VERSION PROVISOIRE

2024

Dossier d'information sur « L'affaire du Port de La Vigne » à Lege Cap Ferret

Travaux menés par Patrick DU FAU DE LAMOTHE.

Synthèse mise en forme par Gilbert BAURIN

Document édité par le CODEPPI ©

« MAL NOMMER LES CHOSES C'EST AJOUTER DE LA CONFUSION AUX RELATIONS ENTRE UNE MUNICIPALITE ET SES ADMINISTRES. »

Ainsi pourrait-on valider ce constat en préambule de ce document.

Ce document relate un travail de collecte de documents publics et d'analyse d'une situation qui touche à l'observance de la loi pour la délivrance de services publics, en l'occurrence ici l'exploitation du port de plaisance de la Vigne sur la commune De Lège Cap Ferret (Gironde)

Il est présenté sous forme d'un récit factuel, ayant pour vocation l'information des habitants, résidents et usagers de ce territoire du Bassin d'Arcachon.

Ce document, comme tous les dossiers publiés par l'association CODEPPI sera mis à jour régulièrement.

La liste des dossiers du CODEPPI est publiée sur le site de l'association et consultable sur demande motivée à l'adresse contact.codeppi@gmail.com

Site « codeppi » ou « codeppi.com » sur votre navigateur

A. De l'usage erroné du vocable « Port Privé » de la Vigne et de l'usage du vocable de « place de port privée » dans des annonces de vente de biens immobiliers

Depuis 2019, nous notions dans la presse locale des expressions qui heurtaient notre culture de la gestion du domaine public maritime, notamment pour ce qui concerne **le principe du droit français qui stipule qu'il ne peut y avoir de port maritime « privé » (quelle qu'en soit sa destination, commerciale, militaire, nautisme)** Or nous rapportions des annonces régulières de vente de « places privées » pour un navire au port « privé » de la Vigne.

Nous avons donc inscrit cette question dans nos priorités, d'autant que notre ami et fidèle adhérent du CODEPPI, Patrick du Fau de Lamothe s'était saisi du sujet

B. La réalité de l'existence d'une délégation de services publics DSP (*) entre la commune de Lege Cap Ferret et la société Nautique du Port de la Vigne

Mis en service en1965, le port est passé sous gestion communale dans le cadre des lois de décentralisation en 1986.

Rien de plus simple que de s'appuyer sur le droit quand ce dernier est fait pour être appliqué. Pour faciliter le bénéfice de cette application, la loi accorde un droit d'accès aux documents publics aux citoyens que nous sommes. Ainsi pour disposer de la DSP (*), et autres documents constitutifs de notre dossier auprès de la municipalité ou de la Société Nautique du Port de la Vigne il nous a fallu plusieurs mois en demandes polies et amiables aux parties concernées, de requêtes auprès de la CADA (*) pour obtenir un avis positif en faveur du demandeur, et une assignation au TA (*) pour non-respect des obligations rappelées par la CADA (*).

Ainsi à Lege Cap Ferret les choses les plus simples deviennent souvent compliquées d'autant que les débats en conseil municipal témoignaient d'une grande confusion entre DSP (*) et Marché Public, sur le Port de la Vigne comme sur d'autres relations avec des tiers, comme l'UBA (*), ou le Petit Train du Cap Ferret)

En 2021 nous pouvions enfin établir :

- Que de **1965 à 1986 le port était géré directement par les services de l'Etat**
- Qu'en 1986 dans le cadre des lois de régionalisation, l'état a confié la gestion du port à la commune de Lege Cap Ferret, et que par un contrat de concession, **la commune de Lège-Cap Ferret a délégué, à compter du 1er janvier 1987, l'exploitation d'un port de plaisance au lieu-dit « La Vigne », y compris les ouvrages et outillages publics portuaires existants**

Ce contrat passé avec la Société Nautique de la Vigne, initialement pour 40 ans, a, par avenant de 1988, été prolongé de 10 ans. <u>Son terme est fixé au 31 décembre 2036.</u>

Quelques principes qui caractérisent la gestion de telles DSP (*) sont nécessaires à ce stade de notre récit.

- Le délégataire (Société Nautique) obtient un droit d'exploitation pour une durée limitée dans le temps.

- Un inventaire des biens et outillages existants à l'origine est établi et devra faire l'objet d'une restitution en l'état ou de remplacement liés aux évolutions des besoins. Dans le cadre de ces obligations du délégataire, l'ensemble de ces communs constituent des **« biens de retour »**, dont la valeur comptable suit des règles précises et sont transcrites dans le compte administratif et le compte de gestion de la commune. Ce faisant, **à tout moment l'état de l'actif et du passif des contractants reflètent la valeur au moment du dénouement du contrat.**

Ces dispositions ont donné lieu à des constats de carence entre contractants par la Chambre Régionale de Comptes qui a demandé aux parties concernées de **rétablir le plus vite possible cette transparence nécessaire à l'établissement de la sincérité des comptes de la commune.**
Ce processus est toujours en cours an mars 2024 et fait l'objet de questionnements nouveaux de la commune sur le respect du cadre réglementaire par le délégataire.

C. Le contexte des travaux entrepris par la Société Nautique du Port Maritime de la Vigne en 2019

Les ports maritimes sont soumis à une **recommandation de désenvasement de la darse tous les 40 ans si le dépôt sédimentaire est conséquent.**
A ce titre l'exploitant a proposé un projet de désenvasement conjoint avec une réfection des quais dont les palplanches métalliques d'origine nécessitaient un remplacement.
Après un début de chantier ayant démontré un processus de travaux incompatible avec l'objectif visé, un nouveau projet était validé, projet reposant sur une réfection plus radicale des quais et entrainant une augmentation de leur linéaire et **la création de l'équivalent de 17 places nouvelles pour le stationnement de navires.**
Cette modification importante des conditions d'exploitation a eu des impacts sur la gestion de la DSP (*) entre les parties

D. Du montage financier ayant permis d'investir 5,4 millions d'euros en 2019. De la capacité d'autofinancement dans les comptes de la Société Nautique du Port

Pour financer l'investissement de 5,4 millions d'euros, le rapport d'activité obtenu du délégataire fait état de l'émission de 180 nouvelles actions d'un nominal de 30000 euros.

Aux 1600 actions initiales (au capital-nominal de # 112 €) se sont ajoutées 180 nouvelles actions, générant une « prime d'émission de quelques 180*(30000-112)€ laquelle prime d'émission est équitablement répartie entre tous les actionnaires .
Ainsi, mathématiquement, « chaque action donne droit à 50 centimètres de quai », explique le directeur de la société nautique. « La largeur des bateaux étant généralement de trois mètres, il faut en détenir six pour une place. »
Chaque actionnaire est détenteur d'une place, dont la valeur est liée au linéaire de quai occupé et pour une durée d'usage limitée, théoriquement, à l'échéance du contrat, soit décembre 2037.

Si ce montage est légal, la majorité des familles qui se transmettent le bien de génération en génération ont découvert en 2023, lors de l'assemblée générale de la Société Nautique du Port, la réalité légale et comptable de ce qu'ils considéraient comme « une place privée, dans un port privé »
Les décennies se sont passées en effet tranquillement pour les actionnaires depuis soixante ans et cette révélation a été mal acceptée par certains.

Comme souvent, une contestation sous forme de rappel à la loi heurte le « suivisme » ou l'attachement indéfectible de certains à la bonne gestion publique de la municipalité. Ainsi sur les raisons qui ont amené le délégataire à lever 5,4 millions d'euros pour financer les travaux de 2019, il a été affirmé, par certains, que les réserves financières de la société étaient suffisantes pour faire face au coût des travaux. (sic) Elles n'étaient, au 31 mars 2019, que de 613 646 €, comme en attestent les comptes produits par le délégataire (soit un peu plus de 10% de la somme nécessaire).
Ainsi se forgent des légendes.

E. De l'impact de la DSP (*) dans les comptes financiers de la municipalité délégante

Sans entrer dans les détails le report de l'impact financier des biens de retour dans la comptabilité de la commune peut avoir un effet positif ou négatif. Ce qui est attendu c'est que les procédures soient respectées dans un premier temps

C'est à l'issue de la mise en œuvre des obligations rappelées au paragraphe H, que **les comptes administratifs et de gestion** de la commune reflèteront la réalité comptable

F. De la situation des ports maritimes sur le Bassin d'Arcachon : pas d'exception à l'expression du droit rappelé dans cette note

La loi autorise deux formes de gestion de l'exploitation d'un port maritime : la Régie ou la Délégation de Services Publics.

(a) Le principal délégataire de ports maritimes en Gironde est le Département, soit directement soit au travers d'un syndicat mixte, **le Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon** (SMPBA) créé le 11 juillet 2017, et détenteur de D.S.P. Issu d'une volonté commune d'harmoniser les pratiques, il regroupe le Conseil Départemental de la Gironde et les communes d'Andernos, Arès, Lanton et La Teste de Buch. Fort de **14 ports**, avec 1550 places environ de plaisance, un peu moins de 600 anneaux de mouillage, le SMPBA participe au quotidien à l'aménagement des ports du Bassin d'Arcachon dont il assure la gestion.
Le SMPBA a également vocation à s'occuper de la gestion des activités professionnelles sur les ports (ostréiculteurs, pêcheurs, entreprises nautiques et entreprises maritimes, …

(b) La commune d'Arcachon, se fondant notamment sur la vocation industrielle et commerciale du port, a créé, par délibération en date du 20 septembre 1991, la **Régie du port d'Arcachon**. Il s'agit d'une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Aux termes des statuts adoptés, la durée de la Régie du Port a commencé à courir à compter du 1er janvier 1992 ; elle devrait s'achever au 12 juillet 2040, cette durée étant celle prévue de la concession du port par le département.

G. De la jurisprudence relative au respect du droit évoqué dans le dossier du « Port de la Vigne

L'article 6 de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 précise :
« Le département ou la commune peuvent concéder l'aménagement et l'exploitation des ports pour lesquels ils sont compétents à des personnes publiques, notamment aux chambres de commerce, ou à des personnes privées et, notamment des sociétés d'économie mixte. »

Depuis la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, aucun port de plaisance ne peut être considéré comme privatif.
Un port situé sur le territoire d'une commune et affecté exclusivement à la navigation de plaisance relève nécessairement de la gestion publique locale ***(Conseil d'État, 4 décembre 1995, Commune de Hyères,n°124977).***
La création et la gestion des ports de plaisance relèvent d'une activité de service public à caractère industriel et commercial ***(Conseil d'État, 25 février 1998, préfet de Haute-Corse, n°168726).***
Les ports de plaisance peuvent être gérés directement ou faire l'objet de concessions qui constituent des délégations de service public et portent occupation du domaine public ***(Conseil d'État, 20 décembre 2000, CCI Var, n°217639).***

Dans le code de la commande publique ainsi que dans le code général des collectivités territoriales, relatifs au rapport du délégataire, à son contenu, à sa publication, aux opérations de contrôle dont il doit faire l'objet de la part de l'autorité concédante.
Ce texte, antérieur au contrat, est codifié aux articles ***R.2222-1 à 6 du code général des collectivités territoriales.*** Il impose aux communes qui concèdent une mission de service public à une entreprise d'en assurer le contrôle financier.
Pour cela, la collectivité doit créer une commission de contrôle financier (Art.***R. 2222-3 du CGCT***). a commune de Lège – Cap Ferret a créé la sienne, par délibération du 26 mai 2020 pour la mandature actuelle, par délibération du 18 décembre pour la mandature précédente

H. D'autres points réglementaires restent à régulariser

(a) A propos des documents administratif annuels que le délégataire doit produire

Saisi par Patrick Du Fau de Lamothe, le Tribunal Administratif de Bordeaux, dans son jugement en date du 2 juillet 2023 précise :
« Il n'est pas contesté que le rapport relatif à l'exploitation d'un service public délégué, ***que le concessionnaire doit établir chaque année, en application de l'article L.3131-5 du code de la commande public, remis à la commune en vertu de l'article L.1411-13 du code général des collectivités territoriales et qui est joint au compte administratif en vertu de l'article R.1411-8 de même code, constitue un document administratif au sens des dispositions citées au point 5***

de l'article L. 300-2 du Code des relations entre le public et l'administration et est communicable, y compris en ce qui concerne les éléments financiers qu'il comporte. »
En conséquence il a é té demandé au maire, le 14 juin 2023, que **le conseil municipal annule ses délibérations du 13 avril 2023 d'approbation, y compris les comptes eux-mêmes, du compte administratif et du compte de gestion du budget principal de 2022**.
Ce serait le minimum attendu, alors **qu'il est patent que la délégation du port de la Vigne n'a fait l'objet d'aucun contrôle. Il en est vraisemblablement ainsi depuis 1986, année de démarrage de la délégation de service public du port.**

Sans entrer dans les détails le report de l'impact financier des biens de retour dans la comptabilité de la commune peut avoir un effet positif ou négatif. Ce qui est attendu c'est que les procédures soient respectées dans un premier temps

(b) A propos du Conseil Portuaire

Depuis les lois de décentralisation de 1983 (Loi du 7 janvier et du 22 juillet) et de 2004 (Loi du 13 août), les communes sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports exclusivement de plaisance.

Dans le cadre de ces mesures de décentralisation, la gestion des ports de plaisance a été démocratisée. Il est prévu dans chaque port UN **CONSEIL PORTUAIRE qui représente l'ensemble des usagers du port** de manière proportionnelle, ce dernier est consulté sur tous les sujets qui concernent la vie du port (articles R141-1 à R141-4 du Code des ports maritimes).

Le Conseil portuaire est un organe consultatif qui produit des avis (article R5314-21 du Code des transports).
L'article R5314-22 du Code des transports précise qu'il est systématiquement consulté pour :

- La **délimitation administrative du port et ses modifications**,
- Le **budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire**,
- **Les Tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port**,
- Les avenants aux concessions et concessions nouvelles,
- **Les projets d'opérations de travaux neufs**,
- Les sous-traités d'exploitation,

- **Les règlements particuliers de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses**.

Les plaisanciers forment, au sein de ce conseil, **le comité local des usagers permanents des Installations portuaires de plaisance (C.L.U.P.I.P.P).** Ce dernier 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 représentant des plaisanciers

Le conseil portuaire est composé de représentants du concessionnaire, de la collectivité territoriale, du personnel et des autres usagers du port. Sa composition est fixée par le **Code des Transports**

(c) A propos de la station-service, du bureau d'accueil, de la capitainerie et des baux emphytéotiques

24 janvier 1984 : Arrêté préfectoral constatant le transfert du port de plaisance de La Vigne à la commune, conformément au décret n°83-1068 du 8 décembre 1983.

Comme le veut le décret il ne s'agit que d'un transfert de gestion et non de propriété puisque l'on est sur le domaine public maritime : Exit le « Port privé ».

22 juin 1984 : Le conseil municipal prend acte du transfert de compétence de gestion du port de l'État à la commune et décide que la gestion du port sera concédée à la société nautique de la Vigne.

Il n'y avait pas à l'époque d'obligation de mise en concurrence.

27 juin 1988 : Le conseil municipal accepte la cession à titre gratuit d'un terrain de2700 m2, alors cadastré EL 203 sous les réserves suivantes :la parcelle sera réservée à usage de terrain de sports ou espaces verts, confirmée comme non-constructible, sauf par exception pour la construction d'un bureau d'accueil du port - qu'une superficie de 710 m2 soit mise à disposition du port pour la manutention -qu'un bureau d'accueil d'une superficie maximale de 25 m2 puisse y être construit au bord de la darse.

Bureau d'accueil = capitainerie ?

19 décembre 1996 : Le conseil municipal approuve un bail emphytéotique avec la société nautique de la Vigne sur la parcelle

alors cadastrée EL 265 pour une superficie de 303 m2. Le bail prend effet au 1er janvier 1987 pour 40 ans.

Il se terminera donc en même temps que la concession du port, sauf si la durée de celle-ci était revue à la baisse.

4 août 2014 Le conseil municipal, prenant acte de la cession, le 18 juin 2014, du fonds de commerce de la station-service du port par la société La Vigne Nautic (M. Laurent Rambla) à la Société La Vigne Marine (M. Daniel Hindenoch), accorde un bail emphytéotique à cette dernière sur une partie, 100 m2, de la parcelle EL 265. La durée du bail est de 20 ans.

On notera que ce même 18 juin 2014, le parlement adopte la Loi Pinel. Il y a lieu de regarder la régularité de la cession du fonds de commerce puisque la station-service, les pompes, le ponton, sont installés dans l'enceinte du port, c'est-à dire le DPM.

I. De la récurrence d'un constat d'incapacité de la municipalité à gérer avec connaissance et discernement les relations économiques avec des entités tiers

Que ce soit avec des élus, simples conseillers municipaux ou adjoints au maire, mis en situation de répondre à un questionnement portant sur une délégation du maire explicite du sujet traité, que ce soit avec le maire lui-même, **les hésitations, les mauvaises interprétations sur ces sujets, sont fréquentes.**

Elles peuvent donner lieu à **des réponses entrainant des mises en causes qui dépassent l'entendement : « vous confondez marché public et DSP » « vous n'y connaisse rien » « vous cherchez à me planter » etc…**

La pratique du « je ne sais pas, je m'engage à vous répondre précisément dans les jours qui viennent » est absente.

Elles soulèvent des soupçons d'incompétence, des suspicions de postures destinées à gagner du temps, quand ce n'est pas le sentiment de dédain vis-à-vis des personnes qui questionnent.

Nous déplorons cette situation et attendons de la municipalité qu'elle réagisse en formation, en recrutement de cadres compétents, d'autant que le nombre de litiges et le recours aux conseils juridiques

masquent les failles dans la maitrise de ces relations entre commune et entreprises-tiers.

« LA DIFFICULTE OU L'OBSCURITE D'UN SUJET, AUSSI PARTICUIER QUE LES DSP (*) N'EST PAS UNE RAISON SUFFISANTE POUR LE NEGLIGER.
SINON ON EST TENTE DE TOUT NEGLIGER »

Ainsi pourrait-on valider ce constat comme épilogue de ce document.

(a) **La situation que nous venons de décrire a pour conséquence que la liste des biens de retour ou de reprise doit être actualisée entre la première version de la DSP en 1986, et celle crée en 2019 par un nouveau report de la fin de la délégation fin décembre 2037. Cette actualisation a pour but de réduire toute cause de litige financier au terme de le DSP**
Rappels :
Les biens de retour sont les biens **nécessaires** au fonctionnement du service public et en tant que tel indissociablement liés au dit service. Ils se caractérisent par un droit de retour gratuit à la personne publique concédante-délégante.
Les biens de reprise sont seulement **utiles**, sans être indispensables, au fonctionnement du service. Ils se caractérisent par une faculté de retour au concédant.
Le retour est dit gratuit parce qu'il s'effectue, en principe, sans compensation financière… mais seulement si le bien a été amorti ! Le Conseil d'État a posé des règles d'**indemnisation des biens de retour non amortis**

(b) il convient de **soumettre chaque année à la commission des finances adéquate les éléments bilantiels fournis et de statuer en conseil municipal sur le projet de délibération élaboré en commission**

(c) il convient de s'assurer de la **mise en place du conseil portuaire** et de la qualité de ce dernier à entendre les différentes catégories d'usager

(*) DSP Délégation de Service Public, (*) T.A Tribunal Administratif,(*) U.B.A. Union des Bateliers Arcachonnais,(*) C.A.D.A. Commission d'accès aux documents administratifs