>
Achats divers	493	16	17	17	17	17	18	18	18	18	19	19	19	20	20	20	21	21	21	21	22	22	22	23	23	23
Salaires et traitements	6 619	214	218	221	225	229	233	237	241	245	250	254	258	263	267	272	277	281	286	291	296	301	306	312	317	323
Charges d'entretien	1 479	49	50	51	51	52	53	54	55	55	56	57	58	59	60	61	62	62	63	64	65	66	67	68	69	70
GER	1 804	56	57	59	60	61	62	63	65	66	67	69	70	71	73	74	76	77	79	80	82	84	85	87	89	91
Impôts et taxes	1 972	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	80	81	82	83	85	86	87	88	90	91	92	94
<b>EBE</b>	<b>16 822</b>	<b>506</b>	<b>568</b>	<b>576</b>	<b>585</b>	<b>594</b>	<b>603</b>	<b>612</b>	<b>622</b>	<b>631</b>	<b>641</b>	<b>651</b>	<b>661</b>	<b>671</b>	<b>681</b>	<b>692</b>	<b>702</b>	<b>713</b>	<b>724</b>	<b>735</b>	<b>746</b>	<b>758</b>	<b>769</b>	<b>781</b>	<b>793</b>	<b>805</b>
<b>RECETTE D'INVESTISSEMENT</b>	<b>8 645</b>	<b>8 645</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Garantie d'usage	8 645	8 645	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>DEPENSES D'INVESTISSEMENT</b>	<b>5 993</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>240</b>
Amortissement bien justifiant garantie d'usage	5 993	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
<b>REX</b>	<b>19 474</b>	<b>8 911</b>	<b>328</b>	<b>337</b>	<b>345</b>	<b>354</b>	<b>364</b>	<b>373</b>	<b>382</b>	<b>392</b>	<b>401</b>	<b>411</b>	<b>421</b>	<b>431</b>	<b>442</b>	<b>452</b>	<b>463</b>	<b>473</b>	<b>484</b>	<b>495</b>	<b>507</b>	<b>518</b>	<b>530</b>	<b>541</b>	<b>553</b>	<b>565</b>





# Merci

Simon SEGONY - Manager

+33 7 89 69 96 52

[simon.segony@abingtonadvisory.com](mailto:simon.segony@abingtonadvisory.com)