



# Etude de caractérisation des besoins en matière d'équipements de plaisance en Loire-Atlantique

Le cadre juridique des ports de plaisance & la gestion dynamique des places

Note de travail | Août 2014



<b>1   Le contexte de la note .....</b>	<b>3</b>
<b>2   Le cadre actuel des ports de plaisance.....</b>	<b>6</b>
A/ Le cadre juridique, réglementaire et administratif des ports de plaisance : notions clés .....	7
B/ Les modalités pratiques de gestion des ports de plaisance.....	15
<b>3   Les questions posées.....</b>	<b>17</b>
<b>4   Analyse des opportunités et des freins .....</b>	<b>18</b>
1) Approche juridique et réglementaire .....	18
2) Approche fonctionnelle et sociale.....	25
<b>5   Synthèse croisée.....</b>	<b>26</b>
<b>6   Préconisations .....</b>	<b>27</b>
<b>7   Annexes - Exemples .....</b>	<b>29</b>

# 1 | Le contexte de la note

La présente note s'inscrit dans le cadre de l'étude de caractérisation des besoins de la plaisance dans le bassin de navigation de Loire-Atlantique.

Elle vise à situer les possibilités juridiques liées à des évolutions dans les modes de gestion des ports de plaisance et aux modalités d'attribution des emplacements à flot.

La question principale concerne notamment la cohérence du cadre juridique existant avec des opportunités de déploiement d'une "gestion dynamique des places".

La "gestion dynamique des places" (la GDP) est un concept et une démarche de gestion, sans existence légale ou réglementaire, mais encadrée juridiquement. Ce concept de gestion est l'une des réponses possibles, parmi un large éventail d'autres solutions, pour satisfaire un enjeu de développement de la plaisance (et notamment du potentiel d'accueil) par un usage rationalisé et optimisé du littoral. Ce concept est en cours d'expérimentation ou de déploiement dans de nombreux ports de plaisance, sous des formes et des modalités différentes.

La GDP propose un nouveau modèle de gestion des équipements de plaisance, visant à dégager des complémentarités entre les sites, les équipements et les acteurs en proposant une offre de services nouvelle pour les plaisanciers dans le cadre d'une relation "gagnant-gagnant". La mise en place de la GDP nécessite une évolution importante dans les modalités d'usage et d'exploitation des équipements, notamment dans les modes d'attribution des places. Il convient en effet de passer d'un contrat annuel tacitement reconductible à une offre de service personnalisée

Les motifs de sa mise en œuvre sont variés : réponse à la saturation des capacités, adaptation à l'évolution des besoins, réponses aux inégalités entre plaisanciers (ceux qui ont une place, ceux en liste d'attente) et au sentiment de "gaspillage" dans l'usage du littoral [bateaux hors périodes de navigation]).

Les opportunités sont multiples, et se basent notamment sur l'existence de possibilités de dégager des complémentarités dans les modes de pratique, les sites et équipements

Mais des contraintes existent, notamment liées aux habitudes d'usage et de gestion des équipements et aux saisonnalités des pratiques. De plus, des carences sur les comportements et les attentes des plaisanciers contraignent le dimensionnement des offres.

Enfin, de nombreux acteurs s'interrogent sur la faisabilité juridique et mise en œuvre de nouveaux schémas de gestion, rompant avec les modalités traditionnelles d'attribution des places.

Il n'existe pas de "solution miracle" applicable à l'ensemble des sites ; les modalités et les conditions de son déploiement s'examinent site par site.

Néanmoins, de nombreux exemples, issus d'autres applications, démontrent des opportunités d'évolution dans les modalités d'achat et d'usage d'équipements au quotidien :

- Engouement pour les offres packagées, les bouquets, les modes d'usage partagés et acceptation d'une dégressivité des tarifs en fonction des niveaux d'anticipation (billets de transports)
- Acceptation de l'évolution des modes de gestion des parkings en ville : turnover en fonction des besoins, forfaits, surveillance des flux ... , de parkings d'aéroports : adéquation entre le tarif et le niveau d'éloignement avec le terminal, turnover des places les plus convoitées ...

Ce type d'offre, appliqué au nautisme, dont l'élément structurant de la réflexion est la pénurie de places en saison, est aujourd'hui en cours de déploiement dans les ports français, sous l'impulsion de gestionnaires précurseurs dans ce domaine (Compagnie des Ports du Morbihan, Ports d'Azur ...), sous des formes et des modalités différentes.

### Eléments de méthode

La présente note propose, sur la base d'une analyse du cadre juridique des ports de plaisance, de situer les freins, opportunités et marges de manœuvre pour la mise en place de nouvelles formes de gestion.

Le présent document propose ainsi une approche croisée entre :



... qui sur la base d'une analyse du cadre juridique situe les freins et possibilités juridiques, réglementaires et administratives d'évolution dans la gestion



... qui sur la base d'une analyse des problématiques de fonctionnement et de gestion d'un port de plaisance, identifie les opportunités et les menaces liés à la mise en œuvre de la GDP

## 2 | Le cadre actuel des ports de plaisance

# A/ Le cadre juridique, réglementaire et administratif des ports de plaisance : notions clés

## 1/ Le code des Transports

Depuis le 1er décembre 2010, le code des transports est entré en vigueur. Il regroupe l'ensemble des dispositions juridiques relatives aux divers modes de transports en France.

Il a été créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

Cette ordonnance a été prise sur le fondement de l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures.

Il remplace de nombreuses dispositions présentes dans des codes et lois existants, notamment la partie législative de quatre codes :

- code de l'aviation civile,
- code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure,
- code des pensions de retraite des marins français du commerce, de la pêche et de la plaisance,
- code des ports maritimes;

Pour les ports de plaisance maritimes, la partie législative (articles en L) du code des ports maritimes est reprise dans le code des transports à la cinquième partie, livre 3 et à compter des articles 5311.

La partie réglementaire concernant les ports maritimes (articles en R) du code sera intégrée dans le code des transports dans un deuxième temps.

## 2/ Les collectivités et leur rôle

Depuis les lois de décentralisation de 1983, les communes sont devenues compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes affectés principalement à la plaisance.

Les autres collectivités territoriales (Département et Région) gardent leur compétence sur les installations de plaisance comprises dans les ports dont ils ont la charge (ports de commerce ou de pêche).

## 3/ Les modes de gestion

### Liberté de choix :

Les collectivités territoriales sont libres de choisir le mode de gestion de leurs ports : exploitation en régie ou concession (à des chambres de commerce et d'industrie, sociétés d'économie mixte ou de droit privé, yacht club, associations ...).

### Obligation de mise en concurrence et de publicité :

En ce qui concerne les modes d'occupation portuaire, l'attribution, à l'exclusion des AOT, pour lesquelles aucune obligation n'existe dans le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P), ne peut être réalisée qu'après une mise en concurrence, suivant les termes de la loi du 29 janvier 1993, et la réglementation prévue par l'article 1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

### Code général des collectivités territoriales

- Partie législative
  - PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS GÉNÉRALES
    - LIVRE IV : SERVICES PUBLICS LOCAUX
      - TITRE 1er : PRINCIPES GÉNÉRAUX
        - CHAPITRE 1er : LES DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC

## Article L1411-1

- Modifié par Ordonnance n°2009-1530 du 10 décembre 2009 - art. 2

Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

Les délégations de service public des personnes morales de droit public relevant du présent code sont soumises par l'autorité délégante à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'Etat. Les garanties professionnelles sont appréciées notamment dans la personne des associés et au vu des garanties professionnelles réunies en son sein. Les sociétés en cours de constitution ou nouvellement créées peuvent être admises à présenter une offre dans les mêmes conditions que les sociétés existantes.

La commission mentionnée à l'article L. 1411-5 dresse la liste des candidats admis à présenter une offre après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La collectivité adresse à chacun des candidats un document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations ainsi que, s'il y a lieu, les conditions de tarification du service rendu à l'utilisateur.

Les offres ainsi présentées sont librement négociées par l'autorité responsable de la personne publique délégante qui, au terme de ces négociations, choisit le délégataire.

#### 4/ Les obligations du gestionnaire

**Le gestionnaire de port de plaisance est soumis à des obligations de service public.** Il doit assurer la continuité du service offert, respecter l'égalité des usagers, réaliser les modifications requises par l'administration, respecter des obligations telles que réserver des postes d'amarrage aux plaisanciers de passage, affecter des agents à la surveillance des installations et bien entendu respecter les clauses du cahier des charges conclu avec le concédant. Il doit également appliquer la réglementation française et européenne et mettre les moyens répondant aux exigences du cahier des charges.

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

- pour l'amarrage,
- l'utilisation des outillages
- récupération des déchets,
- et la fourniture de prestations
  - o manutention,
  - o remorquage,
  - o fourniture d'eau et d'électricité, wifi, etc.
  - o sanitaires, douches,
  - o courrier
  - o ...

#### 5/ Taxes et redevances

Décret 2001-566 du 29 juin 2001(modifie le CPM partie réglementaire)

L'article R122-16, remplacement de la « taxe » par la redevance. C'est une modification importante car *la redevance de stationnement est ainsi rattachée à un service rendu justifié*



## 6/ Le conseil portuaire

### La participation des plaisanciers

Dans chaque port existe un conseil portuaire représentant l'ensemble des usagers. Les plaisanciers forment, au sein de ce conseil, le comité local des usagers permanents du port (C.L.U.P.) qui se réunit au moins une fois par an. Chaque titulaire d'un contrat ou d'un titre de location dispose d'une voix pour désigner les représentants des plaisanciers au sein du conseil.

### Les autres membres

Outre les plaisanciers, le conseil portuaire est composé de représentants du concessionnaire, de la collectivité territoriale, du personnel et des autres usagers du port. Il est placé sous la responsabilité du président de la collectivité territoriale.

### Son rôle

Le conseil portuaire émet des avis sur les affaires du port et dans certains cas, sa consultation est obligatoire (budget, tarifs, travaux, règlements particuliers, délimitation du domaine portuaire ...).

## 7/ Les obligations du plaisancier : les règles d'usage

Dans la plupart des ports, tout bateau doit, dès son arrivée, se faire connaître à la capitainerie du port et indiquer par écrit :

- le nom et les caractéristiques du bateau ;
- les coordonnées complètes (nom, prénom, date de naissance, adresse et numéro de téléphone) du propriétaire ou de son représentant légal dûment habilité ;
- les coordonnées complètes de la personne chargée de la surveillance du bateau en l'absence de l'équipage ;
- la durée prévue de son séjour au port ;
- Les déclarations concernant les déchets d'exploitation le cas échéant

Tout bateau doit signaler à la capitainerie du port son départ lors de sa sortie définitive. Toute escale dans le port d'une durée supérieure à un nombre d'heure donné (deux heures) donne lieu au paiement de la redevance prévue par le tarif. Tout bateau doit signaler à la capitainerie du port son départ lors de la sortie définitive du bateau.

Toute sortie d'une durée prévisible supérieure à 24 heures doit être signalée à la capitainerie du port.

Le navire qui n'aurait pas satisfait cette obligation sera réputé quitter le port définitivement et son poste d'amarrage sera déclaré vacant.

Les déclarations d'entrée et de départ sont enregistrées par la capitainerie du port dans l'ordre de leur présentation.

## 8/ La commercialisation des emplacements

Il y a deux cas de figure :

### 1/ Les plaisanciers qui n'ont pas participé financièrement à la construction du port et les autres.

Le dispositif qui correspond au régime général d'occupation des places d'amarrage dans un port de plaisance est le suivant :

L'article R. 631-4 du code des ports maritimes dispose que l'autorité compétente peut consentir des autorisations d'occupation privative des postes d'amarrage pour une durée maximale de un an renouvelable chaque année Cf. alinéa 1 " la disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente ".

#### Code des ports maritimes

- Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat
  - Livre VI : Création, organisation et aménagement des ports maritimes relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements.
    - Titre III : Domaine public portuaire.

Article R\*631-4

Modifié par Décret n°2005-255 du 14 mars 2005 - art. 1 JORF 19 mars 2005

La disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente.

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

Lorsque la disposition privative de postes à quai est consentie à des entreprises exerçant des activités de commerce et de réparation nautiques ou à des associations sportives et de loisirs, la durée fixée au premier alinéa est portée à cinq ans.

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'Etat.

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/ Les plaisanciers qui ont participé financièrement à la construction du port et les autres.

Toutefois comme le stipule également l'article ci-dessus, une dérogation à ce principe de l'annualité est possible lorsque l'occupant participe au financement d'ouvrages portuaires, comme le stipule l'alinéa 4 de cet article : " 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. " En l'absence de financement de travaux, c'est donc le droit commun qui s'applique.

Ces deux grandes sortes de plaisanciers sont toutefois dans des ports de nature juridique différente :

-Il existe en effet, les ports concédés (Délégation de Service Public prenant le plus souvent la forme d'une concession),

- et les ports qui ne le sont pas (cas beaucoup plus limité en nombre)

Pour ces plaisanciers les droits sont différents en cas de nouvel investissement à réaliser au sein du port.

**a) Les ports non concédés :**

-1°) Le plaisancier titulaire d'un contrat d'amodiation, réalisé conformément à la circulaire du 29 décembre 1965, lors de la construction initiale des ports, en général pour une durée de cinquante ans, durée reprise dans l'article R 631-3 du Code des Ports Maritimes.

Code des ports maritimes

Article R\*631-3

Modifié par Décret n°2005-255 du 14 mars 2005 - art. 1 JORF 19 mars 2005

Les concessions d'établissement ou d'exploitation d'infrastructures ou de superstructures portuaires ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à cinquante ans. Les autres concessions, conventions et autorisations d'occupation de toute nature du domaine public ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à trente-cinq ans.

- 2°) Le plaisancier titulaire d'un contrat de garantie d'usage, réalisé suivant la circulaire du 19 mars 1981, codifiée suivant l'article R 631-4 4<sup>ème</sup> du Code des Ports Maritimes (durée maximum 35 ans).

Pour ces deux types de plaisanciers :

- D'une part, il est bien certain qu'ils bénéficient d'un contrat d'occupation du domaine, étant eux-mêmes porteurs de parts dans une société anonyme ayant participé à la construction du port.

La notion d'ayant droit a été dûment précisée dans l'arrêt de la Cour d'Appel Administrative de Marseille en date du 8 Octobre 2007, et il est bien certain que les bénéficiaires actuels vont de fait être appelés financièrement pour que soient levés des fonds afin de faire face à ces nouvelles obligations.

- D'autre part, naturellement dans ce cas, la contrepartie du maintien de leur contrat d'occupation du domaine, jusqu'à l'issue de la nouvelle période, est ainsi parfaitement justifiée<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> PRECISIONS COMPLEMENTAIRES APPORTEES PAR LA REPONSE A LA QUESTION ECRITE DEPOSEE PAR MONSIEUR FOUSSERET ET PUBLIEE AU J.O LE 23 AOUT 1999

Ce dernier avait interrogé l'Etat pour savoir la définition exacte des investissements matériels et si ces travaux devaient être obligatoirement réalisés par le délégataire.

La réponse de l'Administration a été très bien rédigée, rappelant les termes de l'article 1411-2, rappelant également qu'il fallait réunir les conditions de fonds

1°) La demande doit émaner du délégant

2°) Elle correspond à une contrainte pour la bonne exécution du service public ou l'extension de son champ géographique

3°) Il doit s'agir d'investissements en matériels non prévus au contrat initial.

4°) Il faut, et cela est indispensable, que ces investissements en matériels, qui n'étaient donc pas prévus au contrat initial, soient de nature à modifier l'économie générale de la délégation, et qui en fait ne pourraient être amortis pendant la durée de la convention que par une augmentation de prix manifestement excessive.

La solution, afin d'éviter l'augmentation de prix, manifestement excessive, et la modification de l'économie générale du contrat, n'étant que la prolongation de la durée.

Les conditions financières sont donc essentielles dans le cadre du dossier.

5°) Que l'investissement concerne l'ouvrage initial lui-même et qu'il soit indissociable du contrat précédemment conclu.

Dans ces conditions, et après l'accord préalable de l'autorité délégante, un avenant au contrat initial peut être conclu.

Cette réponse est importante sur un autre point complémentaire précisant :

*« La prolongation d'une convention de délégation de service public ne se concrétise pas par la conclusion d'une nouvelle convention, qui supposerait notamment l'obligation de mise en concurrence préalable, prévue à l'article 1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ainsi la prolongation ne pourrait avoir pour effet de changer l'objet du service public délégué. Elle ne réalise pas une novation juridique de la convention initiale. Elle a seulement pour objet et pour effet d'en permettre la continuation. Cela implique que les droits et obligations des parties restent régis par les dispositions initiales de la convention et les règles générales qui s'appliquent à tous les contrats administratifs... »*

Et la question répond aussi au formalisme d'agrément préalable :

*« Ces aménagements devront être portés à la connaissance de l'assemblée délibérante de la collectivité délégante, préalablement à son vote sur la prolongation ».*

Il s'agira donc d'un simple avenant à la convention initiale, qui doit toutefois respecter également les règles de l'article 1401-6 qui rappelle que :

*« Tout projet d'avenant à une convention de délégation de service public, entraînant une augmentation du montant global supérieur à 5 %, doit être soumis pour avis à la commission, visée par l'article 1411-5 (commission consultative des services publics locaux) ».*

- 3°) Les plaisanciers titulaires d'une occupation régulière pour une durée d'un an, suivant l'article R 631-4 ne sont aucunement concernés par les contributions à l'investissement à réaliser au sein du port puisque le port dans lequel ils occupent un anneau, en vertu de cette autorisation d'occupation annuelle, n'est pas un port concédé.

## b) Les ports attribués suivant la procédure de délégation de service public :

Récemment le périmètre de certaines installations portuaires a été attribué sous forme d'appel d'offre de type Loi Sapin, de la durée nécessaire pour amortir les investissements prévus contractuellement, investissements essentiellement d'aménagements légers et d'entretien.

Dans ces cas là la question se pose au niveau du contrat d'amodiation dont sont titulaires les plaisanciers, et de la possibilité de proroger cette délégation.

Il apparait alors, même si l'article sus visé<sup>2</sup> donne la possibilité de proroger une délégation de service public, que l'incidence sur le plaisancier sera différente,

suyant que ce dernier sera ou non titulaire d'un contrat d'occupation du domaine de longue durée (par exemple la durée de la DSP s'il a financièrement participé à certains aménagements), où s'il n'est que titulaire d'un simple contrat d'occupation temporaire annuel, selon l'article R 631-4, sans participation financière initiale.

En tout état de cause, cette question reste en suspens, aucun exemple n'ayant pu à ce jour être trouvé pour étayer les différentes hypothèses.

---

autorisé, avec l'accord expressément formulé de la personne morale de droit public, à conclure des baux ou droits d'une durée excédant celle de la convention de délégation de service public. Les autorisations données par la personne morale de droit public, ainsi que les baux et droits réels qui en résultent, constituent des accessoires à la convention de délégation de service public et sont, à l'issue de la durée de la convention de délégation de service public, transférés à la personne morale de droit public. Dans le domaine de l'eau potable, de l'assainissement, des ordures ménagères et autres déchets, les délégations de service public ne peuvent avoir une durée supérieure à vingt ans sauf examen préalable par le directeur départemental des finances publiques, à l'initiative de l'autorité délégante, des justificatifs de dépassement de cette durée. Les conclusions de cet examen sont communiquées aux membres de l'assemblée délibérante compétente avant toute délibération relative à la délégation.

Une délégation de service ne peut être prolongée que :

- a) Pour des motifs d'intérêt général. La durée de la prolongation ne peut alors excéder un an ;
- b) Lorsque le délégataire est contraint, 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.

Ces dispositions s'appliquent lorsque les investissements matériels sont motivés par :

- la bonne exécution du service public ;
- l'extension du champ géographique de la délégation ;
- l'utilisation nouvelle ou accrue d'énergies renouvelables ou de récupération, si la durée de la convention restant à courir avant son terme est supérieure à trois ans ;
- la réalisation d'une opération pilote d'injection et de stockage de dioxyde de carbone, à la condition que la prolongation n'excède pas la durée restant à courir de l'autorisation d'injection et de stockage.

La prolongation mentionnée au a ou au b ne peut intervenir qu'après un vote de l'assemblée délibérante.

Les conventions de délégation de service public ne peuvent contenir de clauses par lesquelles le délégataire prend à sa charge l'exécution de services ou de paiements étrangers à l'objet de la délégation.

Les montants et les modes de calcul des droits d'entrée et des redevances versées par le délégataire à la collectivité délégante doivent être justifiés dans ces conventions. Le versement par le délégataire de droits d'entrée à la collectivité délégante est interdit quand la délégation concerne l'eau potable, l'assainissement ou les ordures ménagères et autres déchets.

La convention stipule les tarifs à la charge des usagers et précise l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution.

Les modalités d'application du présent article sont fixées, en tant que de besoin, par décret en Conseil d'Etat.

## Code général des collectivités territoriales

- Partie législative
  - PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS GÉNÉRALES
    - LIVRE IV : SERVICES PUBLICS LOCAUX
      - TITRE 1er : PRINCIPES GÉNÉRAUX
        - CHAPITRE 1er : LES DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Article L1411-2

- Modifié par [LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 85](#)

Les conventions de délégation de service public doivent être limitées dans leur durée. Celle-ci est déterminée par la collectivité en fonction des prestations demandées au délégataire. Lorsque les installations sont à la charge du délégataire, la convention de délégation tient compte, pour la détermination de sa durée, de la nature et du montant de l'investissement à réaliser et ne peut dans ce cas dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre. Le délégataire peut également être

## 9/ Les taux de sortie imposés

L'application pleine et entière des principes de gestion dynamique doit être regardée vis-à-vis du cadre juridique français actuel. Les deux sources principales sont donc

- celles relatives aux champs spécifiques du transport et de la mer : le code des transports et le code des ports maritimes,
- celles relatives au cadre général et au droit français fondamental : principes généraux du droit et règles générales valables dans tout le droit français.

Une des questions pour évaluer la faisabilité juridique d'une évolution de gestion est celle de la gestion des taux de sortie.

### Le code des ports maritimes

Il ne traite pas à proprement parler de la gestion dynamique des places de port (GDPP). Dès lors, il ne s'y oppose pas directement mais n'est pas non plus proactif.

En matière de mouvement des bateaux il est assez peu disert et ne fixe qu'un seuil (ou minima) qui ne nous semble pas constituer un obstacle à la GDPP.

-1°) Le Code de Ports Maritimes impose en effet aux bateaux (uniquement pour ceux de plus de 2 tonneaux de jauge brute) une seule sortie par an supérieure à une nuitée faute de quoi leur redevance sera triplée à compter du 13e mois.

### Article R\*214-4

*Les navires qui stationnent dans leur port de stationnement habituel bénéficient d'une réduction dans la limite de 50 % du montant de la redevance.*

*Pour les navires qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du 13e mois de stationnement dans le port.*

*Le stationnement n'est pas considéré comme interrompu par une sortie terminée par une rentrée au port le même jour, sauf en ce qui concerne les navires de moins de 2 tonneaux de jauge brute.*

*La redevance n'est pas due pendant le séjour des navires dans les chantiers navals pour entretien, réparation ou transformation ou lorsqu'ils sont tirés à terre pour gardiennage.*

On peut uniquement déduire de cet article trois choses :

- Une éventuelle « surprime » ne peut être exigée avant le 13ème mois,
- Les unités de moins de deux tonneaux ne peuvent faire l'objet de « surprime »,
- Les unités qui sortent au moins une nuit ne peuvent faire l'objet de « surprime »

Dès lors, doit-on considérer que le GDP est proscrite ?

Non, car il n'est précisé dans aucun texte qu'une minoration de la redevance normale est interdite.

-2°) En effet, le texte n'induit pas que ceux qui sortent plus d'une nuit ne puissent pas bénéficier d'un tarif dégressif : la liberté semble totale sur ce point. En effet, l'article R.214-2 mentionne deux paramètres pour établir la redevance.

- La largeur et la longueur du navire
- La durée de présence :
  - o Cette dernière n'est ni décrite ni encadrée et son mode d'appréciation n'est pas visé par le texte aussi il est loisible de considérer que ce sont les règles de chaque port qui peuvent fixer son mode d'appréciation.
  - o Le nombre de nuitées hors périmètre portuaire peut sembler de nature à constituer un critère valable

### Article R\*214-2

*La redevance d'équipement des ports de plaisance est perçue en fonction de la durée de stationnement dans le port considéré ainsi que de la longueur et de la largeur du navire.*

Les autres articles de ce code traitant de la question ne sont pas de nature à infléchir cette lecture

*Article R\*214-1*

*A l'occasion de leur séjour dans un port maritime, les navires de plaisance ou de sport peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports.  
Cette redevance est à la charge du propriétaire du navire.*

*Article R\*214-3*

*Pour la fixation des taux des redevances d'équipement applicables dans chaque port, la consultation prévue à l'article R. \*211-7 est étendue au ministre chargé de la jeunesse et des sports et au ministre chargé du tourisme.*

Un retour aux textes généraux français est nécessaire à ce stade de l'analyse.

## 10/ La question de l'égalité entre les plaisanciers

La vigilance doit ici porter en particulier sur le risque d'atteinte grave aux libertés publiques essentielles :

- 1°) En effet, la tarification doit être la même pour tous, cependant cela se regarde à service équivalent :
  - la durée de présence sur place participant à la nature du service rendu.
- 2°) Cette tarification doit être faite d'une manière égale sans aucune faveur :
  - à mon sens cela ne s'oppose pas au bonus/malus ni à l'existence de nouveaux contrats.

La question qui reste à creuser, porte sur l'uniformité : tous les contrats doivent-ils être identiques pour tous afin de respecter le principe d'égalité devant les charges publiques ?

*A priori* non, lorsque le service n'est pas rendu, les prix peuvent être différents (la redevance renvoie à une notion de service, contrairement à la taxe).

## B/ Les modalités pratiques de gestion des ports de plaisance

## 1) Les logiques "historiques" de fonctionnement

\* **Le mode de commercialisation / d'usage des équipements** : la formule la plus couramment observée est celle du contrat d'occupation à l'année, tacitement reconductible d'une année sur l'autre. Les formules de type amodiation / garanties d'usage s'observent également dans certains ports. Des gestionnaires de ports ont déjà mis en œuvre des ébauches de formules de dynamisation pour gérer l'accueil de l'escale, en réutilisant les places libérées par les usagers en contrat annuel, en les incitant (financièrement) à déclarer leurs partances.

\* **Prise en compte du taux de sortie / inactivité** : Aujourd'hui, de nombreux règlements portuaires imposent à leurs plaisanciers un nombre minimal de sorties annuelles, fonction du tonnage du bateau, avec des pénalités tarifaires prévues en cas de non-atteinte des objectifs. Dans les faits, et sauf très rares exceptions, les ports ne comptabilisent pas les mouvements des bateaux résidents ; le tarif annuel ne tient au final pas compte des taux d'usage annuels.

\* **Egalité entre les plaisanciers** : deux visions s'opposent sur ce point :

- L'offre portuaire prévoit une réelle égalité de traitement entre les plaisanciers d'un même port, avec des tarifs fonction :
  - De la durée d'occupation de l'équipement (écart entre tarif annuel et visiteur)
  - De la surface de plan d'eau consommée (tarif généralement proportionnel à la longueur ou la surface du bateau)
  - L'accès aux services peut être intégré au forfait annuel ou facturé en option (Electricité, douches ...)
- Mais le contexte de saturation génère un sentiment d'inégalité entre des plaisanciers "qui ont une place" (un privilège) et ceux qui n'en ont pas et s'inscrivent sur les listes d'attente. Cette situation réduit l'impact de la plaisance sur les territoires, génère des frustrations et peut poser des questions en termes d'égalité d'accès à un service public. En France, les tarifs pratiqués dans les ports ne reflètent pas le contexte de rareté.

## 2) Les évolutions en cours

De nombreux projets / expérimentations visant à optimiser et rationaliser l'usage des équipements ont été mis en place ces dernières années. Les principaux axes de développement peuvent ainsi être résumés :

\* **La dynamisation des emplacements à flot** : L'objectif de la gestion dynamique des emplacements est de dégager des places à flot pour accueillir d'avantage de clients en période de navigation à capacité constante. Ce nouveau mode de gestion s'accompagne de dispositifs tarifaires visant à inciter les plaisanciers à libérer leur emplacement à flot en dehors des périodes d'usage. Les projets actuels tendent à dégager des complémentarités au niveau local, entre les bassins, les ports à sec et zones de stockage à terre, les mouillages ... mais des opportunités mériteraient d'être examinées à l'échelle de bassins de navigation (complémentarités entre ports). Ce mode de gestion requiert des évolutions importantes dans la manière de gérer et d'utiliser les équipements, en évoluant notamment du contrat d'emplacement annuel à flot vers l'offre de services combinant différentes solutions d'accueil.

\* Ce type de gestion amène à prendre en considération **l'usage réel des bateaux, et à mettre en place des logiques nouvelles de bonification / pénalisation** des plaisanciers, notamment en fonction de leur taux annuel de sortie et/ou nombre de périodes de non usage déclarées. Ce mode de gestion s'envisage généralement dans le cadre de la mise en œuvre d'une gestion dynamique des places, mais peut aussi être déployé de manière autonome.





## 3 | Les questions posées

Les évolutions dans la manière de gérer et d'utiliser les équipements posent de nombreuses questions quant à leur faisabilité juridique; les principaux points de questionnement sont les suivants :

- Possibilités d'évolution et de transformation importante des contrats actuels et du cadre administratif et légal des ports
- Possibilités d'évolution du contrat annuel (tacitement reconductible) vers l'offre de services
- Notion d'égalité entre les plaisanciers, notamment si intégration de logiques de bonus / malus selon taux de sortie.
- Possibilités de prendre en compte des taux de sortie, et d'observer finement des mouvements des bateaux.

Soit 3 questions essentielles :

**Question 1 | Peut-on faire évoluer les contrats annuels existants vers des solutions plus optimisées ?**

**Question 2 | Peut-on faire évoluer un contrat annuel à flot vers une offre de services combinant plusieurs solutions de stockage (à terre voir autre port) ?**

**Question 3 | Peut-on comptabiliser et prendre en considération les taux de sortie annuels et les périodes de non usage et mettre en place les logiques de bonus / malus correspondantes ?**

## 4 | Analyse des opportunités et des freins

### 1) Approche juridique et réglementaire



### # QUESTION 1 : Possibilité de faire évoluer les contrats existants

L'article R. 631-4 du code des ports maritimes dispose que l'autorité compétente peut consentir des autorisations d'occupation privative des postes d'amarrage pour une durée maximale de un an renouvelable chaque année.

Dès lors, la tacite reconduction est une pratique largement développée et dans tous les cas, en respect des règles définies par l'autorité concédante

Cf. alinéa 1 " la disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente ".

#### Au regard du code des ports maritimes

##### Opportunités / Atouts

- Caractère annuel des contrats qui permet une réelle réactivité dans l'évolution des règles régissant les contrats (droits et obligations, redevances, prestations et services proposés, ...)

##### Contraintes / Menaces

- Les évolutions des contrats ne peuvent être admises que dans le cadre de ce que permet la DSP « mère », c'est-à-dire le contrat passé entre délégant et délégataire (ou gestionnaire). La question reste donc à approfondir au cas par cas.

#### Au regard du principe d'égalité devant les charges publiques

##### Opportunités / Atouts

- chaque prestation ou service doit être facturé de manière à placer les usagers titulaires de contrats qui ont recours à ces prestations et usages identiques dans une situation de débiteur équivalente

##### Contraintes / Menaces

- veiller à ne pas moduler les redevances sur le coût de chacune des prestations mais bien sur des éléments objectifs et tangible (nombre de jour de présence, usage de prestations de mise à l'eau, de gardiennage), En effet, la tarification doit être la même pour tous, cependant cela se regarde à service équivalent :  
> la durée de présence sur place participant à la nature du service rendu.  
- Points qui restent à investiguer : l'existence simultanée dans un même port de deux contrats dont les tarifications seraient différentes alors que les prestations seraient identiques=> rupture de l'égalité entre usagers.

Consultation obligatoire :

Dans chaque port existe un conseil portuaire. Les plaisanciers forment, au sein de ce conseil, le comité local des usagers permanents du port (C.L.U.P.) qui se réunit au moins une fois par an. Chaque titulaire d'un contrat ou d'un titre de location dispose d'une voix pour désigner les représentants des plaisanciers au sein du conseil. Outre les plaisanciers, le conseil portuaire est composé de représentants du concessionnaire, de la collectivité territoriale, du personnel et des autres usagers du port. Il est placé sous la responsabilité du président de la collectivité territoriale. Le conseil portuaire émet des avis sur les affaires du port et dans certains cas, sa consultation est obligatoire (budget, tarifs, travaux, règlements particuliers, délimitation du domaine portuaire ...).

### # BILAN /// Possibilités d'intégration dans les règlements portuaires

De grandes possibilités d'évolution dans le respect des principes fondamentaux du droit et des règles de délégation du service public

**# QUESTION 2 : Possibilité de faire évoluer le contrat annuel "classique" vers une offre de services qui combinerait plusieurs solutions de stockage (au niveau local puis à l'échelle des bassins de navigation)**

Au regard du code des ports maritimes

**Opportunités / Atouts**

- L'attribution d'un poste d'amarrage ne donne pas droit à l'occupation d'un poste déterminé.  
Tout changement de poste peut être décidé par les surveillants de port et les agents portuaires sans que l'usager ne soit fondé à formuler une quelconque réclamation, ni demander un quelconque dédommagement ou compensation.  
Dès lors, sur un périmètre portuaire unique, il est loisible aux agents du port de procéder à une gestion dynamique des places.

**Contraintes / Menaces**

Deux réserves sont à intégrer :

- Les mouvements d'unités sont réalisés sous la responsabilité du concessionnaire ou délégataire. L'aspect assurantiel est à intégrer.
- Le plaisancier doit pouvoir jouir de son bien à tout moment ou de manière réactive : les délais de prévenance, l'organisation y compris en terme humain devra prendre en considération ces facteurs

**# BILAN /// Possibilités d'intégration dans les règlements portuaires**

De grandes possibilités d'évolution dans le respect des principes fondamentaux du droit et des règles de délégation du service public

# QUESTION 3 : Possibilité de prendre en compte les taux de sorties annuels et de les comptabiliser & Possibilité de mettre en œuvre des logiques de bonus / malus sur le tarif annuel en fonction du taux de sortie et des périodes de non usage déclarées et anticipées

Au regard du code des ports maritimes

Opportunités /  
Atouts

- Une tarification doit être faite d'une manière égale sans aucune faveur - cela ne s'oppose pas :
  - au bonus/malus
  - ni à l'existence de nouveaux contrats.

**Décret 2001-566 du 29 juin 2001(modifie le CPM partie réglementaire)**  
l'article R122-16, remplacement de la "taxe" par la redevance. C'est une modification importante car ***la redevance de stationnement est ainsi rattachée à un service rendu justifié***

- Le Code de Ports Maritime impose en effet aux bateaux (uniquement pour ceux de plus de 2 tonnes de jauge brute) une seule sortie par an supérieure à une nuitée faute de quoi leur redevance sera triplée à compter du 13e mois (Cf. article R.214-4)
    - > Cela n'induit pas que ceux qui sortent plus d'une nuit ne puissent pas bénéficier d'un tarif dégressif : la liberté semble totale sur ce point. En effet, l'article R.214-2 mentionne deux paramètres pour établir la redevance.
    - La largeur et la longueur du navire
    - La durée de présence
- Cette dernière n'est ni décrite ni encadrée et son mode d'appréciation n'est pas visé par le texte aussi **il est loisible de considérer que ce sont les règles de chaque port qui peuvent fixer son mode d'appréciation.**

> Les autres articles de ce code traitant de la question ne sont pas de nature à infléchir cette lecture

**Contraintes /  
Menaces**

- La question, qui reste à creuser, porte sur l'uniformité : tous les contrats doivent-ils être identiques pour tous afin de respecter le principe d'égalité devant les charges publiques ? *A priori* non, lorsque le service n'est pas rendu, les prix peuvent être différents (la redevance renvoie à une notion de service, contrairement à la taxe).

**Opportunités /  
Atouts**

S'inspirer des mécanismes de préavis et l'inverser (Cf. ci-dessous) pour avertir du non usage anticipé du bateau ce qui permettrait son stockage à terre ou en dehors du plan d'eau immédiat en cas de besoin pour le gestionnaire du port : rendre un place libre pour les usagers de passage par exemple

2.12 Le préavis

Le préavis est le temps qui s'écoule entre le moment où l'avis de sortie est communiqué par écrit au port (fax, email ou courrier) et le jour effectif de sortie. Ce préavis permet au Bureau du port de valoriser les emplacements libérés

Un bonus pourrait se déclencher dès lors que le Bureau du port pourrait avoir une visibilité précoce sur un volume de jours consécutif sans sortie notamment en période de haute saison mais aussi en fonction de la taille du navire. Ce bonus serait plafonné mais pourra également être progressif ET plafonné.

**# BILAN /// Possibilités d'intégration dans les règlements portuaires**

Le nombre de nuitées hors périmètre portuaire peut sembler de nature à constituer un critère valable.

Il semble également qu'il soit nécessaire d'envisager les sorties ne comprenant pas de nuitée (sortie de jour) pour ne créer d'inégalité / différences de traitement entre les types de bateaux et de pratiques. En outre, les plaisanciers seraient incités à prévenir, donc à anticiper leurs sorties.

La prise en considération pour l'établissement des tarifs des sorties planifiées dont les autorités portuaires auraient connaissance très tôt serait également de nature à permettre une gestion plus anticipée et donc facilitée. Cela permettrait de faire bénéficier les plaisanciers de tarifs récompensant les conduites planifiées.

## # Synthèse

### 1) Une absence de d'éléments rédhibitoires

- Pour conclure, il faut noter qu'il existe de grandes possibilités d'évolution des conditions et des clauses des contrats mettant en œuvre les AOT et ce dans le respect des principes fondamentaux du droit et des règles de délégation du service public qui sont en vigueur actuellement.  
La possibilité de faire évoluer le contrat annuel "classique" vers une offre de services qui combinerait plusieurs solutions de stockage (au niveau local puis à l'échelle des bassins de navigation) est donc ouverte.
- La possibilité de prendre en compte les taux de sorties annuels et de les comptabiliser semble également non interdite par l'ensemble des textes qui s'appliquent en matière de port de plaisance (CPM /mais aussi règles plus générales du droit français)
- Dès lors, la possibilité de mettre en œuvre des logiques de bonus / malus sur le tarif annuel en fonction du taux de sortie (avec ou sans nuitées), des périodes de non usage déclarées et anticipées par exemple, ne semble pas proscrite.
  - o le cadre législatif et réglementaire est souple : cela offre des possibilités qui ne sont pas sans écueil. Une grande liberté dans l'innovation et la définition des modes de faire mais aussi des risques de contentieux (pas nécessairement funestes) car l'absence de retour d'expérience expose aux interprétations divergentes.

### 2) Un code des Ports Maritime pas pro actif

#### a) Le code des ports maritimes n'interdit pas deux types de contrat en simultanément dans un même port

L'existence simultanée de deux contrats dont les tarifications sont différentes est admise, sous réserve que les conditions (droits et obligations) sont différentes. Cependant, ce même cadre juridique ne l'encourage pas, voir même ne sécurise pas, par un cadre clair et détaillé fixant les limites de cette coexistence.

Le cas actuel des ports gérés par la CCI NCA (voir annexes) fixant des obligations de sortie plus élevées (ce que ne fixe par le CPM que ne traite que du minimum) pour certains contrats et des tarifs qui varient en fonction du taux de sortie n'est pas à notre connaissance source de contentieux. A cette date, le juge n'a pas été saisi ou pour le moins, aucune décision n'a été rendue sur ce sujet précis.

En effet, il faut noter que pour les contrats classiques, la tarification ne prend pas en compte cette variable du taux de sortie mais la grille tarifaire n'est également pas la même (Sauf surprimes en cas de non-respect du CPM ; peu suivis par les ports sauf exceptions). Dès lors, il ne peut être question de rupture de l'égalité bien que les prestations proposées soient identiques dans les deux types de contrats.

**b) Le Code des Ports Maritimes n'interdit pas une gestion à l'échelle d'un ensemble d'équipements ou d'un réseau de port de plaisance mais ne la promeut pas non plus.**

Le Code des Ports Maritime n'envisage pas la création d'un conseil portuaire à l'échelle de plusieurs ports. En effet, dans chaque port existe un conseil portuaire.

Si le CPM permettait ce périmètre pour le conseil portuaire, les plaisanciers pourraient de la même manière, former, au sein de ce conseil élargi, le comité local des usagers permanents des ports (C.L.U.P.) et exprimer au sein du conseil portuaire une voix participant aux avis de conseil sur les affaires du port et dans certains cas, et notamment en matière de budget, tarifs, travaux, règlements particuliers, délimitation du domaine portuaire ....

Cette évolution législative qui peut être souhaitée ne semble pas déterminante pour l'émergence d'une réelle gestion dynamique des places. Néanmoins, cela participerait d'un mouvement pouvant impulser une dynamique.

**3) Un frein possible**

La faisabilité doit s'apprécier au regard du "contrat mère" c'est à dire de la DSP initiale passée entre l'autorité publique délégante et le concessionnaire. Une DSP en matière de port de plaisance a une durée de vie longue par définition. Si les règles changent au sein de cette DSP dans de nombreux cas, une nouvelle consultation devra être lancée après qu'un terme prématuré soit mis à la DSP initiale. Il est également possible d'attendre la fin naturelle de la DSP pour envisager des règles qui seront à même de permettre, en toute sécurité, le recours à une GDP via notamment des logiques de bonus / malus. Les situations, et la faisabilité juridique associée, sont différentes selon les équipements et nécessitent une analyse au cas par cas.



## 2) Approche fonctionnelle et sociale

### # QUESTION 1 et 2 : Possibilité de faire évoluer les contrats existants &

Possibilité de faire évoluer le contrat annuel "classique" vers une offre de services qui combinerait plusieurs solutions de stockage (au niveau local puis à l'échelle des bassins de navigation)

#### Opportunités / Atouts

- Le contexte de pénurie favorise la mise en place de nouveaux contrats pour les nouveaux entrants (seule solution d'obtenir une place)
- On observe des évolutions dans les modes de consommation et d'achat (Intérêt pour les forfaits, le service "à la carte")
- Le stockage à terre présente de nombreux intérêts pour le plaisancier (usure limitée, pas de risques de vandalisme, meilleure valeur de revente ...)
- Contexte économique qui génère la recherche d'économies de dépenses chez les plaisanciers
- Conscience environnementale accrue ; la création d'un port ex-nihilo est mal perçue

#### Contraintes / Menaces

- Forte contrainte d'acceptation sociale pour les plaisanciers déjà usagers des ports (Résistance au changement)
- Mode de gestion plus complexe et offrant moins de libertés d'usage au plaisancier

### # BILAN /// Possibilités d'intégration dans les règlements portuaires

Potentiel significatif pour les nouveaux entrants mais contrainte forte d'acceptation pour les clients déjà usagers. Complexification significative de la gestion portuaire, mais justifiable par les nouveaux clients accueillis.

### # QUESTION 3 : Possibilité de prendre en compte les taux de sorties annuels et de les comptabiliser & Possibilité de mettre en œuvre des logiques de bonus / malus sur le tarif annuel en fonction du taux de sortie et des périodes de non usage déclarées et anticipées

#### Opportunités / Atouts

- Développements technologiques facilitant la mise en œuvre de pointages
- Possibilité de créer des nouvelles offres, plus cohérentes avec les attentes des plaisanciers et personnalisées

#### Contraintes / Menaces

- Complexification de la gestion portuaire
- Logique de "rupture" avec le mode d'usage traditionnel des équipements

### # BILAN /// Possibilités d'intégration dans les règlements portuaires

Les évolutions technologiques en cours faciliteront le déploiement de nouveaux modes de gestion des emplacements. Mais la contrainte d'acceptabilité par les plaisanciers sera forte.



## 5 | Synthèse croisée

### APPROCHE JURIDIQUE

- + Pas de frein majeurs dans le corpus législatif
- + Absence de nécessité de modification indispensable des règles générales qui s'appliquent aujourd'hui en France pour faire émerger une réelle gestion dynamique des places
- + et - Nécessité de s'inscrire dans les limites fixées par la « DSP Mère » ou DSP initiale afin de prévoir des AOT et autres contrats annuels qui ne s'affranchissent pas des limites et interdits fixés.
- Part de prise de risque quand on expérimente et défriche une voie nouvelle : tendance au contentieux dans notre société moderne qui va se coupler aux insatisfactions et frustrations des plaisanciers ayant le sentiment de faire les frais du changement de mode de gestion.

### APPROCHE ECONOMIQUE ET GESTION

- + Intérêt économique évident liée à la capacité d'accroître le nombre de clients
- + Evolutions technologiques facilitantes
- Augmentation des charges de gestion par une exploitation très complexifiée

### APPROCHE PLAISANCIER

- + Intérêt réel pour les "nouveaux clients" si seule solution d'obtention d'une place
- + Intérêts du stockage à terre pour tous les plaisanciers
- Problème d'acceptation sociale et de résistance au changement pour les plaisanciers déjà usagers des ports

## 6 | Préconisations

### # Préalables pour que le cadre juridique devienne facilitant :

**1/** Importance de l'appropriation partagée (Communes / Etat/ Concessionnaires) des contrats de DSP et des AOT subséquentes :

- une bonne analyse permettra un diagnostic fiable des points à faire évoluer au sein des "contrats mère" pour les générations de DSP à venir
- Ce socle permettra d'ouvrir les possibilités déjà existantes au sein des textes notamment au sujet des AOT et des BEA et d'en tirer pleinement partie.

**2/** Etablir un état actualisé des besoins des usagers et des services à mettre en regard pour savoir quelles offres de services proposer et à quel niveau de tarifs :

Cela permettra de différencier réellement et sans risque les contrats anciens des nouveaux contrats qui devront tous se conformer à une seule définition, celle de l'article R 631-4 1<sup>er</sup>ement du code des ports maritimes à savoir titulaire d'un simple contrat d'occupation temporaire annuel, sans participation financière initiale.

- Cela permettra d'inciter les plaisanciers à passer à un mode économe, efficace et pratique de leur loisir ou de gestion de leur bateau.

### # Préconisation selon les types de ports / voies d'évolution possibles

Pour une DSP dont la fin est proche c'est une sage préconisation que d'anticiper puis ensuite de construire avec les professionnels le cadre de la future DSP : il s'agira de définir les attendus des uns et des autres (usagers : public, délégant : commune, et concessionnaires : professionnels) afin que soit élaboré le canevas de la future DSP dont l'un des objectifs sera de rendre un service adapté aux usages et moyens actuels. En bref, la DSP en devenir permettra plus aisément la gestion dynamique des places de ports et sécurisera cette pratique.

Pour les DSP dont la fin est moins proche, il s'agira de regarder au cas par cas si la concession en cours est constituée de règles bloquantes ou non ou encore imprécise ou sources d'insécurité juridique en cas de contentieux. Une analyse fine pourra permettre de regarder s'il est envisageable que certaines évolutions rapides aient lieu ou non car certaines modifications unilatérales sont admissibles selon des règles classiques en droit matière de contrat public.

Concernant les ports en régie, c'est bien le règlement unilatéral du port qui fixe les règles, dès lors cette hypothèse semble la plus favorable à une évolution des règles qui interdiraient ou feraient peser des menaces sur des contrats annuels d'un type nouveau dont l'avènement serait contemporain de contrat de type ancien perdurant.

## # Pour faciliter l'acceptation sociale

1/ Importance des démarches préalables de gouvernance et de concertation avec les acteurs concernés (les plaisanciers déjà usagers)

2/ Importance des démarches de conception de l'offre pour structurer un service adapté au site et aux pratiques locales (prendre en considération tous les profils de pratiquants et intégrer les contraintes de manutention et de transfert des bateaux)

3/ Structurer des offres de qualité qui apportent une réelle plus value pour les plaisanciers déjà usagers du port (incitations à la navigation, gratuité d'accès à certains services ...)

4/ Mettre au point des offres dans des logiques de "gagnant-gagnant" pour tous les acteurs concernés ; le gestionnaire, les usagers mais aussi les professionnels du nautisme, qui notamment peuvent utiliser leur places à terre et engins de manutention pour organiser le stockage.

4/ Déployer l'offre de manière itérative, par une première phase de test auprès d'un échantillon représentatif puis avec un déploiement progressif

5/ Utiliser les technologies nouvelles pour faciliter la gestion du dispositif et le rendre transparent (comptage des bateaux, gestion des attributions ...)

## 7 | Annexes - Exemples

### # Ports Vivants / CCI Nice Côte d'Azur :

La CCI Nice Côte d'Azur a mis en œuvre en 2012 le contrat "Ports Vivants" dans ses différents ports. Ce nouveau contrat prévoit une application de bonus ou malus en fonction des taux de sortie annuel. Son objectif est de dynamiser les équipements portuaires et de dégager des capacités notamment pour l'accueil de l'escale.

La formule a été immédiatement dénoncée par l'UNAN car :

- apportant des évolutions significatives dans la manière d'utiliser le port.
- la formule ne prévoit pas de solutions alternatives ou de compensations pour les plaisanciers qui ont de faibles taux de sortie, parfois pour des motifs indépendants de leur volonté (Maladies, accidents ...). Ces derniers "subissent" le malus qu'ils pourraient compenser par du bonus de non usage déclaré, si la formule existait.
- **la survivance de l'ancien contrat et du nouveau créerait une rupture d'égalité des plaisanciers devant les charges publiques** (tarification différentes).
- le dispositif qui contreviendrait au CPM qui n'impose qu'une seule sortie supérieur à une nuitée par an
- portant atteinte à la liberté d'aller et de venir,
- le gestionnaire passerait d'une gestion du port à une gestion du bateau.

Certains arguments sont vraisemblablement inopérants :

- l'atteinte à la liberté d'aller et de venir qui n'est pas entravée
- la gestion (déplacement) du bateau sans autorisation ni garantie en matière de responsabilité, ce que peut prévoir le contrat et les assurances contractées par le gestionnaire du port,
- le CPM qui fixe un seuil (minimum donc) de sortie mais pas un plafond ni l'interdiction de moduler les prix pratiqués en fonction du nombre de sorties.

D'autres reproches semblent pouvoir être plus sérieuse :

- l'existence simultanée de deux contrats dont les tarifications seraient différentes alors que les prestations seraient identiques.

D'autres enfin pourraient inciter à envisager des amendements au contrat proposé par la CCI NCA :

- Le tableau des sorties obligatoires en fonction des types de bateaux est assorti d'un barème complexe avec application de bonus 30% et malus 100% asymétriques, fonction des sorties enregistrées. Il pourrait être envisagé de revenir à un modèle symétrique ou approchant,
- Le contrôle des sorties pourrait tenir compte d'empêchements, familiaux (justificatifs), médicaux

**Extrait du règlement du port de Cannes (Tarifs n°28 A).**

**VI - 1.3 Contrat annuel - Abonnement  
1 Généralités sur les contrats annuels**

Le terme «abonnement » correspond à une catégorie d'autorisation de stationnement pour des clients présents usuellement dans le port et bénéficiaires d'un contrat annuel.

Le contrat annuel est défini par les présentes conditions ; ces conditions sont remplacées progressivement par un contrat individuel écrit, signé entre le port et le bénéficiaire du contrat, et qui se substitue aux présentes conditions.

Les termes des conditions ci-dessous comme celles du contrat individuel écrit suivent nécessairement les évolutions décidées conformément au processus d'approbation des tarifs et des conditions tarifaires.

Il existe deux types de contrat d'abonnement, qui coexistent actuellement :

- **Le forfait annuel** ou « abonnement ancien » correspondant aux forfaits annuels en vigueur avant la date de mise en œuvre du contrat annuel (ou « abonnement « nouveau »). Le forfait annuel, parfois dérogatoire, est préservé à ses bénéficiaires sans limite de durée, y compris pour les unités de plus de 18 mètres, sous réserve de respecter les conditions de son renouvellement annuel. Le forfait annuel n'est plus attribué.
- **Le contrat annuel** ou « abonnement nouveau » mis en vigueur progressivement depuis quelques années et qui présente des avantages et des obligations en conséquence du manque de places de port, comme formalisé par la politique « Ports Vivants ».

La grille tarifaire s'établit de la manière suivante :

La grille tarifaire pour les navires de plaisance au passage est définie pour chaque port par :

- un tarif de base « Saison » défini en € TTC/m<sup>2</sup>
  - un tarif de base « Hors Saison » défini comme la moitié du tarif « Saison »
  - une grille tarifaire comprenant, par catégorie de poste (longueur x largeur), le prix dans chaque catégorie (surface du poste en m<sup>2</sup> multipliée par tarif Saison ou hors Saison), donnant ainsi les tarifs de base appelé « Saison » et « Hors Saison ».
  - des tarifs préférentiels peuvent être consentis, selon certaines conditions, au mois (-20%), ce qui définit les 2 catégories de tarifs préférentiels suivantes :
    - Saison : stationnement en saison de 30 jours et plus ;
    - Hors Saison : stationnement hors saison de 30 jours et plus.
- Les dates des périodes en et hors saison sont les suivantes :
- Saison : du 1er mai au 30 septembre ;
  - Hors Saison : du 1er octobre au 30 avril.

**2.11 Les obligations de sorties**

En souscrivant au contrat annuel, le plaisancier s'engage à sortir du port pendant un certain nombre de jours et/ou de nuits (décomptées de 12 heures à 12 heures) définis dans le tableau suivant :

	Navire non habitable	Navire <8 m	Navire de 8 à 9,99 m	Navire de 10 à 13,99 m	Navire de 14 à 17,99 m
Sorties obligatoires	14 journées sur l'année OU (*) 8 nuitées par séries minimum de 2 nuitées d'affilée (avr.-oct.)	14 journées sur l'année OU (*) 8 nuitées par séries minimum de 2 nuitées d'affilée (avr.-oct.)	14 nuitées par série minimum de 2 nuitées d'affilée (avr.-oct.)	14 nuitées dont deux périodes minimales de 7 nuitées d'affilée (avr.-oct.)	28 nuitées dont deux périodes minimales de 7 nuitées d'affilée (avr.-oct.)

### # Compagnie des Ports du Morbihan

La CPM met progressivement en œuvre des nouveaux types de contrats qui tiennent compte des périodes d'usage / non usage des bateaux pour déployer des synergies entre différents équipements (ports à flot, mouillage, port à sec ...). Mais ces nouveaux contrats s'adressent aux nouveaux clients pour qui l'adhésion est la seule solution d'utiliser le port. L'intérêt financier de ce type de contrat a également incité certains "anciens" usagers à changer de type de contrat, mais dans des proportions limitées.

Face à un contexte persévérant de saturation de l'ensemble de ses équipements, la CPM a travaillé sur l'élargissement de ce schéma de gestion à l'ensemble des clients existants. L'offre de services imaginée combine plusieurs solutions de stockage complémentaires et intègre des logiques de bonus-malus en fonction du nombre annuel de sorties et des périodes de non usage anticipées et déclarées. Cette offre de services, qui devait être initialement déployée dès l'été 2014 a été mal perçue par les associations de plaisanciers qui se sont fortement opposés à sa mise en œuvre. Les arguments avancés étaient doubles : évolution importante par rapport au mode actuel d'usage des équipements mais surtout création d'inégalités entre les plaisanciers. Face aux enjeux électoraux de 2014, la CPM a provisoirement suspendu la mise en œuvre du projet ; ces derniers soulignent toutefois n'avoir pas suffisamment travaillé en amont avec les associations de plaisanciers dans la définition du projet.