

Grimaud, le 25 mars 2025



MAIRIE DE
GRIMAUD

Cabinet du Maire

tél : 04 94 55 69 19

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

Mesdames, Messieurs les usagers du Port de Plaisance,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

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

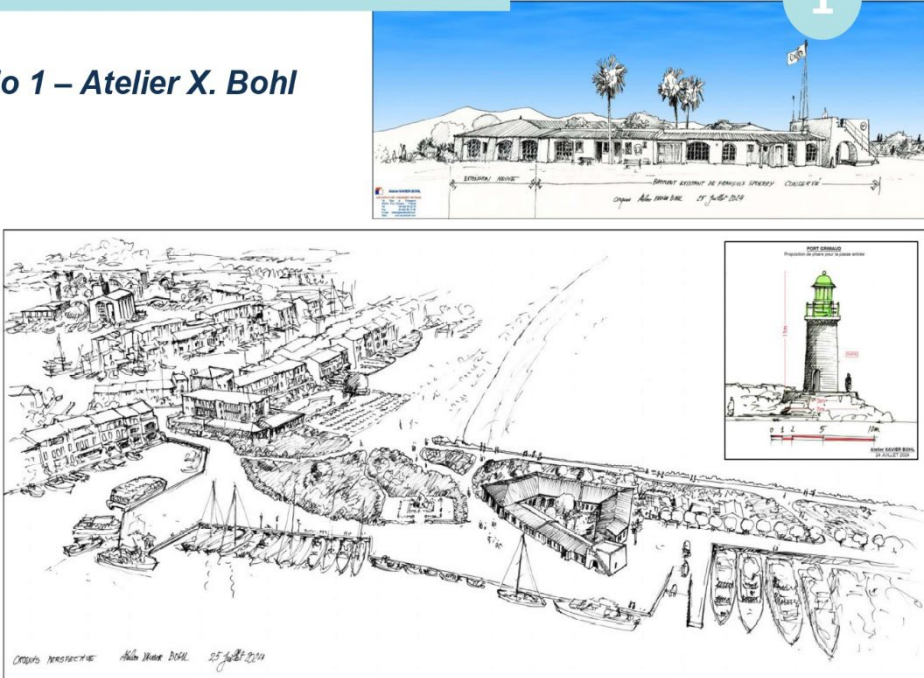


SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

CAPITAINEURIE – AVANT PORT

1

➤ **Scénario 1 – Atelier X. Bohl**



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

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

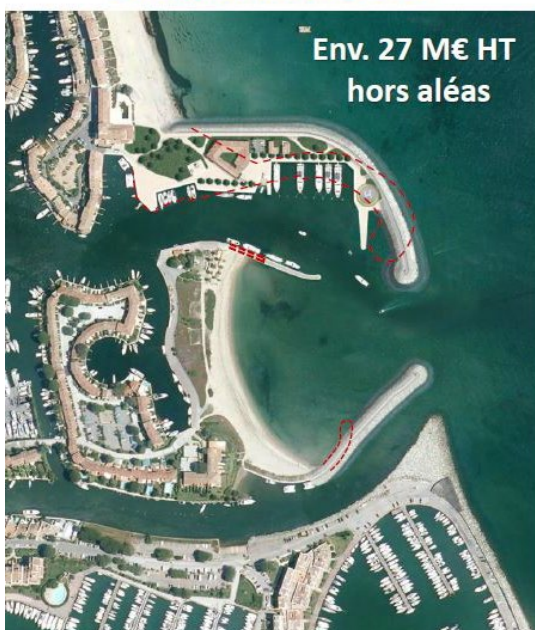
➤ **Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis**



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

Scénario 1

Extension Nord et Sud



Scénario 1bis

Extension Nord et Sud + Gisèle



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

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

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

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

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

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

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

Alain BENEDETTO

Maire de Grimaud,
Président de la Régie portuaire



The Mayor's Office

Tel: + 33 4 94 55 69 19

Subject: Response to the 'open letter addressed to the residents of Port Grimaud'

To all users of the marina,

I have read carefully, but also with some concern, the contents of the 'open letter addressed to the residents of Port Grimaud' which has been circulating on social media. Although this document is presented as a source of information for co-owners who use the harbour, it is in reality a condensed version of some assumptions and falsehoods which raise questions about its true purpose. Although not clearly stated, the author is obviously seeking to create some form of opposition to the projects supported by the local authority.

I will deliberately limit myself to correcting, at least partially, the main erroneous analyses made by the author in order to stop the spread of misinformation, which in turn leads to unnecessary misunderstandings:

1. I am sorry to say that the text concerned is deliberately peppered with terms which are 'inappropriate' to the reality of the issue with the sole aim of frightening the uninitiated or insufficiently informed reader and thereby provoking mistrust or even rejection of the project. There is nothing wrong with not agreeing with the public interest behind the approach taken by the municipality, as long as this choice is argued and 'honestly' discussed. However, deceiving the public in order to achieve a certain result seems to me to be highly questionable, if not dishonest.

Contrary to what is written, Port Grimaud is not the subject of any particular 'ambition' on the part of the local authority, and even less so the subject of any 'speculative endeavours'. Such accusations are based on a misunderstanding of how public administration works, are completely unrelated to the administration's areas of competence and incompatible with the basic rules governing public service missions. Although it may disappoint the author of this text, I would like to point out that we are neither property dealers nor property developers, etc.

The sole objective of the municipality, as harbour authority, is to manage the public harbour in order to reconcile the accounts, modernise its ageing equipment and improve the quality of service provided. This objective is simply a requirement of public management. In fact, I have a duty to guarantee the quality of the services provided

to the population and to ensure access to them for as many people as possible. This is the sole aim of the municipality in terms of its management of the public harbour at Port Grimaud.

2. Contrary to what has been written, the municipality has not initiated any 'expropriation' proceedings against any co-owners' associations. This statement is therefore completely wrong. However, as stipulated in the specifications of the licence, as well as in the Public Procurement Code and established case law, the movable and immovable property used for the operation of public services is transferred by law to the new operator. The municipality is therefore requesting the return and/or trade-in of the equipment which the previous licensees used to operate harbour services. With regard to the internal access roads in Port Grimaud, whose free access is essential to the functioning of the harbour's public services, alternative solutions to transferring these roads to the municipal public domain are currently at a very advanced stage in discussions with ASL representatives. The idea of registering a contractual right of way for use by harbour services is progressing very favourably, as this would enable the private status of all the internal roads concerned to be maintained.

3. The author of the text goes on to mention the *'very significant environmental impact'* of the scenarios proposed as part of the 'Port Grimaud 2030' project. Once again, why try to scare people for no real reason? Everyone knows that French regulations on the protection of marine and coastal environments are among the most stringent in Europe. Consequently, nothing can be done without the required administrative authorisations, which are issued by the Prefect. Therefore, the project to develop the north and south sea walls will have to comply in every respect with the environmental regulations laid down by the prefectural authority. As a result, any development project adversely affecting the marine environment will be immediately rejected by the government.

4. With regard to consultation, our interlocutor considers that the two legal months during which the local authority led and facilitated the public debate, from 21 August 2024 to 21 October 2024, were not sufficient to ensure that the requests of local residents were clearly expressed. Only if you have a short memory and are prepared to stretch the truth could this perhaps be seen to be true! I would like to remind you that to ensure a thorough understanding of the topics under discussion and optimal discussion time, the municipality more than doubled this discussion time by setting up a pre-consultation period of almost 3 additional months, from 1 June 2024 to 20 August 2024. As a result, the consultation period lasted not two months, as falsely stated in the document, but almost five consecutive months.

5. The author, who is always seeking to cause concern by any means possible, explains that the sensitivity of the infrastructure, and especially the sheet piling, is incompatible with the dredging work planned by the municipality. The argument put forward is based on the assertion that this work would disturb the ground too deeply and could destabilise the foundations of the lake. How can they write such nonsense? The sole purpose of the planned dredging is to restore the original depth of the water, as designed by François Spoerry during the construction of Port Grimaud. There is therefore no risk of disturbance!

6. In the same vein and with the same dishonest intention, our interlocutor criticises the *'excessive exploitation of the waterway...'* by the harbour authority *'and*

in particular certain boats... with high-powered engines whose *'vibrations'* are likely to weaken the harbour infrastructure. This allegation is not based on anything credible, as the size of the boats accommodated in the port has not increased since 2022, nor has the power of the engines. This information can be easily checked with the Harbour Master's Office, which has the registration files of vessels accommodated in the harbour before and after 2022. Contrary to the unproven assertions made by the author for the public to condemn, the opposite is actually the case, with stopover levels lower than those recorded in the period prior to 2022.

7. Reading on, I was interested to see the passage relating to the specific nature of Port Grimaud, which highlights the inseparable nature of a mooring and its associated house. According to the author, this particularity should prompt the municipality to *'invent a new model...'* as one of the custodians put it during the consultation. It is precisely this very forward-looking approach which the local authority has adopted – in partnership with the representatives of PG3 in particular – by drawing up the harbour regulations, but also and above all, by drafting a new usage guarantee contract which gives priority to the owner of a house for the mooring located directly in front of their property. To ensure that this 'absolute right of priority' is permanent and independent of the lifespan of an AOT, we are going to ask the Administrative Court of Toulon to recognise this right as part of a judicial conciliation process. For the record, judicial conciliation is a formal process whereby parties attempt to reach an agreement with a view to resolving their differences amicably.


For the purposes of providing information, and subject to the agreement of the parties concerned, we will also include in the scope of the conciliation some of the constituent elements of the 'return of assets' dossier, including the internal roads in Port Grimaud (see **point 2** of this leaflet), the careening area, etc.

8. The author suggests that different rates be applied by the municipality in the context of usage guarantee contracts in order to distinguish between owners who use the lake and those who do not. I would remind you that the public harbour service is exclusively for users of the lake. Consequently, it is not responsible for dealing with the issue of citizens who are not users of the harbour services, such as owners who do not have boats.

In line with this, it is also proposed that preferential mooring rates be given to co-owners on the grounds that they pay for their own utilities directly, unlike other boat owners. I would remind you that the signing of the Usage Guarantee contract, reserved primarily for owners who use the lake, is accompanied by an annual contract for the occupation of the mooring, the rate for which is set at €20/m², i.e. an annual cost of €960 for an average-sized mooring of 48 m². If the Usage Guarantee contract is not signed, the annual rate for a mooring of the same size is €6,348 (minus utilities). This means that the pricing structure takes full account of the unique situation of Port Grimaud.

9. With regard to the planned work on the Harbour Master's Office building, I would remind you that its current configuration does not meet current standards in terms of working conditions and must, therefore, be redesigned. The creation of additional work areas, as well as a reorganisation of the interior spaces, are essential. The post-consultation period that is now beginning will enable the final specifications for the upcoming renovation work (schedule, surface areas, distribution, etc.) to be

defined in accordance with the project outlined by Atelier Xavier Bohl. This had won the most support by the end of the preliminary consultation.

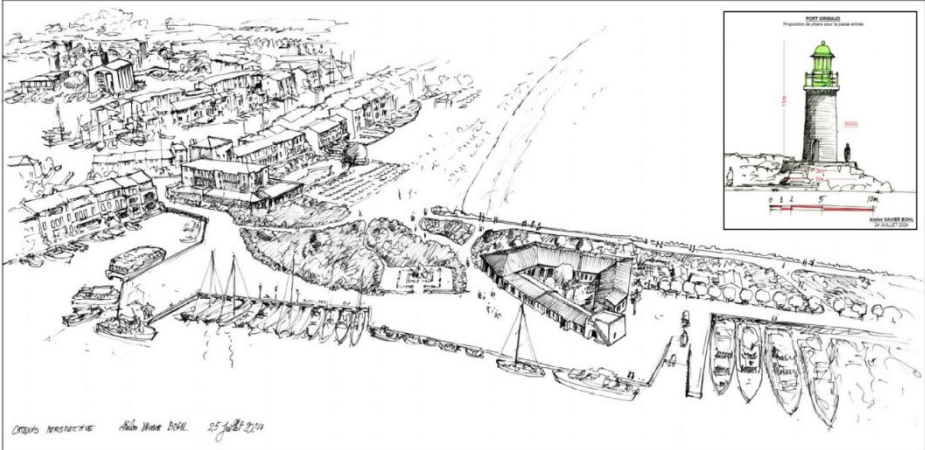



SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

CAPITAINEURIE – AVANT PORT

1

➤ **Scénario 1 – Atelier X. Bohl**



Contrary to what is suggested in the open letter, it is impossible to select another project now which has not been submitted for prior consultation and selected at the end of this process.

The same applies to the development of the church wharf, where the plan adopted at the end of the consultation process involves moving the large vessels traditionally moored on the main quay to the outer harbour in order to reopen the view of the 'inner lake' and extend the existing side wharf. Subject to possible adjustments intended to improve the overall plan, no other projects can be implemented.

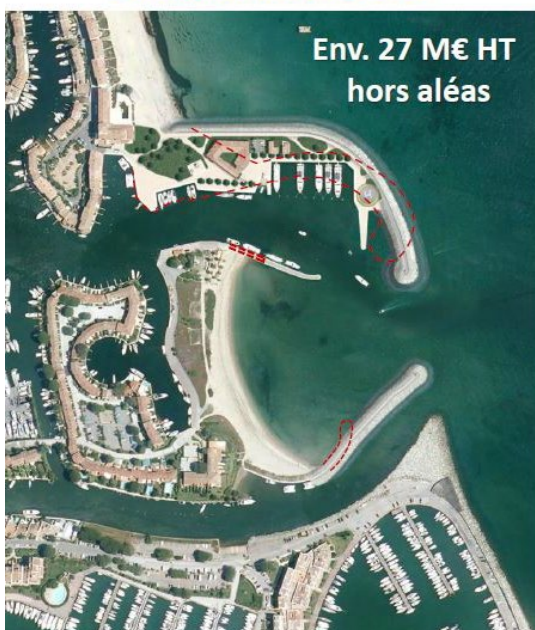
➤ **Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis**



10. The same applies to the development of the outer harbour, for which scenarios 1 and 1a received the most votes in favour at the end of the preliminary consultation. As mentioned above, the post-consultation period which is now beginning, as well as the additional studies currently being carried out, will clarify, refine or even amend the original scenarios with a view to improving their effectiveness.

Scénario 1

Extension Nord et Sud



Scénario 1bis

Extension Nord et Sud + Gisclé



Furthermore, I would like to remind you that the development of the north sea wall cannot be considered separately to that of the south sea wall, as they form the two major axes of an overall redevelopment project aimed at combating the recurrent silting up of the outer harbour and the entrance channel.

11. Concerns about the visual impact of raising the harbour's protective sea walls and the presence of large pleasure boats in the outer harbour were alleviated thanks to a video shown during the consultation process. The latter demonstrated that these developments would not cause any visual disturbance to the houses behind.

With regard to the environmental impact of the project, we refer the reader to **point 3** of this leaflet.

I would like to take this opportunity to remind all users of the lake that the raising of the sea walls is also in response to the problem of rising sea levels, which are estimated at between 0.80m and 1.50m according to a recent study by the Ecole d'architecture de Paris-Est. This scenario is significantly worse than the 'notification to the public' issued by the government on 13 December 2019, which predicted a rise in sea levels of between 0.50 and 1 metre by 2100. These considerations for the future cannot be ignored in our planning deliberations.

12. Finally, the author mentions an increase in the costs of the project to modernise Port Grimaud and bring it up to standard, without providing any figures to support this claim. Anyone who has overseen major investment operations or project management tasks knows that the estimated cost at the *detailed preliminary design stage* changes as additional studies progress, such as modelling work, which is the case in this instance. I would like to reiterate that, even if the target cost of the project were to be exceeded, this would have no impact on the rate for the usage guarantee, as its price is capped at €425 including VAT per square metre, for a total of approximately €36 million including VAT.

I hope that by presenting you with these facts, I have dispelled the concerns raised by these rumours. The municipal departments, and in particular the Harbour Master's Office, continue to be at your service should you require any further information.

I remain, kind users of the marina, yours faithfully.

Alain Benedetto,

Mayor of Grimaud,
Chair of the Harbour Authority



MAIRIE DE
GRIMAUD

Bürgermeisteramt

Tel. +33 4 94 55 69 19

Betreff: Antworten auf den „Offenen Brief an die Einwohner von Port Grimaud“

Sehr geehrte Nutzer*innen des Yachthafens,

Ich habe den Inhalt des „*Offenen Briefes an die Einwohner von Port Grimaud*“, der in den sozialen Netzwerken kursiert, aufmerksam, aber auch mit einer gewissen Besorgnis zur Kenntnis genommen. Obwohl sich dieses Dokument als Infomaterial für die Miteigentümer und Nutzer des Gewässers präsentiert, ist es in Wirklichkeit ein Konzentrat an verschiedenen Ungenauigkeiten und Unwahrheiten, die Fragen zu seinem wahren Zweck aufwerfen. Obwohl dies nicht klar zugegeben wird, geht es dem Autor zweifellos darum, eine Form von Opposition gegen die von der Gemeinde getragenen Projekte zu schaffen.

Ich werde mich bewusst darauf beschränken, die wichtigsten Analysefehler des Autors zumindest teilweise zu korrigieren, um die Verbreitung falscher Informationen zu vermeiden, die zu unnötigem Unverständnis führen:

1. Ich stelle mit Bedauern fest, dass der präsentierte Text absichtlich mit Begriffen gespickt ist, die nicht zur Realität des Themas passen, und zwar mit dem alleinigen Ziel, den nicht eingeweihten oder unzureichend informierten Leser zu erschrecken und so eine Reaktion des Misstrauens oder gar der Ablehnung des Projekts hervorzurufen. Es ist absolut nicht verwerflich, das kollektive Interesse an dem von der Gemeinde getragenen Ansatz nicht zu teilen, sofern diese Entscheidung begründet und „ehrlich“ diskutiert wird. Dagegen scheint mir das Verfahren, das darin besteht, das Publikum zu täuschen, um dieses Ergebnis zu erreichen, höchst fragwürdig, um nicht zu sagen, unehrlich.

Im Gegensatz zu dem, was dort geschrieben steht, ist Port Grimaud nicht Gegenstand besonderer „*Ambitionen*“ seitens der Gemeinde und noch weniger „*spekulativer Versuchen*“. Man muss die Funktionsweise einer öffentlichen Verwaltung schon sehr schlecht kennen, um ihr solche Absichten zu unterstellen, die völlig außerhalb ihrer eigenen Zuständigkeiten liegen und mit den Grundregeln, denen die Aufgaben des öffentlichen Dienstes unterliegen, unvereinbar sind. Auf die Gefahr hin, den Verfasser dieses Textes zu enttäuschen, möchte ich daran erinnern, dass wir weder Immobilienhändler noch Bauträger o. Ä. sind.

Das einzige Ziel der Gemeinde und der Hafenbehörde ist es, die Verwaltung des öffentlichen Hafens zu gewährleisten, um seine Konten wieder auszugleichen, seine veralteten Anlagen zu modernisieren und die Qualität der erbrachten Dienstleistungen zu verbessern. Dieses Ziel ist nichts anderes als eine Verpflichtung der öffentlichen Verwaltung. Tatsächlich ist es meine Pflicht, die Qualität der für die Bevölkerung erbrachten Dienstleistungen zu garantieren und den Zugang zu diesen für so viele Menschen wie möglich zu gewährleisten. Das ist das einzige Ziel, das die Gemeinde bei der Verwaltung des öffentlichen Hafens von Port Grimaud verfolgt.

2. Im Gegensatz zu dem, was dort geschrieben steht, hat die Gemeinde keine „Enteignungsmaßnahmen“ gegen die Miteigentümergegenstände eingeleitet. Diese Behauptung ist daher vollkommen falsch. Wie hingegen im Lastenheft der Konzessionsvereinbarung, aber auch im Gesetz über das öffentliche Auftragswesen und in der ständigen Rechtsprechung vorgesehen, gehen bewegliche und unbewegliche Güter, die für den Betrieb des öffentlichen Dienstes verwendet wurden, von Rechts wegen auf den neuen Betreiber über. So fordert die Gemeinde die von den ehemaligen Konzessionären für den Betrieb des Hafendienstes genutzten Anlagen als Rückgabe- und/oder Übernahmegegenstände an. Was die internen Verkehrswege in Port Grimaud betrifft, deren freier Zugang für den Betrieb des öffentlichen Hafendienstes unerlässlich ist, werden derzeit mit Vertretern der ASL (Association Syndicale Libre) sehr weit fortgeschrittene Diskussionen über Alternativen zur Übertragung dieser Wege in den kommunalen öffentlichen Bereich geführt. Die Idee, eine konventionelle Dienstbarkeit zugunsten des Hafenbetriebs einzutragen, entwickelt sich sehr positiv, da sie es ermöglichen würde, den privaten Status aller betroffenen internen Wege zu bewahren.

3. Weiter im Text erwähnt der Verfasser die „*sehr starken Umweltauswirkungen*“ der Szenarien, die im Rahmen des Projekts „Port Grimaud 2030“ vorgestellt werden. Auch hier gilt: Warum will man ohne wirklichen Grund Angst machen? Jeder weiß, dass die französischen Vorschriften zum Schutz der Meeres- und Küstenumwelt zu den strengsten in Europa gehören. Folglich kann nichts ohne die erforderlichen behördlichen Genehmigungen geschehen, die vom Präfekten erteilt werden. Dafür muss das Projekt zum Ausbau der Nord- und Süddeiche in allen Punkten den von der Präfekturbehörde erlassenen Umweltvorschriften entsprechen. Daraus folgt, dass jedes Ausbauprojekt, das die Meeresumwelt beeinträchtigt, sofort von den staatlichen Stellen annulliert wird.

4. Hinsichtlich der Abstimmung ist unser Gesprächspartner der Meinung, dass die gesetzlich vorgeschriebenen zwei Monate, in denen die Gemeinde die öffentliche Debatte getragen und moderiert hat, d. h. vom 21. August 2024 bis zum 21. Oktober 2024, nicht ausreichen, um eine klare Artikulation der Forderungen der Anwohner zu gewährleisten. Mit einem schwachen Gedächtnis und viel schlechtem Glauben könnte man das fast glauben...! Ich möchte daran erinnern, dass die Gemeinde, um ein gutes Verständnis der diskutierten Themen und eine optimale Zeit für den Austausch zu gewährleisten, diese Spanne mehr als verdoppelt hat, indem sie eine Vorabstimmungszeit von fast 3 zusätzlichen Monaten, vom 1. Juni 2024 bis zum 20. August 2024, eingerichtet hat. Somit betrug die Abstimmungszeit nicht 2 Monate, wie fälschlicherweise in dem Text geschrieben, sondern fast 5 aufeinanderfolgende Monate.

5. Da der Verfasser stets und mit allen Mitteln versucht, Besorgnis zu wecken, erklärt er uns, dass die Empfindlichkeit der Infrastruktur, vor allem der Spundwände, mit den von der Gemeinde geplanten Baggerarbeiten unvereinbar sei. Das dargelegte Argument beruht auf der Behauptung, dass diese Arbeiten den Boden zu tief unterspülen würden und die Fundamente des Wasserspiegels destabilisieren könnten. Wie kann man nur einen solchen Unsinn schreiben? Die geplanten Baggerarbeiten dienen einzig und allein dazu, die ursprüngliche Tiefe des Gewässers wiederherzustellen, wie sie François SPOERRY beim Bau von Port Grimaud geplant hatte. Es besteht also keine Gefahr einer Unterspülung!

6. Im gleichen Zusammenhang und mit dem gleichen verlogenen Willen macht unser Gesprächspartner die „*exzessive Nutzung der Wasserfläche ...*“ durch die Hafenvverwaltung „*und insbesondere bestimmte Boote ... mit starkem Antrieb*“ verantwortlich, deren „*Vibrationen*“ die Hafenanlagen schwächen könnten. Diese Behauptung beruht auf keiner seriösen Grundlage, da die Größe der im Hafen aufgenommenen Schiffe seit 2022 nicht zugenommen hat, ebenso wenig wie die Leistung der Motorisierungen. Diese Information ist bei der Hafenmeisterei, die über die Registrierungsdateien der vor und nach 2022 im Hafen aufgenommenen Schiffe verfügt, vollkommen überprüfbar. Im Gegensatz zu den unbewiesenen Behauptungen, die der Verfasser angeprangert hat, kann man in Wirklichkeit das Gegenteil beobachten: Die Schiffe, die den Hafen anlaufen, sind kleiner als die, die vor 2022 registriert wurden.

7. Beim Weiterlesen entdecke ich mit Interesse die alte Leier von der Besonderheit von Port Grimaud, in dem daran erinnert wird, dass die Anlegestelle und das dazugehörige Haus untrennbar miteinander verbunden sind... Nach Ansicht des Autors sollte diese Besonderheit die Gemeinde dazu veranlassen, „*ein neues Modell zu erfinden...*“, wie es einer der Garanten während der Abstimmung ausdrückte. Dies ist genau der weit fortgeschrittene Ansatz, den die Gemeinde in Partnerschaft mit den Vertretern von PG3 verfolgt, insbesondere durch die Ausarbeitung der Hafenbetriebsordnung, aber auch und vor allem durch einen neuen Entwurf für den Nutzungsgarantievertrag, der dem Eigentümer eines Hauses vorrangig die Anlegestelle zuweist, die sich direkt vor seinem Eigentum befindet. Damit dieses „absolute Vorrecht“ dauerhaft und unabhängig von der Lebensdauer einer zeitweiligen Nutzungsgenehmigung besteht, werden wir beim Verwaltungsgericht von Toulon die Anerkennung dieses Rechts im Rahmen eines gerichtlichen Schlichtungsverfahrens beantragen. Zur Erinnerung: Ein gerichtliches Schlichtungsverfahren ist ein strukturierter Prozess, bei dem die Parteien versuchen, eine Einigung zur gütlichen Beilegung ihrer Streitigkeiten zu erzielen.

Zur Information und vorbehaltlich der Zustimmung der betroffenen Parteien werden wir auch einige Bestandteile der „Rückgabegüter“-Akte in den Umfang der Schlichtung miteinbeziehen, darunter die internen Verkehrswege von Port Grimaud (siehe **Punkt 2** dieses Blattes), der Trockendock usw.

8. Der Verfasser schlägt vor, dass die Gemeinde im Rahmen der Nutzungsgarantieverträge differenzierte Tarife anwendet, um zu unterscheiden zwischen den Eigentümern, die das Gewässer nutzen, und denen, die dies nicht tun. Ich erinnere daran, dass sich der öffentliche Hafendienst ausschließlich an die Nutzer des Gewässers richtet. Folglich ist er nicht für die Regelung der Situation von Bürgern

zuständig, die keine Nutzer des Hafendienstes sind, wie z. B. Eigentümer, die keine Bootsbesitzer sind.

In diesem Zusammenhang wird auch vorgeschlagen, dass Liegegebühren zu Vorzugspreisen für Miteigentümer gelten sollten, da diese im Gegensatz zu anderen Bootsbesitzern ihre Betriebsmittel direkt bezahlen. Ich erinnere daran, dass die Unterzeichnung des Nutzungsgarantievertrags, der in erster Linie den nutzenden Eigentümern des Gewässers vorbehalten ist, mit einem jährlichen Vertrag über die Nutzung des Liegeplatzes einhergeht, dessen Preis auf 20 €/m² festgelegt ist, was jährliche Kosten von 960 € für einen mittelgroßen Liegeplatz von 48 m² bedeutet. Wird der Nutzungsgarantievertrag nicht unterzeichnet, beträgt der Jahrespreis für einen Liegeplatz gleicher Größe 6.348 € (abzüglich der Betriebsmittel). Daher berücksichtigt die Preistabelle weitgehend die besondere Situation von Port Grimaud.

9. Was die geplanten Arbeiten am Gebäude der Hafenmeisterei betrifft, möchte ich daran erinnern, dass seine derzeitige Konfiguration nicht den geltenden Normen für Arbeitsbedingungen entspricht und daher neu gedacht werden muss. Die Schaffung zusätzlicher Arbeitsflächen in Verbindung mit einer Neuverteilung der Innenräume ist unerlässlich. Die sich nun eröffnende Phase der Nachabstimmung wird es ermöglichen, das endgültige Lastenheft für die kommenden Renovierungsarbeiten (Programm, Flächen, Verteilung usw.) unter Berücksichtigung des Projekts genau zu formulieren, das vom Atelier Xavier BOHL entworfen wurde und nach der vorherigen Abstimmung die meisten positiven Meinungen erhalten hat.

SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

CAPITAINE – AVANT PORT

1

➤ **Scénario 1 – Atelier X. Bohl**

Im Gegensatz zu dem, was im Offenen Brief vorgeschlagen wird, ist es heute unmöglich, ein anderes Projekt zu wählen, das nicht zuvor zur Abstimmung gestellt und am Ende ausgewählt wurde.

Das Gleiche gilt für den Ausbau der Kirchenkai: Am Ende der Abstimmung sieht das dafür ausgewählte Szenario die Verlegung der großen Einheiten, die historisch an diesem Ehren-Anlegeplatz untergebracht waren, in den Vorhafen vor, um die Sicht auf den „Binnensee“ wieder freizugeben, sowie die Erweiterung der bestehenden Seitenkai. Vorbehaltlich möglicher Anpassungen zur Verbesserung des Gesamtschemas kann kein anderes Projekt umgesetzt werden.

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



10. Gleiches gilt für die Gestaltung des Vorhafens, für dessen Szenarien 1 und 1a nach der vorherigen Abstimmung die meisten positiven Meinungen gesammelt wurden. Wie oben erwähnt, werden die sich nun anschließende Zeit nach der Abstimmung sowie die laufenden ergänzenden Studien die ursprünglichen Szenarien genau formulieren, verfeinern oder sogar ändern, um ihre Effizienz zu verbessern.

Scénario 1

Extension Nord et Sud



Scénario 1bis

Extension Nord et Sud + Giscle



Im Übrigen möchte ich daran erinnern, dass die Gestaltung des Norddeichs nicht von der des Süddeichs getrennt werden kann, da sie die beiden Hauptachsen eines globalen Sanierungsprojekts darstellen, dessen Ziel es ist, die wiederkehrende Versandung des Vorhafens und der Einfahrt zu bekämpfen.

11. Die Bedenken hinsichtlich der visuellen Auswirkungen durch die Erhöhung der Hafenschutzdeiche und der Präsenz von großen Freizeitbooten im Vorhafen konnten durch die Ausstrahlung eines Fernsehbeitrags während der Abstimmung ausgeräumt werden. Dieser konnte zeigen, dass diese Maßnahmen keine Sichtbeeinträchtigung für die dahinter liegenden Wohnhäuser mit sich bringen würden.

Bezüglich der Umweltauswirkungen des Projekts verweisen wir den Leser auf **Punkt 3** dieses Infoblatts.

Ich nutze die Gelegenheit, mich an alle Nutzer des Gewässers zu wenden, um daran zu erinnern, dass die Erhöhung der Deiche auch auf die Problematik des Meeresspiegelanstiegs eingeht, der laut einer kürzlich von der Ecole d'Architecture de Paris-Est durchgeführten Studie auf 0,80 m bis 1,50 m geschätzt wird. Dieses Szenario verschärft das vom Staat am 13. Dezember 2019 veröffentlichte „zur Kenntnis gebrachte“ Szenario erheblich, das den Anstieg des Meeresspiegels bis zum Jahr 2100 auf 0,50 bis 1 m festlegt. Diese vorausschauenden Elemente können bei unseren Überlegungen zum Ausbau nicht ignoriert werden.

12. Schließlich erwähnt der Autor eine Kostensteigerung für das Projekt der Modernisierung und normgerechten Instandsetzung von Port Grimaud, ohne seine Aussage mit Zahlen zu untermauern. Dabei weiß jeder, der die Leitung umfangreicher Investitionsvorhaben oder Baubetreuungsaufgaben übernommen hat, dass sich die im Stadium des detaillierten Vorprojekts geschätzten Kosten mit dem Fortschreiten der ergänzenden Studien, insbesondere der Modellierung in diesem Fall, ändern. Ich möchte daran erinnern, dass selbst bei einer Überschreitung der Zielkosten des Projekts keine Auswirkungen auf den Nutzungsgarantiepreis zu erwarten sind, da

dieser auf 425 € inkl. MwSt. / m² begrenzt ist, was einem Gesamtbetrag von ca. 36 Millionen Euro inkl. MwSt. entspricht.

Mit diesen Fakten hoffe ich, die durch diese Gerüchte hervorgerufenen Bedenken zerstreut zu haben. Die städtischen Dienststellen und insbesondere die Hafenmeisterei stehen Ihnen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Alain BENEDETTO

Bürgermeister von Grimaud,
Präsident der Hafenbehörde