

ADIC
59 rue de la digue
83240 – Cavalaire

L'Anneau Bleu
57 impasse de la calanque
83240 – Cavalaire

APPC
Villa Mamu
119 Chemin de la Pinède
83350 – Ramatuelle

Cavalaire, le 12 Décembre 2018

Monsieur Jean-Luc Videlaïne
PREFET DU VAR

Objet : CAVALAIRE – Ecobieu - Redéploiement du port

Monsieur le Préfet,

Nous représentons les plaisanciers de Cavalaire-sur-mer et sollicitons de votre haute bienveillance l'étude du mémoire suivant par les services compétents de la préfecture.

En préambule, les plaisanciers sont convaincus que le port de Cavalaire mérite une rénovation importante, surtout depuis l'unification des deux bassins en janvier 2018, mais pas à n'importe quel prix.

Les trois associations de plaisanciers du port de Cavalaire (ADIC-Anneau bleu-APPC) souhaitent par la présente attirer votre attention sur différents points de contestation émanant de nos adhérents, concernant le projet Ecobieu. Notre courrier évoquera quatre chapitres relatifs au projet :

- 1/ Volet économique**
- 2/ Respect de la légalité**
- 3/ Sécurité et nuisances**
- 4/ Aspects techniques**

Un cinquième chapitre proposera un projet alternatif.

1/ VOLET ECONOMIQUE

Le projet Ecobieu est tellement éloigné des besoins des plaisanciers qu'il semble élaboré selon un processus allant à l'inverse du bon sens. En effet, il eût été nécessaire de définir les besoins des plaisanciers avant de fixer l'enveloppe du projet. Or, il semble véritablement que le bureau d'études, Corinthe Ingénierie, a pu élaborer un projet farfelu dans le cadre d'une enveloppe de l'ordre de 30 M€ HT fixée à l'origine. Ce montant est considérable au regard du budget annuel de la commune de Cavalaire-sur-mer, qui est de l'ordre de 22 M€. Il s'explique peut-être par la supposée capacité de financement des plaisanciers.

Le montant de l'investissement pour le projet Ecobieu, communiqué au conseil municipal du 5 juillet 2018, s'élève à 31 132 461 € HT. Le montant figurant dans le dossier d'enquête publique est de 29 680 669 € HT.

Pour l'enquête publique, le budget du projet est succinctement présenté dans le tableau ci-dessous, qui soulève, selon nous, de nombreuses questions.

Le coût total de l'opération est estimé à **29 680 669,70€ HT**, décomposé comme suit :

- Génie civil : 11 310 297,23€ HT ;
- Bâtiments : 8 379 495,04€ HT ;
- Réseaux, espaces verts et aménagements de surface : 9 990 877,43€ HT.

Désignations	Génie civil	Bâtiments	Réseaux, espaces verts et aménagements de surface
Travaux d'aménagements			
1- Travaux préparatoires	697 000,00	-	-
2- ZONE 1 : Pole nautique, parking et Capitainerie	2 193 246,50	3 457 150,00	2 663 055,00
3- ZONE 2 : Appontements	1 173 034,00	-	-
4- ZONE 3 : Mole Marc Pajot	1 330 745,00	-	40 525,00
5- ZONE 4 : Zone commerçante rue du port et place provençale	754 255,00	202 550,00	1 615 366,00
6- ZONE 4 bis : Rue St Pierre et place Casino	49 366,25	-	837 615,00
7- ZONE 5 : Place St Estelle Maison de la mer	672 530,00	1 096 100,00	3 064 400,00
8- ZONE 6 : Quai Patrice Martin	3 842 934,90	694 200,00	1 244 430,00
9- ZONE 7 : AZUREVA	58 600,00	2 455 184,00	234 490,00
Aléas	538 585,58	474 311,04	290 996,43
Totaux hors taxes	11 310 297,23	8 379 495,04	9 990 877,43
	Total hors taxes		29 680 669,70

Tableau 1 : Estimation du coût de l'opération

Le quai Marc Pajot est un ouvrage central de l'actuel port de Cavalaire. Il existe depuis des décennies, il a été renforcé et élargi au fil du temps, et il permet l'accès à la capitainerie et à la station d'avitaillement, par tout type de véhicule. Sa destruction figure pour un montant de 1 331 000 € HT. A la lecture attentive de l'épais dossier, il apparaît clairement que ce montant correspond à sa destruction très partielle prévue en phase 2. La phase 3, qui prévoit la destruction totale du quai Marc Pajot, n'est donc pas budgétée, alors qu'elle représente au minimum 4 ou 5 millions d'euros, sans compter les aléas liés à la nature même de cet ouvrage très ancien. La municipalité compte-t-elle interrompre le projet après la phase 2, alors que toutes les études d'impact sont faites avec la phase 3 réalisée ? Sinon, comment envisage-t-elle de financer la phase 3, et pourquoi n'est-elle pas budgétée ?

Le projet prévoit un nouveau bâtiment à l'extrémité du quai Patrice Martin, particulièrement exposé aux intempéries et aux coups de mer. Au vu du schéma présenté, le budget de 694 000 € HT nous semble tout à fait sous-évalué. La municipalité envisage-t-elle réellement de construire ce bâtiment ?

Le budget des travaux a été élaboré en 2015 sur la base des estimations du bureau d'études. Aucun appel d'offre n'a été lancé à ce jour, et aucun devis ne permet de conforter cette estimation. Les travaux pourront démarrer au mieux en 2020. Peut-on imaginer que ce budget soit respecté ? Si, par extraordinaire, les estimations étaient fiables, elles seraient désormais largement dépassées. Qui financera la différence ?

- Les plaisanciers ? Leur capacité financière a déjà été sollicitée au maximum par la vente de garanties d'usage, dont le prix est fixé. En 2018, les redevances ont augmenté de 50 % à 225 %, et les charges de 60 %. La municipalité veut-elle

continuer à chasser du port les petits bateaux ? C'est pourtant le cœur de cible de la clientèle de Cavalaire : le port compte actuellement 1 164 anneaux, dont moins de 100 sont occupés par des bateaux de 13 mètres et plus. La taille moyenne des bateaux est inférieure à 8 mètres, et la capacité financière des plaisanciers est limitée. Beaucoup de plaisanciers sont des retraités impactés par la crise, et on peut constater que certains se séparent de leur bateau. Est-il démocratique de nous imposer des augmentations abusives sur les grilles tarifaires, et ceci dans le but de payer comptant des investissements lourds et non justifiés ?

- Les Cavalairois ? Le risque est grand de se heurter au « ras-le-bol fiscal ».
- L'emprunt ? La situation financière de la commune de Cavalaire n'est pas particulièrement brillante.

Alors, les travaux seront-ils interrompus en cours de projet ? Avec les conséquences désastreuses que l'on connaît dans certains ports ? Ne serait-il pas plus prudent de revenir dès maintenant à un projet plus raisonnable correspondant aux besoins des plaisanciers ?

Pour ce qui concerne les garanties d'usage, **le code des transports stipule clairement dans son article R 5314-31** : « *Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'État* ».

Nous nous interrogeons sur le calendrier de perception des garanties d'usage par la mairie de Cavalaire : 20 % en 2018, 30 % au 1^{er} semestre 2019, et le solde fin 2019, alors que les travaux sur les ouvrages portuaires n'auront probablement pas débuté, ou à peine...

Nous nous interrogeons également sur le fait qu'une part majoritaire du budget concerne des travaux ne concernant en rien des ouvrages portuaires nouveaux, mais plutôt des destructions inutiles de quais ou de bâtiments, et la construction de bâtiments qui devraient relever du budget général de la mairie.

Enfin, la délibération du conseil municipal du 5 juillet 2018 précise que le montant des garanties d'usage sera perçu par la SPL Port Heraclea, puis reversé à la commune afin de financer les travaux du port, dont l'évaluation reste assez incertaine (pas de devis ni d'appels d'offre). Ce procédé est-il correct ? En tout cas, il est plutôt obscur et risque d'être particulièrement pénalisant pour les plaisanciers.

2/ RESPECT DE LA LEGALITE

Pour l'élaboration de son projet, la municipalité se targue d'avoir mené une large concertation, qui n'a été en réalité qu'un simulacre, comme nous allons le démontrer.

2.1 Courriers des associations

Le projet Ecobleu a été lancé lors de la grande réunion publique du 8 juin 2016, au cours de laquelle le maire a annoncé que ce projet permettrait de rénover tout le domaine portuaire sans coûter un Euro aux Cavalairois, et qu'il permettrait même d'abonder largement le budget de la commune pour compenser la baisse des dotations de l'Etat. Dès le 18 juin 2016, l'ADIC a adressé un courrier au Maire de Cavalaire pour l'alerter sur les préoccupations des plaisanciers. Ce courrier est resté sans réponse, comme les nombreux courriers envoyés ensuite par l'une ou l'autre des trois associations, voire même par les trois associations ensemble. A titre d'illustration, les courriers de l'APPC en date du 24 août et du 18 septembre 2017.

2.2 Courrier de notre avocat

Face à notre incapacité à obtenir des réponses à nos courriers et à nos mails, nous avons sollicité un avocat spécialiste en droit maritime, Maître Olivier Raison à Marseille, qui a écrit au Maire de Cavalaire au nom des trois associations. Dans son courrier recommandé avec accusé réception du 4 avril 2018, que vous trouverez ci-joint, il contestait le financement du projet Ecobleu et la légalité des augmentations tarifaires indiquées plus haut.

Pour ce qui concerne l'augmentation des charges de + 60 % pour toutes les catégories de bateaux, à compter du 1^{er} janvier 2018, sans aucune justification économique ou comptable, il écrivait notamment : « En l'espèce, d'une part les travaux envisagés ne procurent pas d'avantages supplémentaires aux usagers concernant l'utilisation du plan d'eau, et d'autre part la valeur économique des services rendus ne justifie pas une augmentation de + 60% ».

Il contestait également l'augmentation considérable de la redevance domaniale que la Mairie va percevoir pour abonder le budget général de la municipalité.

Notre avocat a bien reçu une réponse du Maire de Cavalaire, mais celle-ci était brutale et non sérieusement argumentée. Le Maire de Cavalaire a ensuite adressé un courrier à tous les plaisanciers pour les menacer d'exclusion du port et dénigrer les présidents des associations.

2.3 Conseil portuaire

La constitution du conseil portuaire de Cavalaire est un véritable feuilleton :

- Le 17 mars 2018, face à l'insuffisance de représentation des plaisanciers au conseil portuaire, les membres dudit conseil acceptent à l'unanimité la nomination des présidents de l'ADIC, Pierre-Yves Thiriez, et de l'APPC, Jean-Claude Espinosa.
- Le 12 juin 2018, Monsieur le Maire annonce aux deux impétrants la suspension de cette décision, « dans l'attente d'une période apaisée ».
- Le 10 juillet 2018, Monsieur Espinosa adresse un courrier RAR à Monsieur le sous-préfet du Var pour l'interroger sur la légalité de ce procédé.
- Le 8 août 2018, Monsieur le sous-préfet du Var nous informe qu'il transmet notre demande aux services compétents.

2.4 Grande commission nautique du 15 décembre 2017

Les trois associations signataires de ce courrier représentent les plaisanciers du port de Cavalaire. Aucun membre des bureaux de ces associations n'a été prévenu de la tenue de la grande commission nautique du 17 décembre 2017, ni invité à y participer. Le seul plaisancier participant ne représentait que lui-même, il avait été choisi par la mairie pour son acceptation du projet. Le projet a été validé à l'unanimité des participants sans aucune représentation réelle des plaisanciers.

2.5 Passe unique

Le port de Cavalaire comporte deux entrées, dont une est souvent encombrée en fin de journée d'été, en raison de la présence de la station d'avitaillement. Or, le projet Ecobleu prévoit de supprimer l'autre entrée, et de concentrer la circulation des navires sur l'entrée unique comportant la station d'avitaillement en son passage le plus étroit. Les plaisanciers sont inquiets de l'impact de cette décision sur la sécurité et l'environnement.

L'APPC et l'Anneau Bleu ont envoyé un courrier RAR à Monsieur le Maire le 22 juin 2018, et, une fois de plus, celui-ci est resté sans réponse.

2.6 Contrats de garantie d'usage (GU)

En date du 16 septembre 2018, l'ADIC a envoyé un courrier RAR à Monsieur le Maire de Cavalaire pour lui faire part de l'inquiétude des plaisanciers acheteurs de garanties d'usage. En effet, plus de huit mois après avoir envoyé leur contrat et versé 20 % du montant total de la garantie d'usage, ils n'avaient rien reçu. L'ADIC demandait donc un retour des contrats signés sous quinzaine. L'ADIC n'a reçu aucune réponse à ce courrier. Un grand nombre de plaisanciers ont enfin reçu en novembre 2018 leur contrat signé par les représentants de la SPL et de la mairie. Ce contrat stipule que « la date de fin des aménagements (est) estimée à fin juillet 2019 », alors qu'à cette date, les travaux sur les ouvrages portuaires n'auront très probablement pas même débuté. Au conseil municipal du 5 juillet 2018, il a été annoncé une fin probable des travaux au 1^{er} janvier 2022.

Certains plaisanciers n'ont encore rien reçu.

Nous nous interrogeons sur la validité de ces contrats.

2.7 SPL

La délibération 81/2018 du conseil municipal du 5 juillet 2018 (pièce jointe) approuve la concession du port de Cavalaire à la SPL Port Heraclea. Elle prévoit également que la SPL verse à la commune une redevance domaniale (partie fixe) d'un montant initial prévisionnel de 560 000 € HT pour l'exercice 2019, à laquelle pourra ultérieurement être ajoutée une partie variable. Cette redevance fixée par la mairie représente une augmentation considérable par rapport à la situation antérieure. En effet, le port à gestion privée versait une redevance de 85 000 €, et le port public était en régie municipale, sans redevance et avec un budget équilibré.

La délibération 82/2018 du même conseil municipal du 5 juillet 2018, a approuvé la possibilité pour les administrateurs de la SPL Port Heraclea de percevoir une rémunération, dont les plafonds sont fixés comme suit : 18 000 € nets annuel pour le PDG et 1200€ nets annuels pour chacun des 13 autres administrateurs, tous conseillers municipaux de la majorité. Il s'agit donc d'une rémunération supplémentaire pour les élus de la majorité, notamment pour le Maire, sans aucune tâche supplémentaire par rapport à une gestion du port en régie municipale. Ces rémunérations sont donc des frais supplémentaires pour les plaisanciers, qui nous semblent injustifiés. De plus, nous nous interrogeons sur le fait que les conseillers municipaux de la majorité ont participé au vote de la délibération 82/2018 qui leur permet de percevoir une rémunération supplémentaire.

En date du 7 septembre 2018, les trois associations ont adressé un courrier RAR à Monsieur le Maire pour exercer un recours gracieux en vue de l'annulation des délibérations 81/2018 et 82/2018 du conseil municipal du 5 juillet 2018. Le refus de ce recours gracieux a été notifié aux trois associations par courrier du 5 novembre 2018. Nous nous réservons le droit d'exercer un recours contentieux devant le tribunal administratif de Toulon.

2.8 Marché d'étude du projet

Nous tenons à rappeler que le marché d'étude du projet Ecobieu avait été attribué à la société Corinthe Ingénierie lors du budget primitif 2015 pour un montant de 231 500 €. Après attribution définitive du marché, il s'élève à 344 500 € selon délibération 89/2015 du conseil municipal du 17 septembre 2015. Or, il semblerait que le montant des facturations de la société Corinthe Ingénierie s'élève maintenant à 2 118 633 €. Outre le fait que ce montant semble exorbitant, nous nous interrogeons sur un tel dépassement.

De plus, il ne faut pas oublier que, à la suite du signalement de l'association ANTICOR en février 2018, le parquet a diligenté une enquête préliminaire toujours en cours, autour de l'attribution de ce marché.

Par conséquent, il nous semble que, dans l'attente de l'issue de cette procédure pénale, Il serait prudent de suspendre l'attribution des autorisations.

3/ SECURITE ET NUISANCES

Le port abrite 1162 bateaux, ainsi que le centre d'animation, avec restaurants et bars de nuit amenant une population touristique importante en été. Aujourd'hui, la sécurité des biens et des personnes n'est pas assurée, comme en témoignent les innombrables exactions constatées.

En effet, la délinquance et les incivilités sont un réel problème, en nette progression d'année en année, notamment à certaines heures de la nuit, lors des sorties des établissements de nuit de personnes alcoolisées ou droguées.

De plus, les établissements en question émettent de la musique amplifiée à des niveaux sonores intolérables jusqu'à 5 ou 6h du matin, faisant fi du décret *No 98-1143 du 15 Décembre 1998*, au prétexte qu'ils bénéficient d'arrêtés de fermeture tardive.

Les plaisanciers souhaiteraient pouvoir jouir paisiblement de leur bateau, afin de se reposer et dormir en toute quiétude et sécurité pendant au moins une partie de la nuit. Le titre de station balnéaire ne justifie pas tant de nuisances !

Or, dans le nouveau projet, il semble prévu un nouvel établissement de nuit de 600 m². Les normes sonores seront-elles respectées, et la sécurité assurée jusqu'au petit matin, y compris après la fermeture ?

Le centre d'animation présente un risque d'incendie très important, comme l'ont constaté vos services et les pompiers de Cavalaire. Ce risque s'est d'ailleurs réalisé récemment à deux reprises :

- En 2015, incendie du restaurant Papa et Cie et d'un shiphandler.
- Le 7 avril 2018, incendie criminel ayant détruit ou gravement endommagé un restaurant et quatre bateaux, dont deux ont été coulés. Cet incendie a nécessité l'intervention d'une cinquantaine de pompiers des différents centres de secours du golfe. Par chance, le temps était calme, et les conséquences, bien que déjà importantes, ont été limitées. En cas de vent fort, les dommages matériels et humains auraient été considérables.

Un vrai plan sécuritaire pour la protection des biens et des personnes sur le port de Cavalaire est indispensable, comme en atteste le courrier adressé le 4 août 2017 par le directeur du port aux autorités de police, exprimant sa crainte de troubles à l'ordre public.

Nous renouvelons auprès de vous nos demandes souvent exprimées auprès de la mairie :

- **Limitation des accès aux pannes et aux quais**
- **Mise aux normes du centre d'animation**
- **Suppression des nuisances sonores après 22 heures**
- **Fin des autorisations de fermeture tardive de certains établissements**
- **Mise en place d'une vidéosurveillance digne de ce nom.**

4/ ASPECTS TECHNIQUES

Le projet Ecobleu est né de la formidable opportunité de la réunification du port public et du port privé au 1^{er} janvier 2018. Ce projet a été conçu avec l'intention de faire venir à Cavalaire des unités de grande plaisance, avec des places de 24 et 30 mètres. Pour ce faire, il était nécessaire d'agrandir le bassin, et la solution choisie a été de fermer la passe ouest et de détruire le quai Marc Pajot. Ces choix représentent un coût considérable, et ils sont rejetés par la majorité des plaisanciers du port de Cavalaire.

Le projet prévoyait initialement de vendre des garanties d'usage de 30 ans au prix de 1,3 M€ pour 9 bateaux de 30 mètres. Cet objectif totalement irréaliste a été progressivement revu à la baisse, et le projet prévoit maintenant 4 places pour des bateaux de 30 mètres, sachant qu'à notre connaissance, la vente de ces 4 places reste hypothétique. On peut raisonnablement s'interroger sur la pertinence de vouloir accueillir à Cavalaire des unités de grande plaisance. Pour notre part, nous considérons que ce choix ne présente aucune pertinence, et que les conséquences en termes d'aménagement des infrastructures et de coût du projet sont dramatiques.

4.1 La passe unique

Pour d'hypothétiques bateaux de 30 mètres, on fait supporter physiquement et financièrement aux plaisanciers la modification de l'entrée du port en fermant la passe Ouest et en conservant une seule passe. Tous les usagers du port savent pertinemment que cette option est une ineptie puisque, durant les mois de juillet et août, l'entrée actuelle du bassin Est devant la station d'avitaillement est déjà très problématique du fait d'un flux important de bateaux aux heures de pointe. Qu'en sera-t-il lorsque l'entrée du bassin ouest sera supprimée ?

Le flux sur l'entrée unique sera doublé et ingérable. A fortiori aux heures où les bateaux de location viennent faire le plein, sans parler de l'effet du vent latéral qui se lève chaque jour en fin d'après-midi.

La passe unique est une grave erreur. Elle entraîne :

- Une dégradation des conditions d'agrément d'entrée et de sortie du port
- Un risque important de collision des navires, avec de possibles dommages matériels et corporels
- Un coût considérable et inutile.

Notre demande de conserver les deux passes n'a jamais été entendue, et nous la réitérons auprès de vous.



Exemple du trafic saturé devant la station d'avitaillement à 18h le 16 août 2018. Qu'en serait-il avec une seule entrée ?

4.2 Démolition du quai Marc Pajot

La démolition du quai Marc Pajot nous semble inenvisageable pour les raisons suivantes :

- Ce quai, large de 25 mètres, permet aux véhicules d'accéder en toute sécurité à la capitainerie et à la station d'avitaillement.
- Ce quai comporte environ 80 places de stationnement permettant aux plaisanciers d'approcher leur véhicule de leur bateau pour le chargement et le déchargement, et permettant également le stationnement des passagers de la navette pour les îles. La destruction de ce quai entraînerait une réduction du nombre de places de parking et un éloignement des véhicules, sans proposition de solution alternative. De plus, la station d'avitaillement ne pourrait plus fonctionner pendant les travaux pour une durée indéterminée.
- Ce quai très ancien est construit en partie sur des enrochements préexistants. Il comporte d'anciennes cuves de carburants. Il a été consolidé et élargi au fil des années. Le dossier d'enquête publique ne comporte aucune étude sur la faisabilité de cette destruction, qui nous paraît tout à fait problématique.
- La destruction de ce quai représente un coût considérable non budgété. Elle nécessiterait l'évacuation de milliers de tonnes de gravats, entraînant une pollution sonore, atmosphérique et marine.
- Le projet prévoit que le nouvel accès à la station d'avitaillement serait le quai Patrice Martin prolongé. Celui-ci est aujourd'hui parsemé d'embûches, particulièrement en saison d'été avec de nombreux concerts, marchés régionaux, stands de la jet Cup, forains, professionnels. On peut à juste titre s'interroger sur les conditions de

circulation des piétons et des véhicules sur ce quai, ainsi que sur le passage des secours en cas de nécessité.

- En cas de vent fort, ce quai fait obstacle aux vagues et aux déplacements de masses d'eau. La destruction de ce quai va créer un immense bassin dans lequel les perturbations risquent d'endommager les bateaux.
- Le projet prévoit des quais de plus de 60 mètres de long, qui présentent de multiples inconvénients pour le chargement et le déchargement des bateaux, ainsi que pour les manœuvres des bateaux, alors que le croisement est impossible.
- Ce quai est très emprunté par les familles et présente un fort potentiel pour un espace public de qualité (audit d'opportunité Corinthe Ingénierie).

Avant même de savoir si le quai Marc Pajot peut être détruit, nous considérons qu'il ne doit pas l'être, mais qu'il doit au contraire être aménagé pour augmenter encore son agrément.

4.3 Ecrêtement de l'actuelle maison de la mer

Le projet prévoit l'écrêtement de l'actuelle maison de la mer. L'avis des plaisanciers sur la pertinence de ce choix n'est pas unanime. Quoi qu'il en soit, il est évident que cette opération ne doit en aucun cas être financée par les plaisanciers, mais uniquement par le budget général de la commune, car cet ouvrage n'a rien à voir avec le port, si ce n'est qu'il est situé pour une petite partie sur le domaine portuaire.

Il n'est pas certain que l'opération de déplacement des nids d'hirondelles soit garantie.

4.4 Nouvel immeuble à l'emplacement de l'ancien bâtiment Azureva

Le bâtiment anciennement dénommé Azureva a été démoli, et le projet prévoit la construction d'un immeuble de plusieurs étages abritant l'office de tourisme et le musée archéologique. Au vu des croquis présentés, l'avis des plaisanciers sur le projet architectural est très défavorable. Quoi qu'il en soit, l'éventuelle construction de ce bâtiment doit être financée par le budget communal, et non par le budget du port, car il n'est pas destiné à l'usage des plaisanciers et n'a aucun lien avec l'animation du port.

Lors du conseil municipal du 5 juillet 2018, il a été précisé que le casino de jeux et la médiathèque devaient sortir du domaine portuaire, car ils ne participent pas à l'animation du port. En toute cohérence, il devrait donc en être de même pour ce nouveau bâtiment, et pour l'écrêtement de la maison de la mer.

4.5 Mise à l'eau

La rampe de mise à l'eau, aujourd'hui située au milieu du port, est d'un accès facile et confortable, tant pour les bateaux que pour les véhicules. Grâce à sa grande largeur, elle permet de mettre plusieurs bateaux à l'eau simultanément. Le couloir de sortie est suffisamment large pour permettre la circulation et le croisement des bateaux, des nombreux jets ski et des petites unités en location sans gêner les sorties des bateaux des quais environnants.

C'est un lieu de distraction pour les familles qui assistent à ces mouvements de bateaux avec bonheur et curiosité.

Le projet prévoit le déplacement de la cale de mise à l'eau, en réduisant considérablement sa largeur, tant pour les véhicules que pour les bateaux, engendrant des difficultés significatives pour la circulation des bateaux et les manœuvres des véhicules avec attelage. De plus, cette nouvelle cale entraînerait une perturbation permanente dans le couloir de navigation, et apporterait de nouvelles nuisances aux occupants des maisons de la falaise.

Ce déplacement entraînerait aussi une réduction des places sur le parking Revest.

Nous demandons la conservation de l'actuelle cale de mise à l'eau.

4.6 Place Sainte Estelle

L'avis des plaisanciers sur le projet d'aménagement de la place Sainte Estelle n'est pas unanime. En tout cas, ils demandent de veiller à ne pas entraver le passage vers les quais, notamment pour les moyens de sécurité.

De plus, pour les mêmes raisons que celles invoquées précédemment, son financement doit se faire par le budget municipal et non par le budget du port, puisqu'elle n'est pas dédiée principalement à l'usage des plaisanciers, mais surtout à l'usage des touristes.

4.7 Emplacement de la capitainerie

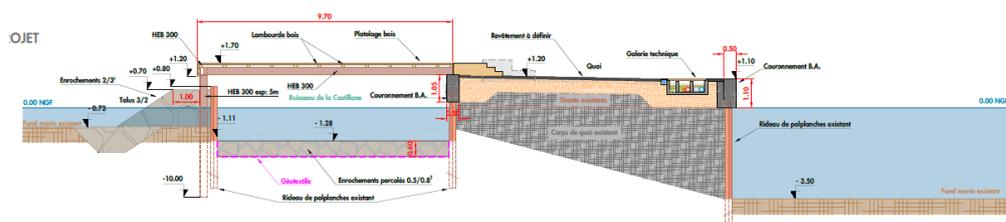
L'actuelle capitainerie a été inaugurée en 2012 et a coûté aux environs de 800 000 €. Elle remplit parfaitement sa mission, et sa situation stratégique à l'entrée du port est idéale et présente une vision à 360° du plan d'eau. Alors pourquoi refaire une autre capitainerie au fond du port, inaccessible aux bateaux de passage et parfois très éloignée à pied ?

L'ancien bureau du port privé est un bâtiment en bon état, et rien ne justifie sa démolition. Une simple rénovation, avec mise aux normes et un éventuel agrandissement, serait sensiblement moins coûteuse.

Ce bâtiment pourrait continuer à accueillir la SNSM et la société de sécurité, tout en aménageant des bureaux destinés aux services administratifs de la capitainerie.

4.8 La Castellane

Le projet prévoit le recouvrement du ruisseau de la Castellane par un ouvrage de génie civil, surmonté d'un platelage bois démontable qui pourra être le support de kiosques et de terrasses.



Plan de coupe d'étude de la maîtrise d'œuvre.



Photo de la Castellane le 17/11/2018

Ce projet très technique pose de sérieuses questions :

- Lors de violents orages, la Castellane devient torrentielle. Nous sommes de plus en plus confrontés à des épisodes méditerranéens. Le débit sera-t-il suffisant pour assurer l'écoulement des eaux ?
- Les remontées de mattes mortes de posidonies lors des tempêtes d'Est sont extrêmement importantes. Le seuil frontal sera-t-il suffisant pour empêcher les intrusions de mattes qui boucheraient le ruisseau ?
- Le désensablage annuel nécessitera le démontage des grands platelages, ainsi que des kiosques et terrasses. Ne sera-t-il pas compliqué, et combien coûtera-t-il ?

4.9 Renouveaulement des eaux des bassins

Dans la configuration actuelle, les eaux du bassin Ouest se renouvellent difficilement, sont médiocres, et n'ont quasiment pas de vie contrairement à celles du bassin Est, qui sont de meilleure qualité et abritent des espèces protégées. La destruction du quai Marc Pajot n'améliorera pas la courantologie, surtout avec la fermeture de la passe Ouest. Le mélange des eaux des deux bassins ne provoquera-t-il pas la disparition des espèces protégées du bassin Est ?

Le projet prévoit la pose de buses d'avivement avec turbines. Sauf que nous ne sommes pas sûrs du résultat. L'agitateur sera la cause de mise en suspension des sédiments, entraînant une augmentation de la turbidité des eaux, avec un retour à l'équilibre hypothétique. Les buses seront énergivores et vont demander une maintenance régulière, certainement coûteuse.

Le plan montre que les buses au travers du quai Patrice Martin vont rejeter des volumes importants d'eau polluée du port ($1\text{m}^3/\text{s}$) en direction des plages, dégradant inévitablement la qualité des eaux de baignade lors des vents d'Est et de Sud très fréquents.

Les implantations et orientations des buses-agitateurs sont présentées sur la vue en plan ci-après.

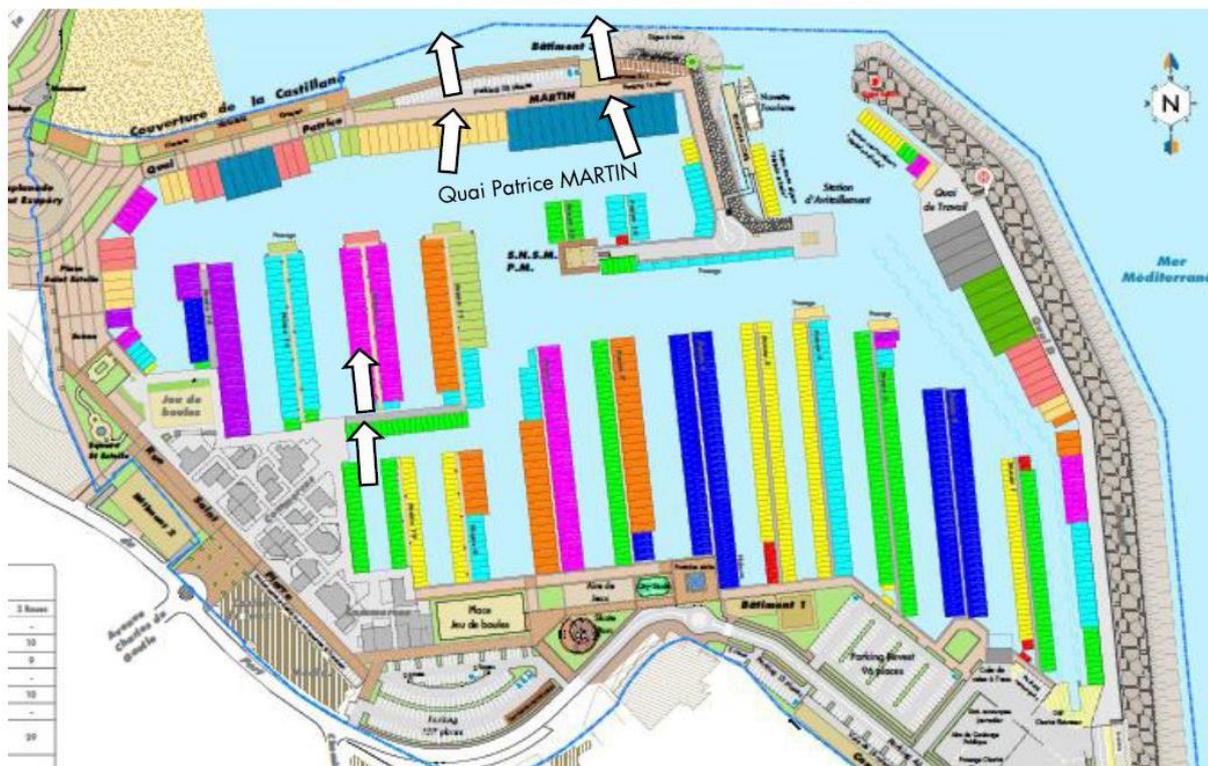


Figure 99 : Implantation envisagée des buses-agitateurs de débit 1 m³/s

4.10 Discriminations

Tout propriétaire d'un bateau actuellement dans le port de Cavalaire devrait pouvoir bénéficier d'un contrat de location annuelle ou souscrire une garantie d'usage d'une durée de 15, 20, 25 ou 30 ans.

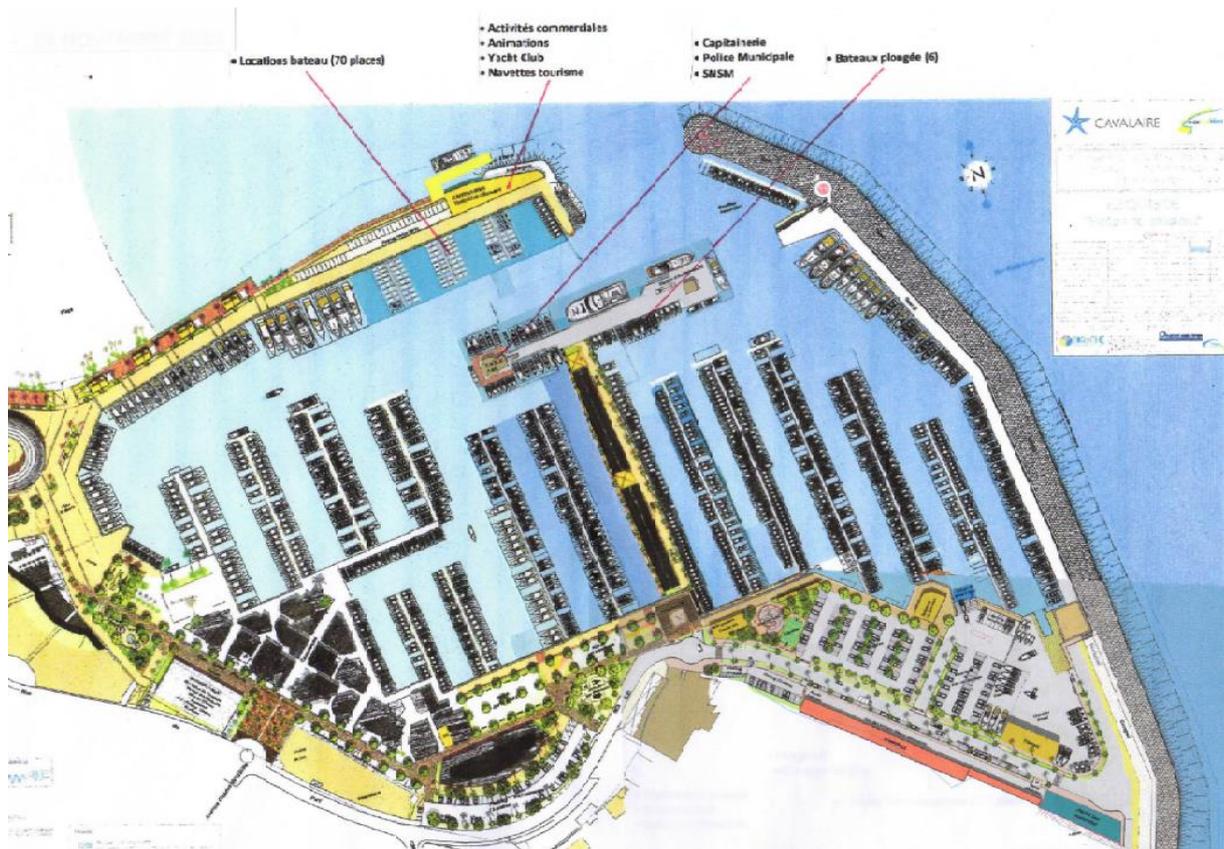
Nous demandons l'annulation des mesures discriminatoires adoptées par les délibérations des conseils municipaux des 28 juin 2017, 15 janvier 2018 et 15 mars 2018 en violation du principe de non-discrimination.

5/ PROJETS ALTERNATIFS

5.1 Projet pour le port

D'autres solutions sont possibles. A titre d'illustration, l'ADIC a présenté le projet ci-dessous qui n'a jamais été sérieusement étudié, malgré un accueil favorable de très nombreux plaisanciers et professionnels, alors qu'il présente des avantages indéniables en termes de faisabilité et de coût.

Il permettrait de consacrer l'essentiel du budget à la réhabilitation et à l'amélioration des installations existantes, en améliorant l'agrément du port pour les plaisanciers et les touristes. Nous ne prétendons pas que ce projet élaboré par un architecte est la seule possibilité d'aménagement du port de Cavalaire. Nous souhaitons seulement montrer qu'un projet moins coûteux et plus adapté aux attentes des plaisanciers et des Cavalairiens est possible.



5.2 Les plages

Les plages de Cavalaire représentent le joyau de cette baie. Or, il est de notoriété publique que les phénomènes d'érosion deviennent importants, réduisant la taille des plages, et nécessitant l'apport de tonnes de sable à chaque début de saison.

L'étude d'opportunité prévoyait, en concomitance avec les travaux du port, de construire des ouvrages sous-marins destinés à la protection des plages, pour un coût évalué entre 2 et 3,5 M€. Ce projet semble malheureusement abandonné. Peut être parce que ces travaux dépendent du budget principal...

5.3 Station dépuraton

La station d'épuration des eaux usées de Cavalaire est sous-dimensionnée. Plusieurs fois au cours de l'été elle est saturée et déverse directement dans la mer des eaux polluées qui interdisent la baignade pendant plusieurs jours. A notre connaissance, aucun projet d'amélioration n'est prévu. Plutôt que de dilapider l'argent des plaisanciers dans le projet Ecobieu qui ne satisfait personne, ne faudrait-il pas prioriser ces investissements ?

CONCLUSION

Pour toutes les raisons et observations évoquées, les plaisanciers du port de Cavalaire ne sont pas favorables au projet Ecobieu, qui ne correspond pas à leurs besoins, et dont le coût est démesuré.

Ce projet, proposé par CORINTHE Ingénierie et imposé aux plaisanciers par le maître d'ouvrage ne correspond en rien à nos attentes. Nous ne pouvons pas parler de concertation, elle a été depuis le départ inexistante sur ces sujets précis. Aucun dialogue, ni échange constructif n'a pu être établi avec les initiateurs de ce projet.

Aujourd'hui, nous sommes dans l'impasse, les travaux sont évalués partiellement, le planning ne correspond plus à rien, les autorisations n'ont pas encore été obtenues, les appels d'offres ne sont pas lancés, et les analyses des offres sont bien loin d'être bouclées.

Si ce chantier devait être mené dans son intégralité à son terme, le budget ne serait plus de 30 M€ mais probablement du double.

Il est urgent d'en revoir la conception, afin de répondre aux véritables attentes des plaisanciers et des Cavalairois. Ses ambitions démesurées apportent plus de mécontentements que de satisfactions.

En observant l'architecture du port de Cavalaire dans sa configuration actuelle, on peut constater qu'il a été dans son ensemble bien pensé par des architectes compétents, et bien distribué pour la navigation.

Le projet présenté par l'ADIC montre un port plus fonctionnel pour un coût mieux maîtrisé, du fait essentiellement de l'absence de destruction du quai Marc Pajot. Il prévoit une large entrée avec deux bassins. Il permettrait de satisfaire les plaisanciers et l'ensemble des Cavalairois, et nous souhaitons vivement qu'il soit sérieusement étudié.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre très haute considération.



Pierre-Yves Thiriez
ADIC



Lucien Armingol
Anneau Bleu



Jean-Claude Espinosa
APPC