



Audit et Expertise 2019 des Concessions Portuaires

Port-Grimaud

30/11/2020





DIAGNOSTIC

Volet fonctionnel et serviciel

Domianialité et conditions d'accès

Des situations très différentes

PG 1

- _ Site réellement ouvert à tous les publics et à proximité du grand parking
- _ De nombreuses places accessibles sans contraintes



Domanialité et conditions d'accès

Des situations très différentes

PG 2

- _ Site + ou moins ouvert au grand public et accès gérable
- _ Grosses capacités de stationnement
- _ Peu de places accessibles directement en dehors des pontons devant la zone technique (très liés à son fonctionnement)



Domanialité et conditions d'accès

Des situations très différentes

PG 3

- 2 cas de figure en termes d'accessibilité
- _ Espace totalement fermé pour le grand public
- _ Quais ouverts à tous

Une grosse zone de pontons accessibles sans avoir à passer par des logements mais dans un périmètre fermé

Des emplacements accessibles sans grandes contraintes le long du quai ouest



Une conception initiale qui a considérablement impacté le fonctionnement du port

- / Un programme fonctionnel complet et sans réelles carences
- / Peu d'évolution des besoins en termes de services pour les propriétaires de bateaux



> Une offre de services complète qui couvre l'ensemble des besoins liés à l'accueil, l'entretien et la maintenance des bateaux

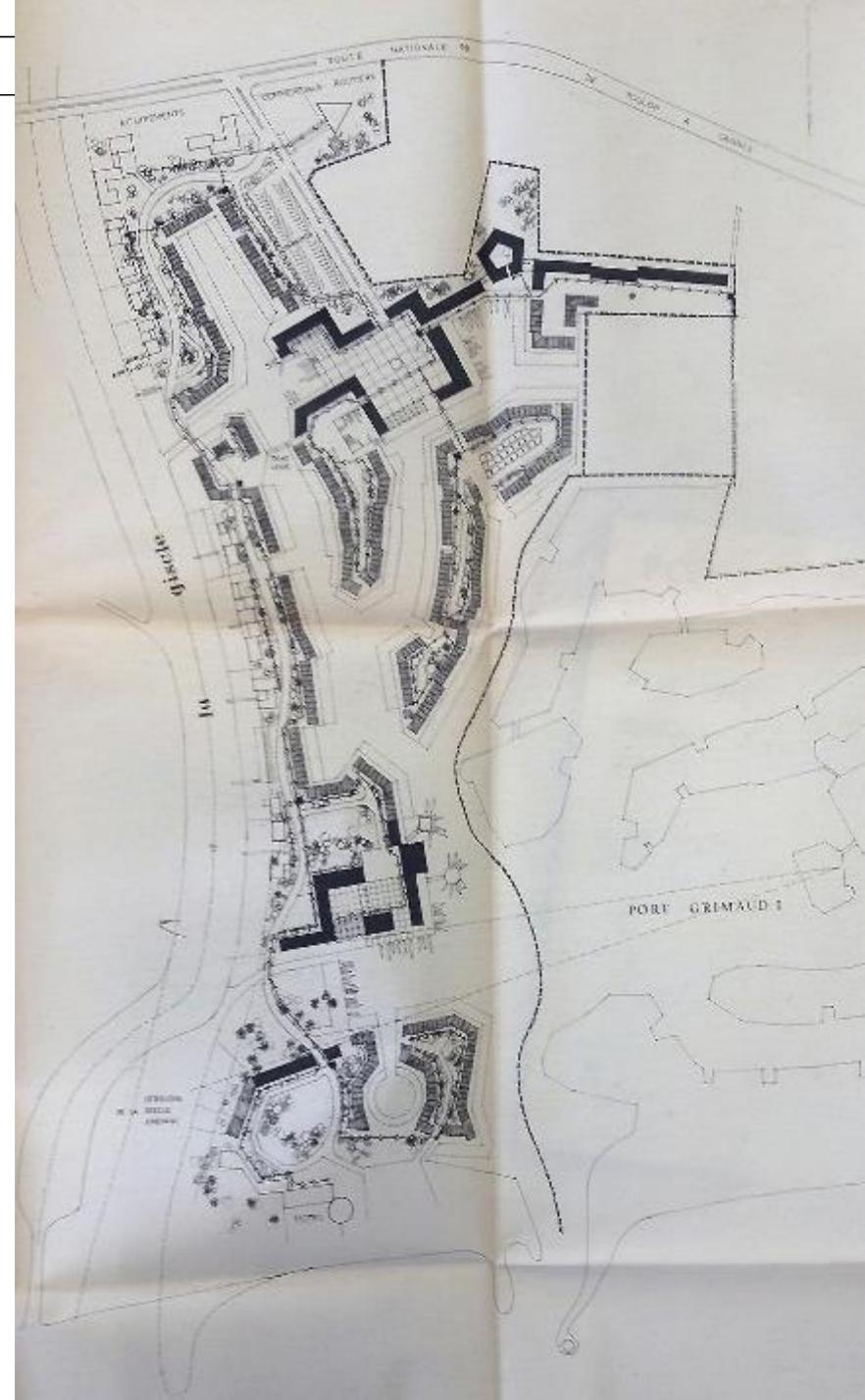
> Et modernisation continue des équipements et services

Mais elle ne prévoyait pas :

- / L'ouverture du bassin sur le domaine public et les impacts associés
- / Le découpage du port en plusieurs entités de gestion
- / Et certains dysfonctionnements (notamment ensablement)



> Dysfonctionnement sur les différents sujets qui nécessitent une démarche partenariale car pas prévus en amont



Accueil des bateaux et clients

Conditions d'amarrage totalement satisfaisantes

- / 2 dispositifs ; pendilles si accès par logement ou ponton
- / Entretien et renouvellement fréquents
- / Pas d'agitation, envasement en dehors de l'avant port ... > conditions de navigation facilitées
- / Et services de base assurés pour les clients

Mais problème d'adéquation à la demande

- / Saturation des emplacements et tension en places (et faible taux d'usage de certaines places)
- / Et surtout gabarits de certains bateaux très au dessus du programme initial

Quelques travaux récents / peu de possibilités en dehors de l'avant port



Entretien et maintenance des bateaux

Une offre technique et commerciale complète dans le bassin de navigation

- / Dans le port : plateforme technique, professionnels renommés
- / Et à proximité immédiate : Marines de Cogolins et zones retro-littorales



Paradigme de gestion et compétences associées

3 gestionnaires avec des métiers différents

- / PG I : Le plus proche d'un port traditionnel
 - / PG II : Situation inverse
 - / PG III : Situation intermédiaire liée à son statut d'entreprise
 - / Et port communal obéissant à un cadre différent
- > **Des compétences totalement couvertes** : maîtrise des enjeux techniques notamment liés à la gestion de la corrosion, logiques d'innovation, qualité d'accueil ...
- > Et de **très fortes complémentarités avec la gestion des espaces extérieurs, des jardins**

3 périmètres de gestion

- / Difficultés réelles dans la gestion des sujets qui concernent les 3 entités
 - / Absence de synergies et de complémentarité alors que des opportunités existent
 - / Pas de mutualisation de moyens
 - / Des juxtapositions et superpositions de gestion de périmètres qui contraignent la gestion au quotidien
 - / Et un périmètre fonctionnel qui ne comprend pas la Giscle (alors que plusieurs sujets d'interface existent)
- > **Un contexte peu constructif / Un enjeu central pour le futur modèle de fonctionnement**



Les enjeux d'avenir

- / Intégrer le caractère exceptionnel du lieu en cohérence avec les principes initiaux
- / Valoriser les outils, équipements, moyens, savoir-faire existants
- / Apporter des réponses opérationnelles pour structurer les partenariats et les conditions de travail collectives sur les sujets le nécessitant
- / Evoluer vers un périmètre d'exploitation plus opérationnel, permettant d'activer les synergies entre les 3 entités, tout en conservant les complémentarités avec les activités de gestion organisées par les association syndicales





DIAGNOSTIC

Volet juridique

Contexte Général

- Port Grimaud était une cité lacustre, dont les habitations bordant les canaux créés sur **des terrains privés**, formaient un lac intérieur ouvrant initialement sur la Giscle ;
- Après une forte crue de la Giscle, qui inonda le chantier, l'architecte F. Spoerry décida **d'ouvrir le plan d'eau du la mer** (juin 1968) ;
- L'Etat s'est saisi du sujet, considérant, en application des principes de la domanialité publique que : « *le plan d'eau communiquant avec la mer et obtenu artificiellement par dragage **devra être classé dans le domaine public maritime*** » ;
- Dans ces circonstances, l'Etat a confié aux SCI originelles l'« **établissement et l'exploitation d'un port de plaisance** » :
 - **Port Grimaud 1** (« PG1 ») : arrêté de concession en date du 14 mai 1975 - Le concessionnaire est l'Association des propriétaires de la cité lacustre de Port Grimaud (originellement la SCI de Port Grimaud 1) ;
 - **Port Grimaud 2** (« PG2 ») : arrêté du 18 novembre 1982 - Le concessionnaire est l'Association syndicale libre de Port Grimaud 2 ;
 - **Port Grimaud 3** (« PG3 ») : arrêté du 16 novembre 1978. Les propriétaires de Port Grimaud 3 sont également regroupés au sein d'une ASL, toutefois la concession est restée entre les mains de la Société de navigation de Port Grimaud qui avait réalisé les installations de PG3.
- **L'Etat a mis à la disposition de la ville de Grimaud les « biens meubles et immeubles nécessaires à l'exercice des compétences transférées en matière portuaire et appartenant au domaine public de l'Etat »**, à titre gratuit, « *parce qu'ils sont la propriété de l'Etat* :
 - *Pour le sol puisqu'il fait partie du domaine public maritime,*
 - *Pour les infrastructures, les superstructures et les biens meubles parce que le contrat de concession visé à l'article 3 prévoit qu'ils reviennent au concédant à son échéance,*
 - *La collectivité bénéficiaire de la mise à disposition assumera l'ensemble des obligations du propriétaire (article 20 de la loi du 7 janvier 1983).»*



Focus sur les divergences d'interprétation quant à la qualification du plan d'eau

- Divers documents font état d'une **divergence d'interprétation quant à la qualification d'un plan d'eau comme dépendance du domaine public maritime**. En effet, ces différents écrits relaient les propos tenus par le Président de PG2, selon lesquels **« une 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. »** ;
- Or, à ce stade de l'analyse aucun élément ne semble de nature à remettre en cause l'intégration du plan d'eau dans le domaine public maritime ;
- Il résulte des dispositions du code général de la propriété des personnes publiques (« CG3P ») que :

« Le domaine public maritime naturel de L'Etat comprend :

1° Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer. Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;

2° Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;

3° Les lais et relais de la mer :

a) Qui faisaient partie du domaine privé de l'Etat à la date du 1er décembre 1963, sous réserve des droits des tiers ;

b) Constitués à compter du 1er décembre 1963.

(...)

5° Les terrains réservés en vue de la satisfaction des besoins d'intérêt public d'ordre maritime, balnéaire ou touristique et qui ont été acquis par l'Etat. Les terrains soustraits artificiellement à l'action du flot demeurent compris dans le domaine public maritime naturel sous réserve des dispositions contraires d'actes de concession translatifs de propriété légalement pris et régulièrement exécutés. »

- La doctrine précise sur ce point que l'incorporation au DPM devrait se faire **ipso facto** – en cas d'évolution du niveau de la mer allant dans le sens d'une montée des eaux ;
- En l'état, aucun élément n'est de nature à remettre en cause l'intégration du plan d'eau dans le DPM.



Particularité de Port-Grimaud : le caractère protéiforme de la qualification des quais 1/4

- S'agissant du périmètre concédé, il convient de se rapporter aux plans annexés aux contrats de concession.
- Le droit positif impose aujourd'hui que la zone des bords à quais et les plans d'eau doivent, avant d'être mis en communication avec la mer, être incorporés dans le domaine public maritime ;

Article L. 341-7 du code du tourisme :

« Avant d'être mis en communication avec la mer ou avec des bassins portuaires existants, les bassins et plans d'eau destinés à l'accueil des navires de plaisance doivent être incorporés au domaine public, avec une bande bord à quai, reliée à la voirie publique, d'une largeur suffisante pour la circulation et l'exploitation des installations. »

- Or, cette obligation a été instituée par l'article 19 de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 modifiée relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ; ce qui peut expliquer la situation de Port Grimaud puisque construit avant.



Particularité de Grimaud : le caractère protéiforme de la qualification des quais 2/4

- Aussi, s'agissant des quais, il résulte des documents portés à notre connaissance et/ou consultés que 3 situations coexistent sur les ports :

Certains quais sont restés dans le giron de la propriété privée de l'acquéreur du logement adjacent :

- La lettre du Ministre de l'équipement et du logement (direction des Ports maritimes et des voies navigables) du 13 mars 1969 adressée à Monsieur le Directeur Départemental du Var indique que :
 - « *qu'il est impossible d'appliquer à cet ensemble le régime de la concession qui suppose le retour à l'Etat des quais, alors que ces quais ne peuvent être utilisés que par le propriétaire du logement adjacent ;*
 - La limite du domaine public maritime sera la paroi verticale des quais, la surface du terre-plein et le quai lui-même restant propriété privée de l'acquéreur du logement adjacent.*
- L'article 1^{er} de chaque contrat de concession précise que : « *Les terrains utilisés ainsi que les ouvrages et installations créés pour la construction du plan d'eau, des quais et terre-pleins autres que ceux situés au droit des immeubles d'habitations privés font partie du domaine public de l'Etat.* »

Certains, ceux destinés et/ou nécessaires à l'exploitation du service public, « *seront placés sous le régime de l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public* » :

- La lettre du Ministre de l'équipement et du logement (direction des Ports maritimes et des voies navigables) du 13 mars 1969 adressée à Monsieur le Directeur Départemental du Var indique que : « *Les quais longeant les ensembles destinés aux installations commerciales, services publics, hôtels, soulignés en rouge dans le plan d'ensemble annexé au dossier, seront placés sous le régime de l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.* »

Ceux spécifiquement construits par le concessionnaire, dans le cadre des contrats devraient logiquement être également intégrés au domaine public portuaire en tant que biens de retour.

- L'article 42 ou 43 selon les cahiers de charges de chaque port, précisent qu'à l'expiration normale de la convention, l'Etat (la commune aujourd'hui) se trouvera subrogé à tous les droits du concessionnaire : « *Il entrera immédiatement en possession des installations, engins, et appareils prévus dans les projets approuvés, de leurs accessoires et de toutes les dépendances immobilières de la concession.* »



Particularité de Grimaud : le caractère protéiforme de la qualification des quais 3/4

/ La Commune s'interroge par ailleurs quant au périmètre de la propriété des quais et l'éventuelle division de propriété et des obligations d'entretien afférente (surface horizontale et verticale des quais) :

/ S'agissant des quais relevant du domaine public

- (certains quais ont été construits a, entretenus et exploités par les concessionnaires dans le cadre des contrats : ce point ne semble pas poser de difficulté particulière ; la commune en assumera les obligations du propriétaire.

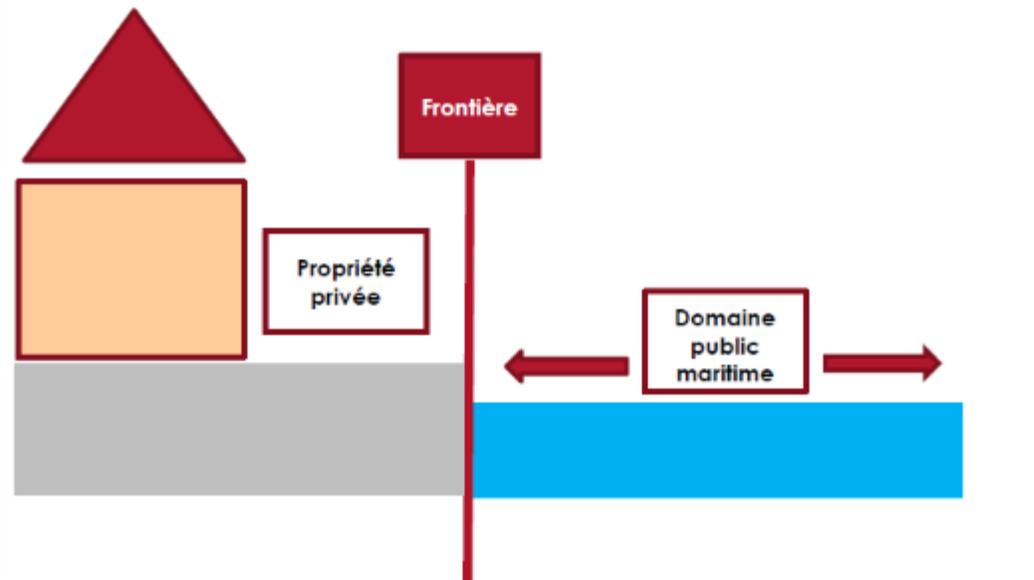
/ S'agissant des quais privés

- Comme indiqué *précédemment*, la lettre du Ministre de l'équipement et du logement (direction des Ports maritimes et des voies navigables) du 13 mars 1969 adressée à Monsieur le Directeur Départemental du Var indique que :
 - « **La limite du domaine public maritime sera la paroi verticale des quais, la surface du terre-plein et le quai lui-même restant propriété privée de l'acquéreur du logement adjacent.** ».
 - La délimitation entre le domaine public et domaine privé est présentée comme suit : « **La limite de la concession s'arrête à la verticalité du mur de quai au droit des parties privées** ».



Particularité de Grimaud : le caractère protéiforme de la qualification des quais 3/4

/ **Première interprétation** qui viendrait considérer que l'intégralité du quai, y compris sa partie verticale demeure dans le giron de la propriété privé



/ Cette interprétation conduirait à considérer que la partie « verticale » du mur de quai ne serait que la frontière délimitant le domaine privé du domaine public ; en d'autres termes que le domaine public maritime n'est constitué que par le sous-sol (horizontal) recouvert par la mer. En effet, plusieurs arguments pourraient être mis en avant dans ce cadre :

- il semble légitime de soutenir que s'agissant des quais privés l'ensemble de l'ouvrage devrait relever de la propriété privée, eu égard à l'historique de la construction du port (construit à sec) ;
- Les quais, autres que ceux visés aux articles 1er de chaque contrat de concession (i.e. construits dans le cadre du contrat, à la demande de l'autorité concédante, appartenant au domaine public), ont été construits avant l'ouverture du plan sur la mer ;
- Les documents consultés évoquent que seul le plan d'eau relève du domaine public ;
- « La limite de la concession s'arrête à la verticalité du mur de quai au droit des parties privées » : cela peut être interprété en ce sens que le domaine public maritime (plan d'eau) commence à partir de la paroi verticale du quai ;
- C'est par ailleurs cette interprétation qui semble prévaloir à Port Camargue: les ASL restant responsables de l'entretien des « ouvrages d'amarrage portuaires ».

Particularité de Grimaud : le caractère protéiforme de la qualification des quais 3/4

Focus sur la situation à Port-Camargue

/ Le Compte-rendu de la 22e AG de l'association Libre des propriétaires et Copropriétaires de Port Camargue du samedi 20 avril 2019 fait état de ce que:

« A ce jour plus de 1700 propriétaires ont renouvelé leur contrat pour échéance au 31/12/2051 soit 76% des 2239 marinas de Port Camargue.

- Les nouveaux contrats :

- Modification du mode de calcul, X mètres de largeur moyenne du plan d'eau et non plus le mètre linéaire de quai.
- Tarification identique pour les deux tranches de marinas.
- Participation financière de 1500 € TTC étalée sur cinq ans, soit 300 € les cinq premières années pour financer des ouvrages portuaires nouveaux (contrepartie des 35 ans).
- Un contrat d'un an peut être obtenu, mais au tarif du port public réfracté de 30 %.
- Dans tous les cas de figure, nous restons responsables de l'entretien des ouvrages d'amarrage portuaires.
- Le contrat plan d'eau est indissociable de la propriété immobilière.

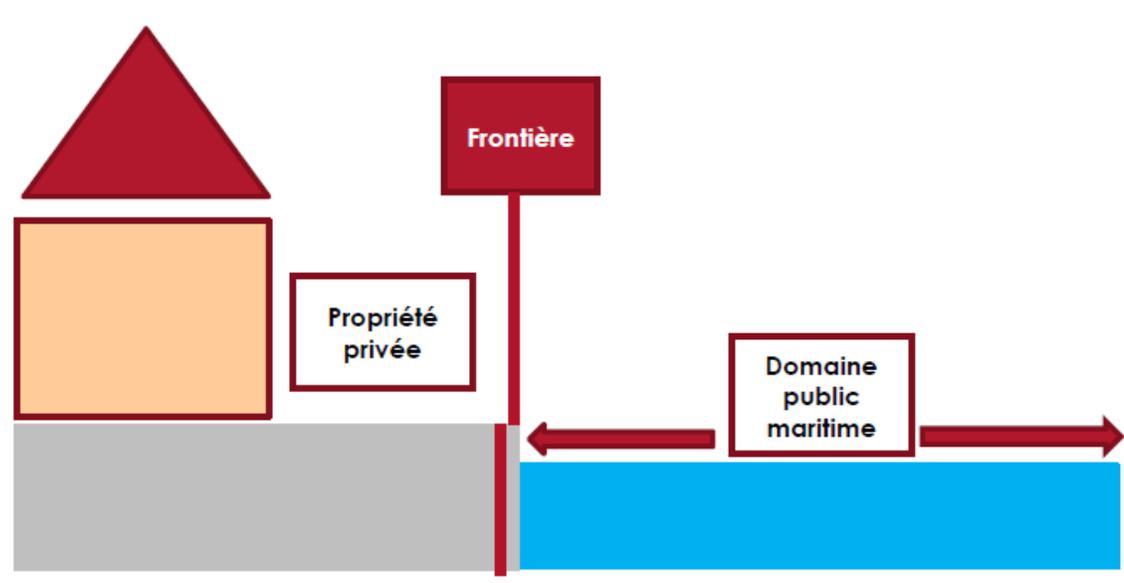
/ Rappelons que les anciens contrats seront caducs le 1^{er} janvier 2020, vous disposez jusqu'au 30 septembre 2019 pour demander le renouvellement.

/ Nous sommes à votre disposition pour tout renseignement sur ces nouveaux contrats. Pour des raisons tarifaires d'une part, et compte tenu de l'incidence sur la valeur vénale de votre marina, nous vous recommandons vivement de souscrire au contrat longue durée à échéance 31/12/2051. »



Particularité de Grimaud : le caractère protéiforme de la qualification des quais 3/4

/ Une seconde interprétation consisterait à considérer que seule l'horizontale du quai appartiendrait aux propriétaires adjacents, qu'a contrario la verticale relèverait du domaine public :



- / Dans sa lettre, le ministre opère une distinction entre :
 - D'une part « la surface du terre-plein et le quai lui-même restant propriété privée de l'acquéreur du logement adjacent » ;
 - Et d'autre part « la paroi verticale des quais » comme étant la limite du domaine public maritime ;
- / Cette rédaction pourrait laisser penser que la verticalité du quai relèverait du domaine public.

Particularité de Grimaud : le caractère protéiforme de la qualification des quais 3/4

- / En synthèse, l'analyse conduit à considérer que deux positions pourraient être retenues
- / **Il nous semble néanmoins que la première lecture devrait être retenue**, toutefois, eu égard aux conséquences, notamment financières (sur les investissements à réaliser, présenté plus tard) liées à la mise en œuvre de ces hypothèses et aux charges qui pourraient incomber à la commune à l'issue de la période contractuelle, il nous semble qu'il serait opportun de saisir les services de l'Etat (en sa qualité d'autorité concédante initiale) pour clarifier cette situation et identifier clairement le périmètre de la concession.
- / Cela permettrait en outre à la commune d'amorcer une réflexion sur le futur mode de gestion qui sera retenu. En effet, la charge financière qui pourrait peser sur la commune dans l'éventualité où la seconde hypothèse serait retenue, pourrait influencer sur ce choix.



Contrats d'amodiations

Antérieurement à la décentralisation intervenue en matière portuaire en application de l'article 6 de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 le régime juridique des concessions d'installation portuaires de plaisance a été successivement régi par les circulaires

« Ces circulaires se limitaient à reprendre les grands principes du droit des concessions domaniales, précisait, notamment les modalités de participation aux travaux d'aménagement du port en contre partie du droit d'amarrage (contrat d'amodiation de longue durée) qu'il convient de distinguer des autorisations d'usage annuelles de droit commun. (...).

Ainsi en fin de concession, le bénéficiaire d'un contrat se trouve placé pour l'obtention d'un poste d'amarrage dans la situation d'un demandeur de droit commun. Il s'agit de l'application d'un principe posé dès la circulaire de 1965, connu des participants au financement originel des installations portuaires de plaisance.

Qu'il soit demeuré ou non propriétaire d'un bateau amarré au port, l'actionnaire initial n'est nullement fondé à obtenir le maintien des droits excédant la durée de la concession ou une allocation indemnitaire. Enfin la cession de parts sociales de la société concessionnaire ne peut comporter un droit d'amarrage pour un navire dans l'enceinte du port, droit strictement personnel et inaliénable, dont l'acquéreur de ces parts ne saurait se prévaloir. (...) ».

- 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. »
- En dépit d'un très fort lien entre le « poste de mouillage et d'amarrage » et la propriété privée, les contrats précisent tous dans leur introduction, que conformément aux principes fondamentaux régissant le droit de la propriété des personnes publiques « est consenti **à titre précaire et révoquant** ».
- Ces contrats **arrivent tous à échéance, à la date d'échéance des contrats de concession.**



Contrats d'amodiations

Régularisation des contrats actuels :

Le rapport Hamon (2017) fait état de ce que toutes les situations n'ont pas été régularisées – notamment à PG2.

Le rapport d'activité (2018) de PG2 fait état de ce que « *Les contrats d'amodiations ont en partie été ratifiés par la Mairie, les contrats restants étant en cours d'instruction.* »

Si tel n'est pas le cas, il convient de veiller à ce que l'ensemble des situations soient régularisées (facteur de sécurité juridique).

En dépit du fait que la nature et la durée des autorisations conférées aux propriétaires , soient bornées par les documents contractuels (caractère précaire et révocable ; durée limitée à l'échéance des contrats de concession) ; ces situations devraient être régularisées afin d'être conformes au droit positif et de ne pas laisser place à un sentiment de doute / d'incertitude quant à la nature de ces autorisations.

En effet, il résulte des dispositions de l'article L. 2122-1 du CG3P que : « *Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L.1 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. (...)* ».



La faculté de délivrer des contrats d'amodiation a été supprimée

La situation mise en place sous l'égide de la circulaire n°69 du 29 décembre 1965, posant le principe de la concession des ports de plaisance a été réformée par une nouvelle circulaire n°81-22/2/5 en date du 19 mars 1981.

Ce texte fait clairement apparaître que le système des amodiations des postes à quais « s'est révélé à l'expérience exorbitant et dangereux : il conférait un droit de jouissance exclusif sur le domaine public à quelques particuliers ; il a entraîné une spéculation à la hausse du prix de cession d'anneaux situés sur le domaine public inaliénable et imprescriptible, de la collectivité nationale ».

Au-delà de ce constat, le droit positif ne permet plus de recourir à de tels véhicules juridiques. Une réponse ministérielle précise sur ce point que:

« La forme spécifique d'autorisation du domaine public portuaire qu'est le contrat d'amodiation n'est plus en vigueur. Ce type de contrat, vissé dans une circulaire du 29 décembre 1965, a en effet été supprimé par une circulaire du 19 mars 1981 ».

Question écrite n°17974 de M. J.-P. Placade (Haute-Garonne – RDSE), publiée dans le JO Sénat du 07/04/2011 – page 843 / Réponse du Ministre chargé des collectivités territoriales, publiée dans le JO Sénat du 10/05/2012 – page 1155.



Le cadre juridique des titres d'occupation dans les ports de plaisance

Le droit positif 1/2

- Article L. 2122-1 du CG3P : « Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. »
- L'article L. 2122-1-1 prévoit que : « Sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester. »
- En l'espèce, la possibilité de s'exonérer de cette contrainte pourrait être étudiée, notamment en se fondant sur les exceptions prévues aux 1° et 4° de l'article L. 2122-1-3 du même code, dans le cas des plans d'eau situés au droit des propriétés privées, quand ils ne sont accessibles que par cette propriété et qu'ils ne peuvent être utilisés que par cette propriété et qu'il ne peuvent être utilisés, en conséquence, que par le propriétaire riverain.
 - « 1° Lorsqu'une seule personne est en droit d'occuper la dépendance du domaine public en cause ; » ;
 - « 4° Lorsque les caractéristiques particulières de la dépendance, notamment géographiques, physiques, techniques ou fonctionnelles, ses conditions particulières d'occupation ou d'utilisation, ou les spécificités de son affectation le justifient au regard de l'exercice de l'activité économique projetée ; ».
- Les dispositions de l'article R. 5314-31 du code des transports verrouillent toutefois la durée de ces potentielles autorisations d'occupation temporaires du domaine public dans la mesure où :
 - « 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. », lorsqu'elles ne sont pas délivrées « en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'Etat ».



Le cadre juridique des titres d'occupation dans les ports de plaisance

Le droit positif 2/2

- Par dérogation au premier alinéa de l'article R. 5314-31 précité du code des transports :

« (...) 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. »

EN SYNTHÈSE :

- La possibilité de recours aux contrats d'amodiation a été supprimée dans les ports de plaisance ;
- Le régime de droit commun est un titre d'occupation d'une durée d'un an ;
- Un titre d'occupation d'une durée de 35 années peut être consenti, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'Etat.



Droit d'occupation des propriétaires – perspectives d'avenir

Le rapport dit « Hamon » intitulé « *la fin des contrats d'amodiation dans les marinas des ports de plaisance* » met en évidence plusieurs hypothèses à envisager à la date d'échéance des contrats :

Hypothèse n°1 : Privatisation du plan d'eau situé au droit des propriétés privées	Hypothèse n°2 : Renouvellement des contrats d'amodiation de gré à gré (occupation du domaine public)	Hypothèse n°3 : Garanties d'usage	Hypothèse n°4 : Retour dans le domaine géré par l'exploitant	Hypothèse n°5 : Prolongation des contrats de concession
Non préconisé	Préconisé	Préconisé	Non préconisé	A écarter
<ul style="list-style-type: none"> Déclassement / désaffectation du plan d'eau ; Possibilité de conférer des titres d'occupation en dehors du cadre figé par le code des transports (domaine privé) ; Nécessité d'étudier la possibilité de déclasser le plan d'eau au droit des propriétés privées ; ce dernier étant intimement lié au service public et aux ouvrages ; <p>Implications : dilution du pouvoir de la commune sur le port / difficultés liés à la diversité de régimes juridiques applicables sur le port.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Véhicule juridique de courte durée ; Consenti à titre précaire et révocable ; Redevance domaniale d'occupation et d'usage (services rendus) ; Eventuelle possibilité d'échapper à la mise en place d'une procédure de sélection préalable en faisant usage des dérogations prévues par le CG3P ; Véhicule conforme à l'état du droit positif ; Meilleure maîtrise du plan d'eau / du taux d'occupation des postes, par la commune. 	<ul style="list-style-type: none"> Véhicule juridique qui permet d'offrir une visibilité à long terme ; Permet de concilier les intérêts de la commune et des occupants (propriétaires) ; En tout état de cause, titre consenti à titre précaire et révocable (domaine public) ; Participation au financement d'ouvrages ; La condition tenant à participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux, semble avoir été surmontée par Port Camargue. 	<ul style="list-style-type: none"> Déclassement / désaffectation du plan d'eau / cession; <p>Implications : dilution du pouvoir de la commune sur le port / difficultés liés à la diversité de régimes juridiques applicables sur le port / probable distorsion au code du tourisme</p>	<ul style="list-style-type: none"> Proposé par le Président de PG2 ; Hypothèse non pérenne ; Les titres d'occupation devront en tout état de cause être adaptés conformément avec le droit positif ; Encadré par les règles de la commande publique (cf. ordonnance concession) ;



Modes de gestions envisageables

/ La personne publique dispose de la faculté de choisir le mode de gestion le plus pertinent pour le service **public considéré** :

Gestion directe :

- Régie (autonome ou personnalisée) ;

Gestion déléguée :

- Marché public de services (travaux) ;
- Délégation de service public (affermage) ;

La création d'une société de portage :

- Société publique locale ;
- Société d'économie mixte (SEM) ;
- Société d'économie mixte à opération unique.



Rappel des caractéristiques générales propre à chaque mode de gestion

Régie (autonome ou personnalisée)

Avantages

- Implication forte de la Commune dans la gestion et l'exploitation du service
- Contrôle direct de la commune sur la gestion et l'exploitation du service
- Pas de procédure de passation

Inconvénients

- Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la Commune
- Portage financier des investissements supporté intégralement par la Commune (éventuellement relativisé par l'octroi de garantie d'usage)
- Nécessite des moyens techniques et humains au sein de la Commune
- Absence de participation (savoir-faire et réseau) des opérateurs économiques

Marché public

Avantages

- Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique

Inconvénients

- Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la Commune
- Portage financier des investissements supporté intégralement par la Commune (éventuellement relativisé par l'octroi de garantie d'usage)
- Rémunération du prestataire supportée par la Commune
- Durée

Délégation de service public

Avantages

- Portage financier du projet par le concessionnaire (Transfert au concessionnaire du risque)
- Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique
- Définition des orientations stratégiques du port par la Commune
- Contrôle du respect des obligations contractuelles du concessionnaire par la Commune
- Capacité du concessionnaire en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité

Inconvénients

- Intervention accrue de la Commune dans le suivi de la délégation de service public
- Procédure de mise en concurrence



Rappel des caractéristiques générales propre à chaque mode de gestion

/ Rappel des caractéristiques générales propre à chaque mode de gestion :

Société d'Economie Mixte (SEM)

Avantages

- Actionnariat public et privé
- Structure bénéficiant de l'ingénierie privée
- Investissements portés par la SEM

Inconvénients

- Nécessité de trouver des actionnaires
- Mise en concurrence pour l'attribution du contrat
- Si qualifie de pouvoir adjudicateur : mise en concurrence pour les contrats relevant de la commande publique passés avec des tiers

SEMOP

Avantages

- Actionnariat public et privé
- Structure bénéficiant de l'ingénierie privée
- Investissements portés par la SEMOP

Inconvénients

- Nécessité de trouver des actionnaires
- Si qualifie de pouvoir adjudicateur : mise en concurrence pour les contrats relevant de la commande publique passés avec des tiers
- Procédure de passation rigide (publicité et mise en concurrence pour l'attribution du contrat)

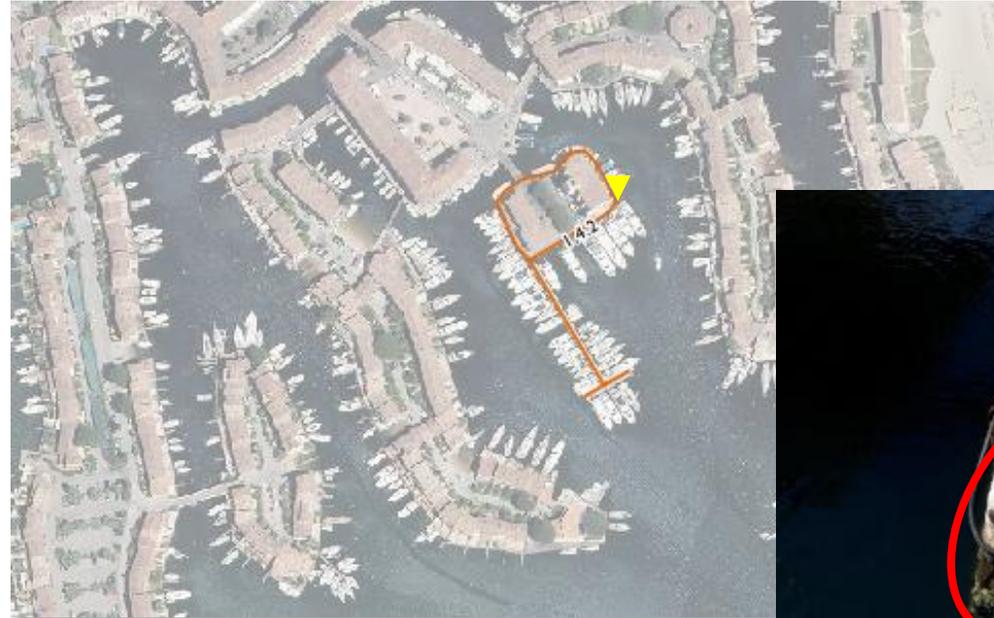




DIAGNOSTIC Volet technique

Missions d'inspection - 2019

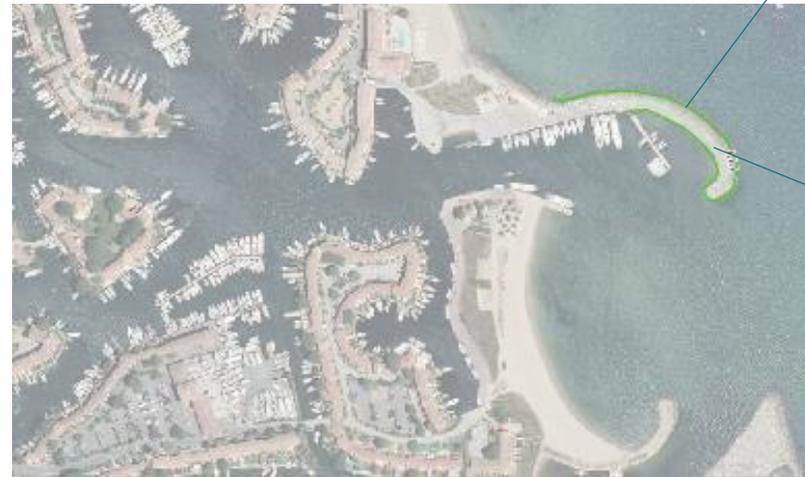
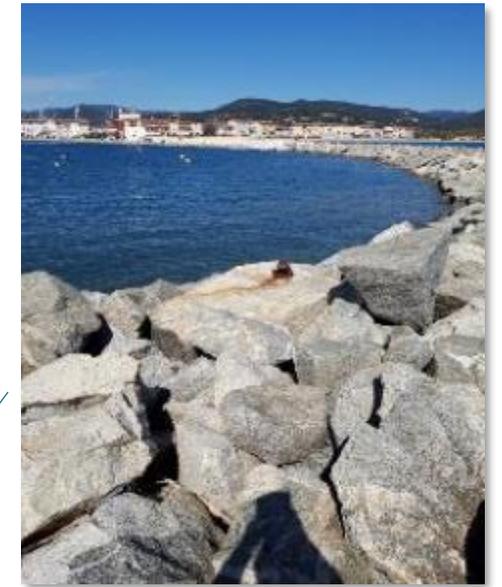
- Inspection Terrestre
- Inspection Subaquatique
- Mesures de potentiels du système de protection cathodique
- Mesures d'épaisseurs de palplanches
- Préconisations
- Chiffrage des travaux de réparation



INSPECTION TERRESTRE

L'ensemble du linéaire a été parcouru à la recherche des moindres défauts visibles même ceux ne compromettant pas la stabilité des ouvrages.

Chaque désordre a été répertorié, situé sur le plan, et accompagné d'un ou plusieurs registres photographiques



INSPECTION SUBAQUATIQUE

Les désordres sous-marins observés par des plongeurs scaphandriers professionnels font également l'objet d'un recensement précis incluant leurs dimensions et leur nombre.

L'ensemble du linéaire sera inspecté à la recherche des moindres défauts visibles même ceux ne compromettant pas la stabilité des ouvrages.

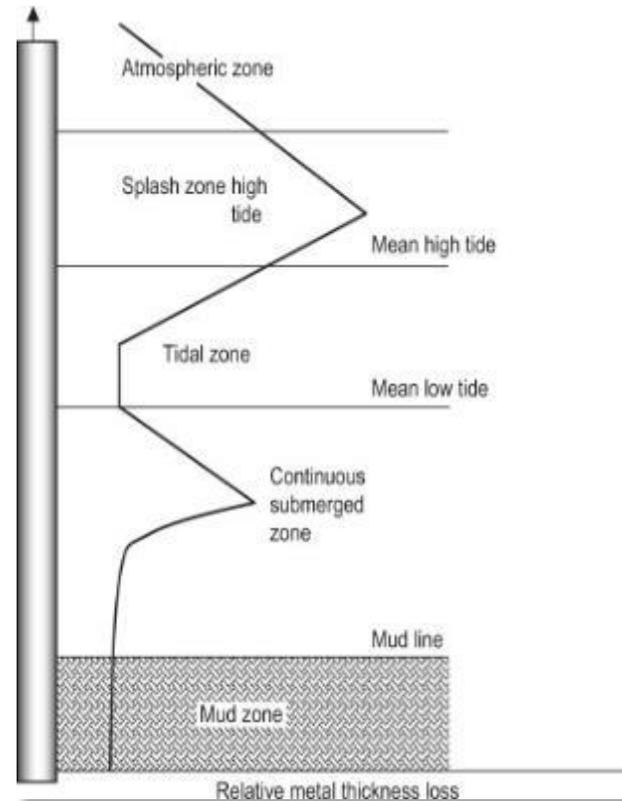


MESURES D'ÉPAISSEUR DES PALPLANCHES

Les mesures de l'épaisseur des palplanches sont réalisées à l'aide d'un appareil de mesure à ultrasons modèle CYGNUS 2 Mk4.

Un calibrage est nécessaire avant le début de la campagne de mesures à l'aide d'un matériau étalon.

L'épaisseur initiale des palplanches est de 3,75 mm, 5 mm et 6 mm selon les secteurs. Il s'agit de palplanches de faible épaisseur aussi appelées palfeuilles.



PROTECTION CATHODIQUE

Les mesures de potentiel du système de protection cathodique par anodes sacrificielles sont réalisées à l'aide d'un multimètre numérique de précision à haute impédance d'entrée associé à une électrode de référence en chlorure d'argent.

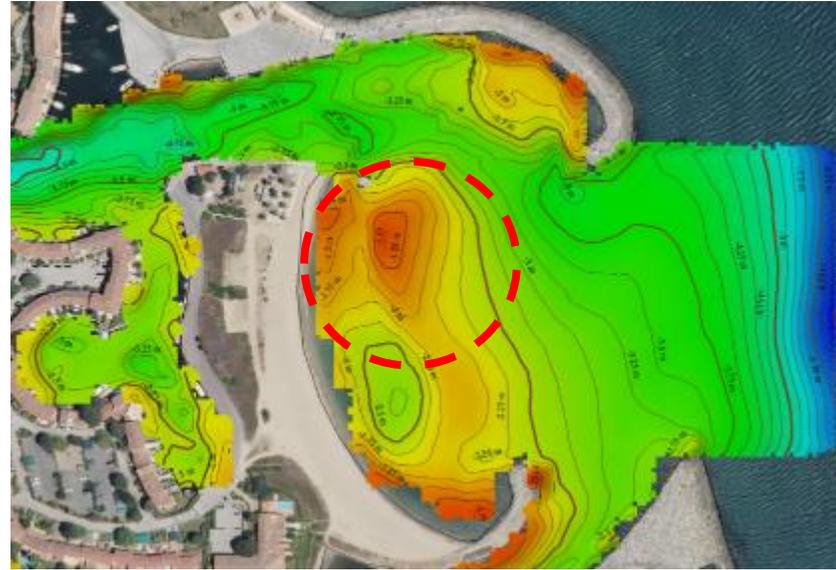


Le seuil de protection est donc fixé à -800 mV/Ag/AgCl eau de mer :

- ▶ au-dessus de cette valeur négative la structure n'est pas protégé (exemple -500 mV/Ag/AgCl),
- ▶ au-dessous de cette valeur négative la structure est protégé (exemple -840 mV/Ag/AgCl).

Problématique d'ensablement

- Arrêt de l'exploitation de la sablière
- Budget de dragage de plus en plus conséquent chaque année
- Discordance entre les concessionnaires pour assumer les coûts de dragage à l'embouchure de la Giscle sur le domaine public maritime
- Mise en jeux de la sécurité des usagers à l'entrée du port (bâbord)

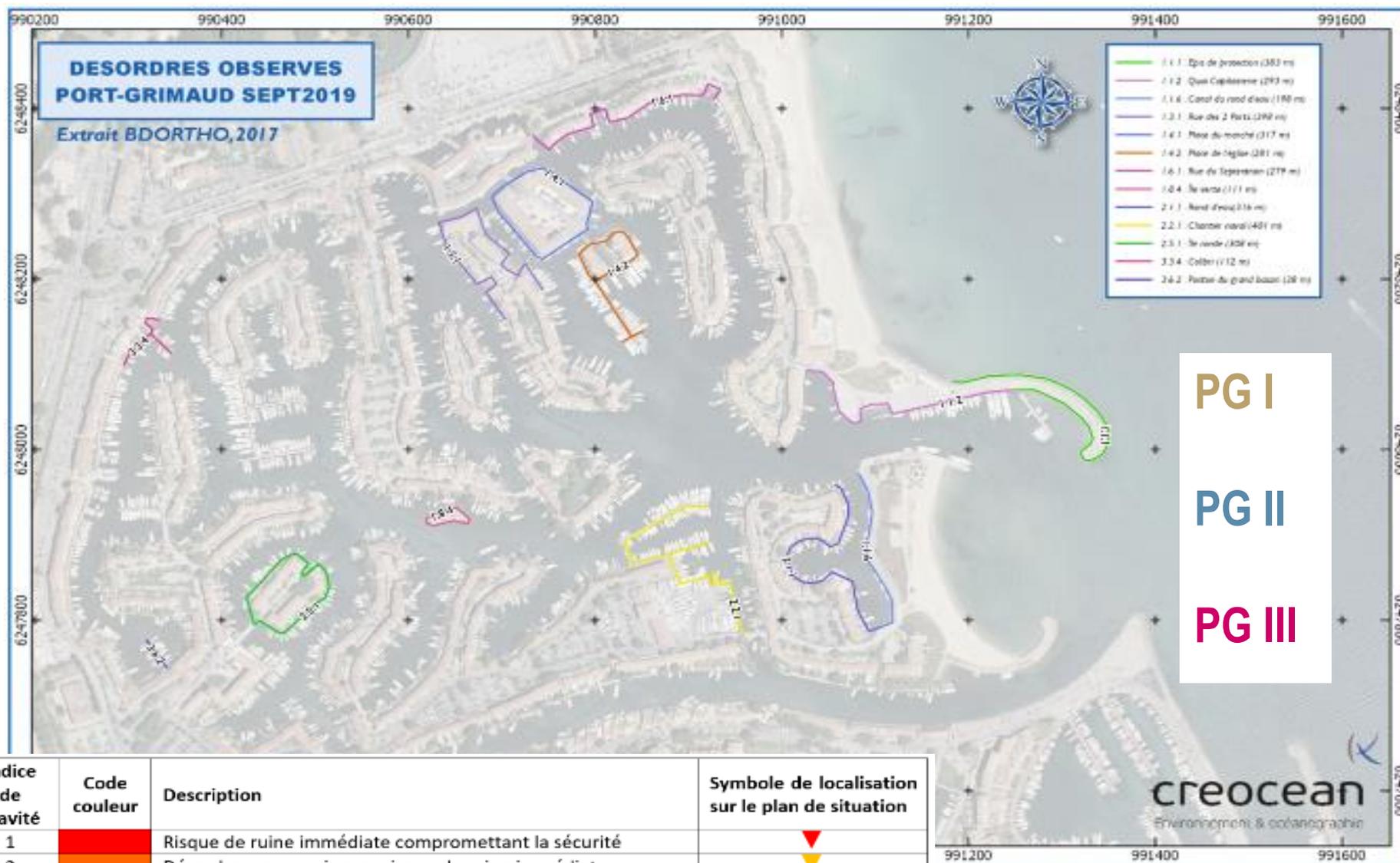


Localisation des désordres

Découpage en trois ensembles

Chacun des 3 ensembles a été découpé en tronçons

Un nom, une couleur et un numéro a été attribué à chaque ouvrage



30/11/2020



NATURE ET TYPES DE DESORDRES

Les désordres observés seront répertoriés et classés selon leur gravité et leur urgence dans l'optique de séparer :

- ▶ les travaux de réparation pour la mise en sécurité immédiate,
- ▶ les travaux liés à l'entretien et la maintenance à moyen terme à réaliser avant la fin de la concession
- ▶ les travaux concernant les éventuels travaux de réparation à long terme après la fin de la concession.

Indice de gravité	Code couleur	Description	Symbole de localisation sur le plan de situation
1		Risque de ruine immédiate compromettant la sécurité	
2		Désordre grave mais sans risque de ruine immédiate	
3		Désordre mineur ou dégradation des matériaux	
4		Sans désordre apparent	

Code	Description désordre
FIS	Zones d'altérations superficielles et profondes (fissures, faïençage, épaufrures, éclats de béton en formation ou profonds, gonflements)
SEG	Zones de ségrégation
JOIN	Altérations des joints
CAV	Présence de cavités
CORO	Trace de corrosion ou mise à nu des armatures de ferrailage et signe d'éclatement du béton
TAS	Tassement de l'ouvrage ou de ses fondations
ALI	Modification de l'alignement de l'ouvrage, d'un défaut de profil en long ou dans la pente
STAB	Renversement, glissement, poinçonnement, problèmes de stabilité
ERO	Déformations et/ou érosion notamment au niveau des points singuliers comme la jonction avec un mur ou une palplanche
AFOU	Présence d'affouillements en pied d'ouvrage
EBOU	Éboulement des éléments bétonnés ou maçonnés
GEOT	Déchirure ou dégradation physico-chimique du géotextile
GLISS	Présence de glissements localisés/généralisés de la carapace, effondrements, perte ou déplacement d'encrochements, dégradations/fissures dans les blocs, présence d'encrochements suspendus dans le vide, retenus sommairement par les encrochements adjacents ou par la crête bétonnée
REV	Défaut du revêtement (fissures, reprises, végétation)
HYDRO	Détérioration des ouvrages hydrauliques
ELEC	Disfonctionnement borne électrique, câbles dénudés ou apparents, prises non protégées
BOIS	Détérioration des éléments en bois, lames cassées, sans fixations, bois pourris
EQUIP	Désordres sur les équipements (anneaux d'amarrages, bollards, échelles...)
PAL	Altération des palplanches
ANOD	Altération des anodes de la protection cathodique
DIV	Divers, autres désordres non listés
DRAG	Ensablement du fond réduisant le tirant d'eau et pouvant nécessiter une opération de dragage
AMAR	Usure ou défaillance du système d'amarrage (chaîne mère, chaîne fille, pendille, anneaux, corps-mort...)



Etat des ouvrages Port Grimaud à fin 2019

PG I

➤ Aucun désordre visible sur les rideaux de palplanches

➤ Epaisseur des palplanches supérieur à 2,5 mm

PG II

➤ Fonctionnement normal du système de protection cathodique

PG III

➤ Pas de désordres graves sur les quais en surface

➤ Pas de désordres graves sur les ouvrages immergés



Préconisations de maintenance et réparations à fin 2019

PG I

- Surveillance de l'épaisseur des palplanches
et apposition de doublantes en acier si besoin

PG II

- Surveillance du système de protection cathodique
et campagnes régulières de remplacement des anodes

PG III

- Surveillance du tirant d'eau des canaux et de la passe d'entrée
et campagnes de dragage annuelles

- Inspection complète des tirants d'ancrage *(de l'ordre de 3000 unités)*
et des contre rideaux de palplanches enterrés à 5 m en arrière

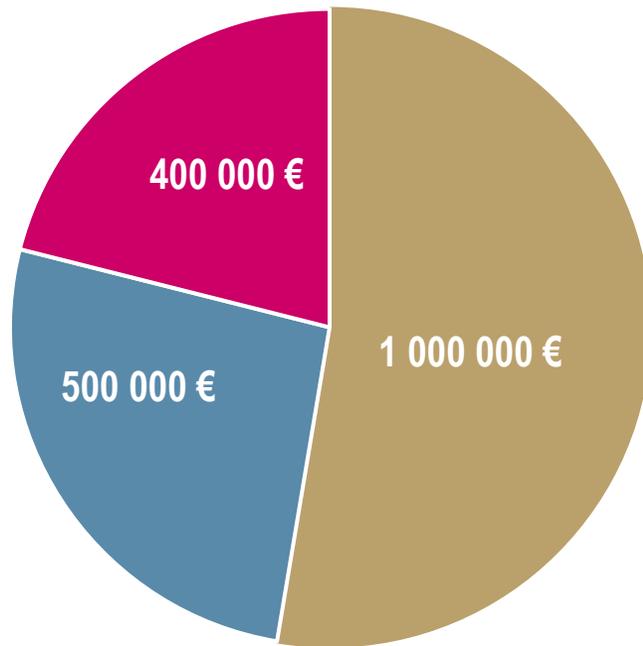
- Réparation des désordres mineurs terrestres et immergés

- Suivi de l'état des systèmes d'amarrages
et campagne biannuelle de remplacement des chaines d'amarrages trop usées



Chiffrage des travaux – PG1 (valeur 2019)

Estimation des travaux
par concession horizon 2025



■ PG I ■ PG II ■ PG III

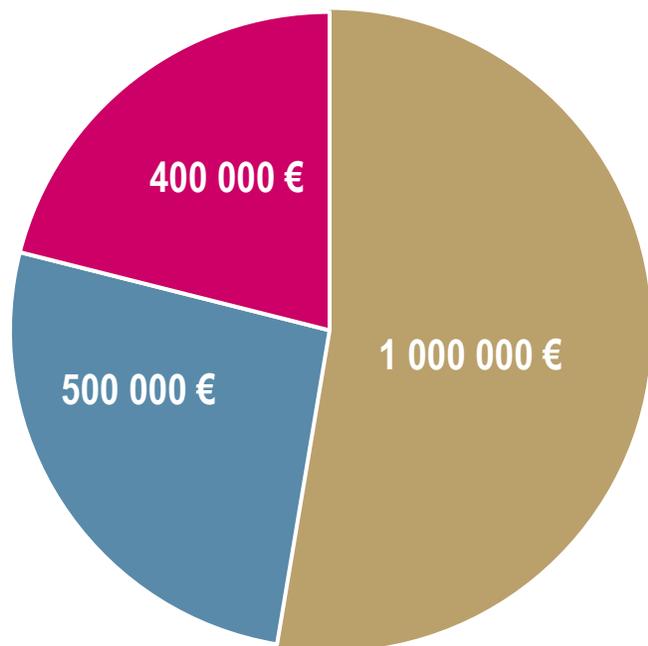
PG I

Port	Ouvrage	N°	Type de désordre	Gravité	Enjeu	Cout €HT réparation	%
PG I	Quai avitaillement	1.1.5	FIS	Mineure	Fort	10 000 €	0,5%
	Quai capitainerie	1.1.2	BOIS	Mineure	Fort	4 000 €	0,2%
	Quai capitainerie	1.1.2	AFOU	Moyenne	Fort	16 000 €	0,8%
	Canal du rond d'eau	1.1.6	FIS	Mineure	Faible	6 000 €	0,3%
	Place du marché	1.4.1	CORO	Mineure	Faible	5 000 €	0,3%
	Place de l'église	1.4.2	FIS	Mineure	Faible	4 000 €	0,2%
	Epis de protection Nord	1.1.1	GLISS	Mineure	Fort	120 000 €	6,2%
	Rue des 2 Ports	1.3.1	FIS	Mineure	Faible	6 000 €	0,3%
	Île verte	1.8.4	BOIS	Mineure	Faible	6 000 €	0,3%
	Rideaux de palplanches	*	ANOD	Moyenne	Fort	300 000 €	15,6%
	Tirants d'ancrage et contre rideaux de palplanches	*	CORO	Moyenne	Fort	200 000 €	10,4%
	Fonds	*	DRAG	Moyenne	Fort	250 000 €	13,0%
	Systèmes d'amarrage	*	AMAR	Moyenne	Fort	87 500 €	4,5%
	SOUS TOTAL €HT						1 014 500 €



Chiffrage des travaux – PG2 (valeur 2019)

Estimation des travaux
par concession horizon 2025



■ PG I ■ PG II ■ PG III

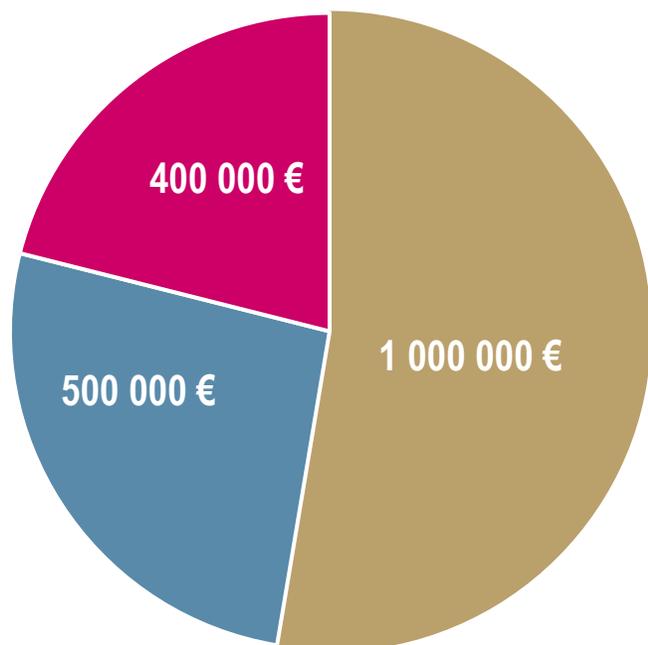
PG II

Port	Ouvrage	N°	Type de désordre	Gravité	Enjeu	Cout €HT réparation	%
PG II	Rond d'eau	2.1.1	REV	Mineure	Faible	5 000 €	0,3%
	Chantier naval	2.2.1	CORO	Mineure	Moyen	10 000 €	0,5%
	Île ronde	2.5.1	GEOT	Mineure	Faible	3 000 €	0,2%
	Rideaux de palplanches	*	ANOD	Moyenne	Fort	166 667 €	8,6%
	Tirants d'ancrage et contre rideaux de palplanches	*	CORO	Moyenne	Fort	130 000 €	6,7%
	Fonds	*	DRAG	Moyenne	Fort	150 000 €	7,8%
	Systèmes d'amarrage	*	AMAR	Moyenne	Fort	50 000 €	2,6%
SOUS TOTAL €HT						514 667 €	26,7%



11.Chiffrage des travaux – PG3 (valeur 2019)

Estimation des travaux
par concession horizon 2025



■ PG I ■ PG II ■ PG III

PG III

Port	Ouvrage	N°	Type de désordre	Gravité	Enjeu	Cout €HT réparation	%
PG III	Colibri	3.3.4	CORO	Mineure	Faible	4 000 €	0,2%
	Ponton Grand bassin	3.6.2	ALI	Mineure	Moyen	25 000 €	1,3%
	Rideaux de palplanches	*	ANOD	Moyenne	Fort	133 333 €	6,9%
	Tirants d'ancrage et contre rideaux de palplanches	*	CORO	Moyenne	Fort	100 000 €	5,2%
	Fonds	*	DRAG	Moyenne	Fort	100 000 €	5,2%
	Systèmes d'amarrage	*	AMAR	Moyenne	Fort	37 500 €	1,9%
SOUS TOTAL €HT						399 833 €	20,7%

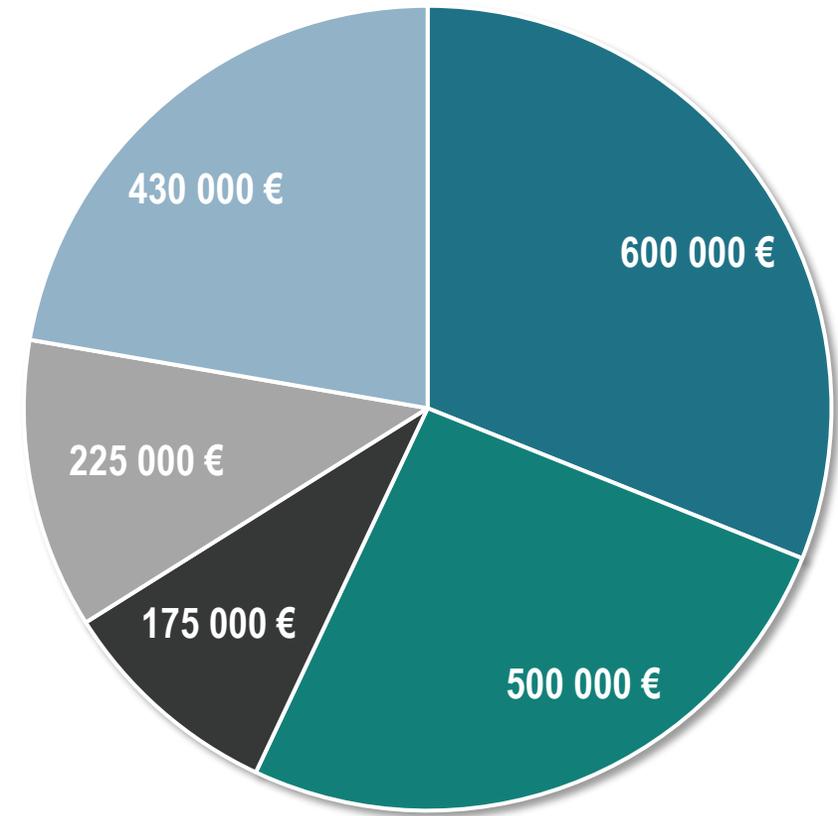


Principaux postes de dépenses (valeur 2019)

- Protection cathodique des rideaux de palplanches
- Dragage de désensablement
- Systèmes de mouillage
- Infrastructures (terrestres et immergées)
- Tirants d'ancrage et contre-rideau de palplanches

TOTAL= 1,9 M €HT horizon 2025

Estimation des travaux pour les 3 concessions





DIAGNOSTIC

Volet financier

Qualité de gestion financière des concessions

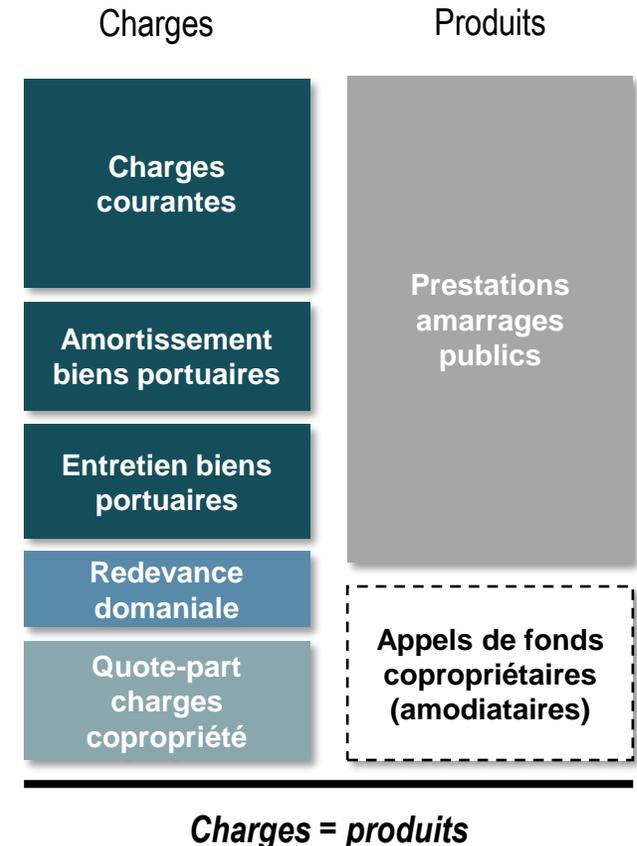
1. La gestion historique du foncier et du plan d'eau est liée
2. Respect des dispositions contractuelles (biens qu'elles soient limitées)
3. Manque de transparence et cadrage des périmètres en concession ?
4. Transmission d'information minimum à la Commune
5. Absence de bilan au périmètre de la concession
6. Bonne santé financière des concessions



Business model historique : gestion en copropriété

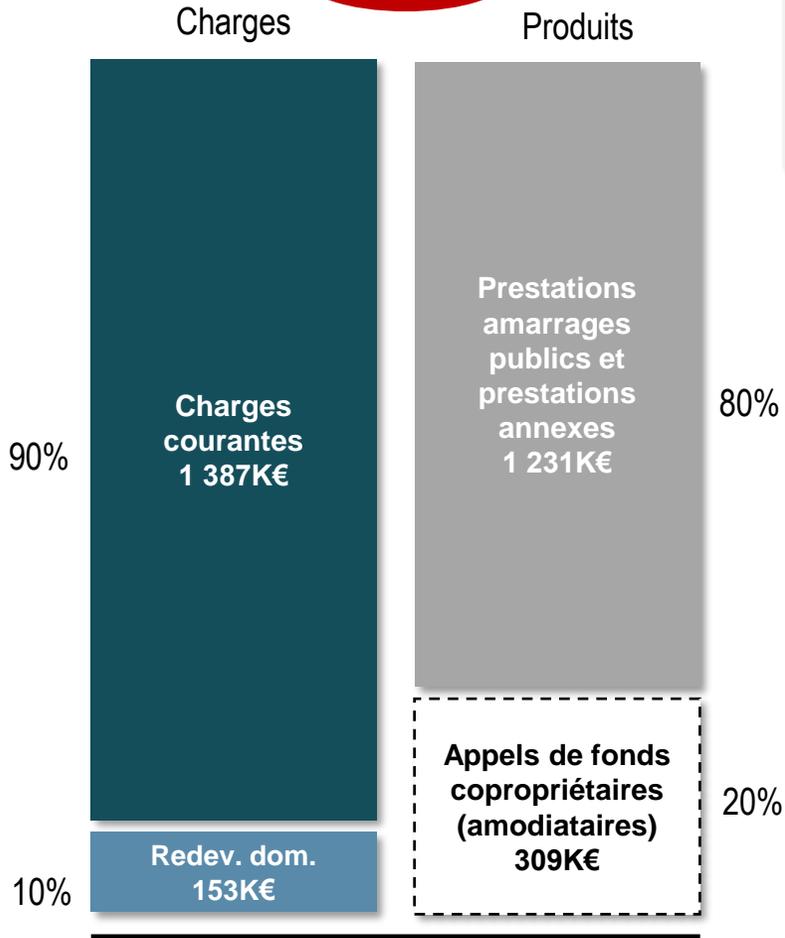
Un modèle historique hors marché

- / Historiquement PG1 PG2 PG3 ont pour mission la construction immobilière à Port-Grimaud, puis la gestion des syndicats de copropriétaires ;
 - / Les associations gèrent le plan d'eau et le foncier selon les mêmes objectifs : offrir des prestations haut de gamme aux propriétaires et usagers ;
 - / Identifier des pistes de recettes afin de couvrir/réduire les appels de cotisation des copropriétaires ;
 - / Le gestionnaire utilise la location des amarrages publics comme outil pour réduire la facture des copropriétaires ;
 - / En copropriété, la gestion du foncier et du plan d'eau est liée.
- ⇒ **Les primo investisseurs ont construit le port**
- ⇒ **Le coût constaté pour une place apparaît très inférieur au prix de marché**



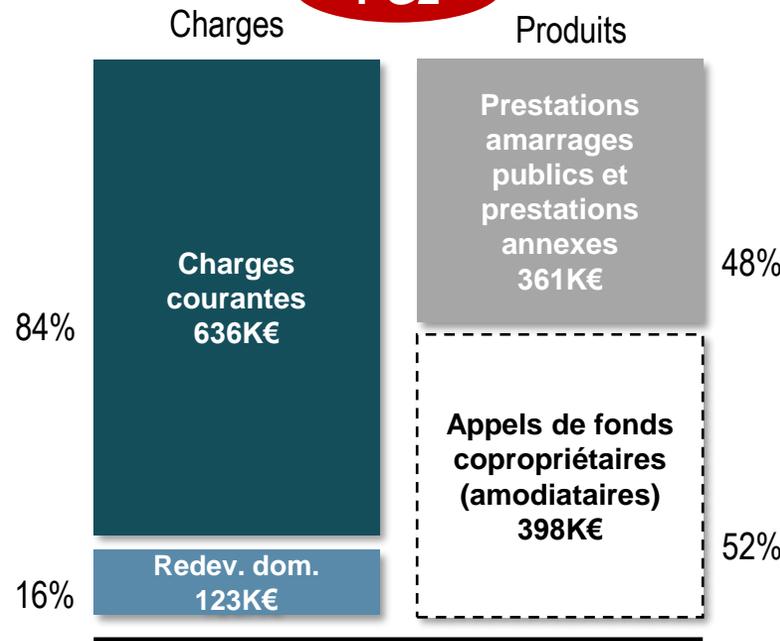
Performance « affichée » des concessions (en 2017)

PG1

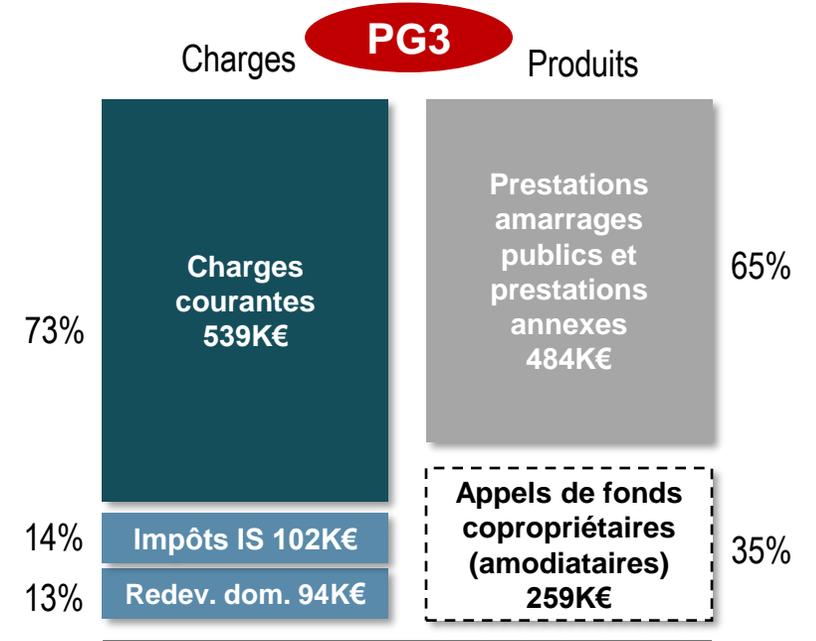


- / Les redevances domaniales représentent une part marginale des charges
- / Les appels de fonds auprès des copropriétaires ne reflètent pas une valeur de marché
- / Les comptes analytiques intègrent des charges hors périmètre

PG2



PG3



Charges = produits

Charges = produits

Résultat +8K€



Performance « affichée » des concessions (en 2017)

- / Les redevances domaniales représentent une part marginale des charges
- / Les appels de fonds auprès des copropriétaires ne reflètent pas une valeur de marché
- / Les comptes analytiques intègrent des charges hors périmètre

En K€ (2019)	PG1	PG2	PG3
Recette générée moyenne/place	1,40	0,53	0,97
Charges moyennes/place	1,92	1,10	1,49
Cotisation annuelle/amodiataire	0,53	0,64	0,7
<i>dont redevance domaniale</i>	<i>0,25</i>	<i>0,23</i>	<i>0,26</i>



Performance « estimée » => annulation charges hors périmètre

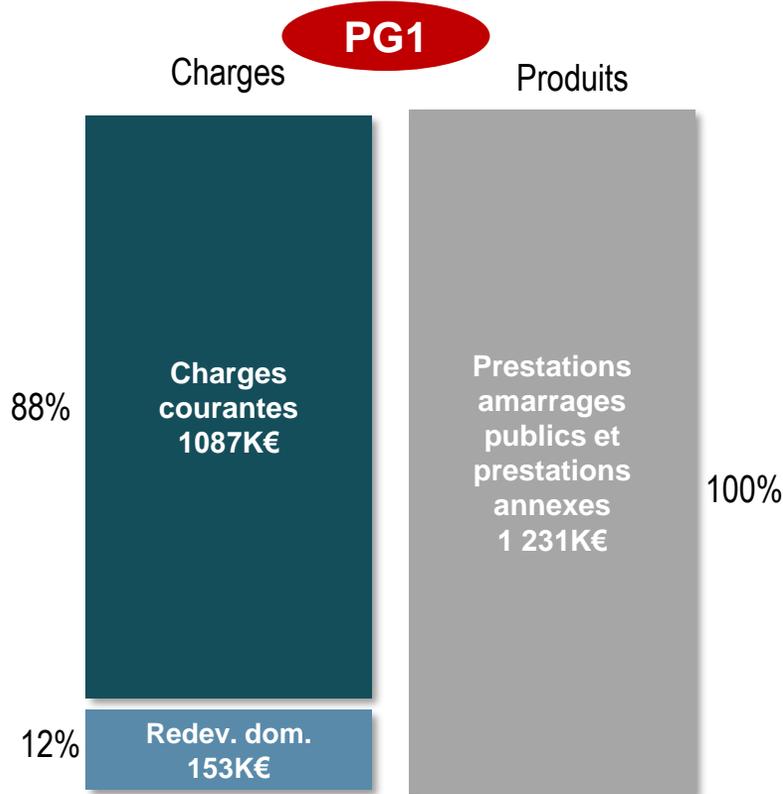
-50K€ charges d'entretien hors concession
-350K€ de personnel hors concession

/ Estimation théorique du coût annuel d'une place amodiée au périmètre des concession :

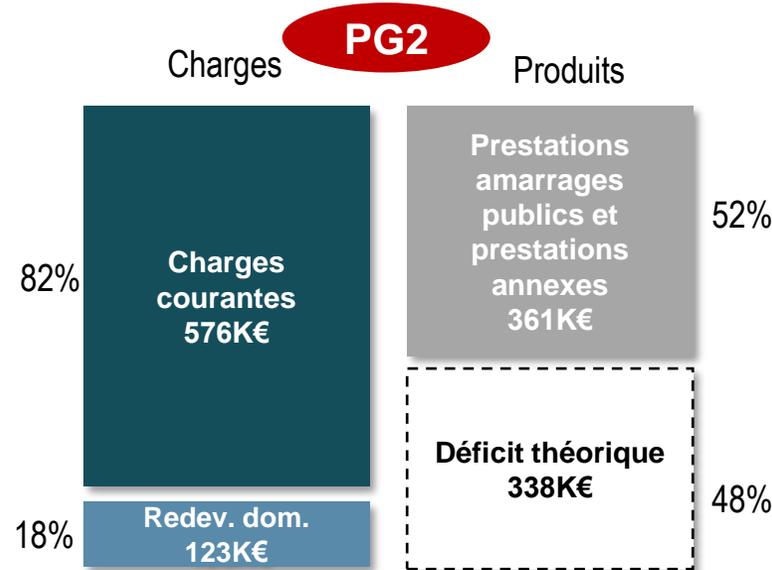
- PG1 => 0€ de coût annuels par copropriétaire
- PG2 => 540€ de coût annuels par copropriétaire
- PG3 => 310€ de coût annuels par copropriétaire

Coût moyen benchmark
=> 4000€ annuel HT

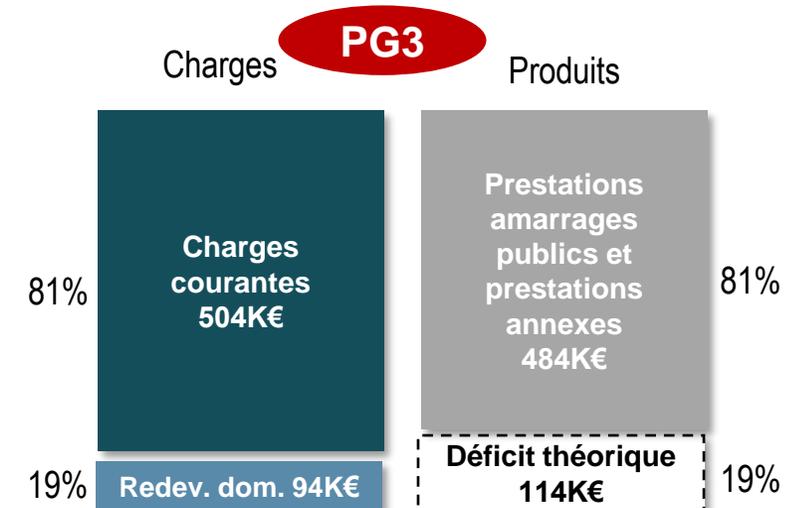
=> Très bonne performance en copropriété



-60K€ charges hors concession

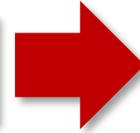


-102K€ de charges impôt IS hors concession
-5K€ de dot. amort. immeuble S.10
-30K€ de charges hors concession



Equilibre cible

Modèle historique de concession

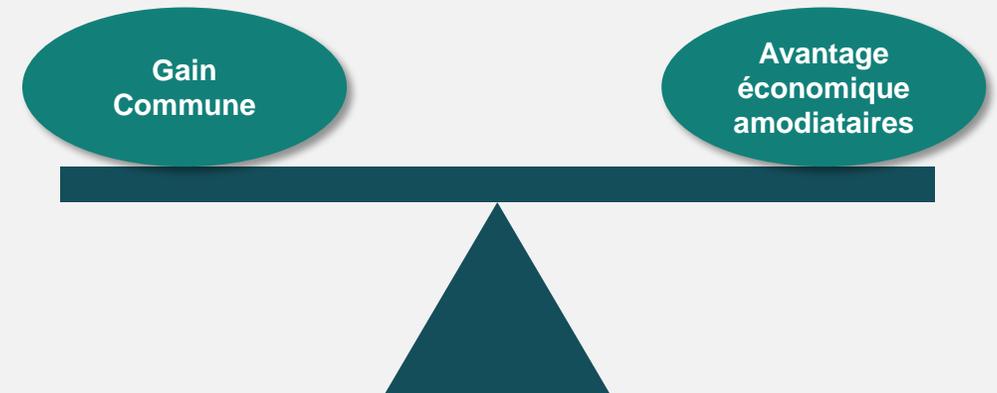


Nouveau modèle

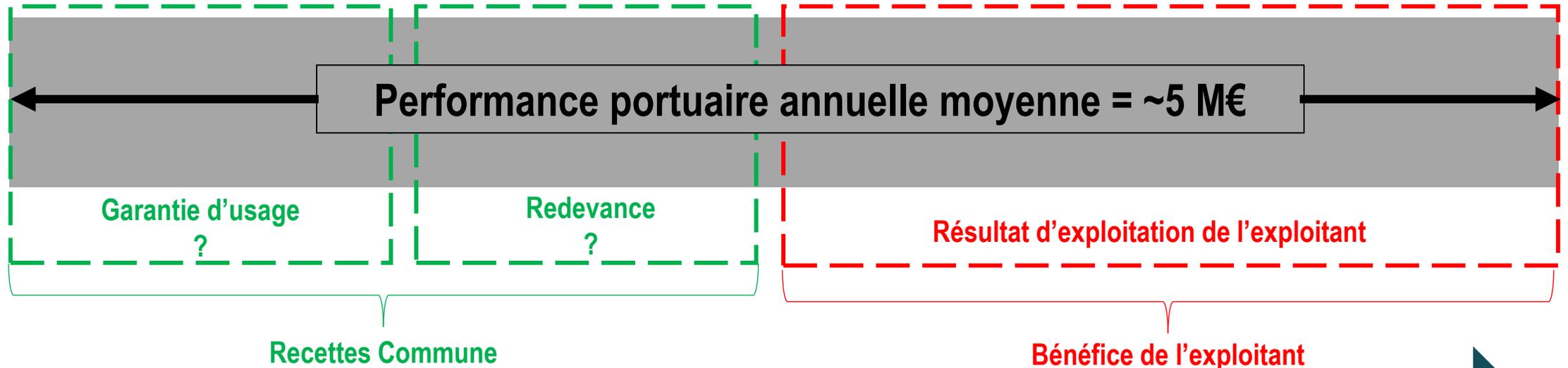
- / L'avantage économique historique des amodiataires repose sur leur investissement pour la construction du port.
- / Ces investissements sont amortis



- / L'avantage historique est à reconsidérer
- / La Commune doit tirer des ressources de son patrimoine
- / La Commune est actrice de l'aménagement sur son territoire
- / Cependant, la valeur et l'attractivité du foncier privé restera liée aux places de port attachées



Vision prospective



Niveau de responsabilité / risque que la commune souhaite porter ?





Proposition des modalités de
gestion

Les enjeux pour la commune et les contraintes associées

- / Le port présente est un véritable atout pour la promotion de la commune ;
- / Si l'activité économique du port est bien gérée et si l'on optimise les moyens, les excédents d'exploitation peuvent s'avérer très importants .

Cependant,

- / La gestion de l'infrastructure présente certaines contraintes & risques :
 - Le port est très grand : 13 Km de quais, plus de 2000 anneaux, donc tout problème technique ou investissement devient très significatif ;
 - Le gestionnaire de l'infrastructure ne maîtrise pas les aléas climatiques ;
 - La nécessité de faire face à de lourds investissements structurant qui ne généreront pas de recette complémentaire ;
 - Le client du port est principalement un propriétaire; ainsi l'exploitant doit potentiellement gérer 2000 clients résidents avec des exigences de service.



Principaux postes de dépenses d'investissements post 2025

/ Aménagement de la passe d'entrée pour réduire l'ensablement et pacifier le plan d'eau, et ainsi exploiter le nouvel espace créé :



PORT GRIMAUD 1						
Ouvrage d'aménagement lutte ensablement et pacification plan d'eau						
Maîtrise d'Œuvre Etude et Diagnostic portuaire						
Estimation Avant Projet Sommaire Solution 4						
Esquisse 1						
N°		Désignation	U	Travaux portuaires		
				Qté	PU	Total HT
1	1	Quai intérieur port	Fr	1,00	1 228 500,00	1 228 500,00
1	2	Dépose digue existante	Fr	1,00	220 000,00	220 000,00
1	3	Adaptation contre digue existante	Fr	1,00	58 000,00	58 000,00
1	4	Prolongement contre digue actuelle pour future digue	Fr	1,00	1 691 949,00	1 691 949,00
1	5	Création contre digue	Fr	1,00	795 984,00	795 984,00
1	6	Plus value Musoir	Fr	2,00	180 000,00	360 000,00
1	7	Dragage	Fr	1,00	316 800,00	316 800,00
1	8	Voirie, réseaux, Aménagement de surface	Fr	1,00	585 540,00	585 540,00
1	9	Pontons (A voir avec optimisation ponton existants)	Fr	1,00	96 800,00	96 800,00
1	10	Appareils de mouillage	Fr	1,00	101 500,00	101 500,00
1	11	Équipements de signalisation et éclairage	Fr	1,00	75 000,00	75 000,00
1	12	Transfo et dilatation câble électrique "Grand Rue"	Fr	1,00	165 000,00	165 000,00
Total Travaux						5 695 073,00
2	1	Installation de chantier, Amenée repli matériels, études d'exécution, qualité, sécurité, OPC,...	Fr	15%		854 260,95
2	2	Maîtrise d'œuvre, bureau de contrôle, CSPCS, assurance	Fr	7%		370 179,75
2	3	Assurance, frais financiers, maîtrise d'ouvrage	Fr	3%		170 852,19
Total #REFI						1 395 292,89
Total						7 090 365,89
Aléas 5 %						354 518,29
Total HT						7 444 884,18
TVA 20%						1 488 976,84
Total TTC						8 933 861,02

Navire	Qté
10*3,70	14
12*4,20	12
15*5,00	5
21*6,00	4
25*7,00	6
30*8,00	4

Principaux postes de dépenses d'investissements post 2025

- / Anodes pour la protection cathodique à remplacer (en plus de celles ayant été mises en place dans le cadre de l'actuel concession)
 - 600 000 euros jusqu'à la réfection complète des palplanches
- / Doublement des palplanches actuelles par des palplanches en PVC (et comblement de l'espace par béton)

59 M€

Pièces par Mètre		2 GW500 + 4 GW 501
Moment Admissible (M)	kNm/m	7,82
Module Resistance d'Elasticite (Z)	Cm3/m	326
Moment d'Inertie (I)	Cm4/m	2418
Resistance à la Flexion	Mpa	65
Resistance du Project à la flexion	Mpa	24
Module d'Elasticité (E)	Mpa	2600
Largeur	mm	500+500
Poids	mm	130
Epaisseur		5



- / Avantages: résistants aux UV, recyclés et recyclables, imputrescibles, non polluants, coûts réduits
- / 4500 euros de ml., soit pour la totalité du linéaire de quai : 58 500 000 euros HT répartis comme suit :
 - / PGI à faire entre 2025 et 2030 : 6 km de quai pour un total de 27 000 000 euros HT.
 - / PGII à faire entre 2030 et 2035 : 4km de quai pour un total de 18 000 000 euros HT
 - / PGII à faire entre 2030 et 2040 : 3km de quai pour un total de 13 500 000 euros HT

Proposition de modélisation prospective

Les données d'entrées qui pourraient orienter le commune dans le choix du futur mode de gestion sont les suivantes :

- La mise en place d'une gestion centralisée/ unique des trois ports ;
- Une gestion plus transparente, permettant à la commune de maîtriser le service / d'avoir une visibilité sur les activités du Port / Enjeux en termes de gouvernance / Gestion du service public ;
- Un mode de gestion qui permette de s'adapter aux spécificités notamment physiques / foncières de la configuration de port Grimaud mais également de prendre en compte les intérêts de chaque protagoniste (Commune/propriétaires) ;
- Enfin, un mode de gestion qui permettrait à la commune de percevoir des redevances cohérentes avec la situation du Port.

Eu égard à ces éléments, une modélisation basée sur les éléments suivants est proposée, afin d'engager une discussion avec la commune :

- Reprise en Régie du service – Régie dotée de la personnalité morale (*i.e.* sous forme d'Etablissement public ; disposant d'un budget propre) – des parties publiques (Plan d'eau et Biens mobiliers et immobiliers de la concession) ;
- Répartition des charges entre la commune et les propriétaires privés (partie publique / partie privée) ;
- Attribution de garanties d'usage pour les postes d'amarrage situés au droit des quasi privés ;
- Autorisations de droit commun pour la partie publique.



Proposition de modélisation prospective

Les données financières prospectives:

- / Des investissements d'aménagements financés par les utilisateurs du port pour 7,4 M€ (valeur 2019) à maîtrise d'ouvrage Commune de Grimaud ;
- / Un risque financier pour la Commune limité ;
- / Des excédents d'exploitation entendables au regard du contexte et réguliers.



SANS VERTICALE

K€	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
RECETTES de FONCTIONNEMENT	29 189	907	976	992	1 007	1 023	1 040	1 057	1 073	1 091	1 108	1 126	1 144	1 162	1 181	1 200	1 219	1 238	1 258	1 278	1 299	1 319	1 341	1 362	1 384	1 406
Recettes d'amarrage public	18 897	569	632	643	653	663	674	685	696	707	718	730	741	753	765	777	790	802	815	828	842	855	869	883	897	911
Redevances d'usage privé (assimilable RODP)	10 292	338	343	349	355	360	366	372	378	384	390	396	403	409	416	422	429	436	443	450	457	464	472	479	487	495
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	12 367	402	408	415	422	429	437	444	452	459	467	475	483	491	499	508	516	525	534	543	552	562	571	581	591	601
Achats divers	493	16	17	17	17	17	18	18	18	18	19	19	19	20	20	20	21	21	21	21	22	22	22	23	23	23
Salaires et traitements	6 619	214	218	221	225	229	233	237	241	245	250	254	258	263	267	272	277	281	286	291	296	301	306	312	317	323
Charges d'entretien	1 479	49	50	51	51	52	53	54	55	55	56	57	58	59	60	61	62	62	63	64	65	66	67	68	69	70
GER	1 804	56	57	59	60	61	62	63	65	66	67	69	70	71	73	74	76	77	79	80	82	84	85	87	89	91
Impôts et taxes	1 972	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	80	81	82	83	85	86	87	88	90	91	92	94
EBE	16 822	506	568	576	585	594	603	612	622	631	641	651	661	671	681	692	702	713	724	735	746	758	769	781	793	805
RECETTE D'INVESTISSEMENT	8 645	8 645	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Garantie d'usage	8 645	8 645	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DEPENSES D'INVESTISSEMENT	5 993	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Amortissement bien justifiant garantie d'usage	5 993	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
REX	19 474	8 911	328	337	345	354	364	373	382	392	401	411	421	431	442	452	463	473	484	495	507	518	530	541	553	565





Abington 
EXPERTISE & FINANCE

Merci

Simon SEGONY - Manager

+33 7 89 69 96 52

simon.segony@abingtonadvisory.com



Annexe – visuels du port



