

Plaisancier Usager depuis la création du port public,

Ce que je comprends de la situation du port, arrivant en fin des concessions.

- 1) Que l'état reste seul propriétaire de sa côte, de ses ports et de ses places.
- 2) Que l'état afin de garder un meilleur contrôle du domaine maritime public et de la gestion des ports de plaisance encourage le système des garanties d'usage ou de la location (fin des amodiations)
- 3) Que dans tous les ports arrivés en fin de concession, les anciens amodiataires sont restés prioritaires sous certaines conditions (ex : utiliser une place de la même dimension avec leur propre bateau) et **paient un loyer à la mairie.**
- 4) Que nous n'avons jamais vu des anciens amodiataires ayant contribué à l'entretien des infrastructures pendant de nombreuses années aient été éjectés le jour de la fin de la concession.
- 5) Que l'équipe de maîtrise d'œuvre, **très efficace sur le plan commercial,** aurait convaincu l'équipe municipale **qu'elle était dans l'obligation** de procéder à un redéploiement du port et d'appliquer le système des garanties d'usage.

Dans le dossier nous ne voyons aucune alternative étudiée, comprenant une amélioration des infrastructures existantes et appliquant le système des locations.

Observations et avis objectifs relatifs aux zones concernées par l'arrêté préfectoral. faites à partir de l'annexe 2 – Résumé non technique

Comparaison du nombre de places d'après les schémas de l'annexe

Actuellement : 1181 unités

Projet : 1105 unités **donc 76 places en moins ?????? NB) alors que la demande est très forte**

Même nombre de places de passage dans les deux projets

Comparaison des rampes de mise à l'eau :

Les schémas mettent en évidence dans le projet la réduction dimensionnelle des rampes et des zones de manœuvres et par conséquent le côté moins pratique et sécurisant de leur utilisation (comportant en plus des places de bateau au droit de la mise à l'eau ???voir plan page 19 de l'annexe 2)

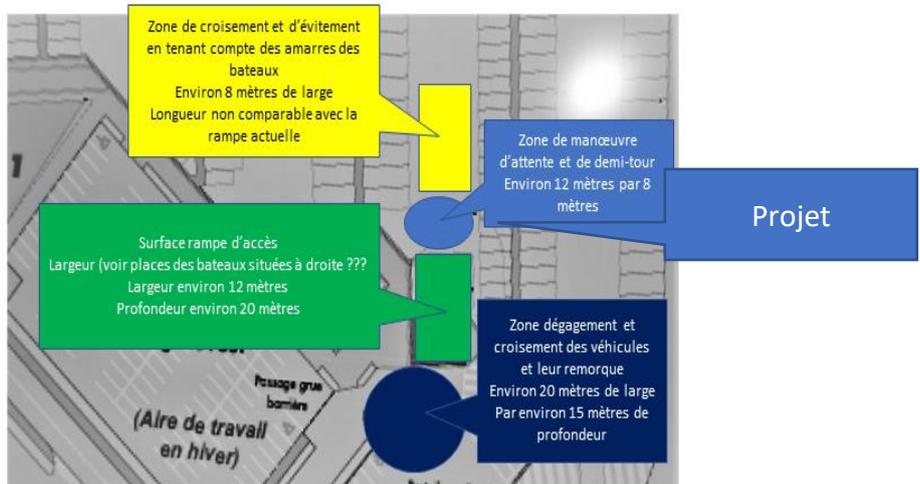
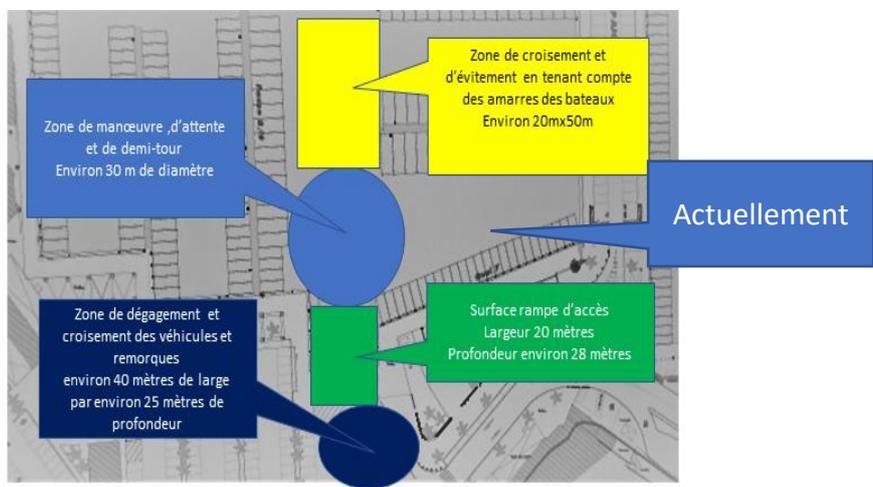
Ces éléments correspondent en aucun cas aux attentes des usagers, voir l'article 5.14 page 57 Rubrique acceptation du projet

Intérêts importants sur le plan social et économique

Contrairement au projet cette vaste zone n'est pas isolée. Plus particulièrement en moyenne et haute saison cette zone

est très animée . En effet se côtoient professionnels (loueurs de bateaux, navettes, pêcheur, chantiers navals), riverains, curieux,

plongeurs . Cette zone devient un lieu très convivial d'échanges, de partages et **crée une véritable incitation aux activités nautiques.**



Amélioration de la qualité de l'eau

Article 5.14 Description des difficultés de l'annexe 2 résumé technique

A ce jour riverains et usagers du port peuvent constater qu'après de fortes pluies (opacifiant nettement les eaux du port) il suffit d'environ de 2 à 3 jours pour retrouver une eau claire dans l'ensemble du port (y compris coté public). Présent au port coté public depuis sa création et présent en cumulé pratiquement 6 mois par an, j'ai jamais été indisposé par d'éventuelles odeurs d'eau croupie sinon par celles venant de la rivière Castillane

Dans l'article 5.3.1 Milieux physiques rubriques Hydrodynamisme il est écrit .

Courants :

- Le courant près de la côte est faible, de l'ordre de quelques centimètres par seconde ;
- Les courants globaux sont faibles et ne contribuent pas à la dynamique sédimentaire dans la Baie de Cavalaire-sur-Mer ;
- Des courants sont générés par la houle dans la Baie de Cavalaire-sur-Mer, dans une bande très proche du rivage, lors des coups de mer (plusieurs dizaines de cm/s).

Cette observation confirme le risque important d'un renouvellement moindre des eaux du port comportant qu'une seule entrée

5.5.2 Synthèse des impacts au cours de la phase exploitation.

Il est écrit : **Amélioration de la qualité de l'eau par renouvellement via les buses**

Sur les plans aucune implantation des buses et impossibilité d'en implanter du côté de la rivière castillane car on observerait un refoulement des eaux pollués dans le port.

Il a été suggéré la mise en place de turbines. Aucune information sur leurs implantations, leurs caractéristiques, le coût d'exploitation (achat, consommation et entretien)

Risques en phase d'exploitation occultés dans cette annexe.

Conséquences sur le choix de l'entrée unique qui ne correspond pas majoritairement aux attentes des usagers

Nette augmentation des risques par un encombrement important en période de haute activité (de mi-mai à mi-septembre) au droit de l'entrée unique par le passage des usagers entrants et sortants, plus les locations, plus les bateaux en attentes à la station-service, plus les navettes. ?????

Aucune évaluation des risques et intensité du trafic relatée dans l'annexe.

Dans cette période nous observons souvent en fin de journée des brises thermiques d'ouest violentes et peu prévisibles allant jusqu'à force 5 à 6.

Quels moyens réalistes sont-ils envisagés pour gérer ce trafic aux heures de pointe ???

Le personnel du port a-t-il pu donner son avis en toute objectivité et le fera-t-il lors de l'enquête ???

Cavalaire fait sans doute partie des exceptions d'avoir deux entrées à cause de sa situation géographique (forme de la baie) et de son histoire, un port privé, puis un port public. Pourquoi ne pas conserver cette exception sécurisante et plus confortable pour tous les usagers. Si la maîtrise d'œuvre c'est « acharnée » à montrer dans sa période d'étude un grand nombre de photos de ports comportant une seule entrée c'est qu'elle était consciente de la vive opposition qu'elle aurait à ce projet d'une seule entrée.

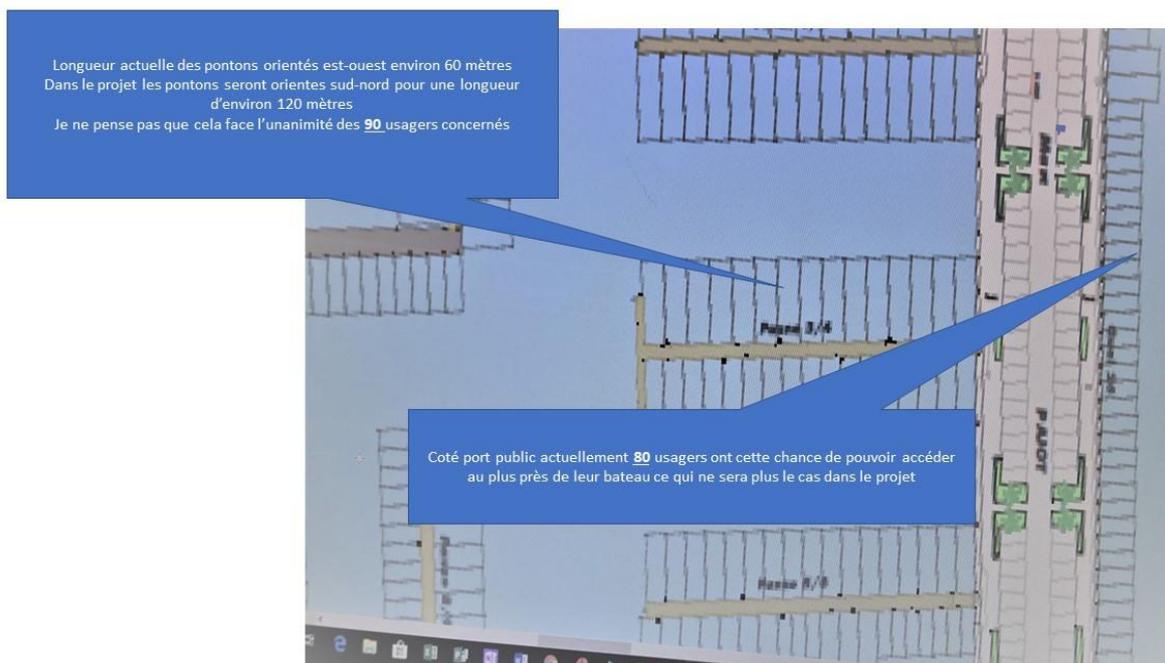
Suppression du quai Marc Pageot

Ce quai, sauf erreur de ma part, fait partie du domaine maritime et à l'avantage de protéger **(en cassant de manière très significative la houle et le ressac)** par fort vent d'est les bateaux coté port public et par fort vent d'ouest les bateaux coté port privé et par conséquent le matériel du port (pontons, amarres)

Suppression d'environ 86 places de parking. (Voir mes observations sur les places de parking)

Suppression de certaines facilités d'accès coté port privé et port public **voir schéma suivant :**

- 1) Possibilité d'approcher son véhicule près des pontons ou au droit des bateaux (usagers vieillissants ou handicapés)
- 2) Réalisation dans le projet de pontons deux fois plus long passant de 60 mètres à 120 mètres . Difficultés accrues une fois engagé dans les passes d'apercevoir en entrant ou en sortant si une unité est déjà engagée. Même par temps calme cela engendre des risques dans les manœuvres en marche arrière, et plus de risques et difficultés par vent de travers. Toutes les unités ne sont pas équipées de propulseur d'étrave.



Coût exorbitant des travaux liés à la suppression d'une entrée

Voir toutes les nuisances engendrées par ce type de travaux bien détaillées

dans l'annexe Page 30 article 5.3.2 thème : Domaine marin

Page 39 dans l'article 5.5.1 Synthèse des impacts au cours de la phase des travaux.

Difficile d'être rassuré par les mesures énoncées, car certaines, par expérience ne sont pas ou très peu maîtrisables (intempéries, planning, prix de revient)

Ces modifications ne correspondent pas aux attentes des usagers

Article 5.14 page 57 Rubrique acceptation du projet il est écrit :

Afin de développer un projet durable et accepté de tous, il faut que celui-ci corresponde aux attentes des usagers.

Observations sur les places de parking



Pour information :

Observations diverses liées à ce projet :

1) À la suite d'un signalement d'Anticor 83, en février 2018, le parquet de Draguignan a ouvert une enquête préliminaire autour de l'attribution du marché public de maîtrise d'œuvre de ce projet :

Les honoraires de la maîtrise d'œuvre seraient passés de 378 408.00 euros à plus d'un million d'euros ???

Ce qui implique par prudence de surseoir à toute action jusqu'à la décision de la justice.

2) L'estimation du coût de l'opération s'élèverait à la somme de **35 163 862,43 euro TTC** (conseil municipal) La date de valeur de ce montant n'est pas indiquée. Quelle actualisation pouvons-nous appliquer sur les différentes phases ??? Inflation galopante ! Ex : Prix du gas-oil.

3) Tableau comparatif des augmentations des tarifs des locations à l'année

TARIF DES LOCATIONS DE POSTES A QUAÏ (en euros T.T.C.) 2017

Catégorie	Dimensions maximales du Navire	Hiver Saison (Novembre à Mars inclus)			Inter-Saison (Avril - Juin - Septembre, Octobre)			Saison (Juillet - Août)			Année
		Jour (*)	Semaine	Mois	Jour (*)	Semaine	Mois	Jour (*)	Semaine	Mois	
07	7 x 2,50 m	7,00 €	37,60 €	144,70 €	14,00 €	83,00 €	288,00 €	21,20 €	122,00 €	442,40 €	1.363,90 €
08	8 x 2,50 m	8,00 €	48,00 €	181,70 €	17,00 €	96,10 €	342,60 €	25,80 €	148,50 €	525,30 €	1.672,90 €
09	9 x 3,20 m	10,00 €	56,00 €	194,40 €	20,00 €	110,70 €	400,70 €	34,80 €	203,50 €	723,30 €	2.220,60 €
10	10 x 3,50 m	11,00 €	66,00 €	249,00 €	22,00 €	140,30 €	579,70 €	43,30 €	253,50 €	908,00 €	2.650,60 €
11	11 x 3,70 m	14,00 €	78,00 €	276,00 €	27,00 €	174,00 €	654,00 €	49,20 €	288,00 €	990,20 €	2.998,60 €
12	12 x 4,00 m	15,00 €	85,00 €	308,00 €	32,00 €	188,60 €	686,60 €	53,60 €	307,60 €	1.097,30 €	3.459,60 €
13	13 x 4,20 m	16,00 €	94,00 €	336,00 €	36,00 €	209,60 €	756,70 €	61,10 €	350,30 €	1.218,70 €	4.093,20 €
14	14 x 4,50 m	18,00 €	115,00 €	435,00 €	42,00 €	244,20 €	899,40 €	69,50 €	398,00 €	1.398,00 €	4.692,70 €
15	15 x 4,80 m	25,40 €	145,40 €	521,50 €	57,50 €	299,70 €	1.029,50 €	77,20 €	438,70 €	1.526,50 €	5.071,70 €
16	16 x 5,10 m	31,70 €	179,40 €	655,10 €	69,60 €	346,00 €	1.213,10 €	88,00 €	509,00 €	1.777,60 €	5.750,60 €
21	21 x 5,50 m	39,40 €	223,50 €	757,50 €	86,60 €	401,40 €	1.597,70 €	99,60 €	579,50 €	2.011,60 €	6.974,60 €
24	24 x 6,00 m	61,10 €	329,60 €	1.087,00 €	101,70 €	592,60 €	1.970,20 €	147,80 €	851,30 €		
28	28 x 7,00 m	104,40 €	542,90 €	1.697,80 €	163,80 €	844,30 €		244,30 €			

TARIF DES LOCATIONS DE POSTES A QUAÏ (en euros T.T.C.) 2018

Catégorie	Dimensions maximales du Navire	Hiver Saison (Octobre à Avril inclus)			Inter-Saison (Mai Juin Septembre)			Saison (Juillet - Août)			Année
		Jour (*)	Semaine	Mois	Jour (*)	Semaine	Mois	Jour (*)	Semaine	Mois	
06	6 x 2,50 m	5,20 €	31,10 €	124,40 €	13,40 €	62,20 €	248,80 €	20,30 €	124,40 €	437,70 €	1.619 €
07	7 x 2,50 m	6,00 €	43,00 €	166,00 €	15,60 €	78,00 €	331,60 €	23,80 €	138,60 €	504,80 €	1.939 €
08	8 x 2,80 m	8,50 €	52,20 €	208,60 €	17,40 €	86,80 €	417,20 €	34,80 €	208,60 €	634,30 €	2.383 €
09	9 x 3,20 m	10,00 €	64,00 €	254,00 €	20,40 €	102,00 €	496,00 €	42,80 €	254,00 €	782,80 €	2.965 €
10	10 x 3,50 m	12,00 €	72,00 €	288,00 €	24,00 €	120,00 €	564,00 €	51,40 €	288,00 €	893,40 €	3.411 €
11	11 x 3,70 m	13,00 €	78,00 €	318,00 €	26,00 €	130,00 €	618,00 €	55,40 €	318,00 €	976,40 €	3.786 €
12	12 x 4,00 m	17,00 €	102,00 €	408,00 €	34,00 €	170,00 €	680,00 €	69,40 €	354,00 €	1.193,40 €	4.584 €
13	13 x 4,20 m	20,20 €	121,00 €	484,00 €	40,40 €	202,00 €	808,00 €	80,30 €	404,00 €	1.392,30 €	5.087 €
14	14 x 4,50 m	24,40 €	145,40 €	581,60 €	49,60 €	248,00 €	992,00 €	99,60 €	498,00 €	1.695,60 €	6.087 €
15	15 x 4,80 m	30,00 €	180,00 €	720,00 €	60,00 €	300,00 €	1.200,00 €	120,00 €	600,00 €	2.100,00 €	7.440 €
16	16 x 5,10 m	48,00 €	288,00 €	1.152,00 €	96,00 €	480,00 €	1.920,00 €	192,00 €	960,00 €	3.360,00 €	11.520 €
21	21 x 5,50 m	69,60 €	417,60 €	1.692,00 €	139,20 €	696,00 €	2.792,00 €	279,20 €	1.396,00 €	3.596,00 €	12.392 €
24	24 x 6,00 m	102,20 €	613,20 €	2.452,00 €	204,40 €	1.022,00 €	4.088,00 €	404,40 €	2.022,00 €	5.144,00 €	17.872 €
28	28 x 7,00 m	161,00 €	966,00 €	3.864,00 €	322,00 €	1.610,00 €	6.440,00 €	644,00 €	3.220,00 €	8.140,00 €	27.640 €
35	35 x 8,20 m	176,00 €	1.056,00 €	4.224,00 €	352,00 €	1.760,00 €	7.040,00 €	704,00 €	3.520,00 €	8.960,00 €	29.840 €

Longueur bateau	Tarif location à l'année 2017	Tarif location à l'année 2018	Augmentation sur l'année
7 m	1383,90	2214,00	59,98%
8 m	1612,90	2781,00	72,42%
9 m	2120,60	3393,00	60,00%
10 m	2650,60	4111,00	55,10%
11 m	2996,80	4795,00	60,00%
12 m	3459,60	5535,00	59,99%
13 m	4033,20	6453,00	60,00%
14 m	4492,70	7807,00	73,77%
15 m	5071,10	9603,00	89,37%
18 m	5759,60	15503,00	169,17%
21 m	6914,40	22277,00	222,18%
24 m	Pas de place	30800,00	
30 m	Pas de place	45797,00	
35 m	Pas de place	Pas de tarif	

Anticipation sur acceptation du projet

NB) Ni le chantier et l'aire de carénage ne sont équipés pour accueillir de grosses unités.

Est-il nécessaire de faire de telles modifications dans les infrastructures pour accueillir 3 ou 4 de ces grosses unités

Cette énorme augmentation a été sans doute calculée pour financer ce projet pharaonique. **Est-elle légale ?** Car je pensais qu'il existait que deux redevances en matière portuaire.

- La redevance pour occupation du domaine public.
- La redevance pour service rendu.

Le manque de places de port en France fait que, malgré l'effort de l'état de vouloir réduire les dérives, il existe d'autres situations où les **usagers sont devenus des otages**.

Dans d'autres ports arrivant en fin des concessions, il a été appliqué le système des locations et ils ont pu faire ou programmer des travaux d'entretiens et d'améliorations urbanistiques conséquentes tout en maîtrisant raisonnablement, dans leur compte d'exploitation prévisionnel, l'éventuelle augmentation de leurs recettes.

4) Redevance domaniale passant de 85 000.00 euros à 640 000,00 euros ????

Nous n'avons aucune information justificative ?
Est-il légal d'abonder le budget général de la commune par des excédents dégagés de l'exploitation du port sachant que nous subissons déjà par anticipation sur le projet des augmentations d'environ 60%.

5) La capitainerie vient d'être refaite pour un montant d'environ 800 000.00 euros
En prévoir une nouvelle et située loin de l'entrée paraît être du gaspillage et pas opérationnelle pour le personnel du port.

6) **Domaine « Socio-économique »**

Le gestionnaire de port est soumis à des obligations de service public, donc assurer la continuité du service offert. Page 39 de l'annexe, dans la rubrique 5.5.1 Synthèse des impacts au cours de la phase des travaux, **domaine « Socio-économique »** Il est simplement stipulé une perturbation de l'activité, de la navigation et du déplacement des bateaux.

Les travaux relatifs aux quais Marc Pajot est la phase que je juge la plus problématique, car **elle concerne sur environ 4 à 5 mois, simultanément 170 usagers**. Vu les tailles variées des unités, pourront-elles être toutes déplacées dans le port ??? Sur l'aire de Carénage ?? Dans d'autres port ?? **Sur le plan économique est-il envisagé selon le cas, d'indemniser les usagers ne pouvons pas disposer comme d'habitude de leur bateau, à cause des nuisances sonores, des poussières et de la non continuité des services ? Rien de mentionné dans l'annexe.**
Les usagers, les principaux intéressés, ne pas pris en considération.

Toujours dans cette même rubrique **5.5.2 « Milieu humain » et domaine « Socio-économique » « coûts d'exploitations »** n'apparaît pas les rémunérations (anticipées) de 1200,00 € nets annuel pour les 11 administrateurs et celle de 18 000,00 € nets annuel pour le PDG de la SPL .

Il serait **courtois d'informer** les usagers sur le surcroît de travail généré par la SPL pour tous les administrateurs, que ne pourrait pas assumer le personnel du port et qui justifierait effectivement ces rémunérations.

Tous les usagers se posent la question sur la légalité de subir à ce jour les augmentations de tarif sachant que le projet est en cours de validation

7) Article 5.12 de l'annexe 2 Respect de la mise en œuvre des mesures environnementales

N'apparaît pas dans le planning des travaux

la période de nidification des hirondelles

Le détail du calendrier écologique s'intégrant dans les différentes phases des travaux

(ex : la reproduction du mэрou ,la migration des langoustes)

Pour qu'elles en tiennent compte, ces éléments devront impérativement être intégrés dans les dossiers de consultation des entreprises des lots concernés.

N'apparaissent pas dans les estimations les honoraires du « Coordonnateur environnemental »

8) Dans ce projet il semblerait que les recettes des locations et des garanties d'usage serviraient à financer des infrastructures non dédiées exclusivement à l'activité du port voir courrier des avocats « Raison et Associés » envoyé à la mairie le 4 avril 2018 .

Il serait également courtois de rassurer tous les usagers sur cette dérive.

9) Qualités des infrastructures existantes

J'ai été très étonné, des propos tenus page 57 article 5.14 Description des difficultés

Domaines : Ouvrages portuaires endommagés

Il est écrit : Les quais et les diverses installations souffrent de corrosion,

d'affouillement, basculement, tassement, affaissement, glissement, fissures, etc.

Cela ressemble à un état des lieux « journalistique » rédigé à la suite d'une secousse sismique de magnitude 7 à 8 !!!

Heureusement que la réalité est nettement moins alarmante.

Pas de photo, pas de repérage sur toutes ces dégradations, pas de résultat sur la carbonatation des bétons etc. etc. ??? Pas de protections sur les zones à risques imminents ??

Ces propos montrent la pratique de lobbying qu'exerce la maîtrise d'œuvre de manière plus ou moins subtile tout au long du rapport pour influencer les décideurs (usagers, pouvoir politique) et favoriser ses propres intérêts.

J'ai parcouru en surface et sous l'eau (suis instructeur de plongée et ancien responsable technique d'un département de travaux spéciaux dans un grand groupe de BTP français) principalement le quai Marc Pajot et quelques pontons coté port privé.

Je n'ai rien observé d'alarmant ou d'inquiétant, pas d'aciers apparents, beaucoup de concrétions (pas vraiment possible de voir les fissures et autres dégradations) pas de tassements différentiels.

Du côté port public des pontons flottants ont été récemment rénovés, du côté port privé il me semble que des structures en béton sont relativement récentes (Dans le temps il faudrait sûrement prévoir de les remplacer par des pontons flottants)

10) Demandes faisant à mon avis l'unanimité des usagers et pouvant s'intégrer dans un projet comportant deux entrées

- Sécurisation de l'aire de carénage et de la circulation des véhicules.
- Installations des ateliers pour les écoles de plongée, des artisans et autres activités.
- En temps voulu (fin des concessions) revoir toute la partie restaurants, commerces, discothèques
Thèmes : Sécurité incendie (modifications des implantations des commerces)

Mise aux normes des discothèques (nous subissons actuellement de fortes nuisances sonores principalement produites par les basses fréquences des boîtes à rythme)

- Préserver les parkings et leur localisation (Cavalaire paraît comme une exception, c'est ce qui fait son charme, son attrait)
- Préserver les facilités d'accès à leur bateau.
- Plus de sécurité pour prévenir les vols, les incivilités, les tapages nocturnes.
- Tout aménagement améliorant le cadre de vie restant dans des coûts de mise en œuvre et d'entretiens raisonnables.

Conclusion.

Pour toutes les raisons et observations citées, relatives aux zones concernées par l'arrêté préfectoral, **je ne suis pas favorable à ce projet de supprimer une entrée.**

J'aurais préféré participer de manière constructive sur une alternative plus raisonnable.

Je vous prie de croire, Madame, que l'ensemble de ces remarques est le ressenti de très nombreux usagers. Cette enquête se fait en basse saison, beaucoup de plaisanciers sont absents de Cavalaire ! Certains n'auront pas eu l'information. D'autres n'oseront pas s'exprimer !

Lors des réunions « apéro ponton » de nombreux usagers ne se sentant pas entendus et devenus fatalistes ne participeront pas à cette enquête.

Je suis persuadé que lors de vos visites sur cette zone portuaire vous pourrez constater le bon état général des infrastructures, que par bien des points très positifs le Port de Cavalaire fait exception.

Vous pourrez constater tous les avantages et les commodités que défendent les usagers.

J'ai le grand espoir que votre avis se fondera sur la valeur d'arguments vrais, concrets et objectifs.

Je vous prie, Madame de recevoir l'expression de mon profond respect.