

Passes d'entrée

Des événements récents concernant l'ensablement de l'avant port de Port Grimaud et de l'embouchure de la Giscle m'ont conduit, dans un souci de clarification, à établir la présente note.

Le plan d'eau sur lequel évoluent les propriétaires des trois entités qui constituent Port Grimaud est composé des canaux intérieurs et de la Giscle même si cette rivière qui est non domaniale, ne fait pas partie des concessions dont bénéficient PG1, PG2 et SNPG.

Ce plan d'eau dispose de deux débouchés en mer, l'un par la passe d'entrée de PG1 et l'autre par la Giscle

Ces deux « débouchés » ont toujours connus des phénomènes d'ensablement qui pendant des années ont pu être résolus assez simplement d'une part parce qu'ils n'étaient pas très importants et d'autre part parce que la législation en matière de dragage était moins rigoureuse qu'aujourd'hui.

Une aggravation récente de la loi et des phénomènes de crues et de courantologie a rendu difficile le problème de l'ensablement des passes d'entrée de Port Grimaud qui présentent aujourd'hui un danger pour la navigation.

Il faut donc s'inquiéter rapidement de cette question d'autant que les coûts de balisage et de dragage à effectuer représentent une dépense importante.

Dans ce contexte, il convient en premier lieu d'essayer de fixer les obligations de chacun, ce point ne paraissant pas très clair dans l'esprit des parties concernées.

Il faut savoir que le domaine public maritime (DPM) a fait l'objet d'actes de délimitation, la limite du DPM se situant approximativement le long de la plage de PG2 et englobant les deux épis rocheux qui ferme la plage.

Il s'en suit que la zone d'ensablement qui se situe habituellement à l'embouchure de la Giscle se trouve sur le DPM et non sur une partie concédée.

La situation est légèrement différente pour la passe d'entrée de PG1, la zone d'ensablement paraissant évoluer entre la partie concédée (chenal située en face de la Capitainerie) et le DPM.

Partant de ces constatations, je me suis posé la question de savoir qu'elles étaient les obligations de chacun.

Sur le Domaine Public Maritime

L'ensablement le plus important étant situé sur le DPM seule « l'administration » peut et doit intervenir.

En effet une personne morale de droit privé, même concessionnaire d'un port de plaisance n'a pas le droit d'intervenir sur le domaine public pour effectuer des opérations de balisage ou de dragage et ce compte tenu des dispositions de l'article L2132-3 du CPPP

« Nul ne peut en outre, sur ce domaine, procéder à des dépôts ou à des extractions, ni se livrer à des dégradations. »

L'obligation de la Commune ne me paraît ni discutable ni discutée. Il faut d'ailleurs noter qu'après avoir été alertée par mes soins lors d'un conseil portuaire qui s'est tenue le 20 décembre 2011, la Commune de Grimaud a rapidement missionné une entreprise locale pour procéder à un balisage d'urgence de la zone dangereuse.

Reste maintenant le problème de l'enlèvement du sable qui constitue toujours un danger pour la navigation compte tenu de sa situation et qui de surcroît risque, par l'effet des

tempêtes d'hiver et des courants, de venir compromettre sérieusement les accès à Port Grimaud 1 ou à la Giscle.

Des discussions sont actuellement en cours pour essayer de trouver des solutions utiles et rapides.

Sur les parties concédées

La zone d'ensablement qui se situe habituellement à hauteur et en avant du quai sur laquelle se trouve la station service réside en grande partie sur la partie du plan d'eau concédée à PG1.

En dépit des dispositions contenues dans les textes et surtout par méconnaissance de ces derniers il est arrivé à plusieurs reprises, dans le passé, que PG2 et SNPG acceptent de participer aux frais de dragage concernant cette zone.

Toutefois compte tenu des frais exorbitants que ce type d'opération représente aujourd'hui, il n'est plus possible de laisser penser aux propriétaires que PG2 serait tenu à une obligation de participation alors qu'il n'en est rien.

En effet en prenant le temps de relire attentivement les actes nous concernant et portant constitution de servitudes j'ai pu relever des dispositions que je dois vous livrer.

Dans l'acte notarié du 4 Janvier 1973 portant constitution de « servitudes entre les trois entités, il est écrit en page 11 et 12 que PG1 consent à PG2 et SNPG « une servitude de passage et de libre circulation à travers le débouché en mer »:

« Cette servitude conférera à tout propriétaire des fonds dominants le droit de passer et de circuler librement en bateau ou avec tout autre engin de navigation sur le débouché en mer »

Et il est encore écrit en page 15, sous le titre « répartition de charges »

« e) en ce qui concerne les plans d'eau, canaux et la rivière La Giscle, chacun des fonds servants les entretiendra, draquera et balisera à ses frais, mais les propriétaires des fonds dominants qui commettraient des dégâts de quelque nature qu'ils soient, occasionnés par l'exercice des servitudes, en resteront seuls responsables. »

Cette clause règle de façon très claire les obligations de PG1 vis-à-vis de PG2 et SNPG en ce qui concerne l'entretien du « débouché en mer »

Je me permettrai ici de rappeler un point de droit.

Suivant les dispositions de l'article 698 du Code Civil et la Jurisprudence en la matière les bénéficiaires d'une servitude de passage, peuvent dans le silence des contrats être tenus aux frais d'entretien de la servitude.

Cependant il en va différemment lorsque l'acte constitutif de servitude met expressément à la charge du fonds servant les frais d'entretien ce qui est bien le cas en l'espèce.

Tel est l'état actuel de notre droit et de nos conventions.

PG1 devrait donc supporter seule les frais de dragage de la passe d'entrée (hors DPM)

comme nous assumons seuls, les frais de dragage de la Giscle.

En soi, cette volonté originelle n'a rien de scandaleuse lorsqu'on sait qu'en contrepartie PG1 est doté d'un port public qui lui permet d'accueillir 250 bateaux ce qui lui procure une recette non négligeable que nous n'avons pas

Ceci étant je mesure parfaitement les difficultés techniques, juridiques et financières que posent les opérations de dragage.

Pour cette raison il me paraît indispensable d'agir en commun avec nos voisins et peut être d'envisager, dans un avenir proche, un partage des frais dans des proportions qu'il conviendra de définir préalablement et pour lesquelles je solliciterai, de toute façon, le moment venu, votre autorisation.

Port Grimaud le 14 Janvier 2012

Jean Marie TROEGELER
Président de l'ASL de Port Grimaud II