

## 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 « Giscle » 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 Giscle 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 Giscle, 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.

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-7B et 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.

Incidemment, 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'utilisateur 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'amodiateur 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'amodiateur 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 différends 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 m<sup>3</sup> 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 territoriales (Mais cet article a été abrogé par l'ordonnance no 2016-65 du 29 janvier 2016 - art. 77) 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 ».*