

La récente loi dite NOTRE organise un certain nombre de transferts de compétences dont celui de **tous les ports départementaux** pour l'ensemble des activités commerce, pêche et plaisance (article 22 de la loi du 7 août 2015) ; la répartition actuelle de l'article L. 5314-1 du code des transports étant sans conséquence sur le transfert dont la date butoir a été fixée au 1er janvier 2017.

Toutefois, à noter que le code des transports comporte toujours des dispositions de droit commun, susceptibles de permettre ultérieurement le transfert de ports entre collectivités.

Se pose alors la question des incidences de la mise en œuvre des transferts de compétences dans le domaine des ports maritimes.

Un nouvel interlocuteur : la priorité donnée au regroupement

La loi ne désigne pas les catégories de collectivités territoriales susceptibles de bénéficier du transfert mais précise **deux critères** (infrastructures dans le ressort géographique et être détenteur d'une compétence en matière portuaire).

Quatre hypothèses pouvant être ainsi résumées :

1/ **Candidature unique** → **candidat réputé** bénéficiaire du transfert et si la seule demande formulée est une demande de maintien de compétence, celle-ci entraîne de plein droit le maintien de l'affectation du port au département.

2/ **Plusieurs candidatures ou demande de maintien de compétence** → incitation à la constitution d'un **syndicat mixte**, voire **élargissement d'un groupement existant**. Si aucun consensus ne peut être obtenu, il reviendra au préfet de région de désigner par arrêté, à l'issue de la période de concertation, le bénéficiaire du transfert parmi les collectivités et groupements candidats.

3/ **Aucune candidature ou demande de maintien de compétence** → région directement désignée

4/ **Candidatures portant sur une partie seulement du port** → condition qu'elle soit **« individualisable, d'un seul tenant et sans enclave »**.

Volonté affichée de **privilégier la gestion des ports par des groupements de collectivités territoriales** ce qui aura une possible conséquence en termes de proximité et de modalités dans la prise de décision selon la nature de la nouvelle autorité portuaire.

Des incidences relatives du fait du changement d'autorité portuaire

La nouvelle autorité portuaire exercera les **mêmes compétences** que celles dévolues au département.

• Les compétences transférées par les départements s'étendent à la **propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion** des ports maritimes concernés.

• Le département est purement et simplement **substitué à l'égard de l'ensemble des tiers**, notamment des occupants du domaine public. La collectivité bénéficiaire disposera de même de la possibilité d'accorder de nouveaux titres constitutifs de droits réels.

• Le IV de l'article 22 de la loi dispose que les délégations de service public venant à échéance avant le transfert ou moins d'un an après le transfert sont automatiquement prorogées, sauf opposition du délégataire, jusqu'au 31 décembre 2017.

• Il incombera à la collectivité bénéficiaire du transfert de **fixer les tarifs des droits de port** en application des articles R. 5321-16 et suivants du code des transports.

• Les autorités portuaires mettent à disposition des usagers du port les installations de réception de déchets adéquates et adoptent **un plan de réception et de traitement des déchets**.

• Il appartiendra désormais aux communes et aux autorités portuaires substituées aux départements dans la gestion des installations portuaires de plaisance d'établir et communiquer au préfet au cours du premier trimestre de chaque année civile un **état statistique** annuel indiquant la superficie des plans d'eau et des terre-pleins, la capacité d'accueil, les conditions d'accès, la fréquentation, les équipements disponibles et les services fournis (article R. 1614-22 du CGCT).

• En application des articles L. 5334-62 et L. 5334-63 du code des transports (issus de l'ordonnance n°2013139 du 13 février 2013 relative aux formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports maritimes), la collectivité bénéficiaire du transfert est **chargée de la mise en œuvre du « guichet unique »** auquel sont adressées, sous forme électronique, les données exigées au titre de l'accomplissement des formalités déclaratives.

• L'État n'a plus vocation à intervenir sur les choix d'opportunité concernant **l'aménagement, le développement, l'entretien et la gestion des ports transférés**, conformément au principe de libre administration des collectivités territoriales. Ceci étant, outre les compétences régaliennes qu'il conserve en matière de littoral ou de signalisation maritime, **l'État** assume toujours un certain nombre de responsabilités notamment certaines missions de **police portuaire**.

Vigilance et veille à opérer sur triple conséquence

• **Nouvelle donne relationnelle** pour les usagers avec l'autorité portuaire (volet organisation/gestion et volet majeur de la tarification) ;

• Mise en œuvre pratique du **guichet unique** ;

• **Possible saisine directe** du tribunal administratif par l'autorité portuaire en matière de contravention de grande voirie (article 23 de la loi).

M^e Michel Poignard
docteur en droit
avocat-conseil de la FNPPSF

