



Ville de Grimaud
Département du Var

PROJET DE MISE AUX NORMES ET DE MODERNISATION DU PORT PUBLIC

Concertation publique - 21 aout 2024 au 21 octobre 2024

Ateliers de travail thématiques - mardi 1^{er} octobre 2024 – Salle Arthur Bauchet

ATELIER N°3 : GESTION PORTUAIRE ET DOMANIALITE

Animateurs :

Marina MEAZZA, Directrice Générale Adjointe des Services (Ville de Grimaud)

Patrick CAZALAS, Directeur Technique de la Régie du Port

Programme d'animation proposé :

- I. La gestion du plan d'eau
 - A. Statut juridique et domanialité
 - B. Organisation du service portuaire
- II. L'occupation du plan d'eau
 - A. Les différentes modalités d'occupation (article R.5314-31 du Code des Transports)
 - B. La police et l'exploitation du plan d'eau

- Divers

LA GESTION ET L'OCCUPATION DU PLAN D'EAU

De nombreuses contributions adressées à la Commune notamment durant la phase de pré-concertation ont fait apparaître que le statut du plan d'eau et notamment son caractère public n'était pas clairement appréhendé par un grand nombre de personnes.

C'est pour cela que cet atelier a été dédié à la gestion et l'occupation du plan d'eau.

Il est précisé en introduction que les ports de plaisance sont des ports maritimes qui relèvent des collectivités territoriales et de leurs groupements (article L.5311 du Code des Transports). Ils font partie du domaine public maritime artificiel (article L.2111-6 du CG3P).

Leur création, leur aménagement, leur entretien et leur gestion relèvent (depuis 1983) des collectivités territoriales, qui sont libres de choisir leur mode de gestion.

Le gestionnaire du port de plaisance est soumis à des obligations de service public.

Il perçoit des redevances en contrepartie de l'occupation du plan d'eau et des prestations de services offertes.

L'autorité portuaire est l'exécutif de la collectivité (le Maire) : elle exerce la police d'exploitation du port qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terres pleins. De plus, le Maire est également l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. A ce titre, il exerce notamment la police du plan d'eau.

Un port de plaisance comporte donc, à la fois, l'exploitation des infrastructures portuaires (gestion domaniale) et la délivrance de prestations de services (service public portuaire).

I. LA GESTION DU PLAN D'EAU

A. STATUT JURIDIQUE DE PORT-GRIMAUD ET DOMANIALITE

Construit de toute pièce sur d'anciens marécages au fond du Golfe de Saint-Tropez entre 1966 et 1972 par l'architecte François SPOERRY, Port Grimaud est un ensemble immobilier de 2500 maisons organisées le long de 14 km de canaux et réalisé selon le concept « *une maison – un quai – un bateau* ».

Le permis de construire accordé par l'Etat le 13 juin 1966 ouvrait les canaux de Port-Grimaud sur le cours d'eau non-domanial « La Gisle ».

Toutefois, en construisant la 1^{ère} tranche qui longeait la mer, François SPOERRY fut contraint de changer ses plans après une crue de « La Gisle » qui inonda le chantier. C'est ainsi que **le plan d'eau a été artificiellement ouvert sur la mer, après dragage permettant la création d'une passe d'entrée.**

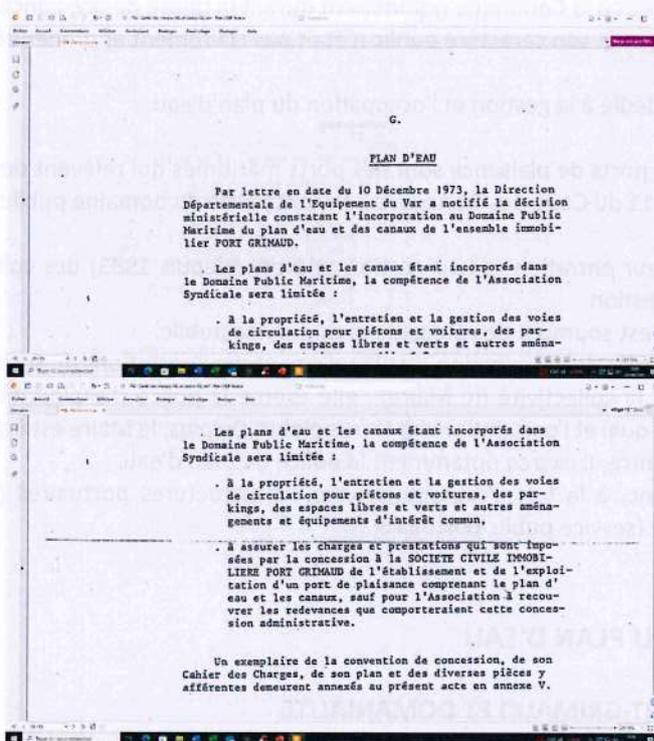
Dès lors, les canaux ont été considérés comme relevant du régime juridique de la domanialité publique maritime et non plus de celui des cours d'eau non domaniaux. Les résidents n'étaient donc plus propriétaires du plan d'eau situé au droit de leur habitation mais en avaient uniquement un usage exclusif et privatif pendant la durée des concessions portuaires imposés par l'Etat, **par le biais de contrats d'amodiation.**

C'est dans ce cadre, qu'entre 1975 et 1987, l'établissement et l'exploitation des différents ports constituant la Cité Lacustre de Port-Grimaud ont été confiés par l'Etat puis par la Commune, **par contrats de concessions**, à différentes personnes morales de droit privé (l'ASP de PG1, l'ASL de PG2 et la SNPG) chargées d'attribuer les places d'accostage ou de mouillage sur leur plan d'eau respectif :

- ⇒ **PG1** a été concédé à la SCI de Port-Grimaud I par arrêté préfectoral du **14 mai 1975**, pour une durée de 50 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2025 ;
- ⇒ **PG2** a été concédé à la SCI Baie de St-Tropez et à l'ASL de Port-Grimaud II par arrêté préfectoral du **18 novembre 1982**, pour une durée de 43 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2025 ;
- ⇒ **PG3** a été concédé à la Société de Navigation de Port-Grimaud (SNPG) par arrêté préfectoral du **16 novembre 1978**, pour une durée de 50 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2028.
Le traité de concession de PG3 a été modifié par avenant le 30 novembre 1987, afin de permettre **la création d'un port communal** de 70 amarrages, que la SNPG concessionnaire s'est engagée à réaliser et à remettre gratuitement à la Commune (*le port communal a été exploité en régie directe sans personnalité morale par la Commune depuis le 9 novembre 2009*).

A ce titre, **l'ensemble du plan d'eau relève de la domanialité publique** (jusqu'à la verticalité du quai) et pas uniquement le plan d'eau situé au droit des parties non amodiées...

Ce statut du plan d'eau est d'ailleurs rappelé dans chacun des 3 cahiers des charges des ASL régissant le fonctionnement des parties terrestres (ex. ci-dessous, extrait du cahier des charges de l'ASP de PG1 - 1976).



=> Il n'existe donc pas de plan d'eau « privé » ou « réservé aux résidents ». Il n'y a pas les « 4 petits ports publics » et des canaux « privés » comme nous avons pu l'entendre et le lire.

=> **Tous les usagers du port ont accès au plan d'eau et pas uniquement les résidents.**

C'est également parce que le plan d'eau relève de la domanialité publique, qu'un **certain nombre d'amarrages doivent être réservés aux navires de passages.**

=> C'est une **obligation** (Code des Transports) qui existait déjà lors de la signature des concessions portuaires.

=> Les 3 cahiers des charges des concessions comprennent un nombre précis d'amarrages dits « publics ».

=> Création des amarrages de la Capitainerie, de la panne de l'Église, de la place de l'Église, de la place du Marché....

C'est également pour cela que des **contrats d'amodiation ont été mis en place** (à contrario des résidents sur la Giscle = pas de contrat d'amodiation).

L'autorisation écrite d'occuper le plan d'eau ne saurait résulter d'un acte de vente d'une résidence ou de parts d'une copropriété comportant une clause d'attribution d'un poste d'amarrage ou de la détention d'actions de la société concessionnaire (...).

Les contrats de droit privé ne sauraient être contraires aux règles de la domanialité publique résultant de la loi => cf. Professeur REZENTHEL (*la marina, un concept presque oublié* – 05.04.2023 – *lexbase la revue juridique*).

B. ORGANISATION DU SERVICE PORTUAIRE

Le gestionnaire du port de plaisance est soumis à des **obligations de service public** (quel que soit le mode de gestion – en régie ou délégué).

1) Nature des missions de service public

L'organisation du service public portuaire inclut à la fois **la sécurité des biens et des personnes et le bon emploi des outillages et des ouvrages du port.**

A ce titre, le gestionnaire du port doit notamment :

- garantir l'accueil des plaisanciers et accueillir tout navire de plaisance ayant besoin d'assistance (principe universel de secours aux personnes en mer):

- assurer la continuité du service offert par la surveillance et l'entretien des infrastructures (*veiller à l'état et au nombre des amarres à quais ; veiller à ce que la présence d'un objet formant saillie le long d'un quai ne vienne endommager la coque d'un navire, idem en cas de pollution des eaux portuaires, de tempêtes...*) ;
- affecter à cet effet des agents dédiés à la surveillance des installations ;
- respecter des obligations telles que réserver des postes d'amarrages aux plaisanciers de passage (cf. supra) ;
- respecter l'égalité des usagers (dans l'attribution des postes d'amarrages...);
- contribuer au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique par voie d'affichage (infos météo notamment et avis urgents aux navigateurs – AVURNAV).

En contrepartie, le gestionnaire perçoit des redevances en fonction des prestations offertes :

- redevance d'occupation du poste d'amarrage ;
- redevance pour la fourniture de prestations (fourniture d'eau, d'électricité, wi-fi, sanitaires, remorquage, manutention, courrier...).

L'attribution des postes à quais - **de tous les postes à quais** donc y compris les contrats de garantie d'usage - et l'occupation des terre-pleins doivent intervenir dans le respect de ces principes et des principes de la domanialité publique.

Tous les usagers du port sont bénéficiaires du service public, résidents, plaisanciers et professionnels.

De nombreux résidents nous ont fait part qu'ils n'étaient pas utilisateurs des services de la régie puisque les fluides (eau, électricité) et autres installations (sanitaires) leur appartenaient.

Si effectivement ces prestations ne sont pas rendues aux résidents, ils bénéficient en revanche d'autres services au même titre que les plaisanciers de passage (maintien des hauteurs d'eau dans la passe et les canaux, surveillance des installations, lutte contre les pollutions, remplacement chaînes mères, information nautique...).

Ces missions étaient d'ailleurs déjà précisées dans les cahiers des charges des 3 anciennes concessions portuaires.



Concernant l'affectation des agents à la surveillance des installations, il est rappelé que lors de la reprise en régie, 10 agents ont été repris conformément aux dispositions du Code du Travail.

De nouveaux recrutements sont intervenus en 2022 et 2023 => 5 personnes pour constituer une équipe de surveillance de nuit ; étant entendu que la surveillance mise en place par les ASL est purement « terrestre » et résulte d'une obligation de leur cahier des charges de copropriété.

De plus, l'équipe administrative a dû être renforcée afin de faire face aux nombreuses démarches (saisie informatique des données, édition et transmission des contrats, facturation...). Ces tâches étaient autrefois réalisées par les personnels des ASL.

A cet effectif permanent, s'ajoute du personnel saisonnier (entre 7 et 10), compte-tenu des amplitudes horaires du service (7/7 - H24).

Effectif permanent : 22

Le service public portuaire est qualifié de service public industriel et commercial (SPIC).

3 critères pour le définir : il est susceptible d'être exercé par des entreprises privées, il repose sur les redevances versées par les usagers en contrepartie du service rendu et sur les résultats de l'exploitation, avec des modalités d'organisation et de fonctionnement qui relèvent une similitude avec les entreprises privées comparables.

Comme précisé précédemment, la gestion du service public portuaire peut être assurée directement par la collectivité ou déléguée à une entité privée après mise en concurrence.

2) Modes de gestion du service public

↳ **Gestion directe :**

⇒ **Choix de la Commune : Régie dotée de la seule autonomie financière** est un outil simple, qui permet de garder l'entier contrôle de l'exploitation du service ou de l'équipement public concerné.

En effet, le service est entièrement intégré aux services de la Commune. Il ne dispose pas de personnalité juridique distincte de celle de la Commune. Le Maire en est le représentant légal et le pouvoir décisionnaire est conservé par l'assemblée délibérante de la collectivité (*Conseil Municipal*).

Particularité de gestion des SPIC :

- les opérations financières et comptables font l'objet d'un budget annexe à celui de la Commune ;
- la régie est administrée, sous l'autorité du Maire et du Conseil Municipal, par un Conseil d'Exploitation et un Directeur, désignés par délibération du Conseil Municipal sur proposition du Maire. Il est mis fin à leurs fonctions dans les mêmes formes.

Le Conseil d'Exploitation est composé d'élus et de représentants des usagers du port ; étant précisé que les représentants de la Commune détiennent la majorité des sièges.

Un grand nombre de services publics est aujourd'hui fréquemment administré sous forme de régie, comme les services de transport collectifs, de collecte des déchets ménagers, certains équipements sportifs (piscines, salle de sport...), et ouvrages d'assainissement (stations d'épuration).

- ⇒ Autre forme de régie = autonomie financière + personnalité juridique : dans ce cas, la régie est dotée de la personnalité juridique. Elle est gérée par un Conseil d'Administration. Le Directeur en est l'Ordonnateur et le représentant légal.
Ex : Port-Camargue.

↳ Gestion déléguée

Le principal mode de gestion alternatif est celui de la « Concession ». **Dans une concession, la Collectivité publique délègue à un acteur privé la gestion complète d'une infrastructure ou d'un service public** pendant une période de longue durée. Ainsi, **le concessionnaire va exploiter pour le compte de la Collectivité**, le service ou l'ouvrage public objet de la concession. L'avantage théorique d'une concession est de transférer à un acteur privé (SEM, CCI, Yacht-Club...) les risques liés à l'exploitation. Mais celui-ci peut être tenté de pratiquer des tarifs plus élevés pour dégager un bénéfice d'exploitation et garantir ses marges de rémunération ou, à contrario, à sous-investir lorsque l'exploitation est en perte.

C'est la raison pour laquelle la Ville de Grimaud a repris la gestion directe du port public qui était auparavant administrée sous forme de concessions et a entrepris d'en redresser les comptes.

La situation actuelle permet d'ambitionner un important programme de mises aux normes par ailleurs obligatoires, et de modernisation des ouvrages dont la vétusté d'ensemble est préjudiciable aux usagers, à la qualité du service rendu et à la notoriété tout entière de Port-Grimaud.

3) La représentation des plaisanciers

Le Conseil d'Exploitation de la Régie du Port est composé d'élus et de représentants des usagers du port ; étant précisé que les représentants de la Commune détiennent la majorité des sièges. Pour la Ville de GRIMAUD, le Conseil d'exploitation est composé de 7 membres :

- 4 Conseillers Municipaux ;
- **3 représentants choisis parmi les usagers des ports** de la régie et n'appartenant pas au Conseil Municipal, qui ont acquis en raison notamment de leur expérience des affaires ou de l'administration ou de leur profession une compétence particulière leur permettant d'émettre tous avis utiles sur les questions relatives au fonctionnement de la Régie.

La durée de fonctions des membres du Conseil d'Exploitation et des mandats du Président et du Vice-président est fixée à trois ans par les statuts de la Régie. Ces fonctions et mandats sont renouvelables une fois. Quoiqu'il en soit, ils cessent dès la fin du mandat municipal.

Le Conseil d'Exploitation est saisi **POUR AVIS** concernant notamment les points suivants :

- le budget prévisionnel de la régie, le compte administratif (résultats de l'année précédente);
- les redevances dues par les usagers de la régie ;
- la nomination du Directeur de la Régie ;
- (...).

Il est consulté par le Maire sur toutes les questions d'ordre général intéressant le fonctionnement de la régie. Il peut poser toutes questions et présenter au Maire toutes propositions utiles. Il est tenu informé par le Directeur de la marche du service.

Il se réunit régulièrement sur convocation de son Président ; étant précisé que les séances du Conseil d'Exploitation ne sont pas publiques.

Après avis du Conseil d'Exploitation, c'est au Conseil Municipal qu'il appartient de délibérer (*ex : vote du budget, vote des tarifs, nomination du Directeur...*) ou au Maire en fonction des pouvoirs que le Conseil Municipal lui a délégués.

Régi par les dispositions du Code des Transports, **le Conseil Portuaire** est une **instance consultative, constituée quelque que soit le mode de gestion du port** (en régie ou délégué).

Ainsi, dans les ports relevant de la compétence des Communes, il est institué un Conseil Portuaire composé des membres suivants :

- le Maire (ou son représentant qu'il désigne parmi les conseillers municipaux), Président ;
- un membre du personnel communal appartenant au service portuaire ;
- 3 représentants des services nautiques, construction, réparation, et les associations sportives et touristiques liées à la plaisance ;
- 3 représentants des navigateurs de plaisance désignés par le Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP) ;
- 1 membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) lorsqu'elle n'est pas elle-même concessionnaire ;

De plus, lorsque la gestion du port est concédée, le Conseil Portuaire comprend :

- 1 représentant de chacun des concessionnaires ;
- 1 membre du personnel de chacun des concessionnaires.

Les membres du Conseil Portuaire sont nommés par arrêté du Maire.

Le Conseil Portuaire se réunit au moins 2 fois par an ; étant entendu que ses séances ne sont pas publiques. Il est obligatoirement consulté, **POUR AVIS**, sur les points suivants :

- le budget prévisionnel du port ;
- les tarifs et conditions d'usage des outillages... ;
- le règlement particulier de police du port ;
- la délimitation administrative du port et ses modifications ;
- les avenants aux contrats de concession et les nouveaux contrats de concession ;
- les sous-traités d'exploitation ;
- les projets d'opérations de travaux neufs.

Le Conseil Portuaire examine la situation du port et son évolution sur les plans économique, financier, social, technique et administratif. Il reçoit toutes observations jugées utiles par le gestionnaire du port ainsi que les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours.

Les statistiques disponibles portant notamment sur le trafic du port lui sont régulièrement communiquées. Les avis du Conseil Portuaire sont des avis simples (*la collectivité n'est pas tenue par le sens de l'avis rendu mais elle doit obligatoirement le demander*).

Pour sa part, **le Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP)** comprend les titulaires de contrats de longue durée : garanties d'usage de postes d'amarrages et bénéficiaires d'un titre de location supérieur à 6 mois délivrés par le gestionnaire du port.

Le CLUPP désigne 3 représentants des plaisanciers pour siéger au Conseil Portuaire. Il est réuni au moins une fois par an par le Maire et reçoit communication du budget du port.

La liste des membres du CLUPP est tenue à jour par le gestionnaire du port. L'inscription sur la liste n'est pas automatique et s'effectue sur la demande de l'intéressé, assortie des justifications appropriées.

Elle peut avoir lieu à n'importe quel moment de l'année.

NB : nous devrions réunir le CLUPP à court terme afin de procéder à l'élection du représentant titulaire du CLUPP de PG2 (qui a démissionné cette année).

Cette réunion pourrait d'ailleurs être l'occasion d'évoquer un certain nombre de points qui ont été mis en avant lors de la phase de pré-concertation et qui ne sont pas directement liés à l'objet de la concertation engagée par la Commune

II. L'OCCUPATION DU PLAN D'EAU

L'occupation du plan d'eau donne lieu à la délivrance d'un titre domanial (article L.2122-1 du CG3P) : « *Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L.1 ou l'utiliser dans les limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous* ».

Moyennant paiement d'une redevance (L.2125-1 du CG3P) : « *Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L.1 donne lieu au paiement d'une redevance* ».

A. LES DIFFERENTES MODALITES D'OCCUPATION DU PLAN D'EAU

Le Règlement d'Exploitation du port, approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 janvier 2024, organise expressément la gestion des différents modes d'occupation du plan d'eau.

1) Les passages / escales & annuels

Article R.5314-31 du Code des Transports : « *la disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente.*

La collectivité compétente fixe par délibération la proportion de postes à quai réservé à des navires de passage ».

Escales : Dans le port de Grimaud, la part de postes d'amarrage réservée aux escales est égale à 5% de la capacité totale du port (100 postes – cf. délibération du 10 janvier 2024) = à la journée, la semaine, au mois...

Le propriétaire du navire ou la personne qui en a la garde doit, avant son arrivée, contacter la capitainerie et communiquer le type et les dimensions du navire, la date et l'heure d'arrivée, la date et l'heure de départ, le nombre de personnes à bord.

L'autorité portuaire n'est pas tenue d'autoriser l'accès au port, ni d'accorder un poste d'amarrage d'escale. Les postes d'amarrage d'escale sont attribués selon le même ordre chronologique, en fonction des dimensions du navire et des postes d'amarrage disponibles. L'occupation qui en résulte ne génère pas l'établissement d'un contrat mais donne lieu au paiement du tarif escale en vigueur.

Le navire est autorisé à rentrer dans le port qu'après accord des agents portuaires. Une fois amarré, l'utilisateur doit se rendre à la capitainerie et établir une déclaration d'entrée

Dès l'établissement de la déclaration d'entrée, le paiement de la redevance d'occupation est exigé dans sa totalité pour la période prévue, selon les tarifs votés annuellement par délibération du Conseil Municipal.

Annuels : L'attribution des postes d'amarrage intervient selon leur disponibilité au regard du gabarit des navires et de leur affectation. Lorsque tous les postes ont été attribués, le gestionnaire du port crée une liste d'attente sur laquelle sont inscrits les plaisanciers en vue d'une future attribution.

Les plaisanciers annuels signent un contrat de mise à disposition de postes à quai pour une durée d'un an, du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année en cours (dont les termes ont été approuvés par délibération du Conseil Municipal du 17 janvier 2022), moyennant paiement d'une redevance annuelle fixée par délibération du Conseil Municipal.

Ledit contrat est expressément renouvelable chaque année pour une durée d'un an.

2) Les professionnels

Article R.5314-31 du Code des Transports – 3^{ème} alinéa : « *lorsque la disposition privative de postes à quai est consentie à des entreprises exerçant des activités de commerce et de réparation nautiques ou à des associations sportives de loisirs, la durée fixée au 1^{er} alinéa est fixée à 5 ans ».*

Ci-après, extrait de la délibération de principe du Conseil Municipal du 10 janvier 2024 relative à la délivrance des AOT professionnelles.

« Conformément aux dispositions du Code Général de la Propriété des personnes Publiques, lorsque l'autorisation d'occupation permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.

Pour l'année 2024, les professionnels du nautisme occupant un ou plusieurs postes d'amarrage depuis le 1^{er} janvier 2022 et à jour du paiement de leurs redevances ont été, au titre de l'antériorité, automatiquement attributaires du ou des postes d'amarrages qu'ils occupent (cf. liste des attributions sur le site internet du port).

Pour l'année 2025, la Commune est sur le point d'engager une procédure de publicité et de sélection préalable pour chaque catégorie de professionnels exerçant une activité sur le plan d'eau, avec prise d'effet au 1^{er} janvier 2025.

Plus d'une centaine d'amarrages sont concernés par cette disposition.

Dans ce cadre, l'autorité gestionnaire du domaine public dispose d'une marge de manœuvre très large (*la procédure n'étant pas celle applicable à la commande publique*).

Ainsi, concernant la publicité, la Commune pourra, par exemple, recourir à la diffusion d'une publicité dans un journal local habilité à recevoir des annonces légales ou encore dans un journal spécialisé en fonction de la nature de l'activité, ou une publicité par voie électronique.

Quant à la procédure de sélection, il est possible d'envisager la rédaction d'un règlement de consultation prévoyant les règles de la procédure et les critères, ainsi qu'un cahier des charges fixant les droits de l'occupant, les conditions, notamment financières, de l'occupation ou de l'utilisation du domaine public.

Outre les mesures de publicité et de sélection des candidats, l'Ordonnance du 19 avril 2017 fixe également des règles en ce qui concerne la durée et le montant des redevances des autorisations d'occupation ou d'utilisation du domaine public en vue d'une exploitation économique.

La durée de l'autorisation doit être indiquée dans le titre. Pour sa part, la redevance doit être calculée non seulement en fonction de la valeur locative d'une propriété privée comparable à la dépendance du domaine public pour laquelle la permission est délivrée mais aussi en fonction de l'avantage procuré par cette jouissance privative du domaine public.

Enfin, il est précisé que les dispositions du CG3P prévoient les cas de recours à une procédure « allégée » (ex : autorisation de courte durée, nombre d'autorisations non limité, manifestation d'intérêt spontanée) ainsi que des cas dérogatoires à la procédure de sélection :

Ex. : - lorsque l'urgence le justifie – la durée du titre ne peut alors excéder 1 an ;
- lorsque l'organisation de la procédure s'avère impossible ou non justifiée ;
- lorsqu'une seule personne est en droit d'occuper la dépendance du domaine public en cause ;
- (...) ».

3) Les contrats de garantie d'usage

Article R.5314-34 du Code des Transports : « Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de 35 ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci et constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Le contrat accordant la garantie d'usage mentionnée ci-dessus doit prévoir que le droit attaché à cette garantie ne peut faire l'objet d'une location que par l'entremise du gestionnaire du port ou avec son accord ».

La garantie d'usage est donc actuellement le seul contrat de longue durée qui peut être accordé, moyennant participation aux travaux établis dans un programme pluriannuel d'investissement. Elle est complétée par un titre d'occupation du domaine public moyennant paiement d'une redevance annuelle.

Nous ne développerons pas plus cette partie ; la thématique des garanties d'usage sera abordée par le Professeur LOMBARD, le jeudi 03 octobre 2024, au cours de la dernière réunion publique de la phase de concertation préalable.

Tous ces différents modes d'occupation supposent le paiement au gestionnaire d'une redevance d'occupation, y compris pour les propriétaires riverains qui y amarrent leur embarcation.

C'est-à-dire que sur les plans d'eau portuaires, les règles de la domanialité publique s'appliquent y compris aux propriétaires riverains des bassins => cf. Professeur REZENTHEL (*la marina, un concept presque oublié – 05.04.2023 – lexbase la revue juridique*).

B. LA POLICE PORTUAIRE

Indépendamment de la police générale exercée par le Maire (sécurité, salubrité, tranquillité publique), il existe une police spéciale de la conservation et de l'exploitation du port.

1) Le Règlement Particulier de Police du Port

Conformément aux dispositions de l'article R.5333-6 du Code des Transports, **les règles particulières d'attribution de postes à quai, d'admission dans le port et de sortie pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance ainsi que les engins flottants sont, s'il y a lieu, fixées par le règlement particulier du port.**

A ce titre, la Commune a rédigé un projet de règlement qui a vocation à remplacer l'ancien arrêté municipal adopté le 25 mars 1993.

Celui-ci a été scindé en deux documents distincts : un règlement particulier de police qui a été adopté par arrêté municipal n°2024-005 en date du 15 janvier 2024 et un règlement d'exploitation qui a été approuvé par le Conseil Municipal par délibération du 10 janvier 2024.

Le projet de règlement de police, dont un exemplaire a été transmis à tous les conseillers portuaires avant approbation, en vertu de l'article R.5314-22 (7°) du Code des Transports, reprend les règles de police applicables dans le périmètre portuaire.

Il précise les règles applicables sur le plan d'eau : conditions d'accès au port, conditions d'amarrage et d'occupation pour chaque catégorie de navire (escale, annuels, professionnels et anciens amodiataires), **ainsi que les obligations administratives qui en découlent et la gestion des occupations des occupations « sans droit ni titre » ou « sans titre valide ».**

Il rappelle également l'ensemble des règles relatives à l'état et à la conservation du navire, à la sécurité et à la préservation de l'environnement (limitation de la vitesse à 3 nœuds, interdictions diverses, mesures d'urgence, risque incendie, travaux sur navire à flots...).

Enfin, le règlement de police prévoit un ensemble de **dispositions applicables aux activités nautiques et de loisirs.**

2) Le Règlement d'Exploitation du port

Pour sa part, le règlement d'exploitation du port détermine les règles d'administration du port et notamment les conditions d'attribution et de gestion des différentes autorisations d'amarrage (escales, annuels, professionnels et contrats éligibles aux garanties d'usage).

Il prévoit la situation des anciens amodiataires durant la période transitoire entre la reprise en régie par la Commune et la mise en place des futures garanties d'usage.

A ce titre, il vient préciser dans son article 9 la procédure de gestion des contrats d'amarrage prioritairement éligibles aux garanties d'usage, en actant notamment le lien contractuel entre la maison individuelle, son quai privé et le poste d'amarrage adjacent.

Enfin, le règlement d'exploitation prévoit également les conditions d'application des tarifs portuaires et particulièrement la gestion des occupations « sans droit ni titre ».

Il a été approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 10 janvier 2024, après avis favorable du Conseil d'Exploitation de la régie du port de plaisance du 06 décembre 2023 et d'une information du Conseil Portuaire en date du 04 janvier 2024.

Le Règlement d'exploitation a fait l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Toulon, formé par l'ASP de PG1 et l'ASL de PG2, respectivement les 08 et 11 mars 2024, aux motifs principalement que les copropriétaires disposent d'un droit de jouissance perpétuelle sur leur amarrage et que l'article 9 du Règlement est contraire aux prescriptions du Code des Transports relatives aux garanties d'usage.



Ville de Grimaud
Département du Var

PROJET DE MISE AUX NORMES ET DE MODERNISATION DU PORT PUBLIC

Concertation publique - 21 août 2024 au 21 octobre 2024

Ateliers de travail thématiques - mardi 1^{er} octobre 2024 – Salle Arthur Bauchet

ATELIER N°3 : GESTION PORTUAIRE ET DOMANIALITE

Relevé de conclusions

I. GESTION DU PLAN D'EAU

A. Statut juridique du port et domanialité :

- ✓ Historique de la construction du port, de la mise en place des concessions portuaires par l'Etat, du transfert de compétence de la gestion des ports de plaisance aux Communes en 1983 et de l'adoption des contrats d'amodiation par la Commune ;
- ✓ Rappel de la domanialité publique de l'ensemble du plan d'eau ;
- ✓ Conséquences pour l'ensemble des différents usagers du port

⇒ *Point de divergence entre la Commune et le représentant de l'ASP de PG1 : pour la Commune, ce sont les règles de la domanialité publique qui s'imposent sur l'ensemble du plan d'eau. Pour l'ASP de PG1, le plan d'eau (bien que public) est soumis à l'application des dispositions du Cahier des Charges initial de la copropriété de PG1 (1966) qui prévalent sur les règles de la domanialité publique.*

B. Organisation du service portuaire :

- ✓ Rappel des obligations de service public auxquelles sont soumis les gestionnaires de port ;
- ✓ Présentation de la nature des missions de service public assurées par le gestionnaire = sécurité des biens et des personnes et bon emploi des outillages et des ouvrages du port ;
- ✓ Précisions sur les activités exercées à ce titre par le gestionnaire = assurer la continuité du service par la surveillance et l'entretien des infrastructures, affecter des agents dédiés à cette surveillance, respecter des obligations telles que réserver des postes d'amarrage aux plaisanciers de passage, contribuer au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique par voie d'affichage, respecter l'égalité des usagers dans l'attribution des postes d'amarrage...
- ✓ Redevances perçues par le gestionnaire (occupation du poste d'amarrage, fluides, sanitaires, manutention...);
- ✓ Précisions relatives aux bénéficiaires du service public = tous les usagers du port (copropriétaires, plaisanciers de passage, professionnels) ;
- ✓ Point concernant les effectifs de la capitainerie ;
- ✓ Rappel succinct des différents modes de gestion et précision sur le caractère industriel et commercial du service public portuaire ;
- ✓ Précision sur le choix de la Commune d'une régie à simple autonomie financière ;

- ✓ Point sur la représentation des plaisanciers au sein des différentes instances de consultation (Conseil d'Exploitation de la régie du port, Conseil Portuaire, CLUPP) ;
- ⇒ *Point de divergence concernant la numérotation des amarrages par la Capitainerie : le cas du Petit Port à PG1 est évoqué = il est demandé que le n° d'amarrage soit le même que celui figurant sur l'acte notarié des copropriétaires.*
- ⇒ *Pour la représentation des membres du CLUPP au Conseil Portuaire = il est demandé si une participation en visio-conférence peut être acceptée et prise en compte dans le quorum. Ce point est à vérifier par les services de la Commune = suggestion partagée par l'ensemble des participants à l'atelier de travail.*
- ⇒ *Concernant la représentation des ASL qui ont perdu leur qualité de concessionnaire et ne sont donc plus membres du Conseil Portuaire = proposition du représentant de l'ASP de PG1 de mettre en place une réunion annuelle entre les présidents des ASL (ou leurs représentants) et la Commune, afin de faire remonter un certain nombre d'informations. Proposition partagée par l'ensemble des participants à l'atelier de travail.*

II. OCCUPATION DU PLAN D'EAU

A. Les différentes modalités d'occupation du plan d'eau :

- ✓ Rappel de la nécessité de disposer d'un titre d'occupation moyennant paiement d'une redevance ;
- ✓ Précisions concernant les différentes occupations prévues par le Code des Transports (article R.5314-31)
- ✓ Escales et annuels / professionnels / garanties d'usage = répartition ;
- ✓ Pour les professionnels, précisions relatives à la procédure de sélection que doit mettre en œuvre le gestionnaire du port pour l'exercice d'activités économiques sur le plan d'eau au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, nature des activités, nombre de postes affectés...
- ✓ Rappel succinct du dispositif des garanties d'usage qui sera abordé le jeudi 03 octobre 2024 en réunion publique.
- ⇒ *Les représentants des copropriétaires évoquent un certain nombre de problèmes de comportement avec les plaisanciers non-résidents et/ou les professionnels du port (vitesse excessive, circuits touristiques intempestifs...). Il est précisé par la Commune que ce type de comportement a été également observé chez les résidents et ce, bien avant la reprise en régie du port = la Capitainerie a renforcé les moyens mis en œuvre (présence d'un commandant de port assermenté).*

B. La police portuaire :

- ✓ Rappel des dispositions de l'arrêté municipal n°2024/005 du 15 janvier 2024 portant Règlement de Police du Port (conditions d'accès au port, conditions d'amarrage et d'occupation pour chaque catégorie de navire, règles relatives à la conservation du navire, limitation de la vitesse à 3 nœuds, mesures d'urgences, risques incendies, interdictions diverses...)
- ✓ Rappel des dispositions du Règlement d'Exploitation du port approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 janvier 2024 (règles d'administration du port et notamment conditions d'attribution et de gestion des différentes autorisations d'amarrage - escales, annuels, professionnels et contrats éligibles aux garanties d'usage). Précision sur la situation des anciens amodiataires durant la période transitoire entre la reprise en régie par la Commune et la mise en place des futures garanties d'usage, prévue par l'article 9 du règlement.
- ✓ Rappel des actions contentieuses engagées à l'encontre de ce règlement par l'ASP de PG1 et l'ASL de PG2.
- ⇒ *Demande des participants que le Règlement de Police du Port soit revu, afin d'intégrer certaines dispositions (cas des jets skis, interdiction des moteurs bruyants, hauteur des navires...). Le représentant de l'ASP de PG1 demande à faire correspondre les prescriptions du Règlement de Police aux Règlements intérieurs des ASL (cf. remarques du représentant du CLUPP de PG1).*
- ⇒ *Souhait des représentants des ASL de réserver plus de postes pour les annexes résidents.*

Après un échange entre participants, la réunion de travail se clôture à 12h40.