



## La gestion de l'ensablement de l'avant-port et de son protocole d'accord

A la suite des intempéries survenues en novembre 2011 (inondations et coulées de boue), un banc de sable, dont le volume a été estimé à 30 000 m<sup>3</sup>, s'est formé entre l'embouchure du cours d'eau non-domainial « La Giscle » et la passe d'entrée du port de PORT-GRIMAUD, dans sa partie située hors concession.

Bien que signalé par un balisage réglementaire mis en place par la commune, le positionnement de ce banc de sable varie selon les intempéries et courants, constituant de fait un véritable danger pour l'entrée et la sortie du Port puisqu'il obstrue l'unique voie d'accès à la mer pour les plaisanciers.

**Estimant que la charge du dragage de cette partie du port ne leur incombait pas**, car située à l'extérieur du périmètre de la concession portuaire, **les concessionnaires ont toujours refusé de réaliser les travaux de dragage** nécessaires au rétablissement de la navigabilité dans cette zone, en dépit de la dangerosité de la situation pour les usagers du plan d'eau.

Et pourtant, à l'occasion de la réunion de la Commission Nautique Locale tenue le 16 avril 2012, Mme SELIER, Directrice Adjointe déléguée à la Mer et au Littoral, ne manquait pas de rappeler qu'en dépit de la domanialité publique des fonds (domaine de l'Etat), les travaux de désensablement restent à la charge exclusive des utilisateurs de cet espace commun.

Cette analyse a été confirmée par deux consultations juridiques réalisées en octobre 2012 et en juin 2016, à la demande de la Commune, par le Cabinet d'Avocats GENESIS, concluant que : **les obligations d'entretien des concessionnaires s'étendent au-delà des limites physiques de la concession, car la zone d'avant-port est indissociable du fonctionnement du port lui-même** (principe de l'utilisateur - payeur).

Sur la base de ce constat, et en l'absence de consensus avec les concessionnaires, la Commune a sollicité de son propre chef, la **nomination d'un expert judiciaire** auprès du Tribunal Administratif de Toulon, dans l'objectif d'obtenir des précisions complémentaires sur l'origine des désordres et des responsabilités potentielles. Contrairement à ce qui a été dit et écrit, la commune n'a jamais été mise en demeure sur ce point. Cette **procédure de « référé-expertise » a été introduite le 18 juin 2013.**

Les conclusions rendues le 19 décembre 2017 n'ont pas été à la hauteur des attendus. L'avis exprimé par l'expert se limite à rappeler que l'ensablement résulte de phénomènes naturels (apports terrigènes de la Giscle, ensablement de l'embouchure de la Giscle et ensablement de la passe d'entrée du port) sans précision sur la prise en charge des désordres.

Parallèlement et pour des raisons de sécurité, compte tenu du risque de talonnage résultant de la présence de ce banc, **plusieurs opérations de dragage ont été menées par la Commune** entre 2014 et 2017, après obtention des autorisations requises, afin d'assurer la navigabilité du chenal d'accès au périmètre portuaire.

Après plusieurs années d'échanges infructueux, les concessionnaires ont finalement accepté le principe d'une participation financière aux travaux de dragage, **en contrepartie d'une prolongation de la durée de leur concession.**

**Bien que le droit fonde le principe de la « non prolongation des contrats de concession » celle-ci est toutefois autorisée, à titre dérogatoire, dans les cas expressément énumérés par les dispositions des articles L.3135-1 et R.3135-7 du Code de la Commande publique.**

C'est en vertu de ces dispositions que l'article 6 du protocole d'accord modifiait de façon non substantielle la durée d'exploitation de chaque concession comme suit :

- ASP cité lacustre PG1 : durée d'exploitation portée de 2025 à 2030
- ASL du Port Grimaud 2 : durée d'exploitation portée de 2025 à 2030
- SNPG : durée d'exploitation portée de 2028 à 2033

Pour parvenir à la rédaction de ce protocole, c'est un véritable « chemin de croix » qui a été imposé à la Commune par les concessionnaires pour, au final, en refuser la signature.

Retour sur une instruction de longue durée à épisodes multiples :

**Une première réunion s'est tenue entre la Commune et les concessionnaires le 12 décembre 2016**, afin de rappeler les obligations de chacune des parties, le coût estimé des travaux restant à exécuter, le phasage de réalisation prévisionnel, le mode de financement pressenti et son impact éventuel sur l'allongement de la durée des concessions.

**Une deuxième réunion s'est tenue le 24 mai 2017**, en présence de tous les concessionnaires et du cabinet CISMA Environnement (assistant la Commune dans la définition du programme de travaux de dragage). Elle a permis de préciser les éléments techniques et financiers du dossier et d'acter notamment le principe d'un financement partagé entre concessionnaires du coût des travaux, dont la charge sera répartie sur la base du nombre d'anneaux exploités par chacun d'eux.

**Cet accord de principe a été confirmé à l'unanimité par les membres du Conseil portuaire réuni le 12 juillet 2017.**

Dans l'attente de l'engagement de la procédure de révision des contrats de concession nécessaire à la formalisation de cet accord, les parties ont décidé **la passation d'un protocole d'accord fixant :**

- **le coût des opérations de dragage exécutées par la Commune** dans la zone d'avant-port depuis novembre 2011 (696 684, 15 € TTC);
- **le coût et le phasage des travaux de dragage restant à effectuer** dans cette même zone (549 600 € TTC);
- **le mode de contribution à la prise en charge des travaux et frais induits par ces programmes d'intervention** (répartition par nombre d'anneaux, échancier de remboursement), et d'étendre cette participation à tous travaux et frais accessoires à venir rendus nécessaires pour assurer la navigabilité de la zone;
- **la durée d'allongement des contrats de concession en cours (5 ans)** telle que résultant de cet effort d'investissement supplémentaire qui interviendra par voie d'avenant.

A cet effet, **les parties s'engagent à conclure un avenant aux contrats de concession en cours pour inclure cette obligation de dragage de la zone d'avant-port** et ainsi maintenir l'accès continu au port public de Port Grimaud.

Ce projet de protocole a été transmis aux concessionnaires le 08 novembre 2017, avant présentation pour avis au Conseil Portuaire et délibération du Conseil Municipal.

Lors du Conseil Portuaire en date du 20 février 2018, le Président de PG2 a indiqué que les concessionnaires étaient « *favorables à 99% sur les termes du Protocole et que le 1% restant était à discuter* ». A cet effet, il se proposait « *d'adresser une note à la Commune, récapitulant les points sur lesquels les concessionnaires étaient toujours en désaccord* ».

Le 07 mars 2018, la Commune a réceptionné ladite note par laquelle le Président de PG2 **remet en question les clauses substantielles du Protocole** (durée, coût, répartition des charges, années de renouvellement, intitulé du contrat). Compte-tenu du niveau de désaccord constaté, **la Commune a interrompu les négociations** et a fait connaître sa décision aux concessionnaires par courrier du 30 mars 2018.

**A la demande des représentants de l'ASP de PG1 et de la SNPG, la Commune a repris les échanges lors d'une réunion tenue en mairie le 17 juillet 2018.** Toutefois, constatant l'absence de consensus sur le projet proposé, la Commune a informé les concessionnaires, lors du Conseil Portuaire du 11 décembre 2018, qu'elle se limiterait à réaliser, en 2019, une opération de dragage de sécurité destinée à faciliter la navigation dans la zone d'avant-port hors concession.

A l'occasion de cette même réunion, il a été suggéré à la Commune de signer le Protocole avec les parties favorables, à savoir PG1 et la SNPG. **Une réunion a eu lieu en ce sens en Mairie le 21 février 2019 avec les deux concessionnaires concernés.** Néanmoins, PG2 ayant été informé de cette réunion, a fait part à la Commune, par courriel du 26 février 2019, de sa volonté de rester ouvert à toute discussion.

Pour espérer un aboutissement positif du dossier et clôturer définitivement cette affaire, la Commune a rédigé **un nouveau projet de Protocole intégrant les doléances exprimées par les parties et dont le texte a été soumis aux trois concessionnaires, par courrier en date du 29 mars 2019** (*suppression de l'obligation des concessionnaires d'assurer l'entretien de la zone d'avant-port hors concession, bien qu'intrinsèquement liée à l'exploitation du port ; coût du transport des sédiments de dragage et de rechargement des plages publiques gommés du montant des charges à répartir entre les parties*).

Compte tenu des nouvelles remarques formulées, **une nouvelle réunion a eu lieu en Mairie le 22 mai 2019**, à l'issue de laquelle de nouvelles modifications ont été apportées au projet de Protocole (*changement de terminologie notamment concernant la notion d'avant-port...*).

C'est sur la base de ce projet, qui prévoyait les points suivants, qu'il a été demandé aux concessionnaires de se prononcer avant le 30 juin 2019 :

- **le coût des opérations de dragage exécutées par la Commune** dans la zone d'avant-port depuis novembre 2011 (actualisé à **652 656,15 € TTC**);
- **le coût et le phasage des travaux de dragage restant à effectuer** dans cette même zone (actualisé à **413 730 € TTC**);
- **le mode de contribution à la prise en charge des travaux et frais induits par ces programmes d'intervention** (répartition par nombre d'anneaux, échancier de remboursement), et d'étendre cette participation à tous travaux et frais accessoires à venir rendus nécessaires pour assurer la navigabilité de la zone;
- **la durée d'allongement des contrats de concession en cours (5 ans)** telle que résultant de cet effort d'investissement supplémentaire qui interviendra par voie d'avenant.

A nouveau et comme une histoire sans fin, les trois concessionnaires ont émis de nouvelles observations sur cette dernière version (remplacer le terme « port public » par « port de plaisance », mentionner la caducité des engagements pris dans le Protocole à la fin de la concession, décision des assemblées générales...).

La Commune leur a indiqué ne plus comprendre ce nouveau refus de signature, appréhendé comme une mauvaise volonté de leur part, désormais incontestable. **Dès lors, les échanges entre la Commune et les concessionnaires ont été à nouveau interrompus.** L'ASP de PG1 a par la suite signé le projet de protocole transmis par

courrier le 24 juillet 2020. La Commune souhaitant un accord global, n'a pas souhaité contractualiser.

Parallèlement, un audit technique, juridique et financier des concessions portuaires a été engagé par la Commune (passation du marché le 28 janvier 2019) en vue de procéder aux opérations de clôture des concessions en cours. L'audit a débuté à compter du mois d'avril 2019 et la restitution des conclusions à la Commune a eu lieu en décembre 2019 - janvier 2020. Le prestataire a travaillé sur la base des documents fournis par la commune et pour partie par les entités de Port Grimaud, puisque de nombreuses demandes de pièces sont restées sans réponse.

Néanmoins, **la présentation des résultats de l'audit aux concessionnaires n'a pu avoir lieu avant le 11 décembre 2020**, en raison de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et du retard qu'elle a provoqué dans la mise en place des nouveaux conseils municipaux issus des élections de mars 2020.