

Sujet : ERNOULT Jean demande : Cavalaire - Redéploiement du port

Date : Thu, 13 Dec 2018 09:44:46 +0100

De : Jean ERNOULT

Bonjour Madame FERNANDEZ,

Je tiens tout d'abord à saluer votre courage, car à la lecture des lettres postées sur le site dédié à cette enquête, je peux imaginer la difficulté à lire autant de propos hors sujet et souvent basés sur des arguments subjectifs, politiques ou polémiques mais rarement scientifiques ou justifiés.

Il serait bon de rappeler à ceux qui répondent à l'enquête, même si les documents sont nombreux et fastidieux à lire, qu'ils doivent en prendre connaissance avec d'émettre des observations sur des points qui sont souvent abordés dans le dossier loi sur l'eau.

Aussi, je vais tenter de ne pas vous imposer dans mes observations les si nombreux « copier-coller » émis par des plaisanciers dont on sent bien en arrière plan l'argumentation dictée par certaines associations visiblement hostiles au projet.

J'ai un avis favorable sur ce projet par rapport à la loi sur l'eau, par rapport au transfert de gestion ainsi que sur l'extension portuaire pour le redéploiement des infrastructures portuaires.

Résident et plaisancier à Cavalaire depuis plus de 30 ans, j'avais une place dans le port privé. J'ai profité de mon bateau pendant de nombreuses années avec ma famille sur Cavalaire. Je connais bien le personnel du port ainsi que certains professionnels du nautisme. Ce qui m'a permis depuis deux ans de leur poser de nombreuses questions et de mieux comprendre ce projet. J'ai pris le temps de lire et de réfléchir.

Ainsi, je vais tâcher d'être synthétique et de vous présenter ma position en abordant les sujets par thème.

Tous les éléments qui étayent mes propos ci-après proviennent des documents que l'on peut télécharger sur le site de l'enquête publique, des comptes-rendus des conseils portuaires et des comités de concertations, des procès verbaux des assemblées générales de la SACNPPC, des courriers envoyés par le port ou les élus, soit directement en échangeant avec les techniciens et personnels des ports de plaisance ou du bureau d'études.

ESPACES VERTS : IMPACT POSITIF

Le développement urbain et paysager de ce projet aura bien un impact positif sur la qualité des espaces publics. Les plantations prévues vont contribuer à rendre plus « vert » le port selon moi trop « minéral ». Les allées arborées et végétales du projet sur la Rue St Pierre vont clairement rendre plus attractive et agréable cette partie du port.

BATIMENTS

Ancien bureau du Port Privé : IMPACT NEGATIF

L'ancien bureau du Port Privé a plus de 40 ans et les nombreuses fuites d'eau dans les sanitaires, problèmes de refoulements des eaux noires (passage régulier des cureuses d'où une surconsommation d'eau), canalisations souvent bouchées, odeurs, vieillissement des structures), les problèmes électriques, et la non accessibilité aux PMR montrent que ce bâtiment ne pourrait pas continuer à accueillir du public dans les

prochaines années. Enfin, des sanitaires vieillissants et peu accueillants incitent moins les usagers à utiliser les sanitaires, ce qui pose un problème s'ils envisagent alors d'utiliser illégalement ceux de leur bateau. L'impact environnemental aujourd'hui négatif sera donc positif si ce bâtiment est refait.

Actuelle Capitainerie : PAS ADAPTEE POUR LE PORT REUNIFIE

Je lis des chiffres qui ressortent souvent dans les commentaires de certains : 800 000 euros. Je suis allé me renseigner directement en Mairie. Les travaux, réalisés sous l'ancienne municipalité, étaient de 382 000 euros HT. Aujourd'hui, ce bâtiment est trop étroit pour accueillir 2 fois plus de personnel (ancien port public et ancien port privé). Il tourne le dos à l'entrée principale du port (l'entée Est), il tourne le dos à la Baie de Cavalaire. La surveillance du bassin Est n'était pas la préoccupation de ceux qui l'ont construit à l'époque puisqu'il existait le bureau du port privé. Aujourd'hui, ce bâtiment n'est plus adapté à la surveillance et à la gestion des deux bassins. Enfin, son orientation et sa conception font que l'été, les bureaux de l'encadrement sont de véritables fours tant le soleil tape à longueur de journée sur les vitres, obligeant son personnel à utiliser du matin au soir la climatisation. Enfin, les fenêtres de cette capitainerie ne permettent pas au personnel du port de voir le plan d'eau s'ils sont en position assises car les vitres se trouvent à 1,2m du sol.

Le projet prévoit d'y accueillir la SNSM, c'est très bien, c'est surtout mieux que leur actuel « algeco » et ce sera un endroit adapté à la sécurité et à la surveillance des zones proches des commerces. Il faut donc une nouvelle Capitainerie.

Nouvelle Capitainerie / Bâtiment 1 : IMPACT POSITIF

De la positionner sur l'emplacement de l'ancien bureau du port privé est très judicieux. Le bâtiment sera au centre du port, à mi-distance de chaque bassin, proche de l'aire technique et des commerces des activités nautiques.

Il aura une vision globale des deux bassins et surtout de l'entrée Est du port. Une conception basée sur la transparence des bureaux du personnel à l'étage permettra d'optimiser la surveillance du plan d'eau. Il sera orienté Nord pour les bureaux ce qui aura pour avantage de ne pas éblouir le personnel avec le soleil, mais nécessitera moins l'utilisation de climatisation l'été. Il semble aussi que cette capitainerie abritera également une halle aux pêcheurs, digne de ce nom. Tant mieux, ils faut les aider à proposer les produits de la pêche locale en circuit court en leur donnant l'outil commercial le mieux adapté. Enfin, les sanitaires seront plus modernes, plus spacieux et inciteront les plaisanciers à les utiliser, ce qui aura un impact direct sur la qualité des eaux du port. Le bâtiment va aussi abriter des locaux pour les loueurs de bateaux.

Actuelle Maison de la Mer : IMPACT NEGATIF

L'actuelle Maison de la Mer ne permet plus de remplir ses fonctions. Les nombreuses fuites dans la toiture par des infiltrations régulières lors d'averses et au niveau du sol par des remontées d'eau de mer, induisent des dépenses d'entretien annuels très importantes. Les traces de moisissures visibles dans le cinéma et dans les bureaux de l'office de tourisme sont malsains pour le personnel et les usagers. Mal conçu, mal pensée, ce bâtiment est une passoire au sens économique comme écologique.

Bâtiment 2 / Future maison de la mer : IMPACT POSITIF

Le bâtiment 2, sur l'actuel parking de l'ancien immeuble d'Azureva va vraisemblablement être loué à l'Office de Tourisme, déjà présent dans l'actuelle Maison de la Mer. On peut imaginer que les loyers versés à la SPL financeront le bâtiment et son entretien. En sous sol, un parking est prévu, ce qui remplacera les stationnements supprimés du Quai M. PAJOT. Le tourisme et le nautisme sont étroitement liés du fait du label « France Station Nautique ».

Bâtiment 3 / Club Nautique : IMPACT POSITIF

Enfin, il manque à Cavalaire un lieu d'échange convivial et orienté vers les activités nautiques. Ce « club nautique » permettra de doter le port mais aussi la Commune d'un outil d'échanges et de rencontres qui rendront plus attractif le port de Cavalaire. Les services de conciergerie peuvent être des atouts supplémentaires pour attirer des plaisanciers de plus en plus demandeurs de ce type de prestation haut de gamme. Il ne s'agit pas de remplacer l'actuel Yacht Club de Cavalaire qui est en réalité une école de voile et non un club nautique. Mais des formations et des manifestations nautiques pourront y avoir lieu et promouvoir également l'activité de la voile et du nautisme en favorisant la possibilité d'y recevoir des régates, des manifestations ou des rassemblements réguliers pour les plaisanciers pour créer un lien social plus fort.

Impact des travaux de ces bâtiments ?

On peut voir que le dossier loi sur l'eau évoque de manière suffisante et détaillée les aspects liés aux différents chantiers (modalités d'organisation, provenance et acheminement des matériaux, paysage de réalisation, etc.).

RECOUVREMENT DE LA CASTILLANE : IMPACT POSITIF

Je suis personnellement rassuré par la proposition du maître d'oeuvre de recouvrir et de canaliser le ruisseau de La Castellane. L'étude hydraulique dans le dossier montre bien que l'eau douce issue des eaux de pluie viendra se déverser en profondeur le long de l'extension du Quai P. MARTIN. Les mouvements de houle et le vent d'Est ne pourront plus boucher le ruisseau par l'amoncellement de posidonies. Le platelage prévu pour recouvrir la Castellane va permettre le passage de la lumière tout en protégeant les éventuelles espèces observées (mulets qui ne seront plus gênés par les passants comme c'est le cas aujourd'hui, les rares couleuvres vipérines seront laissées en paix du fait que le public n'aura plus un accès direct à cet espace comme aujourd'hui à l'embouchure de la Castellane, mais la lumière pourra passer et permettre à cette espèce qui aime l'eau douce de venir éventuellement jusque là.).

Je trouve que le tableau présentant l'évolution probable de l'environnement en l'absence de ce projet par rapport à l'évolution avec le projet est très parlant et répond favorablement à toutes les préoccupations que j'avais jusque là d'un point vu environnemental.

OPTIMISATION DU PORT : IMPACT POSITIF

Bien conscient qu'il était nécessaire également que le port puisse répondre à la demande d'élargissement des places de port, le Maître d'Oeuvre semble avoir réussi à optimiser la surface des places sans sortir du domaine portuaire. En effet, si l'on additionne les surfaces de toutes les places avant le projet, on obtient 35.580m². Avec le projet, on obtiendrait 41.185 m², soit 15% de gain de places tout en restant sur le même domaine portuaire.

Un port qui ne propose plus de possibilité de changer de bateau est un port qui vieillit, provoquant à long terme un impact négatif sur l'environnement. Comment permettre de renouveler le parc de bateaux? En permettant un renouvellement régulier adapté à la demande. Or, 550 places (bassin Est) étaient basées sur des dimensions des années 70. L'autre bassin, établi en 1990, sur les besoins qui ont bientôt 30 ans. Proposer plus de places n'a pas de sens sur un même périmètre, car on diminuerait certaines catégories. Les bateaux d'aujourd'hui ont des largeurs qui ont augmenté. Le confort prime par rapport à la navigation. C'est ainsi.

Donc, ce n'est pas le nombre de place qui importe (car on peut avoir plus ou moins de places d'une certaine catégorie sans que cela corresponde vraiment à la demande à un instant t). En revanche, la surface utile est le facteur à considérer selon moi, car il montre que le plan de calepinage du port a été ou non optimisé. Dans le cas de ce projet, 15%, ce n'est pas négligeable.

Optimiser sa surface, c'est optimiser la rentabilité, certes, mais c'est surtout la possibilité de proposer des places élargies aux plaisanciers qui le demandent pour pouvoir enfin changer de bateaux. Un changement de bateau, c'est un bateau neuf bien souvent, donc moins polluant car construit dans le respect d'une réglementation plus contraignante, plus respectueuse de l'environnement, favorisant une consommation de carburant plus faible.

QUALITE DE L'EAU : IMPACT POSITIF

Justement, concernant la qualité de l'eau.

L'audit réalisé est conforme avec mes observations personnelles concernant la couleur de l'eau et sa transparence dans le port coté Ouest. Les résultats des modélisations montrent bien également qu'aujourd'hui, l'eau du bassin Ouest n'est pas renouvelée. L'entrée du port coté Ouest ne suffit pas à créer un courant circulatoire, et cela, malgré la présence de plusieurs buses d'avivements sur le quai M. PAJOT. On peut clairement voir que le Quai M. Pajot et le petit quai en béton à coté du restaurant l'Emeraude (quai 13) empêchent l'eau provenant du bassin Est de se renouveler.

Le projet suggère d'ajouter des buses d'avivements avec des agitateurs motorisés. C'est déjà le cas dans de nombreux ports voisins, car c'est un procédé classique pour faciliter les mouvements et courants dans les ports de plaisance. Rien de choquant donc à les installer. La simulation qui a été réalisé par le Maitre d'Oeuvre avec un logiciel de modélisation des courants montre qu'en 48h les eaux du port sont renouvelées, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

La qualité de l'eau peut également être améliorée en respectant le règlement de police du port qui interdit l'usage des sanitaires sur les bateaux quand ils sont amarrés dans le port. Mais si les sanitaires du port sont fermés, loins, pas entretenus ou vétustes, les usagers sont moins enclin utiliser les infrastructures des port. C'est pourquoi ce projet sera certainement très bénéfique pour la qualité de l'eau du port car il est prévu d'implanter de nouveaux sanitaires dans la future capitainerie (bâtiment 1), dans le bâtiment 2 et dans le bâtiment 3 en plus de ceux déjà présents dans l'actuelle Capitainerie et au niveau des garages à bateaux sur la digue.

Si le remplacement par des pontons flottants du quai Marc Pajot se fait, ce sera un plus pour la circulation de l'eau dans le port, mais ce sera également mieux en terme de navigation. En effet, contrairement à ce que certains on exprimé, une panne plus longue permet d'anticiper le croisement entre deux bateaux dans un même chenal puisqu'on le voit de

loin. Alors qu'actuellement, lorsqu'on sort de l'actuel bassin Ouest, depuis la cale de mise à l'eau par exemple, le positionnement des pontons le long du Quai Pajot gêne la visibilité et l'anticipation.

PASSE D'ENTREE UNIQUE : IMPACT POSITIF

Venons en au sujet qui divise. Cette passe d'entrée unique.

Je pense qu'elle a du sens symboliquement, puisque nous avons désormais « une seule gestion portuaire » après 40 ans de « double » gestion, à l'origine de cette double entrée. C'est la « double entrée » qui est anormale.

Dès la construction du deuxième bassin (ancien port public), il aurait fallu faire une fermeture tel que le projet le propose aujourd'hui. Cette volonté (politique?) de l'époque de distinguer les deux ports a été à l'origine de cette double passe. Ce n'était pas pour mieux sécuriser l'entrée du port, mais pour gérer distinctement les plaisanciers de chaque bassin.

Ce qui a définitivement causé des soucis dans l'entrée du bassin Est en très haute saison(fin juillet à mi aout), c'est le cumul d'une activité de location de bateaux et d'une station d'avitaillement. Les bateaux des loueurs perturbaient l'entrée du bassin Est qui n'était pas gérée ou organisée jusque-là. Et pour cause, l'ancien port à gestion publique gérait « sa » passe d'entrée et la zone de mouillage avec des saisonniers pendant que l'ancien port privé, sans agents saisonniers mais seulement avec un ou deux agents en journée tentaient, quand il le pouvaient, de gérer « sa » passe, mais avec peu de moyens humains et sans véritable concertation vis-à-vis des loueurs ou de la station d'avitaillement.

Or, le projet prévoit justement de délocaliser les activités des loueurs de bateaux vers la future capitainerie.

Cet aspect a été abordé plusieurs fois et des solutions ont été proposées et adoptées pendant les comités de concertation dont les comptes-rendus sont accessibles en ligne. On peut aussi y lire que même les associations de plaisanciers, lors des conseils portuaires, ont voté à l'unanimité les projets, les tarifs et les solutions exposées. Preuve que ces concertations avaient porté leurs fruits et conduit à un ensemble de propositions pour une bonne gestion de l'accès au port. Cet été, la nouvelle équipe du port a d'ailleurs certainement du commencer à appliquer cela car il y a eu peu de perturbations par rapport aux années précédentes.

La passe d'entrée unique est « logique » : un port, une entrée. La largeur, entre 40 et 50m selon où elle est mesurée, ne pose pas en soit de véritable problème de navigabilité puisque la Grande Commission Nautique (son compte rendu est également disponible en ligne) a donné un avis favorable à l'unanimité.

Enfin, lorsque je lis tous ces commentaires sur les sois-disants « dangers » et « risques de pollution » par des « collisions » entre les bateaux à cause de l'entrée unique. On nage en plein délire. Les bateaux évoluent à des vitesses lentes (3 noeuds maximum), à part des petits impacts de gelcot, il n'y aucun risque de pollution ou d'explosion. Par contre, l'utilisation d'un ordre de passage, avec un bateau de service du port sur place pendant cette période, l'absence d'un trafic lié à l'accostage et aux mouvements des pontons d'accueil, ou encore la présence comme on peut le voir d'un ponton dédié aux loueurs pour faire le plein de carburant, tout cela montre bien que cette entrée unique ne posera pas de problème et encore moins d'un point de vue environnemental.

Un plan « alternatif » proposé par une association (au passage, je ne savais pas que quelques bénévoles assureur, architecte, notaire, etc. étaient compétents pour réaliser des études portuaires avec quelques coups de crayon et deux images Google Maps photoshoppées... Ils auraient du soumissionner à l'appel d'offres !), proposerait une entrée unique mais en conservant deux passes par l'élimination du musoir (épi central sur lequel les vedettes des îles d'or accostent aujourd'hui). Or, son rôle est de casser la houle venant de l'Est (pour le coup, c'est bien la seule qui se forme dans la baie). La supprimer, c'est méconnaître le résultat des simulations réalisées par le bureau d'étude qui a prouvé que sans cette digue, la houle prendrait de l'amplitude dans l'entrée du port et provoquerait les mêmes dégâts régulièrement observés à Bandol par exemple dont l'entrée est peu protégée des coups de vent d'Est.

SUPPRESSION DU QUAI M PAJOT : IMPACT POSITIF

Aucune utilité du quai M. PAJOT par rapport à une hypothétique houle dont ce quai protégerait ; je ne l'ai de mémoire jamais vu dans le port. Surtout avec le Mistral ou le vent d'Ouest dont le port de Cavalaire est extrêmement bien protégé naturellement, par les montagnes qui l'entourent. Enfin, on observe clairement sur les résultats des simulations de courantologie dans le dossier que sa suppression aiderait beaucoup l'eau du port à se renouveler. La suppression de ce quai aurait donc un impact positif sur la qualité de l'eau dans le port.

Quand aux piétons qui s'y promènent, j'ai bien peur qu'il ne s'agissent que des propriétaires des voitures qui y sont stationnées ou des passagers pour les Îles. Par contre, le Quai P. MARTIN lui, effectivement, reçoit régulièrement la visite des promeneurs car il est situé en centre ville. Son allongement et élargissement pourra certainement accentuer son côté attractif pour voir le plan d'eau et l'évolution des dériveurs, flyboarders et jetskis.

CALE DE MISE A L'EAU : IMPACT POSITIF

On peut se féliciter du déplacement de la cale de mise à l'eau vers l'aire de carénage. Tous les ports que je connais ont des zones techniques clôturées et réglementées. A Cavalaire, nous avons eu de la chance jusqu'à présent de ne pas avoir eu d'accident grave. Les manoeuvres en marche arrière des véhicules attelés avec des bateaux dont les embases proposent hélices et pointes saillantes en plein espace public accessible à tous sont autant de risques d'accidents qu'il est urgent de maîtriser.

Et de surcroît, cette cale de mise à l'eau se trouve juste dans un virage avec une entrée de parking, entre un jeu de boules et des restaurants.

Côté environnement, les manutentions hors d'eau des bateaux peuvent être la cause de pollutions diverses liées à des opérations de maintenance ou de rinçage rapide sur place. Actuellement, les surfaces de cette cale de mise à l'eau ne sont pas traitées pour récupérer les hydrocarbures. Ce sera donc un plus dans le projet que de sécuriser la cale de mise à l'eau et que tout soit enfin situé au même endroit, proche de la grue, proches des commerces nautiques et des garages, proches des stockages des barrages anti-pollution et du Point Propre.

NUISANCES SONORES ET LUMINEUSES : IMPACT POSITIF

Pendant la phase des travaux, il semble logique que des nuisances sonores seront à supporter, mais principalement en basse saison.

Ce projet me rassure car il devrait permettre aux usagers, aux citoyens, de circuler en toute sécurité, de manière paisible et calme sur le port.

Les nuisances sonores liées aux jetskis qui doivent tourner à vide avant d'être enlevés sur la cale de mise à l'eau ne se fera plus qu'au fond du port, dans l'aire technique, où ils pourront également avoir accès aux points d'eau pour les rincer.

Concernant les nuisances lumineuses, le dossier l'évoque et nous savons qu'avec les nouveaux systèmes LED commandés à distances, les éclairages publics de nouvelle génération sont moins consommateurs d'énergie et peuvent être régulés en fonction de l'heure ou déclenchés en fonction du passage. Le projet apportera donc un plus en terme de pollution lumineuse, surtout lorsqu'on arrive depuis la mer de nuit et que l'intensité des éclairages peut être nuisible.

STATIONNEMENTS DES VEHICULES : IMPACT POSITIF

A propos des stationnements, il ne va pas y avoir de pertes de places. Le parking semi-enterré prévu au niveau du bâtiment 2 (future Maison de la Mer) rattrapera le manque de place lié à la suppression du quai M. PAJOT. De plus, les passagers des vedettes pour les Iles d'Or ne viendront plus se garer sur le parking Revest ou sur le Quai M. PAJOT puisque l'accès à l'embarcadère se fera uniquement depuis le Quai P. Martin. Une navette électrique devrait théoriquement les transporter depuis le parking du Centre ville.

DEVELOPPEMENT DURABLE : IMPACT POSITIF

Enfin, on voit que dans le dossier du projet, la préservation de l'environnement est une préoccupation importante et l'impact des travaux et des futurs aménagements sont bien pris en compte dans l'étude dans l'esprit du développement durable et de ses trois composantes, sociale, économique et environnementale. Il ne s'agit pas uniquement de faire quelques investissements ici ou là pour « réparer » ou cacher la misère. On voit bien que ce projet a eu pour ambition de réfléchir et de proposer une vision globale pour Cavalaire.

Socialement : Conserver la gratuité de la cale de mise à l'eau pour laisser à chacun la possibilité d'accéder à la mer (avec la possibilité de bénéficier de subventions). Avoir laissé le choix à chaque plaisancier de rester en location, proposer une formule pour diminuer de 25% ce forfait si le bateau est utilisé en saison basse, proposer des rétributions en cas de non occupation de la place (pour les détenteurs de garantie d'usage à 90% et à 40% pour les annuels). Espaces verts et aires de jeux pour ne pas rendre le port exclusivement aux plaisanciers mais permettre à tous de s'y sentir bien et de s'y reposer.

Economiquement : investir pour les 30 prochaines années plutôt que de ne rien faire, donner une valeur ajoutée aux places et donc aux bateaux du fait qu'ils seront situés sur un port refait et aux infrastructures attractives. Certains plaisanciers ayant même évoqué dès maintenant un impact positif sur les valeurs immobilières du fait de l'arrivée du projet du port. Enfin, localement, les professionnels du nautisme ont observé une accélération des ventes de bateaux neufs et un renouvellement de la flotte du port grâce au projet qui a permis aux plaisanciers de changer de bateau.

Environnemental : pas d'emprise du projet à l'extérieur du domaine portuaire existant, optimisation de la circulation de l'eau, nouveaux et nombreux sanitaires, préservation des espèces et mise en place de nurseries pour poissons, rationalisation des aires techniques avec traitement des polluants et enfin, plus d'espaces verts.

J'observe donc que les impacts sont positifs vis à vis de la loi sur l'eau et de l'impact environnemental sur le redéploiement des infrastructures portuaires.

Je souhaite vous donner mon avis sur la concertation et sur les tarifs, bien que cela ne soit peut-être pas directement lié à cette enquête, tellement de choses ont été écrites sur le sujet sans que les gens ne sachent véritablement de quoi il parlaient parfois.

Aspect financier...

La hausse des charges n'a aucun lien direct avec les travaux. Il est clair que certains plaisanciers étaient privilégiés de part la mise en place de tarifs extrêmement bas pendant des années coté ex-port public. La hausse des charges pour les détenteurs de garantie d'usage n'est qu'un ajustement normal par rapport à ce qui était payé au port à gestion privée. Mais encore une fois, ceux qui crient à l'augmentation le font sans en connaître ni les raisons ni les éléments de comparaisons. Car cette dernière est bien plus compliquée. Pour comparer des tarifs, il faut comprendre leur mise en place. Or, selon à quelle époque un plaisancier a acquis son droit d'usage, selon combien de fois ce dernier aura été repris par la Commune (et ainsi appliqué une commission de 20% à chaque transfert), la valeur d'acquisition de ce droit diffère du simple au double pour une même catégorie de place. On ne peut comparer qu'en prenant tous les éléments en compte et en ramenant la comparaison à un taux correspondant au coût total par mètre carré et par an (valeur d'acquisition de la garantie d'usage, total des charges sur toute la durée de la garantie d'usage, tout cela divisé par la surface de la place).

Mais si on se base seulement sur les charges de fonctionnement, celles du port à gestion privée étaient en moyenne de 34 euros/m²/an allant jusqu'à 55 euros/m²/an selon la catégorie. Au Port Public, le taux était seulement à 27 euros/m²/an ! Le budget annuel de fonctionnement du port privé (anciennement la SACNPPC) était situé autour des 700 000 euros/an. Comment le port public pouvait-il assurer l'entretien du port avec des charges aussi basses et réparties sur seulement 300 plaisanciers en garantie d'usage (les 300 autres étant en location annuelle ou saisonnière mais également avec des tarifs 30 à 40% inférieurs au port privé)? Et bien, en faisant appel aux interventions des services municipaux pour la voirie, pour l'électricité, la plomberie, les jardins, l'entretien du parc automobile, le parc informatique, etc.

Mais sans que cela ne soit imputé aux usagers plaisanciers. Pour le coup, c'était le contribuable Cavalois qui indirectement payait la note. Et la redevance? Inexistante pour le Port Public, très faible pour le Port Privé (70 000 euros/an).

Une Commune touristique comme Cavalaire pouvait-elle raisonnablement continuer avec un tel outil économique (un port de plaisance de 1200 places) à ne rien gagner financièrement de son port? En 2025, 100% des infrastructures auront été financées par des amodiations et des Garanties d'usage. Il est essentiel d'anticiper et d'investir pour les 30 prochaines années sans attendre que le vieillissement du port n'oblige la Commune à dépenser dans l'urgence pour « réparer ». Réparer revient à mettre des rustines. Ce qui a déjà été fait un peu partout sur le port (tous les bords à quai et le quai M. PAJOT sont remplis de cicatrices des nombreuses interventions de maintenance en urgence pour des fuites d'eau, des coupures de câbles électriques, des affouillements ou des billards qui ne tiennent plus.

Le financement de ce projet est assuré par la vente des garanties d'usage sur 15 à 30 ans. Qu'on achète une garantie d'usage ou que

l'on reste en location à l'année, le coût est exactement le même. Autrement dit, le fait d'opter pour la garantie d'usage nous donne uniquement l'avantage que ce droit d'occuper un emplacement est assuré pendant 15 ou 30 ans, qu'on l'occupe avec un bateau ou non. Cela ne donne en aucun cas un droit de regard sur l'utilisation des recettes perçues pour l'occupation du domaine portuaire dont la Commune est propriétaire.

Quand certains font un lien de causalité entre l'augmentation des charges et le financement du port, c'est qu'ils n'ont pas compris la finalité de ces charges.

Les charges annuelles concernent le budget de fonctionnement. Il faut donc que ce dernier soit équilibré. Il a été expliqué plusieurs fois en réunion et comités de concertation, que le prévisionnel a été établi également en fonction de tarifs annuels appliqués dans les ports similaires et voisins, et pas en fonction de travaux du projet.

Là aussi, étrangement, les tarifs des forfaits annuels n'ont jamais été ré-ajustés depuis la construction du nouveau port public.

Je reconnais que ce n'était pas facile de s'aligner à l'époque aux tarifs des ports voisins tant l'écart était important ; mais les services et les infrastructures du port public des années 70/80 n'avaient plus rien à voir avec celles du nouveau port public de 1990. La conséquence de cet écart de tarif fut que la direction du port n'accordait plus de forfait annuel à personne. Les plaisanciers à l'année se voyaient proposer alors uniquement des tarifs « mensuels »... Car ces tarifs étaient eux tout à fait en adéquation avec ceux du port privé et les ports voisins.

Aujourd'hui, suite aux réunions de concertation, une solution pour ne pas trop pénaliser les « anciens » locataires à l'année, a été de proposer aux plaisanciers qui sortiront 15 fois en hiver de bénéficier d'une remise de 25%. Sans parler de la commission pour la rétribution en cas de libération de la place de port qui est passée de 20% à 10%, permettant aux détenteurs de Garantie d'Usage de percevoir 90% des sommes encaissées pour l'occupation de leur poste.

J'ai apprécié dans ce projet que les plaisanciers aient pu avoir le choix du type de contrat qu'il leur était proposé. Certains, n'ayant pas la trésorerie suffisante, ont opté pour rester en location à l'année. D'autres ont pu choisir une durée de 15 ou 30 ans, voir 20 ans pour ceux déjà détenteurs des garanties d'usage de l'ancien port public. Tout cela a été expliqué lors des assemblées générales des plaisanciers du port à gestion privée, dans les apéros pontons en 2017 et 2018, en réunion publique et par courrier à plusieurs reprises ainsi que sur les sites internet. Il y a eu concertation, communication et explications. Le Conseil d'Administration de la SACNPPC a très bien défendu les intérêts de ses actionnaires qui ont tous pu conserver un emplacement. Mieux, ceux qui voulaient avoir une catégorie de place supérieure ou inférieure ont eu satisfaction. De même, ceux qui étaient au Port public avec les anciens contrats de garantie d'usage ou en forfait annuel ont également bénéficié d'un choix pour avoir un nouveau contrat de garantie d'usage. Les élus ont même ouvert des permanences pour recevoir les plaisanciers ou les citoyens pendant 6 mois, toutes les semaines.

Enfin, le passage en forme juridique « Société Publique Locale » est selon moi le meilleur compromis. La souplesse d'une gestion de type société commerciale privée (puisqu'elle est inscrite au registre du commerce et auditée annuellement par un Commissaire aux Comptes) et la garantie d'un service public pour ne pas tomber dans les travers du privé voulant à tout prix rétribuer ses actionnaires grâce au contrôle

analogue des élus. La fusion de ces deux ports, aussi bien au niveau de leur personnel que de la gestion, doit selon moi se poursuivre sur le plan d'eau avec une seule entrée, une nouvelle capitainerie et de nouveaux contrats.

Cordialement,

Jean ERNOULT

Plaisancier, Cavalairois, pharmacien retraité.

Profil : particulier

Nom : ERNOULT

Prénom : Jean