



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Fin des contrats d'amodiation dans les marinas des ports de plaisance

Rapport CGEDD n° 010376-01, IGAM n° 2017-24
établi par

Jean-Marc HAMON (IGAM), Jean-Marcel PIETRI (coordonnateur) (CGEDD)
assistés de François MARENDET (CGEDD)

novembre 2017



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé.....	<u>3</u>
Liste des recommandations.....	<u>4</u>
Introduction.....	<u>5</u>
1. Rappel historique.....	<u>6</u>
1.1. Le cadre juridique.....	<u>6</u>
1.2. Les situations étudiées par le présent rapport.....	<u>7</u>
2. Problématique du quai et de l'arrière quai.....	<u>9</u>
2.1. Le quai et l'arrière quai sont en général privés.....	<u>9</u>
2.2. Mais il peut y avoir des stipulations contractuelles différentes.....	<u>9</u>
2.2.1. <i>Transfert dans le domaine public</i>	<u>9</u>
2.2.2. <i>Servitude de passage</i>	<u>9</u>
2.2.3. <i>Des situations à régulariser</i>	<u>9</u>
3. Problématique du plan d'eau.....	<u>11</u>
3.1. Appartenance au domaine public portuaire.....	<u>11</u>
3.2. Problématique de l'occupation et de son renouvellement.....	<u>11</u>
3.2.1. <i>Privatisation du plan d'eau</i>	<u>11</u>
3.2.2. <i>Renouvellement de gré à gré du titre d'occupation</i>	<u>12</u>
3.2.3. <i>Délivrance d'une garantie d'usage</i>	<u>14</u>
3.2.4. <i>Retour dans le domaine géré par l'exploitant du port</i>	<u>14</u>
Conclusion.....	<u>16</u>
Annexes.....	<u>19</u>
1. Lettre de mission.....	<u>20</u>
2. Liste des personnes rencontrées.....	<u>22</u>
3. Liste des personnes rencontrées ou contactées lors de la mission de 2010	<u>24</u>
4. Annexe détaillée par ports.....	<u>26</u>
4.1. Port Barcares.....	<u>26</u>
4.1.1. <i>Analyse du rapport de 2011</i>	<u>26</u>
4.1.2. <i>Compléments au titre de la présente mission</i>	<u>30</u>
4.2. Port de Bormes-les-Mimosas.....	<u>32</u>
4.2.1. <i>Analyse du rapport de 2011</i>	<u>32</u>
4.2.2. <i>Compléments au titre de la présente mission</i>	<u>35</u>
4.3. Port Camargue.....	<u>36</u>
4.3.1. <i>Analyse du rapport de 2011</i>	<u>36</u>
4.3.1. <i>Compléments au titre de la présente mission</i>	<u>40</u>
4.4. Port du Cap d'Agde.....	<u>42</u>

4.4.1. Analyse du rapport de 2011.....	42
4.4.2. Compléments au titre de la présente mission.....	45
4.5. Port Deauville.....	46
4.5.1. Analyse du rapport de 2011.....	46
4.5.2. Compléments au titre de la présente mission.....	47
4.6. Port Grimaud.....	48
4.6.1. Analyse du rapport de 2011.....	48
4.6.2. Compléments au titre de la présente mission.....	53
4.7. Port de Gruissan.....	55
4.7.1. Analyse du rapport de 2011.....	55
4.7.2. Compléments au titre de la présente mission.....	58
4.8. Port de Saint-Cyprien.....	60
4.8.1. Analyse du rapport de 2011.....	60
4.8.2. Compléments au titre de la présente mission.....	62
5. Glossaire des sigles et acronymes.....	64

Résumé

À la fin des années 1960 et tout au long des années 1970, le développement de la navigation de plaisance a entraîné l'aménagement de nouvelles structures portuaires dédiées à l'accueil de ces navires.

La recherche des financements nécessaires à ces réalisations a, le plus souvent, conduit l'État à concéder la construction et l'exploitation de ces ports en autorisant le concessionnaire à amodier, sur des durées plus ou moins longues et moyennant le versement d'avance d'une redevance forfaitaire, un pourcentage souvent important des emplacements d'amarrage à créer sur les plans d'eau.

Entre temps, et à la suite des lois de décentralisation de 1982, dans les ports concernés, la compétence portuaire a été transférée de l'État à la commune avec continuité des contrats de concession et des sous-traités d'amodiation.

Dans la plupart des ports où ces amodiations ont été délivrées, les contrats, passés pour 30, 40 voire 50 ans, arrivent à échéance. La perspective de la perte de ce droit de jouissance, lorsqu'il est associé à la propriété d'une résidence, génère des inquiétudes quant à la valeur du bien et à une réduction de l'agrément à en attendre. Or cette perspective se dessine dans un environnement juridique qui a changé.

Le rapport qui actualise l'analyse, réalisée en 2010 par l'administrateur général des affaires maritimes Jean-Marc HAMON, sur l'arrivée à échéance des amodiations accordées à la fin des années 60 et au cours des années 70 dans les « marinas » des ports de plaisance a été réalisé conjointement par le CGEDD et l'Inspection générale des affaires maritimes.

Il constate que la situation juridique des quais et de la zone bord à quai reste incertaine dans certains ports et recommande de s'assurer que les transferts de propriété prévus aux actes de concession ont bien été réalisés ou les servitudes de passage régulièrement inscrites.

En ce qui concerne le renouvellement des titres d'occupation accordés aux amodiataires il écarte l'idée de procéder à l'aliénation des plans d'eau même situés au droit des propriétés privées, quand ils ne sont accessibles que par cette propriété et qu'ils ne peuvent être utilisés, en conséquence, que par le propriétaire riverain.

Il note que, compte tenu des modifications apportées au code général de la propriété des personnes publiques par l'ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques, l'édiction d'une mesure de portée générale applicable aux marinas s'avère non seulement difficile, mais probablement inopportune.

Il indique que l'utilisation des dispositions introduites à ce code aux articles L 2122-1-3 1°) ou 4°) permettent de traiter les situations étudiées. Il précise que la durée des autorisations délivrées, dans ce cadre, en application de l'article R 5314-31 du code des transports pourrait être portée de un à cinq ans.

Liste des recommandations

1. Aux autorités concédantes des ports concernés : s'assurer que les transferts de propriété prévus aux actes de concession ont bien été réalisés ou les servitudes de passage régulièrement inscrites ; si ce n'était pas le cas, régulariser ces situations et faire respecter les droits de passage.....10
2. Aux autorités concédantes : ne pas envisager l'aliénation des plans d'eau même situés au droit des propriétés privées, quand ils ne sont accessibles que par cette propriété et qu'ils ne peuvent être utilisés, en conséquence, que par le propriétaire riverain.....12
3. Aux autorités concédantes : délivrer, si nécessaire, des titres à l'amiable comme le permettent les articles L 2122-1-3 1°) ou 4°) du code général de la propriété des personnes publiques dans le cas des plans d'eau situés au droit des propriétés privées, quand ils ne sont accessibles que par cette propriété et qu'ils ne peuvent être utilisés, en conséquence, que par le propriétaire riverain.....13
4. À la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : porter d'un à cinq ans la garantie d'usage prévue à l'article R 5314-31 du code des transports en cas d'application de la disposition de l'article L 2122-1-3 1°) ou 4°) du code général de la propriété des personnes publiques.....13

Introduction

À la fin des années 1960 et tout au long des années 1970, le développement de la navigation de plaisance a entraîné l'aménagement de nouvelles structures portuaires dédiées à l'accueil de ces navires.

La recherche des financements nécessaires à ces réalisations a, le plus souvent, conduit l'État à concéder la construction et l'exploitation de ces ports en autorisant le concessionnaire à amodier, sur des durées plus ou moins longues et moyennant le versement d'avance d'une redevance forfaitaire, un pourcentage souvent important des emplacements d'amarrage à créer sur les plans d'eau.

Entre temps, et à la suite des lois de décentralisation de 1982, dans les ports concernés, la compétence portuaire a été transférée de l'État à la commune avec continuité des contrats de concession et des sous-traités d'amodiation.

Dans la plupart des ports où ces amodiations ont été délivrées, les contrats, passés pour 30, 40 voire 50 ans, arrivent à échéance. La perspective de la perte de ce droit de jouissance, lorsqu'il est associé à la propriété d'une résidence, génère des inquiétudes quant à la valeur du bien et à une réduction de l'agrément à en attendre. Or cette perspective se dessine dans un environnement juridique qui a changé.

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) d'actualiser l'analyse, réalisée en 2010 par l'administrateur général des affaires maritimes Jean-Marc HAMON, sur l'arrivée à échéance des amodiations accordées à la fin des années 60 et au cours des années 70 dans les « marinas » des ports de plaisance et qui a fait l'objet d'un rapport remis au premier semestre 2011¹.

Cette actualisation a été réalisée conjointement par le CGEDD et l'Inspection générale des affaires maritimes.

Elle prend en compte les dispositions actuelles du code des transports qui ont succédé à celles du code des ports maritimes, les décisions du Conseil d'État et les dispositions du code général de la propriété des personnes publiques récemment modifiées par l'ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques.

Les dispositions des articles 64 et 66 la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ont modifié les compétences respectives des communes et des établissements public de coopération intercommunale en matière de zones d'activité portuaire et dans certain cas du port lui-même. Les conditions d'application de ces dispositions font l'objet de débats mais sont sans conséquences sur l'analyse qui suit, les recommandations du rapport concernant d'une manière générale les autorités concédantes.

¹ Ci-après dénommé « le rapport de 2011 »

1. Rappel historique

Les amodiations délivrées dans le cadre de ce rapport conféraient à leurs bénéficiaires un droit exclusif d'utilisation sur le domaine public maritime d'un poste à quai pour une durée au plus égale à celle de la concession, en ne les astreignant qu'au paiement annuel d'une taxe d'usage et d'entretien du port représentant une faible part de la redevance exigée des autres usagers.

1.1. Le cadre juridique

Les conditions dans lesquelles ces autorisations étaient délivrées ont été précisées dans la circulaire n° 69 du 29 décembre 1965 relative aux modalités d'instruction des dossiers de création des ports de plaisance, au financement des opérations et à l'exploitation de ces ports. Cette circulaire prévoyait : « Parmi les sources possibles de financement on pourra également envisager la faculté pour le concessionnaire d'amodier privativement une partie des postes à des particuliers ayant participé au financement des ouvrages dans la limite d'un pourcentage du nombre total de ces postes dont le maximum sera fixé par le cahier des charges »².

Ce droit exclusif sur une place de port déterminée a été remplacé par une simple garantie d'un droit d'amarrage ou de mouillage dans une zone déterminée du port par la circulaire n° 81-22/2/5 du 19 mars 1981³.

À la suite de la loi de décentralisation n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État qui a placé les ports de plaisance sous la compétence des communes, les dispositions d'une simple circulaire ne suffisaient plus. En conséquence, cette loi prévoyait à son article 9 :

« Les dépendances du domaine public visées à la présente section sont mises à la disposition des régions, départements ou communes, dans les conditions prévues au titre Ier de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 précitée.

Toutefois, un décret en Conseil d'État définit les prescriptions et modalités d'utilisation particulières auxquelles elles sont assujetties et qui garantissent le respect de leur vocation. »

Ces prescriptions ont été introduites dans la partie réglementaire du code des ports maritimes⁴ par le décret n° 84-941 du 24 octobre 1984 relatif à l'utilisation du domaine public portuaire mis à disposition des départements et des communes et sont maintenant reprises dans l'article R 5314-31 du code des transports aux quatrième et cinquième alinéas :

« 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.

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. »

² Partie I-3°)

³ Bulletin officiel du ministère de l'environnement et du cadre de vie et du ministère des transports fascicule spécial n° 81-22 bis.

⁴ Article R 631-4 du code des ports maritimes.

Par ailleurs, les conditions de délivrance et surtout de renouvellement de ces autorisations domaniales sont régies par le code général de la propriété des personnes publiques. Sont particulièrement concernées les dispositions de la section 1 du chapitre II du titre II du livre I^{er} de ce code. Ces dispositions ont été récemment modifiées par l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017, en particulier dans la définition des cas dans lesquels il est possible de déroger à la règle de principe de mise en concurrence, résultant de l'article L 2122-1-1⁵ de ce code.

1.2. Les situations étudiées par le présent rapport

Le présent rapport traite donc des autorisations délivrées avant que les dispositions de 1981 n'entrent en vigueur et concerne les amodiations de longue durée sur des postes à quai déterminés.

La mission a examiné la situation des amodiations dans les ports où cette possibilité a été utilisée et qui avaient été identifiés lors de la mission de 2010 :

Port Barcares
Port de Bormes-les-Mimosas
Port Camargue
Port du Cap d'Agde
Port Deauville
Port Grimaud
Port de Gruissan
Port de Saint-Cyprien

Une analyse détaillée de la situation de chacun de ces ports figure en annexe 4.

La mission a fait une nouvelle visite de chacun de ces ports, à l'exclusion du port de plaisance de Deauville, l'analyse figurant en annexe en tient compte.

Dans certains ports, les marinas constituent des parties essentielles, voire prédominantes, des structures portuaires. C'est, en particulier, le cas de Port Camargue, de Port Grimaud et de Port Deauville. Dans d'autres, elles représentent des entités largement accessoires (Le Cap d'Agde, Gruissan). Dans d'autres encore, la part des marinas est significative, mais non dominante (Saint Cyprien, Port Barcarès). Enfin, à Bormes-les-Mimosas, les postes amodiés représentent les 2/3 des capacités portuaires, mais à peine 20 % d'entre eux seraient détenus par des propriétaires de logements.

Certaines marinas ont été conçues et réalisées pour qu'une exacte correspondance existe entre les propriétaires de résidences et les amodiataires de postes à quai. Le lien y est donc très fort, car nécessaire et total, entre la propriété de la résidence et le poste amodié. C'est spécifiquement le cas de Port Camargue où port public et marinas sont géographiquement différenciés et où tout résident en marina est nécessairement détenteur d'un poste amodié. Dans d'autres, non seulement les postes amodiés en marinas ne constituent qu'une part minoritaire des capacités d'accueil du port (Port Barcarès, Saint-Cyprien, Gruissan), mais, en outre, ils ne sont détenus que par un certain pourcentage — et, dans certains cas une minorité — des résidents. La situation de port Grimaud s'avère un peu différente puisque, dès l'origine, la cité lacustre, puis la marina, après la mise en communication directe avec la mer, ont été intégralement

⁵ « Sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 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. »

conçues pour permettre aux résidents de stationner leurs véhicules nautiques devant chez eux, leur véhicule automobile demeurant à l'extérieur. Mais la densité des logements (plus de 2500) est telle que « seulement » 53 % des propriétaires de PG1 sont amodiataires d'un poste, 72 % à PG2 et 30 % à PG3.

Le lien juridique entre la propriété d'une résidence et la jouissance d'un poste amodié n'existe pas dans toutes les marinas. Si ce lien est à la base des marinas de Port Grimaud et de Port Camargue, de Gruissan et du Cap d'Agde, il est inexistant dans les marinas de Bormes-les-Mimosas, Saint-Cyprien et Port Deauville.

Le tableau suivant récapitule les éléments principaux des ports concernés :

	Port Barcarès	Bormes-les-Mimosas	Port Camargue	Cap d'Agde	Port Deauville	Port Grimaud	Gruissan	Saint-Cyprien
Nombre de postes amodiés	794	615 (4)	2450	300	350 (7)	1500	99	700
% de la capacité totale du port	51	64	50	9	50	78	7,5	32
Échéance des contrats d'origine	Dates diverses (1)	2024	2019	2007 (5)	2021	2025 et 2028	2008 (10)	2019
Échéance des contrats renouvelés	Variable jusque 2036	néant	2051	2052 (5)	néant	néant	2023	néant
Tarif appliqué en% du tarif public	25	70	15	25	Fonction de la taille (8)	(9)	50	50
%des postes amodiés sur le nombre de résidences en marina	10 (2)	33	100	?	?	63	33	20 (2)
Mention dans le contrat d'un lien avec la résidence	oui (3)	non	oui	oui	non	oui	oui	non
Fourniture des fluides par le port	oui (3)	oui	non	non	oui	non	non	oui
Ouvrages d'accostage appartenant au port	oui (3)	oui	non	non (6)	oui	non	non (11)	oui

(1) : Certains contrats sont échus ; les autres ont des échéances échelonnées dans le temps jusqu'en 2036

(2) : Estimation de l'autorité portuaire

(3) : Dans certaines marinas

(4) : Mais seulement une estimation de 100 à 130 postes amodiés à des propriétaires de résidences dans la marina

(5) : Une dizaine de contrats étaient renouvelés lors du rapport de 2011 avec une échéance en 2022 ; d'autres ont été renouvelés pour une période de 15 ans, la date de 2052 correspond à des contrats proposés avec participation au financement de travaux sur le port

(6) : Litige entre le port et les amodiataires qui refusent d'assumer la propriété, c'est-à-dire l'entretien des pieux

(7) : Mais le nombre de postes amodiés à des propriétaires dans la marina n'est pas connu

(8) : Pour des navires jusqu'à 11 m, la redevance sur poste amodié est plus coûteuse que le tarif de location à l'année

(9) : En tant que membre de L'ASL concessionnaire, chaque propriétaire amodiataire contribue aux charges de la concession

(10) : Tous les contrats ont été renouvelés pour 15 ans en 2009

(11) : Mais les amodiataires doivent assurer leur remplacement

2. Problématique du quai et de l'arrière quai

Sauf cas particulier (Bormes-les-Mimosas, Saint-Cyprien et port Deauville), il y a une liaison directe entre la propriété foncière, l'arrière quai et le quai.

2.1. Le quai et l'arrière quai sont en général privés

Le quai et l'arrière quai sont en général privés, soit que les contrats passés lors de la création du port aient compris des stipulations à ce titre, soit qu'ils n'aient comporté aucune stipulation.

Par une série d'arrêts du 5 mai 2010, le Conseil d'État s'est, par exemple, implicitement prononcé pour le caractère privé des quais de port Camargue. Il a précisé cette analyse dans un arrêt du 20 décembre 2011⁶.

Bien entendu, il convient de tirer les conséquences de cette situation en ce qui concerne l'entretien de ces ouvrages.

2.2. Mais il peut y avoir des stipulations contractuelles différentes

Néanmoins, dans d'autres cas (Gruissan en particulier) la situation est différente.

2.2.1. Transfert dans le domaine public

Lors de sa réalisation, le créateur du port aurait dû, par exemple, dans un cas, rétrocéder au domaine public maritime, une bande de terrain de 3,50 m en bordure du plan d'eau.

2.2.2. Servitude de passage

Dans un autre cas, la copropriété n'aurait eu qu'à supporter une servitude de passage sur cette bande de 3,50 m⁷.

2.2.3. Des situations à régulariser

La mission n'a pas pu déterminer si les actes correspondants ont bien été réalisés.

C'est d'autant plus regrettable que dans les deux cas, les deux copropriétés continuent de s'efforcer, par la disposition de différents obstacles et de panneaux mentionnant le caractère privatif des lieux, d'interdire le passage sur ces quais

⁶ Ces arrêts portent sur la taxe foncière, mais se prononcent dans leurs considérants sur la propriété des quais : « Considérant... [que toute une série d'actes] indiquant une limite du domaine public maritime artificiel fixée à 50 cm de l'extrémité des quais sur le plan d'eau, que les quais ou ouvrages d'accostage de la partie privée du port de plaisance appartiennent aux propriétaires des marinas et que les enrochements et talus sur lesquels sont édifiées les marinas ne constituent pas un élément du domaine public maritime... » (arrêt du 20 décembre 2011)

⁷ Cette servitude semble s'inspirer de celle prévue par la loi du 31 décembre 1976 et codifiée à l'article L 160-6 du code de l'urbanisme encore que celle-ci soit de trois mètres

1. Aux autorités concédantes des ports concernés : s'assurer que les transferts de propriété prévus aux actes de concession ont bien été réalisés ou les servitudes de passage régulièrement inscrites ; si ce n'était pas le cas, régulariser ces situations et faire respecter les droits de passage.

3. Problématique du plan d'eau

3.1. Appartenance au domaine public portuaire

Les règles applicables au domaine public maritime et, en tout état de cause les actes de création de tous les ports de plaisance prévoient l'incorporation des plans d'eau dans le domaine public portuaire.

3.2. Problématique de l'occupation et de son renouvellement

Il s'ensuit que le régime d'occupation de ce plan d'eau doit être établi en appliquant les dispositions du code des transports⁸ et du code général de la propriété des personnes publiques⁹.

3.2.1. Privatisation du plan d'eau

Les membres de la mission se sont interrogés sur l'opportunité qu'il y aurait, lorsque le plan d'eau situé au droit des propriétés privées ne peut être utilisé que par le propriétaire riverain et n'est accessible que par cette propriété de procéder à un déclassement de ce plan d'eau du domaine public et à son transfert dans le domaine privé.

Une telle solution aurait le mérite, au moins dans les ports où les marinas constituent des ensembles relativement fermés et isolés du reste des espaces portuaires, ce qui est en particulier le cas de Port Grimaud, de Port Camargue et, pour certaines au moins, des marinas de Port Barcarès, de correspondre à une certaine réalité.

Il ne serait en effet pas totalement pertinent de soutenir :

- que ces parties de plan d'eau présentent une réelle utilité pour le public ou pour le service public portuaire et qu'au sens de l'article L 2111-6 du code général des propriétés des personnes publiques, elles « concourent au fonctionnement d'ensemble du port », condition posée par cet article pour leur appartenance au domaine public portuaire ;
- ou qu'elles soient « raisonnablement » susceptibles d'y concourir à nouveau selon la jurisprudence du Conseil d'État.

On rappellera que les eaux d'un port, contrairement aux eaux de la mer, ont été considérées par le Conseil d'État comme faisant partie du domaine public précisément en raison de leur caractère indissociable des ouvrages d'infrastructure. Dès lors que ces derniers s'avèrent privés, l'application réciproque du même raisonnement ne pourrait-elle pas déboucher assez logiquement sur le déclassement du domaine immédiatement attenant, plan d'eau, sol et sous-sol ?

Sur ce domaine de l'État devenu privé, il serait alors possible de conclure des contrats de location de droit commun moyennant des loyers adaptés à l'avantage ainsi conféré ou de procéder à son aliénation.

Toutefois, compte tenu des contentieux auxquels la plupart de ces opérations ont donné lieu au moment de leur lancement et par rapport aux conceptions actuelles sur

⁸ Issues du code des ports maritimes

⁹ Telles qu'elles ont été modifiées par l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017

la gestion du littoral, une telle mesure qui renforce la privatisation d'une partie des ports concernés apparaît sans doute assez peu orthodoxe et probablement peu pertinente.

Elle nécessiterait en outre de lever préalablement les incertitudes qui pèsent toujours sur le statut de certains quais (Gruissan, Le Cap d'Agde) et semblerait donc de nature à engendrer de nouveaux contentieux.

Elle nécessiterait également de déterminer les modalités de mise à disposition des communes de ces parties de DPM déclassées.

Enfin, eu égard aux développements qui précèdent sur le caractère évolutif des pratiques de la plaisance, elle aurait l'inconvénient de « statufier » les situations, quand les gestionnaires de ports réclament au contraire plutôt de la fluidité pour s'adapter à des pratiques évolutives.

Cette solution, sans devoir être nécessairement écartée, n'est donc probablement pas à privilégier, d'autant que les dispositions actuelles du code général de la propriété des personnes publiques permettent de s'orienter vers des solutions plus classiques.

2. Aux autorités concédantes : ne pas envisager l'aliénation des plans d'eau même situés au droit des propriétés privées, quand ils ne sont accessibles que par cette propriété et qu'ils ne peuvent être utilisés, en conséquence, que par le propriétaire riverain.

3.2.2. Renouvellement de gré à gré du titre d'occupation

Le code général de la propriété des personnes publiques modifié par l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 prévoit les dispositions générales suivantes :

Article L 2122-1 :

« 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 1¹⁰ ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous.

... »

Article L 2122-1-1 :

« Sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L 2122-1 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.

Lorsque l'occupation ou l'utilisation autorisée est de courte durée ou que le nombre d'autorisations disponibles pour l'exercice de l'activité économique projetée n'est pas limité, l'autorité compétente n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution. »

¹⁰ « Le présent code s'applique aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'Etat, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics. »

Néanmoins, cette ordonnance a introduit la disposition dérogatoire suivante :

Article L 2122-1-3 :

« L'article L. 2122-1-1 n'est pas non plus applicable lorsque l'organisation de la procédure qu'il prévoit s'avère impossible ou non justifiée. L'autorité compétente peut ainsi délivrer le titre à l'amiable, notamment dans les cas suivants :

1° Lorsqu'une seule personne est en droit d'occuper la dépendance du domaine public en cause ;

...

4° Lorsque les caractéristiques particulières de la dépendance, notamment géographiques, physiques, techniques ou fonctionnelles, ses conditions particulières d'occupation ou d'utilisation, ou les spécificités de son affectation le justifient au regard de l'exercice de l'activité économique projetée ;

...

Lorsqu'elle fait usage de la dérogation prévue au présent article, l'autorité compétente rend publiques les considérations de droit et de fait l'ayant conduite à ne pas mettre en œuvre la procédure prévue à l'article L. 2122-1-1. »

3. Aux autorités concédantes : délivrer, si nécessaire, des titres à l'amiable comme le permettent les articles L 2122-1-3 1°) ou 4°) du code général de la propriété des personnes publiques dans le cas des plans d'eau situés au droit des propriétés privées, quand ils ne sont accessibles que par cette propriété et qu'ils ne peuvent être utilisés, en conséquence, que par le propriétaire riverain..

Lorsque cette occupation n'est pas liée au financement de travaux portuaire, le titre délivré devra rester de courte durée. Certaines autorités concédantes ont fait valoir que la durée d'un an prévue à l'article R 5314-31 du code des transports représentait une contrainte administrative lourde lorsqu'un grand nombre de postes à quai étaient concernés. La mission pense qu'une certaine souplesse pourrait être envisagée dans ce cas¹¹.

4. À la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : porter d'un à cinq ans la garantie d'usage prévue à l'article R 5314-31 du code des transports en cas d'application de la disposition de l'article L 2122-1-3 1°) ou 4°) du code général de la propriété des personnes publiques.

Une solution possible serait d'ajouter un alinéa dans l'article R 5314-31 du code des transports qui pourrait être rédigé de la manière suivante :

« Lorsque la disposition privative de postes à quai est consentie sur la base de l'article L 2122-1-3 1°) ou 4°) du code général de la propriété des personnes publiques la durée fixée au premier alinéa est portée à cinq ans. »

Sauf à méconnaître le principe d'égalité de traitement vis-à-vis du service public, la redevance ne devrait pas être inférieure à celle pratiquée pour un poste public à niveau de service équivalent.

¹¹ Par exemple, dans le cas de Port Grimaud, la mairie de Grimaud pourrait devoir publier et motiver de l'ordre de 1500 autorisations par an

Évidemment, cette redevance pourrait être réduite en fonction de la situation du poste et des prestations fournies (propriété et entretien des ouvrages d'accostage, fourniture de fluides...).

Dans le cas de participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux, la durée pourra être fixée par l'autorité concédante conformément aux dispositions de ce même article du code des transports, qui prévoit des durées pouvant atteindre trente-cinq ans.

3.2.3. Délivrance d'une garantie d'usage

Hormis les cas évoqués dans la partie précédente, la mission considère que la délivrance d'une garantie d'usage prise en application de l'article R 5314-31 du code des transports doit s'appliquer au renouvellement des titres d'occupation résultant des amodiations précédemment délivrées et arrivées à échéance.

Dans tous les cas, l'occupation du domaine public reste précaire et révocable. Quel qu'en soient le titre et la durée, il peut y être mis fin à tout moment de manière anticipée, au prix d'une indemnité si le retrait de l'autorisation intervient avant son échéance pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses.

Mais tous les locataires de postes à l'année se voient systématiquement renouveler leurs autorisations. Aucun n'est évincé (sauf motif déterminant tenant au non-respect des clauses) pour permettre l'accession à un poste d'un nouveau demandeur, alors même qu'existent des listes d'attente dans tous les ports considérés, les postulants n'obtenant généralement satisfaction qu'au bout de plusieurs années. De plus, le déplacement d'un poste à quai à un autre n'intervient, en cours d'autorisation, que si des motifs d'intérêt général le justifient.

Les mêmes conditions de renouvellement devraient s'appliquer aux autorisations délivrées à l'échéance d'une amodiation.

3.2.4. Retour dans le domaine géré par l'exploitant du port

Hormis à Port Camargue et Port Grimaud, les responsables rencontrés ont tous peu ou prou insisté sur le changement du contexte socio-économique et des pratiques des plaisanciers. Les conceptions qui ont présidé à la création des marinas ont sans doute quelque peu évolué en même temps que les propriétaires d'origine se sont renouvelés ou ont vieilli. Dans certains cas, ce qui compte c'est moins d'amarrer devant sa résidence un bateau (que l'on ne possède d'ailleurs plus ou pour lequel on n'a plus d'affinité) que d'éviter qu'un autre navire occupe ledit emplacement et que cela ne provoque, pour les résidents, lorsqu'il y a proximité immédiate du ou des logements, une promiscuité et des nuisances diverses. Et lorsque ce problème de proximité ne se pose pas, il n'est pas rare au contraire que le propriétaire d'une résidence n'ayant plus de navire et souhaitant réduire ses charges, sous-loue le poste avec (ou sans !) l'autorisation de l'autorité portuaire, voire le remette purement et simplement à sa disposition. Ou encore qu'un propriétaire vive dans son navire « ventouse », pour louer la résidence...

Ainsi des situations d'amodiataires, homogènes à l'origine dans un ensemble ou un sous-ensemble portuaire, ont pu largement se diversifier au fil du temps.

Comme l'exprimait un intervenant lors du colloque de la Juris'Cup de 2014, la physionomie du plaisancier a changé et cette mutation a été accélérée par le contexte de crise économique et sociale :

- « Les comportements des plaisanciers de 30 ou 40 ans (génération X ou Y) ne ressemblent pas à ceux de leurs aînés retraités : plus “zappeur” et moins “propriétaire à vie” ;
- Les usages changent rapidement et les listes d'attente raccourcissent ;
- Le ratio offre/demande s'inverse ».

Ces différentes situations doivent pouvoir être traitées par les gestionnaires de port dans le cadre des recommandations du présent rapport. Il n'en reste pas moins que ceux-ci pourront être confrontés au retour dans le domaine dont ils ont la gestion de postes à quai dont l'attribution à un nouvel utilisateur s'avèrera difficile, voire impossible.

Conclusion

La situation des différents ports à marinas a été analysée dans le rapport élaboré en 2010. Les fiches synthétiques jointes en annexe retracent, pour chacun d'eux, les éléments essentiels de la genèse, souvent compliquée, de situations parfois demeurées juridiquement très incertaines et de rapports entre autorités portuaires (y compris entre autorité concédante et autorité concessionnaire) et titulaires d'amodiations fréquemment difficiles allant jusqu'à la contestation des obligations et à leur non-respect.

Si cet examen a fait apparaître nombre de points communs, il a surtout mis en évidence de substantielles différences qui ne se prêtent pas nécessairement à un traitement uniforme des suites à réserver aux amodiations échues ou à échoir.

Le rapport rendu en 2011 mettait en avant l'impossibilité de réserver un traitement identique aux amodiataires sur quais publics et aux amodiataires propriétaires de leurs quais. Ces derniers, en fin d'amodiation, ne pourraient plus prétendre accoster leurs navires, mais pourraient s'opposer à l'amarrage de tout autre navire auquel il serait de toute façon impossible d'assurer la fourniture des fluides.

Cette distinction reste valable, mais, à bien des égards, elle se complique du fait des évolutions intervenues depuis lors. Les acteurs portuaires concernés ressortissent finalement de quatre situations :

- Ceux qui estiment avoir réglé leur problème (Port Camargue et Le Cap d'Agde) et ne souhaitent probablement pas des dispositions nouvelles qui pourraient les placer en porte à faux.
- ceux où l'absence de lien entre la propriété d'une résidence et la jouissance d'un poste amodié permet de penser que la transition se fera sans difficulté vers un régime d'AOT (Bormes les Mimosas, Deauville et, dans une certaine mesure, Saint Cyprien).
- Ceux qui n'ont pas dégagé à ce jour de solution, mais paraissent estimer que celle-ci ne relève pas d'une mesure de portée générale qu'ils ne semblent plus vraiment attendre, mais plutôt d'un règlement du problème au cas par cas au niveau local (Gruissan, Saint Cyprien, Port Barcarès) et dont les responsables semblent confiants sur leur capacité à le mettre en œuvre.
- Ceux, enfin, qui souhaiteraient une modification des règles applicables pour permettre la pérennisation des situations présentes (Port Grimaud).

La diversité de ces situations, comme les dispositions d'ores et déjà adoptées à Port Camargue et au Cap d'Agde, rendent délicate l'édiction d'une mesure de portée générale spécifiquement applicable aux marinas.

Sans doute la conformité sinon à la lettre, du moins à l'esprit, de l'article R 5314-31 du Code des ports maritimes des dispositions adoptées à Port Camargue et au Cap d'Agde pourrait-elle être controversée. Cette disposition n'avait, à l'évidence, pas pour objet d'accorder la jouissance exclusive d'un poste déterminé, mais de garantir sur la durée une possibilité d'amarrage dans ce port ou une zone de ce port. Ceci explique d'ailleurs que certains responsables de Port Grimaud estiment qu'une telle mesure serait inadéquate. Sans doute le montant de la participation au financement des travaux demandé aux ex-amodiataires peut-il être diversement apprécié, mais il reste que ledit article n'a fixé aucun seuil à partir duquel la contribution financière ouvrirait

droit à garantie d'usage. Si des recours devaient intervenir, il appartiendrait à la justice de se prononcer.

Si donc l'édiction d'une mesure de portée générale applicable aux marinas s'avère non seulement difficile, mais probablement désormais inopportune, deux dispositions non spécifiques doivent pouvoir répondre aux problèmes rencontrés.

La première a été évoquée dans le rapport de 2011 et concerne les postes amodiés sur quais privés. Il s'agit du déclassement du domaine public maritime. La mission n'est pas favorable à cette solution.

La seconde consiste en une régularisation du dispositif des autorisations d'occupation temporaires et pourrait s'appliquer indistinctement aux situations de quais « privés » et de quais publics.

Les nouvelles dispositions du code général de la propriété des personnes publiques et une éventuelle adaptation, à la marge, du code des transports proposée par la quatrième recommandation paraissent à la mission de nature à pouvoir traiter le problème posé.

Jean-Marcel PIETRI

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J.M. Pietri', with a long horizontal stroke extending to the right.

Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Jean-Marc HAMON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.M. Hamon', with a long horizontal stroke extending to the right.

Administrateur général
des affaires maritimes (2S)

Annexes

1. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des Infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Mission de la navigation de plaisance
et des loisirs nautiques

Affaire suivie par : cyrille-robert Broux

Tél. : 01 40 81 72 70

Courriel : cyrille-robert.Broux@developpement-durable.gouv.fr

№ / 257

Paris, le 26 OCT. 2015

Le Directeur général des Infrastructures, des
Transports et de la Mer

à

Monsieur le vice-président du Conseil général de
l'environnement et du développement durable

Objet : rapport d'expertise sur les contrats d'amodiation dans les marinas

Monsieur Jean-Marc Hamon, ancien IGSAM, a été mandaté en 2010 pour réaliser une expertise sur le problème juridique et politique complexe posé par une dizaine de ports de plaisance en France, regroupés sous le vocable de « marinas ». Ces ports ont tous été construits à partir de la fin des années 60 et au cours des années 1970. Il s'agissait, dans le cadre de grands projets d'aménagement de ports de plaisance, d'opérations immobilières associant la construction d'une habitation et l'usage privatif d'une place de port. L'acquéreur en achetant sa résidence finançait les infrastructures portuaires contre un usage du quai allant jusqu'à 50 ans (contrat d'amodiation). L'État concédait la construction et l'exploitation du port en autorisant le concessionnaire à amodier un pourcentage souvent important des emplacements d'amarrages à créer sur le plan d'eau relevant du domaine public maritime.

Ces contrats d'amodiation vont arriver à échéance avant dix ans posant de multiples questions liées à la propriété de ces infrastructures, à la dévalorisation des habitations, à la gestion de l'espace alors que certains quais devenus publics ne sont pas accessibles autrement que par les habitations.

Un pré-rapport qui portait sur 8 marinas a été transmis à la DAM au premier semestre 2011. Après une analyse de ces ports, il propose différentes pistes de résolution des problèmes sans énoncer de solutions particulières compte tenu de la diversité des situations juridiques et de fait.

En parallèle, une association de propriétaires de port Camargue avait saisi le Conseil d'État sur un contentieux fiscal concernant le statut des quais de cette marina. L'arrêt du conseil d'État de décembre 2011 a conclu au caractère privé des quais en question.

A l'époque, compte tenu des actions engagées par des associations de propriétaires, le rapport n'a pas été finalisé.

Du fait de l'attente des autorités locales et des différentes parties prenantes, il paraît opportun désormais que le CGEDD finalise ce rapport afin que ministre puisse le rendre public.

Je vous saurais gré de me faire part des modalités d'organisation que vous prendrez pour ce faire.

Merci à toi!



François POUPARD

copie : C. Morel
C. Lenormand



www.developpement-durable.gouv.fr

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
BREHIER	Régine	DGITM/DAM	Directrice des affaires maritimes	5/02/16
NICOLAS	Xavier	DGITM/DAM/MNP	Chargé de la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques	5/02/16
DORGNON	Marc	ASL Port Grimaud I	Membre élu du conseil syndical	22/06/16
TEISSEIRE	Alexia	ASL Port Grimaud III	Chef des services administratifs	22/06/16
CAZALAS	Patrick	ASL Port Grimaud III	Directeur	22/06/16
ROMANN	Robert	ASL Port Grimaud III	PDG	22/06/16
DEGUIGNES	Gérard	ASL Port Grimaud II	Membre élu du conseil syndical	22/06/16
THIRION	Jean-Paul	ASL Port Grimaud II	Président du conseil syndical	22/06/16
PIETROPAOLI	Patrick	ASL Port Grimaud III	Président du conseil syndical	22/06/16
COQUELET	Bernard	ASL Port Grimaud I	Membre élu du conseil syndical – responsable port	22/06/16
MONNIER	Hubert	ASL Port Grimaud II	Membre élu du conseil syndical	22/06/16
PETER	Lionel	ASL Port Grimaud II	Directeur	22/06/16
TROEGELER	Jean	ASL Port Grimaud II	Président du conseil syndical	22/06/16
BUZAUD	Carine	DDTM du Var	Déléguée à la mer et au littoral adjointe	23/08/16
LOUBEYRE	Frédéric	DDTM du Var	Délégué à la mer et au littoral adjoint	23/08/16
MEAZZA	Marina	Mairie de Grimaud	DGA des services	23/08/16
BARRAULT	Serge	Mairie de Grimaud	DST	23/08/16
BENEDETTO	Alain	Mairie de Grimaud	Maire	23/08/16
AMIET	Vincent	Mairie de Bormes-les-Mimosas	DGS	24/08/16
DUPIED	Frédéric	Mairie de Bormes-les-Mimosas	DST	24/08/16
MEUNIER	Jean-Paul	Yacht-Club International de Bormes-les-Mimosas	PDG	24/08/16
GASTAUD	Jean-Pierre	Yacht-Club International de Bormes-les-Mimosas	Directeur	24/08/16
VANCAO	Jean-Luc	Port de Cap d'Agde –	Directeur des affaires	14/09/16

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
		SODEAL	juridiques	
PARIS	Anne	Port de Cap d'Agde – SODEAL	Responsable administrative et financière	14/09/16
MARTIN	Bernard	Association des copropriétaires de Port Camargue	Président	14/09/16
CHERIFCHEIKH	Jean-Pierre	Association des copropriétaires de Port Camargue	Vice-président	14/09/16
CAVAILLES	Michel	Régie autonome de Port Camargue (Le-Grau-du-Roi)	Directeur	14/09/16
HOLT	Valérie	Régie autonome de Port Camargue (Le-Grau-du-Roi)	Directrice-adjointe	14/09/16
PALLARES	Serge	Régie municipale du port de Saint-Cyprien	Directeur	15/09/16
CAUNEILLE	Sylvain	Régie de port-Barcares (Le-Barcares)	Directeur	15/09/16
MERIC	Jean-Claude	Office du tourisme de Gruissan	Directeur général	16/09/16
NICLOT	Marie-Claude	Office du tourisme de Gruissan	Secrétaire générale du port	16/09/16

3. Liste des personnes rencontrées ou contactées lors de la mission de 2010

<i>Nom</i>	<i>Fonction</i>
M. Cédric Besse	Directeur des services de Port Grimaud 1
Mme Marie-Christine Beyoud	Directrice générale des services de la Mairie de Le Barcarès
M. Thierry Boucher	Directeur général de la SODEAL
M. Yves Caudan	Directeur de Port Deauville
M. Cauneilles	Directeur de Port Barcarès
M. Michel Cavallès	Directeur de Port Camargue
M. Jean-Pierre Chérifcheikh	Vice-président de l'ASL des propriétaires et copropriétaires de Port Camargue
M. Denis Clérin	Mission de la navigation de plaisance et des sports nautiques
M. Ernest Cornacchia	Mission de la navigation de plaisance et des sports nautiques
Mme Victoire de Margerie	Présidente de l'ASL de Port Grimaud 1
M. Jean-Marc Ducros	Mission juridique du Secrétariat général de la DREAL Languedoc-Roussillon
M. Thierry Dusart	DML de la DDTM du Calvados
M. Jean-Pierre Gastaud	Directeur du Yatch club international de Bormes les Mimosas
M. Michel Gautier	Adjoint à la directrice de la DREAL Languedoc-Roussillon
M. Patrick Genre	Directeur général des services de la mairie de Bormes les Mimosas
M. Ollivier Lallemand	DML de la DDTM des Pyrénées Orientales
M. Lebouc	Directeur du cabinet du maire de Grimaud
M. Ledent	Syndic des copropriétaires des marinas de Bormes les Mimosas
M. Lévy	Président de l'Union des copropriétaires de Port Deauville
M. Bernard Martin	Président de l'ASL des propriétaires et copropriétaires de Port Camargue
M. Jean-Claude Méric	Directeur de l'Office du tourisme de Gruissan
M. Etienne Mourrut	Député-maire du Grau du Roi
M. Serge Pallarès	Président de la Fédération française des ports de plaisance - Directeur du port de St Cyprien
M. Patrick Pietropaoli	Président de Port Grimaud 3
M. Michel Pignol	Directeur de la DDTM du Var
Maître Rebuffat-Frilet	Avocate au barreau de Marseille - Conseil de la Fédération française des ports de plaisance
M. Roch	Directeur de la DDTM des Pyrénées Orientales
M. Schloesser	DDTM des Pyrénées Orientales

Nom	Fonction
M. Guillaume Sellier	DML de la DDTM du Var
Maître Jean-Marie Troegeler	Président de l'ASL de Port Grimaud 2 et président de Port Grimaud Union
M. Raynald Vallée	DML de la DDTM de l'Hérault
M. Vatinet	Maire de Bormes les Mimosas
M. Zaremski	Mission juridique du Secrétariat général de la DREAL Languedoc-Roussillon

4. Annexe détaillée par ports

4.1. Port Barcares

4.1.1. Analyse du rapport de 2011

À Port Barcarès, la situation apparaît spécialement complexe et non exempte d'une certaine confusion. La commune du Barcarès est gestionnaire du port de plaisance en régie directe, avec budget annexe, depuis 1982, mais les équipes de direction tant à la mairie qu'à la direction du port, récemment renouvelées, ne sont pas parvenues au terme de leur effort de réappropriation et de mise en ordre des dossiers afférents à la concession portuaire et aux marinas particulièrement nombreuses sur ce site.

La concession avait précédemment été accordée par arrêté ministériel du 16 juillet 1971, à la Société anonyme d'économie mixte pour l'établissement et l'exploitation des ports de l'unité touristique Leucate – Le Barcarès (SOPEBA) regroupant les deux départements, les communes et les chambres de commerce et d'industrie concernés. La Mission interministérielle avait en effet décidé la constitution d'un ensemble commun d'aménagement à cheval sur les deux départements de l'Aude et des Pyrénées orientales.

Parallèlement, la Société d'économie mixte d'études et d'aménagement du département des Pyrénées orientales (SEMETA) avait obtenu en 1970 de l'État une concession à charge d'endigage pour l'aménagement de l'étang de Salses et du front de mer en vue de la construction de résidences, dont une partie sous forme de marinas.

Divers problèmes ont déterminé la mise en cause de la gestion de la SOPEBLA et l'éclatement de la concession portuaire entre le Syndicat intercommunal du Grau St Ange pour le port de Leucate (arrêté préfectoral du 25 février 1982) et pour Port Barcarès la commune éponyme (arrêté préfectoral du 2 janvier 1982). Cette dernière concession a été obtenue pour une durée de 40 ans.

Port Barcarès



4.1.1.1. Un ensemble de marinas important et très dispersé

Le port qui offre 950 postes publics et environ 600 places en marinas se révèle particulièrement étendu à la jonction de la mer et de l'étang de Salses. Les marinas, quant à elles, sont toutes situées sur l'étang.

Sur cet ensemble spécialement vaste puisqu'il s'étend sur près de 4 km en bordure de l'étang et soumis à des contraintes fortes d'ensablement générant d'importants besoins de dragage pour l'entretien des profondeurs, les marinas sont en fait constituées de 21 sous-ensembles bien distincts dans leur conception et leur architecture et très dispersés dans l'espace. Ce nombre est d'ailleurs inférieur à celui du projet initial d'aménagement (qui ne prévoyait pas moins de 2000 postes d'amarrage en marinas) par suite de la mise en œuvre de différentes mesures de protection environnementale. En réduisant la densité d'urbanisation initialement envisagée, celles-ci ont aussi privé le port de recettes sans que ceci ne réduise nécessairement à due concurrence les charges liées à l'entretien de ce vaste espace désormais devenu, d'une certaine façon, surdimensionné.

4.1.1.2. Des amodiataires très minoritaires parmi les résidents des marinas

D'emblée, à Port Barcarès, il n'a pas été recherché de correspondance entre le nombre de résidences et le nombre de places d'amarrage. D'après le gestionnaire, il existerait en moyenne 1 poste d'amarrage pour 10 logements, ceux-ci étant de type collectif ou individuel. Cette proportion est évidemment variable d'une copropriété à l'autre, mais, dès l'origine, par conséquent, certains propriétaires n'ont pas souhaité ou n'ont pu obtenir l'amodiation d'un emplacement. Encore, en l'état des renseignements fournis, n'est-il pas possible d'affirmer que les 600 places précitées soient toutes en lien avec la propriété d'une résidence. En effet, certains postes situés dans les marinas ne sont pas amodiés (ou ne le sont plus, les héritiers ou les acheteurs n'étant pas intéressés) et ont donc été repris par le gestionnaire du port qui les loue. Par ailleurs de nombreux actes de vente portent sur des lots uniquement constitués par « le droit de jouissance exclusive et particulière pour le mouillage et l'accostage des embarcations au bord du quai portant le n°... sur le plan et les... millièmes des parties communes générales ». Ces ventes montrent que certains appontements n'ont jamais été liés à une résidence ou, qu'au fil du temps, des ventes dissociées ont eu lieu.

4.1.1.3. Des configurations très différentes selon les marinas

Lorsqu'elle existe, la relation entre la résidence et le poste à quai se présente sous des formes très diverses depuis le cas extrême où n'existe pas vraiment de quai et où c'est véritablement la terrasse de l'habitation qui en fait office, jusqu'à la disposition plus classique des pontons flottants comportant plusieurs dizaines d'emplacements et reliés au quai par une passerelle unique, cette variété de situations étant d'ailleurs conforme aux dispositions des différents actes constitutifs.

4.1.1.4. Des prestations publiques variables dans l'espace

Selon les marinas, le port assume ou non la fourniture des fluides et celle des ouvrages d'accostage (catways...) et pratique d'ailleurs un tarif différent selon qu'il s'agit d'un quai privatif (219,77 € par an), d'une amodiation sans fourniture de fluides (357,30 €) ou avec cette fourniture (398,31 €). Ces tarifs sont par ailleurs à comparer aux tarifs publics de location à l'année qui vont de 565 € pour un navire de moins de 5 m à 1565 € pour un navire de 10,50 m et plus.

4.1.1.5. Une succession dans le temps de contrats différents et des occupations sans titres

La réalisation des différents programmes immobiliers ayant largement été étalée dans le temps (de 1971 à 1995), les contrats d'amodiation ont été passés pour des durées différentes de 20 ans, 30 ans, et jusqu'à 50 ans pour ceux qui ont été conclus dès l'origine de la concession par la SOPLEBA, l'échéance de cette dernière, reprise par la commune, se situant en 2022... (compte tenu des transactions intervenues sur les résidences, de nombreux contrats originaux ont été renouvelés au profit des acquéreurs de logements. Mais il est arrivé également qu'à l'occasion de successions ou de mutations les nouveaux propriétaires n'étant pas intéressés, les postes soient repris par le port et replacés sous le régime de l'occupation temporaire d'un an).

Néanmoins, pour des raisons non précisées, de nombreux contrats n'ont pas été passés pour le maximum de temps restant à courir jusqu'à l'échéance de la concession (c'est-à-dire jusqu'en 2022). Ainsi, pour des ensembles immobiliers réalisés en 1991 et en 1995, les amodiations n'ont été accordées que pour 20 ans. De ce fait, certains contrats sont déjà arrivés à échéance et il semble qu'on leur ait substitué des locations d'un an renouvelable, mais, dans plusieurs autres cas, les occupations se poursuivent sans titre et sans redevance.

Globalement, il semble que la gestion des contrats d'amodiation ait laissé subsister beaucoup de flou. La SOPLEBA, dans un premier temps, et la municipalité qui a repris la concession ont passé des contrats d'amodiation qui n'étaient assez souvent que partiellement renseignés. Il n'était, semble-t-il, pas rare que le nom et les caractéristiques du navire n'y soient pas mentionnés, ce qui rendait évidemment difficile le contrôle d'éventuelles fraudes sur les sous-locations.

Par la suite, et probablement après la publication le 19 mars 1981 de la circulaire prescrivant de mettre un terme aux amodiations de longue durée pour les remplacer à l'avenir par des garanties d'usage, les contrats, toujours intitulés « contrat d'amodiation de longue durée de poste d'accostage » ont accordé « à l'amodiataire une garantie d'usage de poste d'amarrage ou de mouillage », mais sur un emplacement nommément désigné et précisément localisé contrairement aux dispositions de cette circulaire. Certains contrats ne comportent pas d'indication de durée. Dans la marina « Les maisons de la crique » réalisée en 1985, 12 contrats d'amodiation ont été passés pour des durées allant de 19 à 50 ans, le dernier venant ainsi à échéance en 2036, soit bien après l'expiration de la concession.

En 1990, sur proposition de la municipalité, 21 postes sur quais privatifs ont été transformés en amodiations de longue durée, mais sur la base de contrats de garantie d'usage de poste d'amarrage pour une durée de 20 ou 30 ans renouvelables par tacite reconduction, parfois non signés, ni de la municipalité, ni du bénéficiaire, et ne mentionnant pas l'identité des navires. Cette même formule de durée renouvelable par tacite reconduction (5 ans en l'espèce) est utilisée par la SOPLEBA pour un contrat passé en 1974 avec un propriétaire de motel pour la réalisation de deux appontements de 43 mètres de long et l'occupation des plans d'eau limitrophes.

4.1.1.6. Des désordres préoccupants

Outre les problèmes évoqués dans les développements précédents, les investigations récemment conduites par la commune ont permis de constater que :

- des pontons avaient été installés sans autorisation ;

- des pontons autorisés avaient fait l'objet de transactions entre copropriétaires sans autorisation ni même information du gestionnaire du port ;
- des postes à quai faisaient l'objet de sous locations sauvages, certains propriétaires de résidences ne cherchant d'ailleurs à obtenir l'amodiation de nouveaux emplacements qu'avec l'intention de les louer ;
- des emplacements d'une largeur de 2,5 m initialement conçus pour des navires de 5 m environ de longueur sont désormais occupés, et pour la même redevance, par des navires de 12 mètres ;
- des emplacements sont facturés au tarif quai privatif sans que le détenteur ne puisse fournir un titre de propriété ;
- dans plusieurs marinas comportant des quais privatifs, un nombre quelques fois important de postes pouvaient ne pas avoir été déclarés et donc ne faire l'objet ni de contrat ni de paiement de redevance. Ainsi, dans la marina « Les brigantins » 84 postes à quai figuraient dans le plan de vente des résidences, 16 postes seulement font l'objet de contrats d'amodiation (dont seulement 12 s'acquittent de la redevance), mais l'autorité portuaire n'a pas connaissance du nombre de postes réellement créés ; à la marina « Les vigies », 17 postes déclarés sur 30 initialement prévus ; à la marina « Nautica », 30 postes non déclarés...

4.1.2. Compléments au titre de la présente mission

Le travail de remise en ordre, engagé depuis le rapport de 2011, a été poursuivi - mais encore non achevé - par l'autorité portuaire : Il est dénombré aujourd'hui non plus 600 postes en marinas, mais 794 (+ 32 %) auxquels s'ajouteraient une centaine de postes encore non déclarés. Ces 794 postes se répartiraient en :

- 108 postes amodiés sur quais publics ;
- 371 postes sur quais privatifs ;
- 315 postes sous AOT sur quais publics.

Le gestionnaire du port observe par ailleurs une moindre appétence pour les logements en marinas dont les propriétaires ont vieilli et n'ont plus nécessairement le même attrait pour le nautisme et où d'assez nombreux logements seraient en vente sans trouver preneur.

Le souhait clairement exprimé par l'autorité portuaire est :

- de généraliser un régime d'AOT avec application du tarif public ;
- d'assainir les finances portuaires sur lesquelles pèse en outre depuis 2015 la taxe foncière des entreprises, notamment en équilibrant le budget d'entretien des postes et des accès dans l'étang de Salses-Leucate (où sont situées les marinas), budget obéré par des coûts de dragage prohibitifs (de 50 000 € à 80 000 €/an) eu égard au rythme d'ensablement et aux contraintes de déversement des produits dragués. L'objectif serait pratiquement de ne plus garantir l'accès à l'étang et donc aux marinas qu'à des navires de 50 à 80 cm de tirant d'eau ;

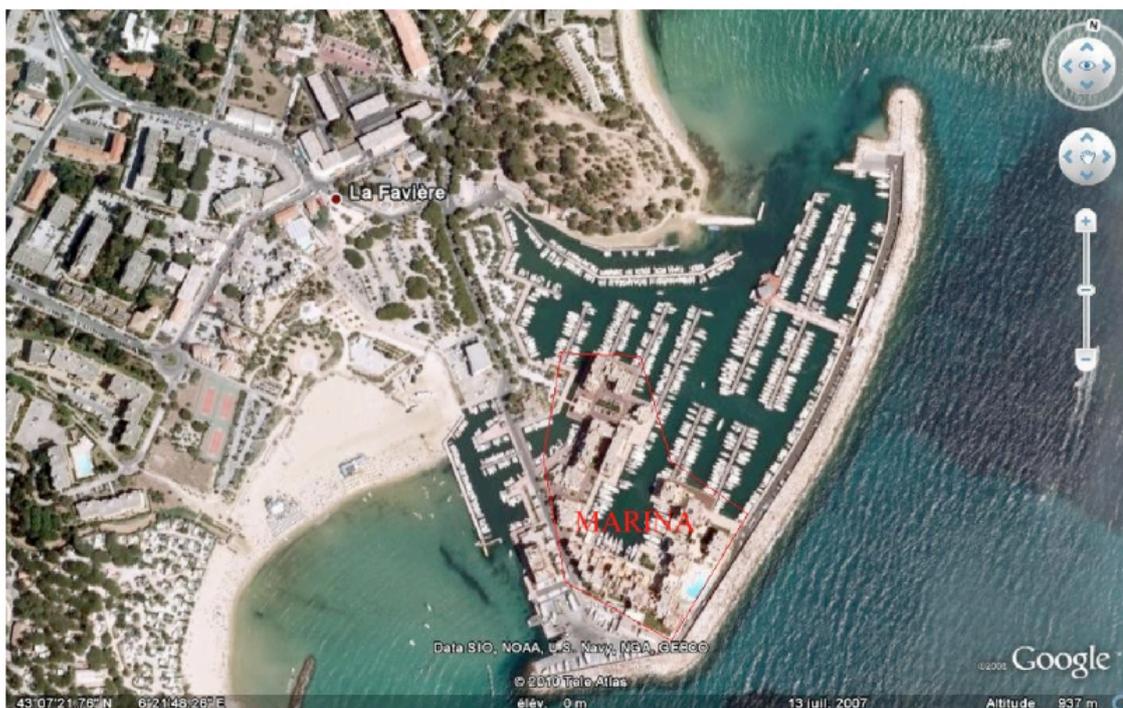
- de développer parallèlement le port public qui dispose d'un accès direct à la mer dans le cadre d'un vaste projet d'urbanisme comportant le creusement de nouveaux bassins et l'édification d'ensembles immobiliers sous l'égide d'une société d'économie mixte à opération unique chargée de la réalisation des travaux et, à leur issue, de la gestion du port en substitution de la régie municipale.

4.2. Port de Bormes-les-Mimosas

4.2.1. Analyse du rapport de 2011

À Bormes-les-Mimosas, la commune a maintenu, lors de la décentralisation des compétences portuaires, la concession originellement accordée par l'État à la Société anonyme du Yacht-Club International de Bormes-les-Mimosas (SA YCIBM), concession destinée à la construction et à l'exploitation du port de plaisance et délivrée par arrêté préfectoral du 7 octobre 1976. Ce dernier se substituait à un certain nombre d'actes juridiques précédents (une première concession avait été accordée en 1970) annulés suite à un contentieux élevé par les propriétaires riverains. Cette concession, dont l'arrêté constitutif se réfère au décret du 1er octobre 1971 relatif aux concessions d'outillage public dans les ports maritimes ainsi qu'aux concessions des ports de plaisance, a été accordée pour une durée de 48 ans, ce qui détermine son échéance en 2024.

Port de Bormes-les-Mimosas



4.2.1.1. Des amodiataires concessionnaires du port

Le Règlement intérieur du port, approuvé par arrêté préfectoral du 13 juin 1977, prévoyait la création de :

- 615 mouillages amodiés aux titulaires des actions de la SA YCIBM
- 340 mouillages de bateaux affectés à l'usage public

Ainsi le port de Bormes présente-t-il la double spécificité d'être pour les deux tiers consacré à des postes d'amarrage amodiés pour la durée de la concession soit jusqu'au 7 octobre 2024 et ce, au profit d'amodiataires qui sont nécessairement actionnaires de la société anonyme concessionnaire du port.

En effet, le capital de la SA YCIBM est réparti en 18 000 actions d'une valeur nominale de 102 € détenues par les amodiataires. Le nombre d'actions à détenir est fonction de la superficie du poste d'accostage. Pour un poste de 8 m sur 2,50 m (20 m²), il faut être propriétaire de 20 actions d'une valeur nominale unitaire de 102 €, mais librement négociables, en sorte que, eu égard à l'actuelle rareté des postes d'amarrage en Méditerranée, ces 20 actions d'une valeur de 2 040 euros peuvent se négocier entre 10 000 et 25 000 euros. Seule restriction à cette liberté, si le concessionnaire est un tiers étranger à la société, la transaction doit être agréée par le Conseil d'administration et, en cas de refus, celui-ci a un délai de trois mois pour faire acquérir les actions par un autre actionnaire ou un tiers.

La société ne fait pas de bénéfice et ne verse pas de dividendes sur les actions détenues.

Sur ces bases, les amodiataires/actionnaires ne paient pas de redevance d'occupation du plan d'eau, mais contribuent, au strict prorata de la surface détenue par rapport à la

superficie totale amodiée, au financement de l'ensemble des charges de la société concessionnaire, ce qui, actuellement, représente environ 50 € par m² et par an, soit, dans l'exemple précédent des 20 m² amodiés, des charges annuelles d'un montant de l'ordre de 2 000 €. On observera que cette contribution n'est inférieure que de 30 % environ au tarif public applicable à la location annuelle d'un poste de dimension équivalente puisque pour un navire de catégorie P8 (8 m x 2,50 m), le forfait annuel en 2010 est de 2 631 € .

Les contrats d'amodiation ne renferment pas de clauses suscitant des commentaires, à l'exception peut-être de l'article 9 qui mentionne que « si, à l'expiration du contrat de concession, le concessionnaire peut amodier à nouveau le poste, l'amodiataire en place aura un droit de préférence pour une nouvelle amodiation.

Ces contrats ne mentionnent aucunement l'éventuelle qualité de résident de l'amodiataire et sont évidemment muets sur tout ce qui touche au lien entre résidence et poste amodié (notamment l'hypothèse de la vente ou de la location de la résidence traitée dans les contrats des autres ports, à l'exception notable de Saint-Cyprien) .

4.2.1.2. Une minorité d'amodiataires résidents

Parallèlement à cet arrêté de construction et d'exploitation du port, est intervenu le 26 mai 1977 (dans ce cas également après annulation contentieuse d'actes précédents), un arrêté approuvant une concession d'endigage délivrée à la SA foncière et maritime de Bormes-les-Mimosas, en vue de l'exondation de terrains dans les limites du port de plaisance par ailleurs construit par la SA YCIBM, destinés à la construction d'ensembles immobiliers.

Un acte administratif du 17 juin 1977 a reconnu la réalisation des travaux et l'exondation des terrains objet de la concession et acté leur acquisition en pleine propriété par la société précitée, laquelle a ensuite confié la réalisation des ensembles immobiliers à trois sociétés civiles immobilières, qui sont à l'origine des trois copropriétés gérant désormais les trois sous-ensembles de Formigue, Cap Blanc et l'Esquillette.

Ces trois copropriétés se sont regroupées avec la SA YCIBM au sein de l'Association syndicale du « Village de la mer » pour gérer de façon coordonnée l'ensemble ainsi constitué et répartir selon une clef préalablement définie les charges y afférant.

330 logements ont ainsi été édifiés ainsi qu'un certain nombre de commerces. Les immeubles réalisés sont de type collectif et il n'existe pas d'habitations individuelles. Dès l'origine, il n'a existé aucun lien obligé entre la propriété d'un logement et la jouissance d'un poste amodié. Le nombre des propriétaires également amodiataires n'est pas recensé. L'autorité portuaire et le syndic des copropriétés estiment d'un commun accord qu'il pourrait s'agir de 30 à 40 % des propriétaires de logements, soit de l'ordre de 100 à 130 postes sur un total de 615 postes amodiés à long terme. Encore, pourraient figurer dans ce pourcentage, des propriétaires de résidences qui ne sont pas amodiataires, mais qui louent un poste à l'année.

Ainsi, le port de Bormes ne s'inscrit pas autant que les autres ports objet de ce rapport dans le concept de marina, au moins dans son acception stricte, en ce sens que le lien entre la propriété privée d'une résidence et la jouissance durable d'un poste à quai ne concerne qu'une minorité de propriétaires et qu'il n'existe pas de liaison physique entre la propriété foncière et le poste à quai. À Bormes, on peut ainsi être propriétaire sans être amodiataire, une majorité de propriétaires se trouvant même dans cette situation, comme on peut être amodiataire (et c'est le cas de la plupart d'entre eux), sans être propriétaire d'un logement. En outre, l'aménagement du port, comme l'absence de

maisons individuelles fait que physiquement le lien est plus distant, la plupart des postes se trouvant non sur les quais bordant les immeubles (environ 300 postes seulement), mais sur des pontons accessibles par des passerelles qui ne débouchent pas nécessairement sur ces quais. Enfin et surtout, le lien entre une résidence et un contrat d'amodiation n'est en aucune façon établi dans ce contrat qui peut donc éventuellement être cédé tout à fait indépendamment du logement.

Est ce dû au relatif éloignement de l'échéance (2024), ou au fait que la problématique de la rupture du lien à cette date ne concerne qu'un nombre faible d'amodiataires de postes d'amarrage (à peine 20 %), mais aussi une minorité de propriétaires (estimation de 30 à 40 %), cette perspective ne semble pas considérée comme véritablement préoccupante ni par l'autorité portuaire, ni par le syndic des copropriétés, au point que le nombre des situations concernées n'est connu que de façon estimative et que le syndic de copropriété ne semble pas considérer que la jouissance de longue durée d'un poste amodié constituerait un élément essentiel de valorisation des résidences. Il admet en revanche que la politique d'embellissement du port et de protection de l'environnement conduite par le YCIBM et de façon concertée dans le cadre de l'association syndicale du village de la mer rejaillit sur la valeur de l'immobilier qu'il situe aux alentours de 8 000/9 000 € le m².

Peut-être le problème est-il relativisé par rapport à la perspective plus fondamentale de l'échéance à la même date de la concession ? Un dossier a été établi par le concessionnaire pour entreprendre de vastes travaux de restructuration et de renforcement de la digue de protection du port qui s'avère insuffisante à conserver la tranquillité du plan d'eau lors des plus fortes tempêtes. La réalisation d'un tel projet, d'un coût estimé à ce stade, de 20 millions d'euros serait évidemment assortie d'une demande de prorogation de la concession pour permettre l'amortissement de cet investissement sur une trentaine d'années, ce qui signifierait une prolongation de la concession de 15 à 20 ans. Cette nouvelle mise de fonds des amodiataires/actionnaires permettrait sans doute alors l'application des dispositions de l'article R 631-4 du code des ports maritimes¹² et le renouvellement des amodiations au moins sous la forme d'une garantie d'usage qui, compte tenu de la configuration précitée du port ne devrait pas représenter pour les propriétaires/amodiataires une gêne insupportable. La mairie de Bormes n'envisage, semble-t-il, pas d'autres modalités de gestion du port que la concession, mais ceci pose évidemment le problème de la mise en concurrence lors du renouvellement.

4.2.2. Compléments au titre de la présente mission

Le déplacement de la mission à Bormes-les-Mimosas, où elle a rencontré l'exploitant du port et la mairie, n'a pas fait apparaître de nouvelles problématiques par rapport aux constatations qui précèdent.

Le projet de renforcement de la digue a été précisé et finalisé. Sa réalisation est envisagée avec un renouvellement ou un allongement de la concession. La question de savoir si ces travaux doivent être considérés comme des travaux neufs ouvrant droit à de nouvelles amodiations reste ouverte ainsi que celle d'une mise en concurrence de cette concession.

¹² Devenu l'article R 5314-31 du code des transports

4.3. Port Camargue

4.3.1. Analyse du rapport de 2011

Initié dès 1966 dans le cadre de la Mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon et démarré en 1969 sous couvert d'une part, d'une concession d'établissement et d'exploitation accordée à la Chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, et, d'autre part, d'une concession à charge d'endiguage délivrée à cette même chambre consulaire par arrêté préfectoral du 4 juin 1970, le projet de Port Camargue, réalisé en plusieurs tranches, est considéré comme achevé en 1976.

Initialement concédé à la CCI, le port est décentralisé à la commune du Grau du Roi le 28 mai 1984, laquelle résilie le 1er janvier 2002 la concession à la CCI de Nîmes, à la suite d'un contentieux sur l'entretien des ouvrages, pour reprendre la gestion alors confiée à une régie municipale dotée de l'autonomie morale et financière.

4.3.1.1. Un port largement conçu autour des marinas

Port Camargue a, dès l'origine, été conçu autour de deux sous-ensembles distincts, un port public et des marinas. Fin 2009, la capacité totale du port atteignait environ 5 000 places, ce qui en fait le plus grand port de plaisance d'Europe, dont environ 2 240 places en marinas, les deux sous-ensembles présentant ainsi une importance comparable. Ceci distingue aussi assez nettement Port Camargue des autres ports de plaisance du littoral Languedoc-Roussillon qui ont généralement réservé aux marinas des espaces plus modestes, alors que, dès la conception d'ensemble du projet, celui-ci a réservé à la partie marina, une part essentielle, voire prépondérante, en organisant un lien substantiel, voire consubstantiel, entre la propriété d'une résidence et la jouissance privative d'un poste d'amarrage.

Port Camargue



4.3.1.2. Des marinas liant indissolublement propriété d'une résidence et jouissance d'un poste d'amarrage amodié

Si, juridiquement, il n'est pas contestable que le projet de marinas de Port Camargue se soit bâti sur la dualité de statut :

- la propriété privée, pleine et entière, d'une résidence, un appartement ou une maison individuelle ;
- l'octroi d'un droit exclusif d'amarrage d'une embarcation sur le plan d'eau attenant, droit durable (50 ans pour les premières amodiations), mais précaire et révocable compte tenu des principes fondamentaux de gestion du domaine public maritime.

Il n'est pas moins incontestable que, d'emblée, les promoteurs du projet, avec l'assentiment de la puissance publique, ont, dès la conception, mis en exergue le lien fort entre ces deux éléments et se sont employés à le faire respecter dans le temps.

Les marinas de Port Camargue ont été édifiées sur des terrains exondés sous le couvert d'une concession d'endiguage délivrée à la CCI de Nîmes-Uzès-Le Vigan par arrêté préfectoral du 4 juin 1970. Cette concession prévoyait trois tranches de travaux qui se sont déroulés jusqu'en 1973. Un « cahier des charges générales et cahier des charges particulières marinas des opérations immobilières de l'Espiguette » de 1969, « vu et approuvé » par le préfet du Gard le 26 mai 1970 renferme, de ce point de vue, des dispositions éclairantes :

- article 1^o du cahier des charges générales : « Les terrains portant les numéros 20, 21... sont destinés à recevoir **des habitations dites "marinas", c'est-à-dire bénéficiant de la jouissance d'un quai sur le domaine maritime** » ;
- article 3 1^o du cahier des charges particulières marinas, définissant l'« implantation des constructions » :
« L'organisation des constructions est laissée à l'initiative de l'architecte de chaque acquéreur (de lot) sous les réserves suivantes :
Le principe même de la "marina" étant de donner à chaque utilisateur d'un logement le bénéfice d'un poste à quai, sur le lot même, l'acquéreur devra justifier qu'il satisfait à cette obligation conformément à l'orientation des bateaux à l'ancre déterminée par le service maritime du Languedoc-Roussillon, et à une largeur de bateau qui soit admise par le même service. À titre indicatif, la capacité du lot a été calculée par l'Architecte en chef sur la base de 5 mètres de linéaire de quai disponibles sur le lot, compte tenu des réserves d'orientation précitées, pour six lits, soit 150 m² de plancher bâti hors œuvre » ;
- article 3 2^o de ce même document traitant de l'aspect architectural des ensembles construits : « Ils seront traités dans une expression résolument contemporaine. Une large place sera faite aux terrasses, solariums, larges baies ouvrant sur la mer ou les espaces intérieurs, **ainsi qu'aux possibilités d'utilisation privative des bords de quai et des jardins intérieurs** ».

Un arrêté préfectoral du 7 mai 1975 qui approuve le règlement de la ZAC de port Camargue reprend, parfois de façon plus directive, ces dispositions :

- Article 7-10 Aspect architectural : « Ils [les ensembles construits] seront traités dans une expression résolument contemporaine. Une large place sera faite aux terrasses, solarium, larges baies ouvrant sur la mer ou les espaces intérieurs,

ou les espaces réalisés en vue d'une utilisation privative des bords de quai » ;

- Article 10 relatif au secteur des marinas : « Ce secteur est affecté à l'habitation. Les constructions y sont organisées sous la forme dite "marina", dont le principe est de donner à chaque utilisateur de logement, le bénéfice d'un poste à quai privatif. **Chaque appartement ou villa devra obligatoirement** comporter en bordure du lot, au droit des ouvrages de limitation du plan d'eau maritime un front d'accostage d'une largeur utile comptée perpendiculairement à l'axe du poste à quai, d'au moins trois mètres. Le nombre d'appartements ou de villas prévu sur chaque lot ne pourra être supérieur au nombre de postes à quai tels que définis ci-dessus ».

Apparaît ainsi clairement à la lecture de ces textes, le soin apporté par les promoteurs du projet à limiter le nombre de logements à construire au nombre de places à quai et cela à l'intérieur même de chaque lot, le principe étant que chaque propriétaire devait disposer d'un poste d'accostage sur les quais attenants au lot (et non n'importe où ailleurs), et même en face de sa résidence, ce qu'il faut bien considérer comme démonstratif du caractère substantiel de ce droit dans l'ensemble des droits obtenus par les acquéreurs de ces résidences.

Naturellement, depuis l'origine de Port Camargue, ces propriétés ont-elles fait l'objet de nombreuses mutations (une centaine par an en moyenne, selon l'autorité portuaire), mais sans doute n'est-il pas moins significatif de noter que ce lien originel a été maintenu fermement au fil du temps, puisque, sur les 2 240 résidences amodiataires par construction de 2 240 postes à quai, on n'observerait, selon l'autorité portuaire, qu'un seul cas de dissociation, intervenu à l'occasion d'un divorce dans un couple dont l'un aurait conservé la résidence et l'autre le poste à quai.

Depuis trois ans, on peut observer une diminution du nombre des transactions : 92 en 2007 ; 77 en 2008 ; 53 en 2009. On ne saurait cependant alléguer qu'elle est imputable à l'issue désormais perceptible des contrats d'amodiation. Si on ne peut repousser totalement cette hypothèse, sans doute faut-il y voir plutôt un effet de la crise économique et financière.

4.3.1.3. Des contrats d'autorisation précaires, mais éventuellement renouvelables

La partie marinas du port comporte plusieurs sous-ensembles :

- les marinas de la tranche 1, soit 25 copropriétés ou lots et 711 postes d'amarrage ;
- les marinas de la tranche 2, soit 26 copropriétés et 1349 postes d'amarrage ;
- les quais privatifs, soit 5 copropriétés et 180 postes d'amarrage sans habitations (qui à ce titre ne ressortissent pas totalement de cette étude) .

Une durée limitée, mais importante

Les contrats d'amodiation des tranches 1 et 2 sont similaires, à l'exception du mode de calcul de la redevance (forfaitaire pour les propriétaires de la tranche 1 ; proportionnelle au linéaire de quai pour les autres). Dans tous les cas, l'échéance des amodiations se situe au 31 décembre 2019, ce qui représentait une durée de 50 ans à

compter de l'acte initial de concession à la CCI de Nîmes, durée maximale, mais conforme aux dispositions de cette concession.

Des amodiataires propriétaires des ouvrages d'accostage

Ces contrats, inspirés à l'origine d'un fascicule type élaboré par le Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon (SMNLR) autorisent le permissionnaire à réaliser à la limite de sa propriété sur le plan d'eau un certain nombre d'ouvrages d'accostage et d'amarrage et à occuper le plan d'eau au droit des ouvrages réalisés dans les limites fixées au plan annexé, et cela pour une durée déterminée. Les ouvrages ainsi réalisés sont clairement propriété des résidents autorisés à les disposer sur le domaine public maritime c'est-à-dire à la surface du plan d'eau pour les catways, mais aussi dans le sous-sol pour l'implantation de pieux. C'est aussi clairement à ces résidents qu'incombe la charge de leur entretien et de leur éventuel remplacement. Ceci est conforme à l'article 4 du cahier des charges particulières marinas approuvé le 26 mai 1970 par le préfet qui dispose que : « L'acquéreur devra informer les futurs propriétaires des marinas des dispositions spéciales suivantes : a) Propriété des ouvrages d'accostage : l'ouvrage situé en bordure des bassins des marinas sera cédé avec le lot qu'il intéresse. Il sera donc privé. À ce titre son entretien est à la charge du propriétaire du lot... ».

Un additif en date du 5 novembre 1974 au cahier des charges annexé aux actes de cession par la CCI des terrains endigués définit avec un luxe de précision la propriété, mais aussi la nature de ces ouvrages :

Art.13 (quater) : « La mise en place des dispositifs d'amarrage des bateaux au droit des villas marinas, à la fois en bordure des murs de quai et au sein du plan d'eau public, sera obligatoirement effectuée par l'acquéreur du lot et à ses frais, dans les conditions suivantes :

- à quai, à l'aide de petits bollards du type plaisance à fixer en bordure du quai, dont le modèle et le mode de fixation doivent obligatoirement être agréés par la CCI ;
- sur le plan d'eau, à l'aide de pieux d'amarrage métalliques de 150 mm de diamètre minimum à battre dans les bassins de telle sorte que leur arase supérieure soit à (+2,00) NGF, dont le modèle et les équipements indispensables : dispositif d'attache des bateaux, gaine PVC. Entre (-0,50) et (+2,00)NGF et chaperon en PVC. Devront également obligatoirement être agréés par la CCI. L'implantation des bollards et des pieux d'amarrage fera nécessairement l'objet d'un plan d'implantation établi par l'acquéreur du lot compte tenu des directives fournies par le plan d'amarrage agréé par le service maritime et remis aux promoteurs par la CCI et qui précise les limites des plans d'eau au droit desquels le stationnement des bateaux est autorisé, sans débordement possible, et la direction à donner aux bateaux... ».

Des prestations publiques non assurées dans les zones marina

Par ailleurs, le gestionnaire du port n'assure pas la fourniture des fluides sur les quais des marinas. Il appartient aux propriétaires ou aux copropriétés d'assurer sur les quais la distribution de l'eau et de l'électricité ainsi que l'éclairage desdits quais. Il leur incombe également de faire assurer le gardiennage des navires.

Des droits à caractère personnel

Les contrats définissent également le caractère personnel du droit d'occupation accordé : Hormis l'hypothèse de vente « du logement auquel est attaché le droit

d'utilisation du plan d'eau » qui entraîne automatiquement le transfert de ce droit au profit de l'acquéreur, l'autorisation ne peut être transférée sans l'accord formel de l'autorité portuaire. Toute sous-location est interdite sans cet accord. Il est cependant admis que le poste ainsi amodié constituant une annexe d'un logement, cet accord n'est pas requis si le poste est mis à la disposition d'un locataire régulier de ce logement.

Des droits éventuellement reconductibles

Enfin, il est stipulé qu'« à l'expiration du contrat, **si celui-ci n'est pas reconduit, la Régie autonome pourra exiger du permissionnaire l'enlèvement sans indemnité des ouvrages établis par celui-ci sur le domaine public** ». Cette mention de l'éventualité d'une reconduction, a priori dépourvue de toute base légale, a évidemment pu entretenir chez les résidents la perception du caractère pérenne de leur autorisation.

Une « association libre des propriétaires de marinas de port Camargue », créée en 1997, qui regroupe 670 adhérents s'est clairement prononcée en faveur d'un renouvellement à cette échéance des contrats d'amodiation, considérant d'une part que le concept même de marina qui sous-tendait largement le projet de port Camargue n'a pas de sens sans la garantie d'usage d'un emplacement d'amarrage et qu'ainsi la propriété qu'ils ont acquise, privée de cette garantie, subirait une dépréciation substantielle, d'autre part que la propriété privée des quais qu'ils revendiquent ferait de toute façon obstacle à leur utilisation par d'autres usagers du port.

S'appuyant sur l'article R 631-4 du Code des ports maritimes¹³, elle sollicite le renouvellement des contrats pour une durée de 35 ans. Cet article stipule : « 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 ». Sur la nature et le volume des travaux qui pourraient ainsi être financés pour bénéficier des dispositions de cet article, peu d'éléments sont fournis, la réflexion n'étant pas totalement engagée. Il semble qu'il soit plutôt fait allusion à des travaux de maintenance ou d'entretien, comme des opérations de dragage.

Le Conseil d'administration de la Régie et le Conseil municipal se sont également prononcés en faveur d'un renouvellement des contrats pour 35 ans.

4.3.1. Compléments au titre de la présente mission

Le rapport de 2011 avait conclu à la probable propriété privée des quais, bien que l'arrêté préfectoral du 16 février 1984, mettant à disposition de la commune du Grau du Roi les installations de Port Camargue en application des lois de décentralisation, ait inclus dans le transfert non seulement le bassin dit des marinas ce qui était logique eu égard à son appartenance au domaine public, mais également les quais des marinas.

Par une série d'arrêts du 5 mai 2010, le Conseil d'État s'est implicitement prononcé pour le caractère privé de ces quais. Il a précisé cette analyse dans un arrêt du 20 décembre 2011 qui exprime : « Considérant... [que toute une série d'actes] indiquant une limite du domaine public maritime artificiel fixée à 50 cm de l'extrémité des quais sur le plan d'eau, que les quais ou ouvrages d'accostage de la partie privée du port de plaisance appartiennent aux propriétaires des marinas et que les enrochements et talus sur lesquels sont édifiées les marinas ne constituent pas un élément du domaine public maritime... ».

¹³ Devenu l'article R 5314-31 du code des transports

Par délibération du 4 novembre 2015, devenue exécutoire, le conseil d'administration de la Régie portuaire a décidé la mise en œuvre d'un nouveau contrat remplaçant les anciens contrats d'amodiation, au profit des propriétaires de marinas en s'appuyant sur l'article R 5314-31 du Code des transports et en considérant que, si le programme de travaux auxquels se réfèrent les garanties d'usage à instituer ne porte pas, « à proprement parler, sur des ouvrages portuaires nouveaux », ils sont indispensables pour garantir l'exploitation du port à long terme, dans un contexte nouveau où l'évolution de la plaisance ne serait plus favorable à la construction de nouvelles structures, la demande portant de plus en plus sur la pratique des activités nautiques plutôt que sur la propriété d'un bateau avec le poste d'amarrage nécessaire à son utilisation.

De fait, la délibération explique que ces travaux ont pour objet de remettre à neuf des ouvrages réalisés il y a 50 ans environ et qui ne remplissent plus leur fonction compte tenu de leur usure, l'opération financièrement la plus importante portant néanmoins sur la construction d'une nouvelle structure à savoir une école de la mer.

Ce programme de travaux a été approuvé par délibération de la même date. Il porte sur un montant total de travaux de 8,4 millions d'euros sur 5 ans, de 2016 à 2020, dont, aux termes d'un tableau annexé, 2,8 millions de travaux de requalification d'ouvrages et 5,5 millions d'euros d'ouvrages portuaires réputés nouveaux, dont la construction de l'École de la mer représente la part essentielle à hauteur de 4,2 millions d'euros. Outre ce dernier investissement, ces « ouvrages portuaires nouveaux » sont constitués pour 700 000 € de la construction et du réaménagement de sanitaires et, pour 250 000 € de l'aménagement d'espaces à terre.

Sur ce programme de travaux, la participation attendue des propriétaires de marinas est de 2,8 millions d'euros sur 5 ans qui, répartie entre 2 240 propriétaires, devrait représenter une participation moyenne de 1 250 € (qui correspond à un tarif de 72 € HT par mètre linéaire de largeur moyenne du poste occupé), soit 250 €/an venant s'ajouter à la redevance normale d'occupation du plan d'eau, laquelle est depuis l'origine 6 à 7 fois inférieure à celle exigée des usagers du port public.

Les propriétaires de marinas doivent par ailleurs supporter la taxe foncière correspondant au plan d'eau occupé et procéder à l'entretien et à la réfection de leurs quais (ce qui a déjà donné lieu à d'assez coûteuses opérations), mais il apparaît ainsi que, moyennant une participation très faible s'ajoutant à une redevance elle-même faible, ils se réservent un droit exclusif d'occupation du plan d'eau attenant à leur propriété pour 35 nouvelles années (jusqu'au 31 décembre 2051) succédant aux 50 précédentes.

Ces nouveaux contrats sont entrés en vigueur le 1er janvier 2017.

4.4. Port du Cap d'Agde

4.4.1. Analyse du rapport de 2011

Au Cap d'Agde, le port de plaisance présente trois composantes géographiquement distinctes, mais faisant l'objet d'une gestion commune par la Société de développement économique d'Agde et du littoral (SODEAL) : le port principal du Cap d'Agde qui compte 3100 places, les berges de l'Hérault avec 700 places et le port naturiste d'Ambonne doté de 300 places. Un port à sec est par ailleurs confié à une société privée pour l'accueil des plus petites unités.

La SODEAL, qui a un statut d'économie mixte, gère le port de plaisance dans le cadre d'une délégation de service public de la commune du Cap d'Agde qui lui a confié par ailleurs une mission plus large de gestion du Centre nautique et de la zone technique, de surveillance et de gardiennage du plan d'eau et d'animation de la station touristique, la société étant par ailleurs gestionnaire de deux grands campings.

C'est par un arrêté préfectoral du 3 janvier 1980 que la commune d'Agde a obtenu de l'État une concession d'établissement et d'exploitation d'un port de plaisance au Cap d'Agde pour une durée de 50 ans à compter du premier janvier suivant l'arrêté de concession. Cette dernière comportait un sous-traité d'établissement des ouvrages et d'exploitation du port à la Société d'équipement du biterrois et de son littoral (SEBLI) sur la base d'une convention passée avec la commune approuvée par arrêté préfectoral du même jour, la société s'engageant à consacrer aux travaux portuaires les recettes nécessaires à prélever sur le produit des cessions de terrains équipés de l'opération urbaine menée concomitamment (Cette société s'était elle-même vu concéder par l'État et la commune d'Agde l'opération générale d'aménagement de la station touristique du Cap d'Agde par des conventions en date du 29 novembre 1967, approuvées par arrêté interministériel du 23 avril 1968). C'est donc elle qui a passé les premiers contrats d'amodiation pour une durée de 30 ans dès 1977, c'est-à-dire avant même l'intervention de la concession du port à la commune et du sous-traité à son profit.

Le port a, par la suite, été repris en régie directe par la commune durant une dizaine d'années avant de faire l'objet de la délégation de service public à la SODEAL en 1990 (mais l'actuel directeur de la SODEAL n'est en fonction que depuis 2008 et n'a dans ces conditions qu'une connaissance partielle du dossier).

Le port du Cap d'Agde



4.4.1.1. Des marinas peu nombreuses

Les emplacements amodiés aux propriétaires de marinas du Cap d'Agde sont peu nombreux puisqu'on ne compte que 300 postes à quai répartis sur deux ensembles :

- le plus ancien et le principal, l'« île des marinas » ouvert en 1976 compte 220 places. Les contrats initiaux ont été passés par la SEBLI pour une durée de 30 années qui venait à échéance en 2007, moyennant une taxe d'usage équivalant à environ 25 % du tarif public ;
- un nouvel ensemble de 65 places a été réalisé en 2006 sur l'« île St Martin » avec la participation financière de la SCCV « ILE SAINT MARTIN » pour la construction des pontons. En contrepartie la SCCV « ILE ST MARTIN » ou la personne morale qui lui serait substituée bénéficiait d'une garantie d'usage de 35 ans en application de l'art R 631-4 du code des ports maritimes¹⁴. Le syndicat des copropriétaires de la résidence s'est ensuite substitué à la SCCV. La SODEAL facture au syndicat de copropriétaires une redevance financière équivalant à 30 % du tarif public pour les lesdites places dont la plupart sont d'ailleurs inoccupées.

4.4.1.2. Des contrats d'amodiation souvent sommaires

Les premiers contrats passés initialement par la SEBLI en 1977 étaient conformes au contrat type et au « fascicule des clauses et conditions générales pour l'établissement des ouvrages d'accostage et pour l'occupation des plans d'eau dans les marinas » qui lui étaient annexés, élaborés par le SMNLR. Mais, comme le fait observer la SODEAL, à l'origine, les produits proposés à la vente en marina n'ont eu qu'un succès relatif et les contrats d'amodiation passés par la SEBLI ont souvent été réduits à leur plus simple expression.

¹⁴ Devenu l'article R 5314-31 du code des transports

Il a ainsi été présenté des contrats ne mentionnant ni les caractéristiques du navire, ni les dimensions du poste amodié, ni la nature des ouvrages que le permissionnaire était autorisé à réaliser sur le plan d'eau à la limite de sa propriété.

4.4.1.3. Des prestations publiques réduites

Le port n'assure ni la distribution d'eau ni la distribution d'électricité sur les pontons des marinas. Les ouvrages d'accostage sont, quant à eux, objet de conflit entre le gestionnaire et les amodiataires, ces derniers reconnaissant le caractère privatif des pontons et des catways et l'obligation d'entretien qui en découle, mais refusent d'assumer la propriété et l'entretien des pieux implantés dans le sous-sol des bassins, autour desquels coulissent les pontons et catways, au motif que leur installation aurait à l'origine été prise en charge par l'aménageur du port, la SEBLI, alors que les autres ouvrages auraient été mis en place par les promoteurs.

La mission n'a pas eu connaissance des règlements de copropriété.

4.4.1.4. Des contrats d'amodiation échus

Les contrats d'amodiation passés au Cap d'Agde comportent en annexe le fascicule type des clauses applicables élaboré par le SMNLR dont l'article 11 stipule : « À l'expiration du contrat et si celui-ci n'est pas reconduit, le concessionnaire pourra exiger du permissionnaire l'enlèvement, sans indemnité, des ouvrages établis par celui-ci sur le domaine public... ».

À l'échéance de 2007 des contrats passés avec les propriétaires de l'« île des marinas », une dizaine d'entre eux ont été renouvelés pour 15 ans sur les mêmes bases financières et selon les mêmes clauses contractuelles, avec seulement quelques précisions sur les obligations d'entretien des ouvrages d'accostage et de contrôle de conformité des installations électriques qui font l'objet du litige sus évoqué entre le gestionnaire et les amodiataires.

Les autres contrats, toujours en attente, sont juridiquement caducs, mais la SODEAL continue de facturer la redevance d'occupation sur les mêmes bases tarifaires. Les copropriétaires se sont regroupés en association et contestent la durée de 15 ans appliquée jusqu'à présent aux quelques contrats renouvelés et l'obligation de remise en état des organes d'amarrage. Ils demandent le renouvellement de ces contrats pour trente nouvelles années.

La SODEAL signale pour sa part :

- une dérive des pratiques avec de la sous-location occulte dont elle n'estime cependant pas l'importance (mais probablement facilitée par le fait — identifié par la SODEAL — que certains résidents sont amodiataires de plusieurs emplacements), et des bateaux, de fait, surdimensionnés par rapport aux postes d'accostage : En effet, les contrats ne définissent que la largeur des postes (3 largeurs possibles), mais nullement la longueur. Dans ces conditions, avec la tendance signalée par tous les responsables de port à l'allongement des navires, les amodiataires tendent à amarrer des navires trop importants par rapport aux ouvrages d'accostage et aux possibilités d'évolution sur le plan d'eau attendant ce qui peut créer des problèmes de sécurité ;
- un état de vétusté certain des ouvrages d'accostage, des catways notamment et, surtout, des pieux, susceptible d'aggraver le problème précédent.

Face à ces divers problèmes et, par ailleurs, confrontée à un problème de gestion d'une liste d'attente très importante dans le port public (une liste d'attente d'environ 400 navires et un délai de l'ordre de 2 ans pour obtenir satisfaction), ainsi qu'à des nécessités de restructuration liées à l'accroissement évoqué précédemment de la taille des navires, la SODEAL ne cache pas son souhait de voir les marinas revenir dans le droit commun des occupations portuaires ou, du moins, dans le tarif de droit commun (qui pourrait bénéficier d'une réfaction tarifaire au titre de la non-fourniture de l'eau et de l'électricité par la SODEAL) et son attente d'un dispositif juridique qui permettrait d'y parvenir sans méconnaître la légitimité d'une certaine priorité accordée au renouvellement des postes des propriétaires de marinas.

Le conseil portuaire est en cours de renouvellement et ne s'est pas penché sur le sujet.

S'agissant du lien entre la propriété d'une résidence et la jouissance d'un poste à quai, la SODEAL estime à 20 % environ la survalorisation des résidences dotées d'un poste amodié. Elle n'est pas en mesure d'indiquer si des transferts d'autorisation d'occupation (qui doivent aux termes du contrat type être autorisés par le concessionnaire) sont intervenus et si des postes d'amarrage sont occupés par des non-résidents (en dehors du cas de location de la résidence légitimement assorti du droit d'utilisation du poste à quai par le locataire).

4.4.2. Compléments au titre de la présente mission

Le rapport de 2011 n'avait pu recueillir d'éléments véritablement probants sur la propriété des quais attenants aux marinas (peu nombreuses : 220 places sur un total de plus de 4000), l'hypothèse la plus probable étant que, selon les tranches de quai concernées dont la réalisation s'est étalée dans le temps, les deux situations (quais privatifs et quais publics) coexisteraient.

Les premiers contrats d'amodiation ont été passés en 1977 pour une durée de 30 ans moyennant une taxe d'usage équivalant à environ 25 % du tarif public. Ces premiers contrats (une centaine) étaient donc échus en 2007, date à laquelle le port a commencé à procéder à leur renouvellement pour 15 ans, jusqu'à ce que le défaut de toute base juridique (attestée par une expertise demandée au professeur Ricci, agrégé des facultés de droit) et les protestations de certains usagers du port public regroupés dans un collectif de défense, ne l'amènent à interrompre cette procédure dont auraient « bénéficié » à l'époque une dizaine de contrats. Les autres contrats, juridiquement caducs, ont continué à régir les rapports entre les amodiataires (qui se sont également constitués en association) et le gestionnaire du port.

Il en a été de même des contrats ayant des échéances postérieures, jusqu'à ce que récemment (mais la mission n'a pu avoir accès à aucun document permettant d'en connaître la date et d'en préciser les modalités) ce dernier leur propose de souscrire soit des AOT d'un an avec application du tarif public réduit de 20 % du fait que le port n'assure pas la fourniture des fluides sur les quais des marinas, soit une garantie d'usage de 35 ans, moyennant participation au financement de travaux sur le port public, sur la nature et le coût desquels la mission n'a pu obtenir de précision. Une délibération du 16 février 2016, qui n'a pas été transmise aux rapporteurs, aurait fixé à 338 €/an la participation de chaque amodiataire à leur financement. Ainsi, pour un navire de catégorie IV, le coût du poste à usage ainsi garanti sur 35 ans (qui s'ajoute aux 40 ans des premières amodiations) s'établirait à 952 €. Le coût d'un poste identique dans le port public, réduit des 20 % (correspondant à la fourniture des fluides) pour permettre la comparaison, serait de 1 345 €, ce qui représente une économie supplémentaire de 30 %.

4.5. Port Deauville

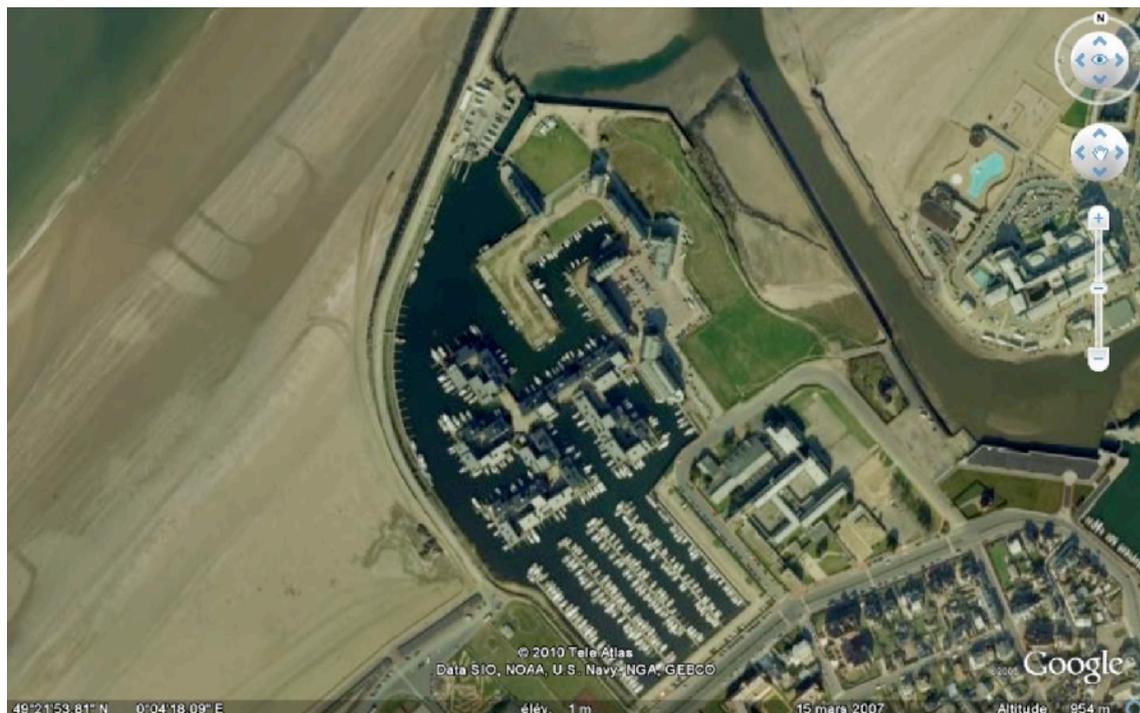
4.5.1. Analyse du rapport de 2011

Deux ensembles portuaires distincts coexistent sur le littoral de la commune de Deauville : d'une part, le vieux port avec le bassin des yachts et le bassin Morny qui relèvent de la compétence communale, d'autre part, les marinas de Port Deauville qui associent un ensemble immobilier résidentiel à un port de plaisance, dont l'autorité concédante est non la commune de Deauville, mais le Conseil général du Calvados auquel a été transférée la compétence sur ce complexe portuaire du fait des lois de décentralisation en raison de la présence d'une activité de pêche.

Seule la situation de Port Deauville est abordée dans ce rapport.

Sa réalisation qui remonte au début des années 1970 a été entreprise sous le couvert de deux concessions passées par la « Société d'études et de réalisation Port Deauville » avec l'État : une concession d'établissement et d'exploitation d'un port de plaisance en eaux profondes, pour une durée de 50 ans à compter du 1er janvier 1972, dont le cahier des charges a été approuvé par arrêté préfectoral du 1er octobre 1971 ; une concession d'endigage destinée à l'exondation d'un terre-plein d'une superficie approximative de 52 000 m² accordée par arrêté de la même date.

Port Deauville



Classiquement, l'article 26 du cahier des charges de la concession portuaire établit la possibilité pour le concessionnaire de délivrer des amodiations de longue durée pour l'occupation des postes d'accostage, sous réserve d'affecter au moins 20 % des postes à l'usage public et spécifie que les contrats y afférents doivent faire l'objet d'une approbation par le ministre de l'équipement.

700 postes d'amarrage ont été réalisés dont une cinquantaine sont réservés aux visiteurs de passage. Sur ces 700 postes, 50 % ont fait l'objet d'amodiations à partir de 1973 et pour la durée de la concession, soit donc avec une échéance en 2021.

Entre temps, la concession portuaire a été reprise par « Port Deauville SA », filiale de la Compagnie d'exploitation des ports (qui gère par ailleurs le port de plaisance de Lorient), elle-même intégrée au groupe Veolia.

La concession d'endigage a permis, quant à elle, la réalisation d'une marina comportant 720 logements, essentiellement en immeubles collectifs, dont 250 environ sont situés en bordure de quai. L'ensemble est géré par 14 copropriétés regroupées dans une Union qui gère les parties communes.

À Port Deauville, il n'existe aucun lien obligé entre la propriété d'une résidence et la jouissance d'un poste amodié. Le directeur du port ignore le nombre de résidents titulaires de tels postes (mais une enquête est en cours pour le déterminer) et le président de l'Union des copropriétaires signale qu'avec le temps et le vieillissement des propriétaires, beaucoup d'entre eux, amodiataires d'un poste, n'ont plus de bateaux, certains préférant continuer à payer pour un poste inoccupé plutôt que de le restituer au concessionnaire pour éviter qu'il ne soit loué à un navire « étranger » stationnant alors devant leurs fenêtres ou leurs terrasses. Les contrats ne mentionnent donc aucunement l'éventuelle qualité de résident de l'amodiataire, ni a fortiori les règles auxquelles il conviendrait de se conformer en cas de vente d'un logement dont le propriétaire serait amodiataire. Ils contiennent en revanche les clauses habituelles destinées à garantir le caractère personnel des droits acquis du fait de l'amodiation, et notamment l'interdiction de cession ou de sous-location sans l'accord préalable du concessionnaire. Ici comme dans les autres ports, celui-ci ne saurait affirmer qu'il n'existe pas de sous-location occulte.

Le directeur du port précise également qu'à la suite de décès, il n'est pas rare que les héritiers ne soient pas intéressés par la reprise du contrat d'amodiation ; le poste revient alors au concessionnaire. Il indique qu'il arrive également que des amodiataires âgés, n'ayant plus de navire, cherchent à céder leur contrat au prix d'une reprise symbolique pour s'exonérer de la redevance. Il convient de préciser que, si les populations de propriétaires et d'amodiataires ont vieilli, les installations portuaires en ont fait de même, processus sans doute accentué par une architecture multipliant les recoins à l'ombre dans un climat humide, et par un entretien insuffisant, en sorte que les équipements ne sont peut-être plus aussi attractifs. Le fait est qu'il existe aujourd'hui des places disponibles à Port Deauville, alors qu'à côté, dans le port municipal, la liste d'attente est longue.

Les tarifs pratiqués sur les contrats d'amodiation, même en tenant compte de ce que le concessionnaire assure la fourniture d'eau et d'électricité à l'ensemble des usagers, ne sont peut-être pas très attractifs puisqu'ils s'établissent à 263 € du mètre linéaire. Ce tarif reste favorable pour des navires de taille importante, mais les bateaux de moins de 8 mètres paient plus cher sur un poste amodié que sur une location à l'année, ce qui semble relever du paradoxe. Le tarif des amodiations ne redevient avantageux que pour des navires de plus de 11 mètres, sans que cet avantage n'atteigne les proportions relevées dans les ports méditerranéens. Ainsi, pour un navire de 18 mètres, un amodiataire paie 60 % de la redevance exigée d'un locataire à l'année.

4.5.2. Compléments au titre de la présente mission

La mission n'a pas procédé à une nouvelle visite de ce port.

4.6. Port Grimaud

4.6.1. Analyse du rapport de 2011

4.6.1.1. De la cité lacustre au village portuaire

Dans l'ensemble des ports objet de la mission, Port Grimaud présente des caractéristiques particulières qui lui confèrent une certaine spécificité. Œuvre « inspirée » de l'architecte François Spoerry, Port Grimaud a été conçu comme un village provençal destiné initialement à être mis en communication avec la mer non pas directement, mais par l'intermédiaire de la rivière la « Gisle » longeant des terrains privés, marécageux et infestés de moustiques, sur lesquels devaient s'édifier les ensembles immobiliers. Le nom de cité lacustre a ainsi perduré même après que les difficultés du transit maritime par l'embouchure naturelle de la Gisle aient conduit à mettre directement le village et ses canaux en communication avec la mer et à construire sur le domaine public maritime les ouvrages appropriés de protection des entrées du port.

Cette genèse un peu particulière explique sans doute que, conçu à l'origine comme un domaine privé seulement irrigué par les eaux fluviales de la Gisle, le village en ait largement conservé les caractéristiques, même après sa mise en communication directe avec la mer et l'intégration subséquente (mais contestée – voir infra) de ses plans d'eau au domaine public maritime portuaire. Ainsi l'impression globale qui en ressort, manifestement conforme au concept d'origine, est beaucoup plus celle d'un village dont l'architecte s'est employé à restituer le caractère provençal traditionnel, mais dont la voirie serait partiellement, mais largement nautique avec des places de stationnement le long de ces voies en bordure des habitations, que d'un port maritime largement ouvert sur l'extérieur.

Port Grimaud



Le démarrage de l'opération s'est fait dans le milieu des années 1960, à la faveur de la mise en vente à partir de 1962 des terrains évoqués ci-dessus. Les premiers permis de construire ont été obtenus en 1967/1968 et c'est en 1968 qu'a été décidée l'ouverture directe sur la mer.

Les travaux, étalés sur une assez longue période (la commercialisation des premiers ensembles immobiliers n'a pas été aisée), ont été réalisés successivement en trois phases, de sorte que le port est actuellement constitué de trois entités juridiquement distinctes concessionnaires des zones portuaires correspondantes :

- Port Grimaud 1 (PG1 - arrêté de concession en date du 14 mai 1975 autorisant l'amodiation de longue durée de 80 % des places à quai) ;
- Port Grimaud 2 (PG2 - arrêté du 18 novembre 1982 autorisant l'amodiation de longue durée de 640 places, mais actes principaux de la concession intervenus dès 1976) ;
- Port Grimaud 3 (PG3 - arrêté du 16 novembre 1978 autorisant l'amodiation de longue durée de 245 places, nombre porté à 370 sur une capacité totale de 492 places par avenant du 30 novembre 1987).

Ces entités, qui ont juridiquement la forme d'associations syndicales libres (des propriétaires), ont succédé dans leurs droits et obligations aux sociétés civiles immobilières originellement concessionnaires. Il existe ainsi une Association des propriétaires de la cité lacustre de Port Grimaud pour PG1 et une Association syndicale libre de Port Grimaud 2. Les propriétaires de port Grimaud 3 sont également regroupés dans une ASL, mais celle-ci n'est pas concessionnaire. La concession est restée à la Société de navigation de Port Grimaud qui avait réalisé les installations de PG3.

Port Grimaud représente donc en fait la juxtaposition de trois concessions portuaires accordées aux propriétaires de résidences. Le préambule des contrats d'amodiation passés par Port Grimaud 1 est révélateur de l'esprit dans lequel sont intervenues ces conventions de concession : « étant donné que le plan d'eau a été ouvert sur la mer, l'État français a demandé son incorporation dans le domaine public maritime et par voie de conséquence a imposé la signature d'une concession d'une durée de cinquante ans à partir du 1er janvier 1976, en vue de l'établissement et de l'exploitation de ce plan d'eau et qui constitue le Port de plaisance de Port Grimaud I ».

4.6.1.2. Un port d'amodiataires

Dans l'ensemble du port, avec des différences sensibles entre les trois entités, les amodiataires constituent une majorité d'usagers.

- Port Grimaud 1 comporte 1 108 lots de copropriété (soit 490 maisons individuelles et 618 appartements en immeubles collectifs) appartenant à 900 propriétaires et dispose de 834 places d'amarrage dont 250 places publiques réservées à des bateaux de passage ou à des locataires à l'année. Sur les 584 places amodiées (soit 70 % de la capacité totale, pourcentage sensiblement inférieur au maximum de 80 % autorisé) 471 sont situées immédiatement au droit des maisons individuelles bénéficiaires, 28 au droit d'appartements en rez-de-chaussée bénéficiaires et 77 bénéficient à des appartements non contigus. Sur les 250 places publiques, 15 sont actuellement louées à l'année à des résidents.
- Port Grimaud 2 compte 902 habitations dont 503 maisons individuelles, 350 appartements en copropriété (32 copropriétés) et 49 locaux commerciaux, et

gère 719 postes d'amarrage, soit 617 postes amodiés sur le plan d'eau de PG 2, 33 sur le plan d'eau de PG3 et 66 postes publics.

- Port Grimaud 3, la plus récente et la plus restreinte des trois entités, comporte 535 lots de copropriété et dispose de 492 places à quai se répartissant de la façon suivante :
 - 196 postes amodiés à des propriétaires de résidences, 163 pour des résidents de PG3 et 33 pour des résidents de PG2 (ceci étant dû au fait que la concession du plan d'eau de PG3 s'arrêtant au droit des quais des tranches 7A-7Bet 7C de PG2, l'assiette des maisons se trouve sur PG2 et les amarrages sur le plan d'eau de PG3), dont :
 - 171 maisons individuelles
 - 25 appartements
 - 174 postes amodiés sans lien avec une résidence (dont 73 amodiés à la SCP Marina de Port Grimaud), ces postes étant situés soit face à des habitations (mais sans lien avec elles), soit de part et d'autre de pontons. Néanmoins la plupart de ces postes bénéficient actuellement à des propriétaires de résidences sur Port Grimaud
 - 70 postes relevant du port municipal de la commune de Grimaud géré par une association, destiné à des unités de taille modeste
 - 52 postes publics loués à la journée, à la semaine, à l'année...

Ainsi pour un total de 2 543 résidences, on dénombre environ 1 400 places d'amarrage amodiées à long terme, c'est-à-dire jusqu'en 2025, pour PG1 et PG2 et 2028 pour PG3. À PG1 notamment, 524 résidents environ, soit 47 %, ne sont pas amodiataires de postes d'amarrage ; à PG3, ce sont 370 résidences, soit 70 % d'entre elles, auxquelles ne sont pas attachés des postes amodiés, étant rappelé qu'une large part des 174 postes amodiés « indépendants » le sont, de fait, à des propriétaires de résidences. Il s'agit le plus souvent de propriétaires d'appartements situés dans les étages des immeubles collectifs. Inversement, dans la zone de PG3, il existe des amodiataires qui ne sont pas propriétaires de résidences.

On voit également que ce sont les propriétaires de PG2 qui disposent proportionnellement du plus grand nombre de postes d'amarrage, puisque 72 % d'entre eux sont amodiataires d'un poste, ce qui peut sans doute expliquer la sensibilisation particulière du président de cette ASL aux problématiques évoquées dans ce rapport.

4.6.1.3. Des contrats tardifs et âprement discutés

Les trois conventions de concession définissent la possibilité pour les concessionnaires de délivrer des amodiations de longue durée pour l'occupation du plan d'eau conformément à l'article 2 du cahier des charges stipulant que les parties du plan hachurées en noir peuvent « faire l'objet d'amodiations d'une durée supérieure à 10 ans notamment au profit de particuliers ayant participé au financement des travaux, comme précisé à l'article 26 ». De façon paradoxale, ces articles 26 diffèrent légèrement d'un cahier des charges à l'autre (lesquels ont été établis — il faut le rappeler — à plusieurs années d'intervalle). Les formules utilisées par cet article 26 sont relativement peu directives dans la mesure où elles disposent que ces amodiations sont « *en principe* » réservées dans une proportion (PG1) ou un nombre prédéfini (PG2 et PG3) aux particuliers, « *notamment à ceux qui ont participé au financement des installations* ».

Les trois cahiers des charges prévoient bien, en revanche que les conditions générales de ces amodiations doivent être conformes aux clauses des contrats types d'amodiation et que « [les contrats d'amodiation sont approuvés par le préfet](#) ».

Ce n'est que le 19 octobre 2006 que le Conseil municipal a approuvé des contrats type d'amodiation. Suite à des observations du contrôle de légalité, la rédaction de certains articles a dû être modifiée. Un accord a été trouvé avec PG1 et PG3 et approuvé par délibération du 13 décembre 2007.

Ainsi, alors que les premières occupations de postes sont effectives depuis 1977 (à PG1), les premiers contrats n'ont été passés qu'après la mise en service en 1980 des installations de PG3, sous forme d'amodiations globales avec la SCP Marina de Port Grimaud (73 amarrages) et l'ASP des propriétaires de Port Grimaud 3 pour les îlots ABC (49 amarrages) et DEF (50 amarrages) correspondant aux premières réalisations, puis de contrats individuels avec chaque amodiataire à compter de la passation de l'avenant du 30 novembre 1987 sus évoqué à la convention de concession de PG3 pour les 196 nouveaux postes créés.

Les contrats de PG1 n'ont été signés qu'à partir de 2009 (pour 584 places amodiées, 432 contrats ont été réceptionnés par la mairie dont seulement 317 ont été validés au 1er juin 2010 du fait notamment de problèmes sur la taille des navires par rapport à la dimension des emplacements amodiés) et ceux de PG2 ne sont toujours pas passés suite à un contentieux qui a opposé l'association syndicale et la municipalité sur certains points de leur contenu (sur intervention du contrôle de légalité), notamment la propriété des quais.

Incidentement, on observera qu'après environ trente années d'occupation et à 15 ans de l'échéance normale de ces amodiations, il est assez difficile de faire comprendre à une population de résidents composée à 50 % d'étrangers la nécessité de tels contrats, comme le fait que ceux qui n'en détiennent pas, sont, depuis l'origine, occupant sans titre du domaine public maritime.

La situation apparaît ainsi assez complexe : passation des contrats plus de trente ans après l'occupation effective du plan d'eau à PG1 et absence de contrat en bonne et due forme à PG2. Or l'article 30 des cahiers des charges des deux concessions spécifie que « [les amodiations feront l'objet de forfaits versés d'avance dans les conditions précisées par les contrats d'amodiation](#) ». Les contrats récemment passés par PG1 se bornent à constater dans l'article 6.1 : « [La redevance a été acquittée dès l'origine par les personnes physiques ou morales ayant participé au financement des ouvrages, dont l'amodiataire fait partie ou dont il est l'ayant droit et, à ce titre, par dérogation à l'article 2.5, il n'est tenu que des seules charges personnelles lui incombant](#) ». La même formule figure dans les projets de contrat de PG2.

À PG3 où les contrats d'amodiation ont été passés dès l'origine, selon les modalités précitées, il en existe de quatre types :

- un pour les propriétaires de résidences dans la zone concédée à PG3 qui sont regroupés au sein de l'association syndicale des propriétaires de PG3 qui bénéficie d'un contrat d'amodiation global en date de 1981 ;
- un pour les actionnaires de la Société civile de la marina de Port Grimaud qui a bénéficié en 1979 d'un contrat d'amodiation globale pour 73 postes, ceux-ci étant délivrés aussi bien à des résidents, qu'à des non-résidents ou à des entreprises d'activités nautiques. Chaque bénéficiaire d'un poste doit détenir le nombre d'actions correspondant, ces actions étant cessibles. Le contrat parle de « vente de l'amarrage prenant la forme d'une cession de parts ». Chaque bénéficiaire d'amarrage se voit établir un contrat d'amodiation ;

- un pour les propriétaires de résidences dans la zone de PG2 dont les postes se trouvent en zone PG3 ;
- un pour les postes qui ne sont pas liés à la propriété d'une résidence.

Les contrats de PG2 n'ont pas été passés par suite des différends sus évoqués avec l'autorité concédante sur certaines clauses. Ce contrat avait dans un premier temps été approuvé par délibération du Conseil municipal de Grimaud, mais le contrôle de légalité a demandé une nouvelle délibération pour que soit notamment retirée des clauses contractuelles, la mention à laquelle tenait particulièrement le président de l'ASL (et qui ne figure pas dans les contrats de PG1 et PG3) selon laquelle « [selon la spécificité de PG2, la plupart des postes de mouillage et d'amarrages amodiés donnent directement sur des quais privés. Leurs limites sont communes avec le plan d'eau, interdisant de fait l'accès aux amarrages aux tiers](#) ». Le contrôle de légalité souhaitait que l'on substitue le terme de « terre-pleins privés » à celui de « quais privés » et qu'à la formule « interdisant de fait l'accès aux amarrages aux tiers », il soit ajouté « par voie terrestre ».

Pour le reste, les clauses de ces différents contrats, souvent très voisines, peuvent différer sensiblement. Ils prévoient notamment :

- Un usage personnel exclusif du poste amodié, mais selon des modalités qui peuvent apparaître extensives, puisqu'il s'agit non seulement de l'amodiataire, mais aussi de sa famille, et ce, pour amarrer non seulement le ou les bateaux dont il est propriétaire, mais aussi dont « il a l'usage ou la garde à titre personnel ». Le contrôle de légalité a également demandé que soit supprimée la mention de la famille, mais celle-ci figure déjà dans tous les contrats de PG1 et PG3 qui avaient été approuvés. L'hypothèse de la location prévue dans les contrats des marinas des ports du Languedoc-Roussillon qui permet la location concomitante du poste d'amarrage n'est pas évoquée ici. Les contrats de PG1 et le projet de PG2 mentionnent que le poste ne peut être « ni cédé ni sous-loué », ceux de PG1 précisant toutefois qu'« une occupation temporaire par d'autres usagers peut intervenir avec l'accord de l'amodiataire et du concessionnaire, l'amodiataire se portant garant de la bonne exécution des clauses du contrat de concession par l'usager de passage ». Les contrats de PG3 ne traitent pas de cette question.
- Les dimensions en longueur et largeur du poste amodié, mais avec la possibilité d'excéder « temporairement » ces dimensions au prix d'une redevance temporaire versée à l'Association syndicale et d'une information de l'autorité concédante (PG1) ou d'une approbation de celle-ci (PG2) ou ni l'une ni l'autre (PG3), sous condition de ne pas entraver la libre circulation dans les canaux. (Les dimensions des navires occupant les postes amodiés constituent un sujet de conflit avec la municipalité de Grimaud, responsable de la police portuaire.).
- Conformément à l'article 26 du cahier des charges de la concession, les contrats des trois concessionnaires prévoient la possibilité pour le concessionnaire de mettre un poste à disposition d'autres usagers à titre précaire et révocable, lorsque l'autorité chargée de la police du port constate que cette mesure est justifiée par l'occupation de tous les emplacements non réservés et en raison d'une absence suffisamment prolongée de l'amodiataire. Mais, par ajout à ces dispositions, PG1 exclut cette possibilité « [dans le cas où le poste amodié est situé devant un quai d'un membre de l'Association syndicale](#) », et PG2 qui introduit cette même exclusion, précise « [devant un quai privé d'un membre de l'Association syndicale](#) ».

- Dans les trois concessions, il est prévu la résiliation de plein droit du contrat en cas de cession de l'immeuble et, plus généralement, en cas de perte par l'amodiatrice de sa qualité de membre de l'Association syndicale, les projets de contrats de PG2 précisant « le poste de mouillage et d'amarrage étant indissociable de l'habitation à laquelle il est attaché ».
- Tous les contrats prévoient également que la fin anticipée, totale ou partielle, de la concession entraîne la résiliation de plein droit du contrat d'amodiation.
- Les contrats de PG3 mentionnent une hypothèse de renouvellement des contrats : « Si, à l'expiration du présent contrat et au cas où le concessionnaire aurait, pour ce qui le concerne, obtenu le renouvellement de sa concession, l'amodiatrice aura un droit de préférence pour une nouvelle amodiation ».
- Des dates d'échéance au 31 décembre 2025 à PG1 et PG2 et 31 décembre 2028 pour PG3.

4.6.2. Compléments au titre de la présente mission

La situation de Port Grimaud, assez voisine de celle de Port Camargue quant à la propriété des quais et au lien établi entre la propriété d'une résidence et la jouissance d'un poste amodié, mais avec des échéances de contrats d'amodiation plus lointaines (2025 pour PG1 et PG2 et 2028 pour PG3) n'a pas sensiblement évolué depuis 2011, hormis les querelles internes qui ont conduit à la démission de la présidente de Port Grimaud 1, sur fond de problématiques de dragage des accès qui viennent cristalliser les différents avec la municipalité. L'ensablement de la passe d'accès constitue en effet aujourd'hui une préoccupation majeure des trois associations syndicales concessionnaires du port. À sa création, cette passe artificielle avait 5 mètres de fond ; elle n'en a plus que 3 m aujourd'hui et, en certains points, présenterait des bosses ne laissant pas plus de 50 cm d'eau en sorte que les talonnages des usagers de la marina ne seraient pas rares. Selon les estimations, 30 000 m³ de sable seraient à évacuer pour un coût estimé à un million d'euros. La zone concernée n'étant pas incluse dans le domaine portuaire transféré à la commune, celle-ci estime qu'il ne lui appartient pas de prendre en charge ces travaux et que le financement incombe aux concessionnaires.

S'agissant de la fin des amodiations, les responsables des ASL estiment que le problème est d'abord lié à celui de la fin et de l'éventuel renouvellement des concessions. Ils sont en attente de solutions permettant de conserver aux propriétaires de résidences un droit exclusif d'amarrage sur un poste déterminé, sans en suggérer eux-mêmes, sauf à se référer à l'intervention du président de PG2, avocat de profession, lors du colloque Juris'Cup de 2014, qui, après avoir rappelé le caractère très particulier de Port Grimaud et le fait que, pour lui, « suivant la jurisprudence de l'époque, une ouverture artificielle sur la mer ne pouvait en aucune façon avoir pour effet de faire tomber le plan d'eau intérieur dans le domaine public maritime » explique que :

- le dispositif de garantie d'usage ne lui paraît pas adapté au cas de Port Grimaud : « *La garantie d'usage risque de porter atteinte aux droits acquis par les propriétaires dans les marinas où le droit d'amarrage est indissociable de l'immeuble* » ;
- celle-ci supposerait de toute façon des travaux nouveaux : « *Des ouvrages portuaires nouveaux : pourquoi pas ? Resterait à en faire l'inventaire : digues, appontements, capitainerie, chaussées, infrastructure, etc. Mais attention, il ne s'agit pas de travaux d'entretien, mais de travaux nouveaux* ».

Toutefois, s'agissant de la fin des concessions, il explique que la prorogation par la commune de la délégation de service public serait sans doute la meilleure solution sur la base de l'article L 1411-2 du code général des collectivités territoriales¹⁵ qui disposait que la délégation de service public ne peut être prolongée que :

- a) pour des motifs d'intérêt général, la durée de prolongation ne peut alors excéder un an ;
- b) lorsque le délégataire est contraint, pour la bonne exécution du service public ou l'extension de son champ géographique, et **à la demande du délégant, de réaliser des investissements matériels non prévus au contrat initial, de nature à modifier l'économie générale de la délégation**, et qui ne pourraient être amortis pendant la durée de la convention restant à courir que par une augmentation de prix manifestement excessive.

Or, selon lui, *« il est bien certain qu'il existe des investissements matériels qui, le plus souvent, n'étaient pas prévus au contrat initial, tout simplement parce que ces obligations n'étaient pas encore existantes. Je pense notamment à toutes les obligations environnementales et de sécurité :*

- *toutes les obligations de "Port Propre", telles qu'elles résultent de la charte, sur laquelle travaille l'UPACA et la FFPP ;*
- *la mise en place des plans de traitement et de gestion des déchets, avec toutes les conséquences induites (tri sélectif, déchetterie, réceptacles pour les matières dangereuses, explosives, etc.) ;*
- *l'analyse des eaux du port suivant la directive "eaux de baignades" ;*
- *les charges complémentaires de dragage obligatoire, avec les analyses de sédiments, indispensables pour la continuité du service public.*

Ces obligations n'existaient pas il y a trente ou quarante ans, lors de la conclusion des contrats de concession, notamment ceux de la mission Racine. Il s'agit surtout des charges de dragage obligatoires, avec les analyses de sédiments et autorisations administratives indispensables. Depuis des années, les concessionnaires affectent des sommes considérables au dragage des bassins et passes d'entrée ».

Sans doute n'est-il pas totalement abusif de supposer que, pour lui, ces travaux nouveaux susceptibles de justifier, à la demande de la commune, une prorogation de la concession, bien que relevant plutôt de l'entretien, pourraient constituer également pour les membres des ASL concessionnaires la contrepartie de garanties d'usage.

Néanmoins, cette argumentation est affaiblie par l'abrogation de l'article du code général des collectivités territoriales en cause, d'autant plus que l'ordonnance du 19 avril 2017 réaffirme le principe de publicité et de mise en concurrence.

Toutefois, si, au final et assez paradoxalement, il n'exclut pas le régime de l'AOT (*« En régime transitoire ou sur du long terme, l'AOT n'est pas à exclure »*), il considère que la solution est plutôt à rechercher dans une nouvelle disposition législative (*« L'intervention du Législateur serait en définitive la meilleure solution »*), ce qu'il justifie par les particularités de Port Grimaud : *« Il y a 50 ans, c'est l'ÉTAT qui, dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire, est venu chercher les investisseurs privés en leur accordant des droits particuliers afin d'obtenir un financement pour la création de ports de plaisance.*

Les investisseurs ont rempli leurs engagements.

Est-il normal (honnête) 50 ans plus tard, de dire à ces mêmes propriétaires de Port Camargue et de Port Grimaud que la règle a changé et qu'il faut maintenant faire application, au mieux de la garantie d'usage qui est difficilement applicable aux marinas où les emplacements d'amarrage sont associés à une maison ».

¹⁵ Mais cet article a été abrogé par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 - art. 77

4.7. Port de Gruissan

4.7.1. Analyse du rapport de 2011

L'opération d'aménagement du port de plaisance de Gruissan a été entreprise au début des années 1970 par une société d'économie mixte, la Société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement de l'Aude (SEMEEA), à laquelle a ensuite été concédée la gestion du port.

La mairie de Gruissan a souhaité reprendre cette gestion à son compte et par délibération du 10 février 2000 l'a confiée à l'Office municipal de tourisme, établissement public industriel et commercial, dans le cadre d'une délégation de service public.

4.7.1.1. Des marinas de taille modeste dans l'ensemble portuaire

L'aménagement du port n'a constitué que deux ensembles distincts de marinas dont les acquéreurs sont regroupés au sein de deux copropriétés, la « Presqu'île » et la « Méridienne » pour un nombre total d'appontements relativement modeste (99), qui représente un faible pourcentage d'un potentiel portuaire de 1 330 postes auxquels s'ajoutent 250 places sur terre-plein.

Port de Gruissan



4.7.1.2. Des amodiataires très minoritaires parmi les résidents des marinas

Contrairement au concept qui a prévalu à Port Camargue, dans les marinas de Gruissan, il n'y a pas eu dès l'origine de lien obligé entre la possession d'une

résidence dans l'une ou l'autre des deux copropriétés et la jouissance d'un poste à quai, pour la raison que les habitations édifiées face aux quais dont il s'agit comportaient beaucoup plus de résidences qu'il n'y avait d'appontements. Ainsi, si toutes les personnes disposant d'un poste d'amarrage sur les quais attenants à ces résidences étaient bien, à l'origine, copropriétaires de ces habitations, inversement tous les copropriétaires ne disposaient pas de tels postes. Le résultat est que l'on peut donc être résident dans ces marinas sans être titulaire d'un contrat d'amodiation du plan d'eau puisque n'ont été aménagés que 99 postes à quai pour environ 300 logements dans les marinas. Des évolutions se sont d'ailleurs produites au fil du temps, des propriétaires ayant cédé séparément la propriété de leur résidence et leur droit à la jouissance d'un poste à quai. Selon l'autorité portuaire, ces cessions de postes à quai n'auraient cependant été consenties qu'au profit d'autres résidents de ces copropriétés, en sorte que si tout propriétaire n'est toujours pas amodiataire, tout amodiataire ne pourrait être que propriétaire.

C'est d'ailleurs là une obligation qui figure, assez bizarrement sans doute, dans les contrats d'amodiation, passés par l'OMT de Gruissan, puisqu'on peut lire à l'article 5-2 : « Le poste d'amarrage étant attaché indissociablement à la propriété d'un appartement de la copropriété "La Presqu'île" ou les "Médiennes", aucune cession ne pourra intervenir au profit d'un tiers à cette copropriété ; en cas de transgression de cette interdiction dûment constatée, le présent contrat serait immédiatement résilié à titre de sanction et le poste serait repris par le gestionnaire du port ».

4.7.1.3. Des contrats de courte durée, mais renouvelés

Les contrats d'amodiation ont été passés à l'origine (1978-1993) par la SEMEAA, « pour une durée de 15 ans, éventuellement renouvelable » (sans que la mission n'ait élucidé les motifs d'une durée aussi faible par rapport aux autres ports), étant précisé qu'ils se référaient au fascicule type susévoqué annexé au cahier des charges de la ZUP de Gruissan et mentionnant donc dans son article 11, « à l'expiration du contrat, et si celui-ci n'est pas reconduit, le concessionnaire pourra exiger du permissionnaire l'enlèvement, sans indemnité des ouvrages établis par celui-ci sur le domaine public... » .

Pour l'une des deux copropriétés, « La Presqu'île », un avenant (du 14 novembre 1978) au contrat d'amodiation annexé à l'acte de vente du terrain (du 1^{er} septembre 1978) stipulait que l'autorisation d'occupation du domaine public accordée pour une durée de quinze années « serait renouvelée deux fois par périodes de quinze années ». La mission n'a pas eu connaissance d'une disposition identique au profit de l'autre copropriété dont les actes étaient antérieurs.

Néanmoins, l'ensemble des contrats des deux copropriétés ont été renouvelés en 1993 pour 15 nouvelles années, avec échéance au 31 décembre 2008. À cette date, le problème du devenir de ces contrats s'est à nouveau posé. Dans un premier temps, l'idée d'une récupération par l'autorité portuaire des emplacements considérés et de leur banalisation a prévalu. Les protestations engendrées par cette perspective ont conduit l'OMT, en accord avec la municipalité, par délibération de son comité de direction en date du 23 septembre 2008, à autoriser une nouvelle fois le renouvellement des contrats pour 15 ans sous forme de garantie d'usage. Puis, sur conseil de son avocat faisant valoir l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon rendu le 21 décembre 2000 sur un jugement du tribunal administratif de Nice (arrêt considérant que les dispositions de l'article R 631-4 alinéa 4 du Code des ports maritimes prévoyant l'octroi de garanties d'usage d'une durée maximale de 35 ans en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'État, n'avaient à s'appliquer qu'en cas de « création d'ouvrages portuaires nouveaux, identifiés par un programme précis

d'investissement »), l'OMT est revenu sur sa position. Par délibération du 12 novembre 2008, son Comité de direction a décidé de se replacer dans le droit commun des autorisations d'occupation du domaine public maritime à des fins d'amarrage de navires de plaisance tel que prévu par l'article R 631-4 alinéa 1, c'est-à-dire de se placer sous le régime de l'autorisation temporaire d'occupation d'un an renouvelable avec application des tarifs publics du port.

Les réactions engendrées par cette décision ont conduit à la rapporter et, par délibération du 11 juin 2009, les contrats ont à nouveau été reconduits, sur une base juridique non spécifiée, à compter du 1er janvier 2009 pour une durée de 15 ans, soit donc jusqu'au 31 décembre 2023, avec maintien d'une redevance équivalent à 50 % du tarif public.

Au total, la durée d'amodiation de ces postes serait alors de 45 ans et donc assez voisine de celle des amodiations de Port Camargue.

4.7.1.4. Des contrats initialement collectifs, individualisés ensuite

On observera que les premiers contrats avaient été passés collectivement avec les copropriétés à compter du 1er janvier 1978. Selon les formules du contrat type SMNLR qui leur était annexé, ils autorisaient celles-ci à réaliser en limite de propriété les ouvrages d'amarrage et à occuper les plans d'eau au droit de ces ouvrages. Ils mettaient à leur charge non seulement la fourniture de l'eau et de l'électricité sur les postes, mais aussi le dragage des souilles et des accès.

Le renouvellement de 1993 s'est passé dans les mêmes conditions sous l'intitulé « contrat d'amodiation des marinas les méridiennes ou la presqu'île », même si l'article 1^{er} stipule qu'il est accordé « à l'amodiataire une garantie d'usage de postes d'amarrage de type marina ».

En revanche, les contrats passés en 2009 l'ont été avec chacun des copropriétaires sous l'intitulé « contrat d'amodiation des marinas » dont l'article 1^{er} accorde toujours « à l'amodiataire une garantie d'usage de poste d'amarrage ». Ils ne font plus référence au fascicule des clauses générales, mais stipulent qu'ils ne confèrent pas aux amodiataires « le droit réel prévu par les articles L 2122-6 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques, sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier qu'ils occupent dans les limites administratives du port de Gruissan ».

4.7.1.5. Des contrats dont le caractère personnel semble s'atténuer

L'article 5-1 du contrat d'amodiation prévoit que le droit attaché à ce contrat ne peut faire l'objet que « d'une mise à disposition temporaire à un tiers ». L'autorité portuaire en est nécessairement informée et son accord est requis. Mais, cette autorité signale que certains propriétaires de résidences, titulaires d'un poste à quai, ne possèdent pas, ou ne possèdent plus de navire, ou, en tous cas, n'utilisent plus leur emplacement, lequel ferait alors l'objet de sous-locations, qui, si elles sont durables ou même de plus courtes durées, mais répétitives, voire continues, ne constituent pas nécessairement des « mises à disposition temporaires » au sens et dans l'esprit de l'article précité. L'OMT estime que ces situations concerneraient environ 25 % des postes à quai en marina. Les dispositions de l'article 2 du contrat qui définissent un mode de détermination forfaitaire de la redevance (qui est normalement fonction de la longueur du bateau) pour « les propriétaires de logements ne possédant pas de bateau », formule qui paraît bien évoquer une situation stable et non éventuelle ou occasionnelle, semblent pouvoir favoriser ces dérives puisqu'au lieu de restituer au

gestionnaire du port un poste dont ils n'ont plus l'usage, les propriétaires sont incités à le conserver et à en tirer profit. On observera que ces dispositions de l'article 5-1 des contrats renouvelés à compter du 1er janvier 2009 semblent nouvelles, le précédent contrat renouvelé en 1992 qui était encore un contrat collectif, prohibant formellement, dans son article 4-2 « toute sous-location ou cession du poste d'amarrage, sous peine de résiliation immédiate du contrat ». Faut-il, dès lors, voir dans les dispositions nouvelles, une progression dans le relâchement du lien entre propriété privée d'une résidence et jouissance durable d'un poste à quai attaché, au bénéfice, éventuellement, d'une population vieillissante qui n'aurait plus le même attrait pour le nautisme et pour laquelle le droit d'usage ainsi garanti sur le domaine public maritime moyennant une redevance aménagée prendrait le caractère d'une rente financière et non plus d'un accessoire du droit de propriété dans une marina ?

4.7.1.6. Des prestations portuaires variables dans le temps

Enfin, la situation patrimoniale des ouvrages d'accostage et des bornes de distribution d'eau et d'électricité aux navires a évolué dans le temps. À l'origine, établis par les copropriétés qui en étaient donc propriétaires, ils ont été considérés à l'échéance des premiers contrats, fin 1992, comme incorporés au domaine public. De ce fait, lors du renouvellement de 1993, ils ont été mis à disposition des amodiataires, l'article 3-5 des nouveaux contrats stipulant que l'amodiateur serait tenu de « garder les ouvrages mis à sa disposition en bon état d'entretien » (il s'agit d'entretien courant), obligation assortie d'une éventuelle mise en demeure avec exécution d'office aux frais et risques de l'amodiateur défaillant.

Les nouveaux contrats valables à compter du 1er janvier 2009 stipulent toujours que les catways, corps morts et/ou pendilles sont mis à la disposition de l'amodiateur. Mais (article 4-6) celui-ci doit désormais en assurer non seulement l'entretien courant, mais aussi le remplacement éventuel, total ou partiel, avec procédure de mise en demeure et d'exécution à ses frais et risques.

En revanche, ces nouveaux contrats indiquent que les postes d'eau et d'électricité sont fournis par la copropriété.

La situation nouvelle semble donc receler une certaine confusion.

4.7.2. Compléments au titre de la présente mission

Le précédent rapport n'avait pas permis de conclure avec certitude au caractère public ou privé des quais correspondants aux plans d'eau amodiés en bordure de logements appartenant à deux copropriétés différentes et dont les situations juridiques ne semblaient pas identiques : l'une d'entre elles aurait dû, en 1978, rétrocéder au domaine public maritime, une bande de terrain de 3,50 m en bordure du plan d'eau. Le rapport n'a pu établir si cette rétrocession avait eu lieu ni s'il s'en était suivi une incorporation au domaine public. L'autre copropriété n'aurait eu qu'à supporter une servitude de passage sur cette bande de 3,50 m. Dans les deux cas, les deux copropriétés continuent de s'efforcer, par la disposition de différents obstacles et de panneaux mentionnant le caractère privatif des lieux, d'interdire le passage sur ces quais, sans que, semble-t-il, les autorités publiques ne cherchent à les en dissuader.

Pour le reste, la situation demeure inchangée, à l'exception des modalités de gestion du port qui faisait précédemment l'objet d'une délégation de service public de la mairie à l'Office municipal de tourisme, délégation supprimée en 2012 et remplacée par une convention de gestion.

Les contrats d'amodiation passés à partir de 1978 avec 99 propriétaires de logements « pour une durée de 15 ans éventuellement renouvelable » ont été effectivement renouvelés sans base légale à plusieurs reprises. Le dernier renouvellement pour 15 ans a été opéré sur une base juridique non spécifiée le 1er janvier 2009, soit une échéance au 31 décembre 2023, semble-t-il, encore assez lointaine pour ne pas constituer un réel sujet de préoccupation des autorités locales dans un port où le nombre de postes amodiés ne représente que moins de 6 % des places et où la liberté de circulation sur les quais concernés ne semble pas revendiquée.

4.8. Port de Saint-Cyprien

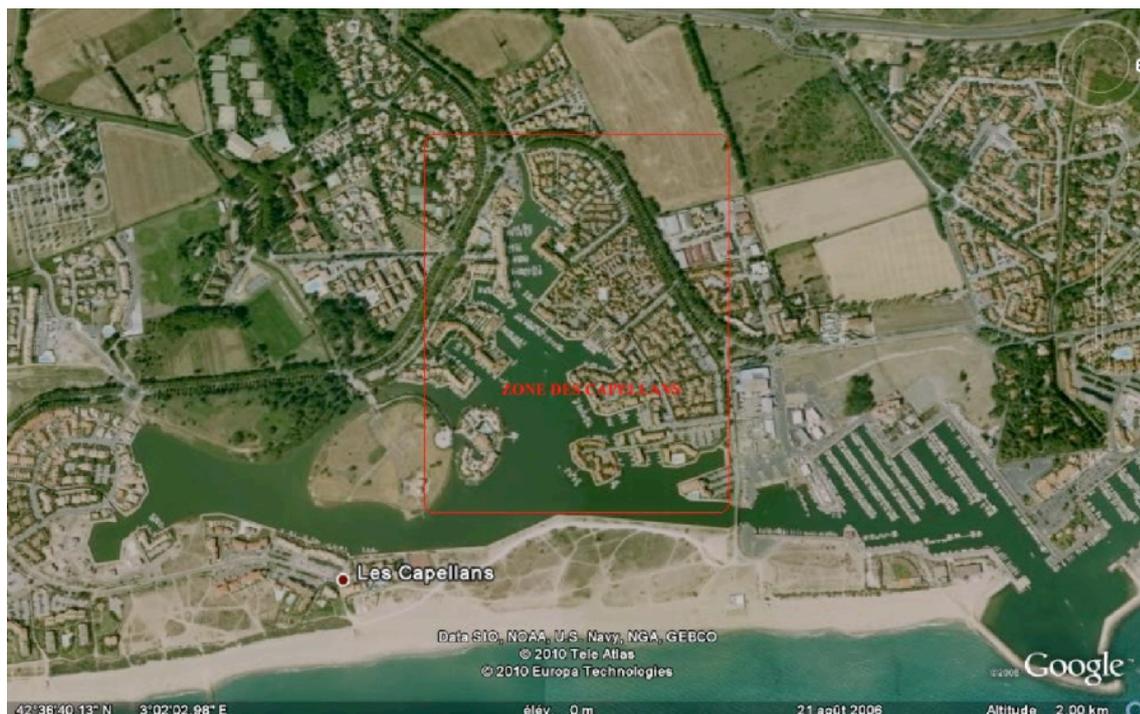
4.8.1. Analyse du rapport de 2011

Par arrêté ministériel du 11 juin 1969, la commune de St Cyprien a obtenu de l'État une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un port de plaisance et de pêche pour une durée de 50 ans à compter du 1^{er} janvier 1970. Cet arrêté de concession était assorti d'un cahier des charges qui a fait l'objet de nombreux avenants, notamment pour acter l'extension de la concession à mesure de l'agrandissement du domaine portuaire.

L'extension majeure procède de la passation, le 1er février 1978, par la commune avec la Société pour l'équipement du littoral de Saint-Cyprien (SELCY) d'une convention pour l'aménagement de la zone dite des Capellans, située au sud du port public, aménagements destinés à la création de 1 500 places d'amarrage ainsi qu'à la construction de résidences privées.

Ainsi le port de plaisance de Saint-Cyprien a-t-il été mis en service progressivement à compter de la fin des années 1970. Géré en régie directe avec budget annexe par la commune, sa capacité atteint 2 200 places.

Le port de Saint-Cyprien



4.8.1.1. Un ensemble de marinas très important

Dans cet ensemble, les emplacements liés aux résidences des marinas représentent 700 postes. Mais si ce chiffre est important, le décalage entre les deux opérations d'aménagement du port (concession de 1969) et de réalisation des marinas

(convention de 1978) montre que ces dernières n'ont pas pris dans l'opération portuaire, la place qu'elles tiennent par exemple à Port Camargue.

Les ensembles immobiliers sont répartis entre une quinzaine de copropriétés (Port-au-Prince, Port Soleil, Marines des Capellans, Hameau des Capellans, Baie des Anges, Marina Village, Marina du Ponant, Marina de la Lagune...). Il n'existe pas, à la connaissance de l'autorité portuaire, d'association regroupant l'ensemble des propriétaires par delà les copropriétés.

4.8.1.2. Des amodiataires minoritaires parmi les résidents des marinas

Dès l'origine, il n'y a pas eu correspondance entre le nombre de logements créés et le nombre de postes d'amarrage. Bien des résidences ont été acquises sans la jouissance d'un poste à quai. Le gestionnaire estime ainsi qu'on ne compte pas plus d'un poste à quai pour 5 résidences, mais cette moyenne générale et estimative ne se vérifie pas dans chaque copropriété. Plusieurs marinas de St Cyprien (le terme de marina devrait alors s'entendre comme caractérisant seulement une résidence située au bord de l'eau dans un ensemble portuaire), ne comportent que des résidences, sans postes à quai.

En outre, au fil du temps, et en partie, comme dans les autres ports, par suite du vieillissement de la population des propriétaires, des transferts de postes amodiés sont intervenus en dehors de la cession des résidences auxquelles ils étaient initialement attachés.

4.8.1.3. Une qualité de résident en marina non identifiée dans les contrats d'amodiation

Contrairement aux dispositions des contrats passés à Port Camargue, au Cap d'Agde, à Gruissan et dans certaines copropriétés de Port Barcarès, les contrats d'amodiation de St Cyprien ne mentionnent aucunement l'éventuelle qualité de résident de l'amodiataire. On n'y trouve nullement la formule figurant dans le fascicule type du SMNLR, prévoyant les dispositions à adopter « [en cas de vente du logement auquel est attachée l'utilisation du plan d'eau objet du contrat](#) ». .

4.8.1.4. Des configurations diverses

Physiquement, la proximité entre la résidence et le poste ne se présente pas de façon homogène. S'il existe à Saint-Cyprien des postes à quai directement échelonnés face aux résidences (avec notamment des amarrages sur catways), dans beaucoup de cas, l'amarrage se fait sur pontons plus ou moins distants des quais, avec accès unique depuis le quai par une passerelle.

4.8.1.5. Des prestations portuaires développées

Les premiers contrats d'amodiation ont été passés en 1984 pour une durée de 35 ans venant à échéance en 2019 (date d'échéance de la concession) et comportant, conformément à l'article 16 de la convention précitée entre la SELCY et la commune concessionnaire, l'application d'un tarif équivalent à 50 % du tarif public. Contrairement à plusieurs des autres ports objet de cette étude, ce tarif inclut la fourniture des fluides. Les ouvrages d'amarrage sont également fournis par le concessionnaire qui en assure l'entretien.

Les premiers « contrats d'amodiation de longue durée de postes d'accostage » auxquels était annexé le fascicule des « clauses et conditions générales d'amodiation des postes d'accostage en vue du stationnement de longue durée de bateaux de plaisance » élaboré par le SMNLR, au fur et à mesure des cessions, sont remplacés par des « contrats de mise à disposition privative et de garantie d'usage de postes d'amarrage ».

Plus récemment, en 2003, des pontons supplémentaires ont été réalisés sous un régime d'amodiation de 35 ans, mais sans construction de résidences.

4.8.1.6. Des contrats à caractère personnel, hypothétiquement renouvelables

Les contrats passés à l'origine comportaient en annexe le fascicule n° 1 des clauses générales applicables aux amodiations. Les nouveaux contrats passés avec les cessionnaires ont repris pour l'essentiel les dispositions classiques qui en assurent le caractère personnel : transmission de droit aux héritiers des droits et obligations du contrat ; transfert à des tiers sous réserve d'agrément du cessionnaire par l'autorité portuaire et possibilité pour celle-ci de reprendre le poste d'accostage avec remboursement du cédant prorata temporis ; sous-location interdite, seule l'autorité portuaire pouvant procéder à une location temporaire d'un poste amodié, en reversant 80 % du loyer encaissé à l'amodiataire.

Ils contiennent en revanche une disposition plus originale, reprise du cahier des charges des contrats initiaux (fascicule n° 1 : « Si à l'expiration du présent contrat, le concessionnaire décide d'accorder une nouvelle amodiation du poste, le titulaire primitif de l'occupation aura un droit de préférence pour une nouvelle occupation »), à savoir : « **Si, à l'expiration du contrat d'amodiation, l'Autorité compétente décide d'accorder une nouvelle amodiation du poste, le dernier amodiataire en titre sera prioritaire** ».

Malgré cette mention d'un hypothétique renouvellement, le gestionnaire ne fait pas mystère de son souhait de remettre à terme les installations des marinas dans le droit commun, s'agissant au moins des tarifs appliqués.

4.8.2. Compléments au titre de la présente mission

Les marinas du port de Saint-Cyprien sont dans une situation sensiblement différente de celles des autres marinas languedociennes, en ce sens que tous les quais sont clairement publics, un grand nombre des postes d'amarrage étant d'ailleurs sur pontons (le port assure dans tous les cas la fourniture des fluides et l'entretien des postes d'amarrage), qu'il n'a jamais été recherché de correspondance entre le nombre de logements en marinas et le nombre de postes amodiés (il n'y aurait en moyenne pas plus d'un poste pour cinq logements) et surtout qu'aucun lien n'a été juridiquement établi entre la propriété d'une résidence et un poste amodié.

Accordés pour 35 ans à partir de 1984, les premiers contrats d'amodiation viennent à échéance en 2019, étant précisé que lorsque des cessions se sont produites auparavant, les contrats initiaux ont été remplacés par des « contrats de mise à disposition privative et de garantie d'usage de postes d'amarrage ».

Le gestionnaire du port observe, comme nombre de ses collègues, que le marché immobilier est passablement déprimé y compris pour les résidences des marinas, qu'au bout de 35 ans d'amodiation, les bénéficiaires initiaux du dispositif ont vieilli, que certains ont cédé leur parking, voire leur résidence et qu'environ 25 % des postes

amodiés font l'objet de sous-locations (à la demande de l'amodiataire, l'autorité portuaire peut en effet y procéder, en reversant à celui-ci 80 % du loyer encaissé). Il estime que l'évolution des modes de vie de façon générale et l'évolution du nautisme en particulier n'incitent plus à la recherche de postes à quai pour des occupations de longue durée. Il se donne pour objectif essentiel de revenir à un dispositif d'AOT avec application du tarif public en « s'adaptant à la demande des usagers » et se déclare peu favorable à une mesure de portée générale correspondant mal à la diversité des situations et de nature à « figer les choses » alors que le contexte est évolutif et se montre confiant dans sa capacité à dégager localement des solutions adaptées.

5. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ASL	Association syndicale libre
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGPPP	Code général de la propriété des personnes publiques
DAM	Direction des affaires maritimes (de la DGITM)
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DGA	Directeur général adjoint
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGS	Directeur général des services
DPM	Domaine public maritime
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DST	Directeur des services techniques
MNP	Mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques (de la DAM)
PDG	Président -directeur-général
SA YCIBM	Société anonyme du Yacht-Club International de Bormes-les-Mimosas
SEBLI	Société d'équipement du biterrois et de son littoral
SELCY	Société pour l'équipement du littoral de Saintt-Cyprien
SEMEAA	Société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement de l'Aude
SODEAL	Société de développement économique d'Agde et du littoral
SMNLR	Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon

