

Yves Christin
Parc de Cavalaire
38 avenue du Signal
83240 Cavalaire sur mer

Réside à Cavalaire depuis 2009
Propriétaire d'un bateau

Madame Gisèle Fernandez
Commissaire Enquêteur
Mairie de Cavalaire
83240 Cavalaire sur mer

Objet: Enquête Publique pour le redéploiement du port

La modernisation du port de Cavalaire est nécessaire voir indispensable afin d'améliorer le confort et la sécurité des plaisanciers sur son périmètre portuaire.

Le projet proposé par CORINTHE Ingénierie au Maître d'ouvrage ne correspond en rien aux véritables attentes de la quasi totalité des plaisanciers et encore moins des Cavalairois. Depuis sa présentation publique, ce projet a suscité de vives réactions. Budget très élevé pour des travaux non justifiés...

Aucune remise en question n'a été constatée de la part des décideurs concernant l'architecture du port. Pourtant les suggestions et les observations ont été nombreuses depuis plus de 2 ans. Aucune ouverture ni concertation concernant le projet de redistribution du port, figé dès le départ.

TROIS POINTS IMPORTANTS ET CONTESTABLES DANS CE PROJET DE REDISTRIBUTION DU PORT

1) UNE SEULE PASSE D'ENTREE pour l'ensemble du port (1200 bateaux).

- Cavalaire bénéficie à ce jour de 2 accès assez confortables, l'un vers le port public, l'autre vers le port privé.
- Devant la station d'avitaillement aux heures de pointe, les bateaux entrant et sortant, ceux en location et ceux en attente pour le carburant provoquent déjà des embouteillages.
- Malgré les 2 passes, cette année le personnel du port a apporté sa contribution afin de réguler les mouvements et éviter les risques de collisions. C'est bien que le risque existe déjà....
- LA PASSE D'ENTREE UNIQUE EST UNE ERREUR pour le CONFORT et la SECURITE des usagers.

2) LA DEMOLITION DU QUAI MARC PAJOT, totale ou même partielle.

- Ce quai est pour les Cavalairois une promenade "sur la mer" et en famille. Il fait partie de leur cadre de vie.
- Il est le cheminement logique avec les futurs services qui occuperont la capitainerie.
- Il est le cheminement naturel et rationnel vers la station d'avitaillement.
- Il est une rupture architecturale qui vise à rompre la monotonie d'une série de pontons alignés les uns à côté des autres, créant un immense parking à bateaux.
- Il a pour effet de couper les courants et vents forts qui ne manqueront pas de remuer considérablement les bateaux à quai s'il n'était pas conservé.
- Le quai magnifiquement bien positionné sur le domaine portuaire pourrait être réaménagé pour en faire un lieu d'animation et d'événements dans un îlot de verdure.
- Sa démolition supprime 85 places de stationnement.

3) LE DEPLACEMENT DE LA MISE A L'EAU.

- La mise à l'eau aujourd'hui au milieu du port est très confortable pour les utilisateurs et de grande largeur permettant de mettre simultanément plusieurs bateaux à l'eau.
- C'est un lieu de distraction pour les familles qui assistent à ses mouvements de bateaux avec bonheur et curiosité.
- Le couloir est suffisamment large pour la circulation des bateaux et jets skis, ainsi que pour les petites unités en location.
- Son déplacement réduirait :
 - considérablement les temps de mise à l'eau (rampe future 2 fois moins large que celle actuelle).
 - le nombre de places dans le parking Revest et occasionnerait des difficultés pour la circulation et les manœuvres des véhicules avec attelages.
 - Apporterait une perturbation permanente dans le couloir de navigation de la mise à l'eau entre les bateaux à quai.
 - Générerait l'activité du chantier naval qui pendant la période d'été a besoin d'espace.

D'AUTRES SOLUTIONS SONT POSSIBLES : voir la proposition présentée par l'ADIC en 2016

1. Conserver le quai Marc Pajot dans son intégralité (on voit mal comment des bateaux de différentes tailles vont pouvoir circuler au bout et devant le quai Marc Pajot réduit de 1/4 de sa longueur).
2. Construire comme prévu l'allongement du quai P.Martin, mais avec un retour vers la station d'avitaillement partiel. En laissant un espace suffisant pour une entrée et sortie confortable des bateaux vers le bassin OUEST.

AVANTAGES :

Cela permettrait comme à ce jour :

- une entrée/sortie vers le bassin EST et une entrée/sortie vers le bassin "public". Donc une seule entrée dans le port avec un délestage de 2 passes comme c'est le cas actuellement.
- Plus de confort, moins de risque de collisions et plus de fluidité devant la station d'avitaillement.
- De conserver un emplacement stratégique de la capitainerie du port public comme c'est le cas actuellement (des travaux d'agrandissement de capitainerie pourraient être envisagés pour satisfaire aux futurs besoins).
- De maintenir la capitainerie du port privé pour accueillir les services la SNSM, police et autres (des travaux d'agrandissement de capitainerie pourraient être envisagés pour satisfaire aux futurs besoins).

Un projet a été proposé en ce sens à la capitainerie du port privé en décembre 2013.

INCONVÉNIENTS SI LE PROJET SE POURSUIT DANS SA FORME ACTUELLE :

Interrompre ou supprimer complètement le quai Marc Pajot occasionnerait :

- des problèmes de ravitaillement vers la station d'avitaillement :
 - Obligation de faire le tour par le quai P. Martin avec des camions plus petits, plus de trafic et de nuisances et une augmentation annoncée des tarifs des carburants.
- une interruption dans les échanges simples et rapides vers la capitainerie actuelle, destinée à la SNSM, à la police et autres locataires : il faudra faire le tour par le quai P.Martin , d'où une très grande distance. Quid des personnes à mobilité réduite?

PROBLEMES DE RENOUVELLEMENT DE L'EAU DANS LES BASSINS :

A ce jour le renouvellement est satisfaisant et cela sans aucune assistance.

L'étude de courantologie réalisée prend en compte la suppression totale du quai Marc Pajot. Avec la suppression du quart de sa longueur, cette étude devient caduque.

On peut observer d'après cette même étude de fortes zones de pollution sur la plage du centre ville, qui n'apparaissaient pas précédemment.

BUDGET INCOMPLET:

Sur les bases actuelles du budget annoncé qui ne sont que des évaluations datant d'il y'a 2 ans, aucun appel d'offre n'est encore lancé à notre connaissance, ce qui laisse à penser que ce budget est utopique.

On constate également que bien des postes ne figurent pas dans le descriptif très succinct du budget dit global de 31 M€. Notamment la dernière phase des travaux:

- la suppression totale du quai Marc Pajot et son remplacement par un ponton flottant.
- la reconstruction de la mise à l'eau, côté aire de carénage et l'aménagement des abords.
- la construction du bâtiment "Club nautique" en bout du quai P.Martin.
- la mise en place des buses d'avivement pour tenter d'assainir les eaux stagnantes du port, coût de l'installation du matériel, de son immersion et de la maintenance.
- la couverture de la Castellane.
- Frais d'étude et de conception (environ 2 M€)

DES ECONOMIES POSSIBLES :

- maintenir le quai Marc Pajot dans son intégralité
- réduire le retour prévu du quai P.Martin pour aménager une deuxième passe d'entrée.
- conserver la mise à l'eau à sa place actuelle.
- éviter la dépense considérable pour le renouvellement des eaux de cette nouvelle partie du port avec l'installation de buses d'avivements.
- ne pas démolir la capitainerie du "port privé", mais l'agrandir en fonction des nouveaux besoins et en la remettant en conformité (voir projet de 2013).

Ces mesures permettraient d'économiser 12 à 14 M€ au minimum.

On peut également se poser la question sur la justification de la demande d'extension du domaine portuaire, qui vise à intégrer la maison de la mer dans son périmètre (montant environ 1,5 M€)

LA SECURITE :

- Elle ne sera pas assurée avec une entrée unique pour 1200 bateaux avec la station d'avitaillement en plein passage d'accès vers les 2 bassins EST et OUEST.
- Les gros bateaux auront des difficultés pour manoeuvrer depuis le bassin fermé entre le quai P. Martin et le ponton de l'ex-capitainerie pour rejoindre la sortie du port.
- La future mise à l'eau va occasionner de grandes perturbations et nuisances dans un couloir de navigation très étroit (bateaux, jets skis ainsi que petits bateaux de location).
Ne pas oublier les bateaux à quai de part et d'autre du chenal qui auront bien des difficultés à entrer et à sortir de leur emplacement
- l'approvisionnement des carburants avec de gros camions n'étant plus possible par le quai P.Martin, comment les gros camions des pompiers pourront-ils intervenir en cas d'incendie notamment sur la station d'avitaillement ?

EN CONCLUSION:

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 ici de concertation, elle a été depuis le départ inexistante sur ces sujets précis. Aucun dialogue ni échange n'ont pu provoquer un minimum d'intérêt auprès des décideurs.

Aujourd'hui c'est l'impasse, les travaux sont évalués partiellement, le planning ne correspond plus à rien, les autorisations n'ont pas encore abouties, les appels d'offres 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 le concept afin de répondre aux véritables attentes des plaisanciers et des Cavalairois et de minimiser de trop grandes ambitions qui 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 les architectes compétents de l'époque. C'est toujours et encore un port confortable, sécurisant et bien distribué pour la navigation.

Un chantier plus raisonnable, moins ambitieux suffirait à l'embellir, à le rendre plus confortable, à le sécuriser et à satisfaire les plaisanciers et l'ensemble des Cavalairois.

CAVALAIRE n'est pas SAINT-TROPEZ et doit conserver son caractère familial.

QUESTION :

Si la SPL persiste à poursuivre le projet en l'état, qui va payer? Les plaisanciers qui vont voir leurs charges exploser et/ou les Cavalairois qui vont voir leurs impôts exploser?

LE RISQUE :

C'est de voir ce chantier démarrer pour ne jamais être achevé.

LE PROBLEME :

C'est l'irréversibilité de voir démarrer un chantier mal adapté aux véritables attentes et besoin des plaisanciers, et d'un coût exorbitant.