

*Direction générale  
de la mer et des transports*

**Circulaire n° 2005-51 du 2 août 2005 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences prévus dans le domaine des ports maritimes par l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales**

NOR : *EQUT0510235C*

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets des régions littorales et Mesdames et Messieurs les préfets des départements littoraux,

L'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales dispose que les ports maritimes non autonomes relevant de l'Etat seront transférés, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2007, au profit de collectivités territoriales ou de leurs groupements. Ce transfert constitue une évolution importante du secteur portuaire, puisqu'il s'agit de ports de commerce représentant 20 % du trafic de marchandises et 80 % du trafic de passagers des ports français, ainsi que des ports de pêche les plus importants.

Le législateur charge les préfets de région dans le cadre de ce processus de décentralisation d'assurer la concertation et, le cas échéant, l'arbitrage entre des collectivités présentant des candidatures concurrentes, ainsi que de désigner *in fine* l'attributaire en l'absence de candidature. Dans ces conditions, nous vous demandons, plus largement, d'assurer l'animation et la coordination générale au plan local de la mise en œuvre de ces transferts.

L'objet de la présente circulaire est de vous apporter les précisions nécessaires et vous donner les instructions correspondantes, pour les ports maritimes. Elle complète les circulaires générales du 10 septembre et du 21 décembre 2004 du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales et du ministre délégué à l'intérieur, ainsi que la circulaire du 19 août 2004 et l'instruction du 28 mai 2005 du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, des transports et de la mer, pour ce qui concerne la mise à disposition et le transfert de services et de personnels relevant de ce ministère.

Le législateur a retenu un délai de deux ans pour la mise en œuvre de la décentralisation portuaire : la loi, applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, prévoit en effet que le processus de transfert devra être achevé au 1<sup>er</sup> janvier 2007. Dans ce délai doivent être traités le cas de 17 ports en métropole et, le cas échéant, de ports d'intérêt national d'outre-mer (décret prévu à l'article 30-XII, en cours d'élaboration), chacun devant faire l'objet de l'identification d'une collectivité bénéficiaire et d'une convention particulière avec celle-ci. Les premières candidatures sont recevables jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

La loi ne désigne pas de catégories de collectivités prioritaires pour ces transferts. Vous aurez, dans certains cas, à concilier plusieurs candidatures, voire à désigner unilatéralement la collectivité bénéficiaire, région ou département, en cas d'absence de consensus ou de candidature.

Si les régions n'ont pas actuellement de compétence portuaire, à l'exception de la collectivité territoriale de Corse, les départements sont compétents pour un grand nombre de ports de commerce et de pêche, les communes le sont pour les ports de plaisance, depuis la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 qui a opéré la première vague de décentralisation de ports maritimes.

Vous veillerez à ce que toutes les collectivités pouvant se porter candidates soient informées du processus de décentralisation en cours.

En termes de méthode, il convient dès à présent, pour chaque port maritime :

- de procéder au recensement des collectivités potentiellement bénéficiaires ;
- de faire préparer par les directions départementales de l'équipement (services maritimes) ou les services maritimes spécialisés, un dossier individuel de présentation destiné aux collectivités ;
- d'engager, afin de déterminer les compensations aux collectivités territoriales, l'évaluation des moyens humains, matériels et financiers utilisés par les services déconcentrés de l'Etat pour l'exercice des compétences à transférer.

Il convient également que vous organisiez au plan local la remontée à votre niveau des candidatures. Nous ne manquerons pas de vous communiquer dans les meilleurs délais celles qui seraient portées directement à la connaissance du Gouvernement ou des administrations centrales.

Chaque candidature, pour être valablement prise en compte, devra être dûment formalisée et avoir fait l'objet d'une délibération de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement candidat ou, dans le cas d'un groupement à constituer, des collectivités intéressées. Vous devrez vérifier qu'à l'occasion de chaque candidature, l'information de toutes les autres collectivités concernées a bien été faite par la collectivité candidate.

Par ailleurs, l'article 30 de la loi du 13 août 2004 ouvre aussi la possibilité de transferts entre collectivités territoriales de ports déjà décentralisés, s'il y a consensus entre les collectivités concernées pour le faire : des départements vers les régions ou entre les départements et les communes. De même, à la demande de toute collectivité compétente pour un port décentralisé, l'Etat lui transfère le domaine en pleine propriété. Aucun délai n'est fixé pour ces différents transferts, qui

n'impliquent pas d'initiative particulière de votre part.

Les annexes à la présente circulaire présentent les enjeux de cette réforme, détaillent son champ et explicitent les modalités de sa mise en œuvre.

Vous voudrez bien nous informer, sous le timbre DGMT (direction des transports maritimes, routiers et fluviaux), de toute difficulté majeure que vous pourriez rencontrer ou pressentir dans le cadre de cette démarche et nous faire parvenir régulièrement, pour le 30 septembre 2005 puis tous les trois mois, un point d'avancement.

Le ministre et par délégation :  
*Le directeur général de la  
mer  
et des transports,*  
P. Raulin

Le ministre et par  
délégation :  
*Le secrétaire général,*  
P. Gandil

Pièces jointes : annexes.

Annexe I : les motivations et le contexte de la réforme.

Annexe II.1 : les ports maritimes concernés par la décentralisation.

Annexe II.2 : les collectivités territoriales concernées.

Annexe II.3 : la procédure de transfert.

Annexe III.1 : les transferts des biens.

Annexe III.2 : les compétences transférées.

Annexe III.3 : le rôle futur de l'Etat.

Annexe III.4 : la formalisation des transferts.

Annexe III.5 : l'incidence sur les engagements, droits et obligations en cours de l'Etat vis-à-vis des tiers.

Annexe III.6 : les transferts de moyens.

Copie :

Directions régionales de l'équipement des régions littorales.

Directions départementales de l'équipement des départements littoraux.

Services maritimes spécialisés.

## ANNEXE I LES MOTIVATIONS ET LE CONTEXTE DE LA RÉFORME

Depuis la première décentralisation de ports maritimes, réalisée par la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, ce dernier avait conservé la compétence sur une trentaine de ports maritimes, de tailles assez hétérogènes et avec deux types de statuts :

- les ports autonomes, établissements publics de l'État. Ces ports autonomes ne sont pas concernés par la loi du 13 août 2004 ;
- les ports d'intérêt national, sans personnalité juridique distincte, gérés selon le régime de la concession d'outillage public. Ils font l'objet de la présente décentralisation.

Depuis lors, cette situation n'a évolué qu'à deux reprises, assez récemment :

- la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse a transféré les ports d'intérêt national d'Ajaccio et de Bastia à la collectivité territoriale de Corse ;
- le décret n° 2004-1378 du 20 décembre 2004 a érigé le port de commerce de La Rochelle en port autonome, compte tenu de son importance et pour améliorer les synergies avec les ports autonomes de Nantes-Saint-Nazaire et de Bordeaux.

Les ports d'intérêt national assurent environ 20 % du trafic portuaire de marchandises, le reste étant assuré par les ports autonomes (plus de 75 %) et par les ports de commerce départementaux. Pour les passagers, les ports d'intérêt national assurent 80 % du trafic, grâce au port de Calais notamment. Enfin, plusieurs ports d'intérêt national ont une activité pêche importante, notamment Boulogne-sur-Mer, Concarneau et Lorient.

Les hinterlands et les enjeux économiques des ports non autonomes, qui accueillent du trafic maritime international, se situent le plus souvent au niveau inter-régional ou régional, voire infra-régional.

La décentralisation de ces ports a pour finalité de rapprocher les lieux des prises de décisions qui les concernent, pour améliorer leur rôle d'instrument au service du développement économique et leur insertion dans le tissu économique local. Elle peut donc être l'occasion de développer l'activité de ces ports.

Il faut noter que les collectivités territoriales sont déjà intéressées au développement de l'activité des ports d'intérêt national, notamment pour le financement des infrastructures auquel elles participent aux côtés de l'État. En particulier, bien

que les régions n'avaient pas de compétence portuaire en dehors du cas récent de la Corse, la quasi-totalité des opérations d'infrastructures portuaires sont inscrites aux contrats de plan État-régions (CPER).

La prise en compte de l'intérêt des différents niveaux de collectivités territoriales avait déjà motivé la mise en place des comités de pilotage stratégique, pour les associer aux décisions. La décentralisation va désormais bien au-delà de ce mécanisme.

## ANNEXE II.1 LES PORTS MARITIMES CONCERNÉS PAR LA DÉCENTRALISATION

Les ports maritimes concernés par l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont les ports non autonomes relevant de l'État, dont la liste est donnée par l'article R. 121-7 du code des ports maritimes.

En métropole, les 17 ports maritimes suivants seront décentralisés au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2007 :

RÉGION	DÉPARTEMENT	PORT
Nord-Pas-de-Calais	Pas-de-Calais	Calais
Nord-Pas-de-Calais	Pas-de-Calais	Boulogne-sur-Mer
Haute-Normandie	Seine-Maritime	Dieppe
Basse-Normandie	Calvados	Caen-Ouistreham
Basse-Normandie	Manche	Cherbourg
Bretagne	Ille-et-Vilaine	Saint-Malo
Bretagne	Finistère	Brest
Bretagne	Finistère	Le Fret
Bretagne	Finistère	Roscanvel
Bretagne	Finistère	Concarneau
Bretagne	Morbihan	Lorient
Poitou-Charentes	Charente-Maritime	La Rochelle [port de pêche (1)]
Aquitaine	Pyrénées-Atlantiques (2)	Bayonne (2)
Languedoc-Roussillon	Aude	Port-la-Nouvelle
Languedoc-Roussillon	Hérault	Sète
Paca	Var	Toulon
Paca	Alpes-Maritimes	Nice
(1) Le port de commerce de La Rochelle a été érigé en port autonome.		
(2) Le port de Bayonne s'étend aussi sur le département des Landes.		

*NB* : les ports d'Ajaccio et de Bastia sont déjà décentralisés (loi du 22 janvier 2002).

Pour les ports d'intérêt national situés outre-mer, compte tenu de l'importance particulière de ces ports pour les départements d'outre-mer, le législateur a adopté les dispositions suivantes :

- les deux ports de Saint-Pierre et de Miquelon restent de la compétence de l'État (art. L. 101-1 du code des ports maritimes, créé par la loi du 13 août 2004, art. 30-VI) ;
- pour les autres ports, un décret en Conseil d'État doit fixer avant le 31 août 2005 la liste de ceux qui seront exclus du transfert (article 30-XII), parmi les suivants :

RÉGION	DÉPARTEMENT	PORT
Martinique	Martinique	Fort-de-France
Guyane	Guyane	Dégrad-des-Cannes
Guyane	Guyane	Le Larivot
La Réunion	La Réunion	Port-Réunion

Par instruction du 2 décembre 2004, les ministres chargés des ports et de l'outre-mer ont demandé aux préfets des trois régions concernées de mener des concertations préalables à l'élaboration de ce décret, qui est en cours.

## ANNEXE II.2 LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES CONCERNÉES

L'article 30 de la loi du 13 août 2004 traite principalement de la décentralisation des ports non autonomes relevant de l'Etat (ports d'intérêt national et ports contigus au port militaire de Brest), mais ouvre aussi la possibilité de transferts entre collectivités territoriales de ports déjà décentralisés.

### 1. Les transferts des ports relevant de l'Etat

Le législateur n'a pas défini les catégories de collectivités territoriales qui bénéficieront des transferts des ports maritimes. Il a prévu un dispositif flexible qui permet à toute catégorie de collectivité territoriale et à leurs groupements de bénéficier de cette décentralisation.

Il est vrai que l'article L. 601-1 du code des ports maritimes, créé par la loi du 13 août 2004 (art. 30-VII), établit pour l'avenir une correspondance (cf. note 1) entre la catégorie de collectivité territoriale et la nature de l'activité portuaire : région commerce, département pêche, commune plaisance, pour la création des ports notamment. Mais cette correspondance pour les compétences de droit commun au-delà de la période actuelle de transfert n'est pas opposable aux attributions à opérer dans le cadre des transferts à intervenir au titre de la loi du 13 août 2004.

L'unique exigence pour qu'une collectivité soit éligible au transfert d'un port maritime d'intérêt national, ou d'une partie de port (cf. infra), est qu'elle soit géographiquement compétente. Le législateur a, en effet, prévu que peuvent bénéficier des transferts les collectivités ou groupements de collectivités « dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures ». Cela signifie que l'emprise du port ou de la partie de port doit se situer dans la circonscription de la collectivité territoriale demanderesse ou, dans le cas d'un groupement, dans le territoire des collectivités territoriales le composant. Lorsqu'une collectivité se porte candidate, elle devra en informer l'ensemble des autres collectivités et groupements se trouvant dans cette situation.

Cette condition géographique est accompagnée par la possibilité de se porter candidat pour « une partie de port, individualisable, d'un seul tenant et sans enclave ». La souplesse ainsi introduite, qui répond aussi au caractère automatique du transfert au 1<sup>er</sup> janvier 2007, vise notamment les ports pour lesquels les activités commerce, pêche et plaisance sont séparables.

Ce « découpage » du port entre plusieurs collectivités compétentes n'est en aucun cas un objectif en soi. Il pourrait en effet conduire ces collectivités à devoir coordonner par convention l'exercice de leurs compétences, notamment pour les accès maritimes et terrestres. Il conviendra donc de veiller à ne pas aboutir à des situations trop complexes.

Si plusieurs collectivités de niveau différent sont candidates, le recours à un syndicat mixte est un moyen de les associer à l'exercice des compétences portuaires sans recourir au découpage du port.

En cas de désaccord ou d'absence de candidature, la collectivité désignée (ou les collectivités, en cas de découpage) par le préfet de région est nécessairement la région ou le département (cf. note 2) (art. 30-II, 5<sup>e</sup> alinéa). Cela implique notamment que les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale ne peuvent bénéficier du transfert, même pour une partie seulement du port, qu'en cas de candidature consensuelle : candidature unique ou devenue telle à l'issue d'une concertation réussie (pour tout ou partie du port, cf. l'annexe II.3 *infra*), ou participation à un syndicat mixte.

S'agissant des groupements de collectivités susceptibles de bénéficier de la décentralisation, il pourra s'agir aussi bien d'établissements publics de coopération intercommunale (selon le cas, communauté de communes, communauté d'agglomération ou communauté urbaine) que de syndicats mixtes regroupant plusieurs catégories de collectivités territoriales.

### 2. Les transferts entre collectivités territoriales de ports déjà décentralisés

L'article 30 de la loi du 13 août 2004 ouvre aussi la possibilité de transferts entre collectivités territoriales de ports déjà décentralisés : des départements vers les régions (art. 30-V) ou entre les départements et les communes (art. 30-VI, nouvel article L. 601-1-III du code des ports maritimes). La mise en œuvre de ces possibilités relève du seul rapport des collectivités territoriales entre elles.

Par ailleurs, à la demande de la collectivité compétente pour un port décentralisé, l'Etat lui transfère en pleine propriété le domaine jusqu'alors simplement mis à disposition (art. 30-X). Les procédures domaniales correspondantes relèvent du préfet de département.

Aucun délai n'est fixé pour ces différents transferts.

#### ANNEXE II.3 LA PROCÉDURE DE TRANSFERT 1. Le calendrier de mise en œuvre

Les dispositions de l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Le processus de transfert s'effectuera selon le calendrier suivant :

DATES	DATE LIMITE	DÉSIGNATION
-------	-------------	-------------

<b>des premières candidatures</b>	<b>des candidatures concurrentes</b>	<b>du bénéficiaire du transfert</b>	<b>TRANSFERT</b>
Du 1 <sup>er</sup> janvier 2005 au 1 <sup>er</sup> janvier 2006	Six mois après le dépôt de la candidature initiale	Entre le 1 <sup>er</sup> juillet 2005 et le 1 <sup>er</sup> janvier 2007	Entre le 1 <sup>er</sup> juillet 2005 et le 1 <sup>er</sup> janvier 2007

La loi prévoit un délai de six mois suivant la première candidature pour permettre à d'autres collectivités de se porter candidates.

Dans la mesure où les réflexions en cours au plan local laissent penser que les candidatures pourront s'échelonner dans le temps et compte tenu du délai de six mois pour conclure la convention de transfert (au-delà des six mois laissés pour les candidatures concurrentes), ainsi que de l'intérêt à effectuer le transfert en début plutôt qu'en cours d'exercice, les transferts effectifs pourraient intervenir :

- soit au 1<sup>er</sup> janvier 2006 dans les cas de consensus rapide entre les collectivités ;
- soit au 1<sup>er</sup> janvier 2007 en cas de concertation nécessaire ou d'absence de candidature spontanée.

## **2. La détermination de la collectivité bénéficiaire du transfert**

Chaque acte de candidature devra s'appuyer sur une délibération explicite de la collectivité ou du groupement concerné. Il devra être notifié, par la collectivité ou le groupement qui le présente, aux autres collectivités concernées. Il conviendra de veiller au strict respect de cette disposition.

Enfin, chaque collectivité ou groupement de collectivités se déclarant candidat devra être destinataire, dans les meilleurs délais et au plus tard six mois après son acte de candidature, des informations dont les services de l'État disposent localement sur le port maritime concerné. Il reviendra au préfet de département de communiquer ces éléments, qui doivent être préparés dès à présent.

Les trois cas suivants peuvent se présenter (*cf.* aussi le schéma, *infra*) :

### A. - La candidature reste unique dans le délai imparti

Quand un port ou une partie de port fait l'objet, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006, d'une candidature d'une collectivité territoriale ou d'un groupement, cette candidature doit être notifiée simultanément à l'État ainsi qu'aux autres collectivités et groupements intéressés. Si aucune autre demande n'est formulée dans les six mois suivant ces notifications, la collectivité ou le groupement est réputé bénéficiaire du transfert : le préfet se trouve alors en situation de compétence liée quant au bénéficiaire. La date effective de transfert résultera de la convention à négocier avec cette collectivité, le 1<sup>er</sup> janvier 2007 au plus tard.

### B. - Plusieurs candidatures sont formulées

Si, dans les six mois suivant la notification de la première demande de transfert d'un port ou d'une partie de port, d'autres collectivités ou groupements intéressés se portent candidats, le préfet de région devra organiser une concertation dont il fixera la durée. Celle-ci devra être compatible avec la nécessité d'avoir achevé le transfert du port concerné le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

La loi ne définissant aucune formalité particulière pour cette concertation, le préfet de région dispose d'une large marge d'appréciation quant aux modalités qu'il arrêtera. Il peut provoquer le cas échéant une réunion du comité de pilotage stratégique du port, là où cet organe fonctionne bien, ou s'en tenir à des procédures moins formelles. La seule obligation réside dans le caractère multilatéral de cette concertation, qui devra associer chacune des collectivités susceptibles de prétendre au bénéfice du transfert.

Lors de cette concertation, il conviendra de rechercher un consensus entre les collectivités et les groupements candidats. Lorsqu'un tel consensus ne pourra être obtenu dans un délai raisonnable, il reviendra au préfet de région de désigner, à l'issue de la période de concertation, le bénéficiaire du transfert, puis de négocier avec cette collectivité les modalités et la date de transfert, dans le cadre de la convention à intervenir.

La loi ne détermine aucune priorité entre les collectivités, mais il est rappelé qu'en absence d'accord au terme de la concertation, le bénéficiaire désigné du transfert ne peut être que la région ou le département.

### C. - Aucune candidature n'est présentée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006

Si, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006, aucune candidature n'a été formulée par une collectivité ou un groupement pour le transfert d'un port ou d'une partie de port, il reviendra au préfet de région de désigner, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007, le bénéficiaire du transfert, entre la région et le département.

La collectivité bénéficiaire sera déterminée au regard des caractéristiques du port, notamment de son trafic et de son hinterland, ainsi que des enjeux économiques et d'aménagement du territoire qui y sont associés.

Cas des candidatures portant sur une partie seulement du port.

La loi prévoit que les candidatures peuvent porter sur une partie seulement du port, à condition qu'elle soit « individualisable, d'un seul tenant et sans enclave ». Mais elle ne mentionne que le port lui-même pour apprécier l'absence, l'unicité ou la pluralité des candidatures (art. 30-II, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> alinéas), afin de conserver un caractère global, au niveau du port, à la concertation et au processus d'attribution.

Ainsi, les trois situations décrites ci-dessus s'appliquent en toutes hypothèses, que les candidatures portent sur tout le port ou sur une partie seulement. En particulier :

- une partie de port ne peut être attribuée dans les six mois que si aucune autre candidature n'intervient dans ce délai, ni sur cette partie du port, ni sur une autre partie, ni sur la totalité du port ;
- si plusieurs candidatures s'expriment, une concertation globale doit être organisée, même si les candidatures portent sur des parties mutuellement distinctes du port.

Si, lors de la concertation, il apparaît que l'attribution à un candidat consensuel unique d'une partie du port fait l'objet d'un consensus de l'ensemble des collectivités (dont la région et le département) et groupements potentiellement concernés, ce candidat peut être désigné comme le bénéficiaire du transfert, quand bien même il y aurait absence d'accord sur la partie restante du port. Faute d'accord, la désignation entre la région et le département porte alors sur cette seule partie restante.

**La procédure de transfert**  
**(du 1<sup>er</sup> janvier 2005 au 1<sup>er</sup> janvier 2006)**  
ANNEXE III.1  
LE TRANSFERT DES BIENS

La décentralisation dans le domaine portuaire s'accompagnera d'un transfert de propriété, au profit de la collectivité ou du groupement de collectivités, du patrimoine correspondant de l'Etat sur les ports maritimes concernés. Ce transfert s'opère à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

Au contraire du cas des ports décentralisés au titre de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, pour lesquels le domaine portuaire de l'Etat était simplement mis à la disposition de la collectivité, il s'agit ici d'un transfert en pleine propriété. La loi du 13 août 2004 ouvre également cette possibilité pour les ports déjà décentralisés, sur simple demande de la collectivité compétente (article 30-X. cf. l'annexe II-2 *supra*).

Le périmètre transféré sera celui des limites administratives du port, au sens de l'article R. 151-1 du code des ports maritimes, en tenant compte des précisions qui suivent.

Le patrimoine concerné comprend, sous les réserves qui suivent :

- les terrains du domaine public portuaire ;
- les ouvrages et installations y prenant place ;
- les biens meubles affectés spécifiquement au port maritime.

L'affectation du patrimoine appartenant à l'Etat entre les différents ministères est sans incidence sur son caractère transférable.

Cependant, les cas suivants devront être examinés de façon spécifique :

- les emprises situées à l'intérieur des limites administratives du port mais non affectées au service public portuaire devraient être exclues du transfert. Cela concerne notamment les emprises et bâtiments du domaine public de l'Etat situés sur le port et affectés à une administration dont l'activité est sans relation avec le port ;
- inversement, les emprises affectées au service public portuaire et situées à l'extérieur des limites administratives du port ont vocation à être transférées.

Le domaine public maritime naturel qui se trouve, le cas échéant, inclus dans les limites administratives du port n'est transférable que si sa vocation portuaire est clairement affirmée. Il doit être exclu du transfert et des limites administratives du port dans le cas contraire.

Dans la mesure du possible, il conviendra de veiller à ne pas laisser subsister d'enclave non transférée au sein du port.

Ainsi, s'agissant des emprises et bâtiments de l'Etat situés dans les limites administratives du port mais sans vocation portuaire, les modalités suivantes pourront être recherchées avec les collectivités candidates :

- relogement par la collectivité des services de l'Etat, à l'extérieur des limites administratives du port ;
- mise à disposition gratuite de l'Etat des biens transférés, en attendant le relogement de ses services ;
- le cas échéant, cession des biens à la collectivité à titre onéreux, s'il n'y a pas de problématique de relogement ;
- à défaut de solution consensuelle alternative, exclusion des biens du transfert, avec servitudes d'accès.

De même, lorsque les services de l'Etat occupent des locaux non dissociables de ceux revenant nécessairement à la collectivité ou fortement imbriqués avec ces derniers, l'affectation de ces biens devrait suivre l'occupation dominante.

S'agissant des installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité, le législateur a prévu qu'ils sont transférés et mis gratuitement à la disposition de l'Etat, donc des services publics considérés (art. 30, III, dernier alinéa).

Il s'agit des services dont l'activité est en relation directe avec le port. Sont notamment concernés les services en charge de la police portuaire (capitainerie), les services de la police de l'air et des frontières, les services des douanes, les services vétérinaires et phytosanitaires, sans que la liste puisse être arrêtée nationalement, puisqu'elle dépendra de la situation et de l'activité de chaque port.

S'agissant des services chargés des missions de signalisation maritime (phares et balises) qui se trouvent implantés dans le port mais dont le ressort géographique en mer dépasse largement les limites du port, leur activité concerne la sécurité maritime et non la sécurité portuaire. Ils ne sont donc pas concernés par cette disposition et leurs emprises sont à exclure du transfert. Il en est de même, le cas échéant, pour les services des affaires maritimes, de la marine nationale ou de la gendarmerie maritime.

Pour tenir compte des cas particuliers énumérés plus haut, des rectifications des limites administratives du port, par arrêté préfectoral, sont possibles. En toutes hypothèses, elles devront recueillir l'accord explicite des collectivités susceptibles de bénéficier du transfert.

Si certaines emprises utiles au port ne sont pas la propriété de l'Etat mais de tiers (par exemple de collectivités territoriales), il ne saurait y avoir, par effet de la loi, transfert de propriété pour ces parcelles. En revanche, le droit dont disposait l'Etat pour les utiliser est transféré, de facto, à la collectivité ou au groupement bénéficiaire du transfert.

## ANNEXE III.2

### LES COMPÉTENCES TRANSFÉRÉES

Selon la loi, les compétences transférées s'étendent à la propriété, à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des ports maritimes concernés. Elles englobent les droits et obligations du propriétaire.

La collectivité bénéficiaire du transfert devient ainsi « l'autorité portuaire », responsable du service public portuaire et, le cas échéant, l'autorité concédante. Ses compétences se déclinent autour des volets suivants :

- la définition de la stratégie de développement du port concerné et de valorisation domaniale des emprises disponibles ;
- la maîtrise d'ouvrage (études, décision d'investissement, passation des marchés...) des infrastructures non concédées et des extensions de port ;
- dans le respect des dispositions de droit commun applicables, la détermination du régime d'exploitation du port maritime (régie directe, sous-traitance ou délégation de service public) et, le cas échéant, le choix de l'exploitant ou des exploitants ;
- l'organisation du financement du port. Cette compétence couvre principalement la stratégie de tarification des services portuaires ainsi que la mise en place, le cas échéant, des apports financiers extérieurs.

Au titre de ses compétences de gestion portuaire, la collectivité ou le groupement bénéficiaire du transfert assurera en particulier les missions dévolues à l'autorité portuaire par la législation et la réglementation en vigueur, dont plusieurs dispositions récentes sont d'origine communautaire ou internationale, telles que l'établissement des plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, ou la mise à disposition du préfet de département et des autorités de sécurité maritime des informations et statistiques relatives aux mouvements et aux cargaisons des navires (cf. notamment l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, ainsi que le décret d'application n° 2005-255 du 14 mars 2005).

En matière de sûreté portuaire, sous le contrôle de l'Etat, l'autorité portuaire est notamment chargée d'élaborer le plan de sûreté du port, plan avec lequel les plans de sûreté des installations portuaires, élaborés par les exploitants de terminaux, doivent être compatibles.

A ces compétences s'ajoutent celles du propriétaire, notamment en matière de gestion domaniale, avec la latitude de déclasser et d'aliéner les biens devenus inutiles au service public, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, en particulier l'article L. 321-5 du code de l'environnement pour l'utilisation du domaine public maritime.

Corrélativement, la collectivité ou le groupement propriétaire du domaine portuaire en assurera la police de l'exploitation et de la conservation, dans des conditions qui seront précisées par l'ordonnance à prendre en application de l'article 31 (1<sup>o</sup>) de la loi du 13 août 2004.

Enfin, le législateur substitue la collectivité ou le groupement de collectivités bénéficiaire à l'Etat, dans l'exercice des droits et obligations de ce dernier à l'égard des tiers (article 30-III, 2<sup>e</sup> alinéa), pour les compétences transférées.

## ANNEXE III.3

### LE RÔLE FUTUR DE L'ÉTAT

L'Etat n'aura 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'Etat assume toujours un certain nombre de responsabilités, dont certaines s'exercent spécifiquement dans les ports maritimes.

En matière de police portuaire, conformément à l'habilitation législative de l'article 31 (1<sup>o</sup>) de la loi du 13 août 2004, une ordonnance en cours d'élaboration viendra définir selon quelles modalités l'Etat conservera la compétence et continuera à exercer les missions de police portuaire dans les ports dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des matières dangereuses. Dans ces ports, il sera « l'autorité investie du pouvoir de police portuaire », distincte de l'autorité portuaire (collectivité ou groupement bénéficiaire du transfert). Ses compétences devraient concerner principalement la police « sensible », c'est-à-dire la police du plan d'eau et la police des matières dangereuses.

Par ailleurs, en vertu de l'article 7 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, l'Etat continuera à fixer les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires, notamment en ce qui concerne les professions portuaires (pilottage, remorquage, lamanage, manutention). Il conserve également la responsabilité de la police des eaux, de même que celle de la navigation maritime.

S'agissant des aspects sociaux de la manutention portuaire, l'Etat conserve la responsabilité de la mise en œuvre des dispositions du livre V du code des ports maritimes, relatives au régime du travail dans les ports maritimes, dans l'ensemble de ces ports.

Pour la sûreté portuaire, l'Etat est responsable de la définition et du contrôle de l'application des mesures de sûreté, leur mise en œuvre incombant à l'autorité portuaire et aux responsables des installations portuaires.

Enfin, de façon générale, les directions départementales de l'équipement (services maritimes) et les services maritimes spécialisés, services déconcentrés de l'Etat, continueront à participer au contrôle de légalité exercé par les préfets sur les décisions émanant des autorités portuaires locales, pour les ports décentralisés.

#### ANNEXE III.4

### LA FORMALISATION DES TRANSFERTS

L'article 30-III de la loi relative aux libertés et responsabilités locales prévoit, pour chaque port maritime transféré, qu'une convention soit conclue entre l'Etat et le bénéficiaire. Cette convention doit définir les modalités du transfert et fixer la date de son entrée en vigueur. Par ailleurs, un procès-verbal de remise des biens transférés doit être établi.

#### 1. La convention

Cette convention sera signée, pour ce qui est de l'Etat, par le préfet territorialement compétent.

Les services locaux de l'Etat, dès que le bénéficiaire du transfert est désigné ou pressenti, devront assurer la préparation de cet acte, sur la base du modèle que diffusera ultérieurement le ministère de l'équipement.

Cette convention a pour objet central de préciser la consistance des biens et responsabilités transférés, les modalités et le calendrier du transfert. Elle devra préciser les relations du bénéficiaire du transfert et/ou de son exploitant avec les services de l'Etat opérant sur le port, notamment les services des douanes. Elle pourra, le cas échéant, être complétée sur les aspects les plus techniques et opérationnels par des protocoles signés localement.

Elle devra définir, selon les principes énoncés à l'annexe III.1, les conditions dans lesquelles le bénéficiaire du transfert met gratuitement à la disposition de l'Etat les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité.

Un diagnostic de l'état du port considéré sera annexé à cette convention. Ce diagnostic sera dressé à partir des études et des informations dont disposent déjà les services de l'Etat et, le cas échéant, l'exploitant du port. Il convient d'engager d'ores et déjà la préparation et la rédaction de ce diagnostic, indépendamment du calendrier de désignation du bénéficiaire du transfert, afin de répondre aux obligations fixées par la loi.

Enfin, dans le cas où il s'avérerait impossible de conclure la convention de transfert définitif dans le délai prévu par la loi, c'est-à-dire avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007, les modalités du transfert seront fixées unilatéralement par arrêté du ministre chargé des ports maritimes. En pratique, de tels cas devraient être rares.

#### 2. Le procès-verbal de remise des biens

Il conviendra, dans les meilleurs délais et avant même de procéder à la désignation du bénéficiaire du transfert, d'identifier le périmètre des emprises et des biens portuaires susceptibles d'être transférés. Seront pris en compte pour ce faire les critères définis dans l'annexe III.1.

Le projet d'inventaire devra pouvoir être présenté au bénéficiaire dans le même temps que le projet de convention prévu au paragraphe précédent, c'est-à-dire dès sa désignation. L'inventaire des biens sera annexé à la convention après avoir fait l'objet d'une procédure contradictoire entre les services de l'Etat dans le département et ceux de la collectivité concernée.

#### ANNEXE III.5

### L'INCIDENCE SUR LES ENGAGEMENTS, DROITS ET OBLIGATION EN COURS DE L'ÉTAT VIS-À-VIS DES TIERS

L'article 30 de la loi du 13 août 2004 prévoit que la collectivité ou le groupement bénéficiaire du transfert succède à l'Etat dans l'ensemble de ses droits et obligations à l'égard des tiers.

#### 1. Délégations de service public

La gestion de la plupart des ports maritimes qui seront prochainement décentralisés fait l'objet de concessions d'outillage public, dont le délégataire est le plus souvent une chambre de commerce et d'industrie (CCI).

L'article 30-IV de la loi dispose que les délégations de service public venant à échéance sont automatiquement prorogées, sauf opposition du délégataire, jusqu'au 31 décembre 2007 ou jusqu'à un an après le transfert effectif du port, selon que l'échéance se situe respectivement avant ou moins d'un an après la date du transfert.



Compte tenu de la grande ancienneté de nombreux cahiers des charges applicables aux concessions d'outillage public (la plupart relèvent d'une circulaire du 30 janvier 1915), des avenants à ces cahiers des charges devront être passés entre l'Etat concédant et ses délégataires, avant le transfert du port, afin de préciser les clauses applicables à l'expiration des concessions. Si tel était le cas, l'accord exprès des collectivités et groupements susceptibles de bénéficier du transfert du port serait requis, par délibération de leur organe exécutif. Des instructions complémentaires pour les concessions concernées seront données ultérieurement.

## 2. Droits réels

La collectivité sera substituée à l'Etat dans ses droits et obligations à l'égard de l'exploitant et de l'ensemble des tiers, notamment les occupants du domaine public. En particulier, les droits réels attachés aux titres délivrés en application de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994 continueront à produire leurs effets jusqu'à leur terme.

En revanche, après transfert du port maritime dans le patrimoine de la collectivité ou du groupement de collectivités, aucun titre constitutif de droit réel ne peut plus être délivré, ni par la collectivité ni par son délégataire. En effet, en l'état actuel du droit, les droits réels immobiliers prévus par la loi ne concernent que le domaine de l'Etat (et le domaine portuaire transféré à la collectivité territoriale de Corse), tandis que les baux emphytéotiques administratifs délivrables sur le domaine public des collectivités territoriales ne peuvent pas s'appliquer au domaine portuaire, qui est couvert par le régime de la contravention de grande voirie.

Cette anomalie transitoire devrait être levée prochainement, par une adaptation législative des dispositions relatives aux droits réels, afin d'en ouvrir la possibilité sur les emprises à vocation portuaire des collectivités territoriales et de leurs groupements.

### ANNEXE III.6 LES TRANSFERTS DE MOYENS

Les dispositions de la loi relative aux libertés et responsabilités locales prévoient, pour toute compétence transférée, une compensation au profit des collectivités territoriales sous forme de transferts de personnels, de services et de crédits. Ces principes et leurs modalités d'application figurent aux titres V et VI de la loi précitée.

Il convient dès à présent, au-delà des enquêtes diligentées par le ministère chargé de l'équipement pour connaître les enjeux au niveau national, d'engager une évaluation précise, pour chaque port, des moyens que l'Etat y consacre au titre de ses prérogatives actuelles de propriétaire et d'autorité concédante.

Ces moyens, qui sont pour l'essentiel apportés par les directions départementales de l'équipement (services maritimes) ou par les services maritimes spécialisés, concernent les missions transférées suivantes :

- la gestion domaniale et son contrôle juridique :
  - acquisition et aliénation du domaine ;
  - inventaires des biens et plans ;
  - récolements et retraits de biens concédés ;
  - délivrance, contrôle et suivi des autorisations d'occupation temporaires ;
  - procédure de délivrance de droits réels sur les ports maritimes concédés ;
  - contrôle des actes domaniaux du concessionnaire ;
- l'investissement, l'entretien et l'exploitation des infrastructures et équipements non concédés (digues externes, chenal d'accès et profondeurs, ouvrages mobiles tels que ponts et écluses, outil de dragage...) :
  - programmation et maîtrise d'ouvrage des investissements ;
  - maîtrise d'œuvre pour compte propre ;
  - entretien des ouvrages et des profondeurs, y compris dragage et ateliers ;
  - exploitation des ouvrages (pontiers, éclusiers...) ;
  - financement et contrôle de ces opérations ;
  - transmission des informations statistiques ;
- le contrôle, au titre du concédant, de l'exploitation :
  - contrôle de l'état des équipements et installations ;
  - instruction et approbation des projets du concessionnaire ;
  - contrôle du concédant sur l'exécution des travaux ;
  - contrôle du concédant sur les modalités de l'exploitation portuaire ;
  - approbation des comptes et budgets ;
  - contrôle des tarifs ;
- en ce qui concerne la police portuaire, la répartition des compétences sera fixée par l'ordonnance prévue à l'article 31 (1°) de la loi du 13 août 2004 :
  - contrôle de l'occupation et de la bonne utilisation du domaine ;
  - police de la conservation et de l'exploitation du port ;
  - repérage des infractions et saisine des autorités compétentes pour poursuivre ;
  - élaboration des plans de traitement des déchets ;
  - élaboration des plans de sûreté portuaire.

En revanche, aucun transfert de moyens ne devra être opéré au titre des missions suivantes :

- missions régaliennes dans le cadre du port : sécurité, sûreté, l'essentiel de la police portuaire : mouvement des navires, accès, marchandises dangereuses..., tutelle des professions portuaires (notamment pilotage, remorquage et lamanage) en ce qui concerne la réglementation et la sécurité, application du droit du travail et de la législation spécifique à la manutention, police des eaux et CQEL... ;
- missions régaliennes dépassant le cadre du port : gestion du DPM naturel, servitude piétonnière, signalisation maritime, POLMAR, politique de défense contre la mer... ;
- gestion du domaine public maritime non transféré, ainsi que la construction et la conservation des biens immobiliers associés ;
- missions d'ingénierie effectuées pour compte de tiers.

## **1. Compensations financières liées au transfert de l'infrastructure**

Pour ce qui concerne les transferts de crédits (art. 119), les modalités de leur évaluation diffèrent selon qu'il s'agit de crédits de fonctionnement ou de crédits d'investissement.

Le droit à compensation de charges de fonctionnement sera égal à la moyenne des dépenses actualisées constatées, hors fonds de concours, sur une période de trois ans précédant le transfert. Il convient que les directions départementales de l'équipement (services maritimes) et les services maritimes spécialisés poursuivent avec la direction générale de la mer et des transports (direction des transports maritimes, routiers et fluviaux) les analyses engagées pour chaque port maritime.

Le droit à transfert de crédits d'investissement sera égal, quant à lui, à la moyenne des dépenses actualisées, hors taxes et hors fonds de concours, constatées sur une période d'au moins cinq ans précédant le transfert. La durée de cette période sera déterminée par un décret en Conseil d'Etat, en préparation. Le recensement, pour chaque port maritime, des montants correspondants consacrés par l'Etat au titre des compétences transférées est également à poursuivre avec la direction générale de la mer et des transports.

Pour ces crédits d'investissement, en application de l'article 121-I de la loi du 13 août 2004, la compensation s'effectuera au niveau national, dans le cadre du concours particulier créé à cet effet au sein de la dotation générale de décentralisation (art. L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales) et géré par le ministère de l'intérieur.

## **2. Dispositions relatives aux services et aux agents**

### *2.1. Mise à disposition*

Les principes généraux :

S'agissant des services de l'Etat, la loi a prévu une phase de mise à disposition des services de l'Etat, dès le transfert de compétence. En effet, l'article 104-III de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit que cette mise à disposition doit intervenir dans un délai de trois mois à compter de la publication du décret qui approuve la convention type de mise à disposition des services, ou, le cas échéant, à compter de la date du transfert de la compétence si cette dernière est plus tardive. La convention type de mise à disposition est parue au *Journal officiel* du 5 janvier 2005 (décret n° 2005-2 du 4 janvier 2005).

Les conditions de mise à disposition et de transfert des services et des emplois sont traitées dans la circulaire du 19 août 2004 et l'instruction du 28 mai 2005 du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, ainsi que dans les circulaires du 21 décembre 2004 et du 21 février 2005 du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.

J'appelle votre attention sur les points suivants relatifs à l'établissement de ces conventions locales sur la base du modèle de convention type :

- il conviendra d'indiquer à l'article 1<sup>er</sup> de la convention les missions transférées, précisées ci-dessus, et la liste des services ou parties de services mis à disposition de la collectivité pour lui permettre d'assurer sa compétence en matière portuaire ;
- comme le précise l'article 114 de la loi du 13 août 2004, ces conventions doivent être soumises aux avis préalables des comités techniques paritaires locaux intéressés ;
- ces conventions ne comportent pas de liste nominative des agents affectés dans les services ou parties de services mis à disposition ; une décision individuelle viendra préciser la mise à disposition nominative des agents concernés, à savoir les fonctionnaires et agents non titulaires de l'Etat ainsi que les ouvriers des parcs et ateliers en vertu des articles 105 et 107 de la loi du 13 août 2004.

Toutefois, la mise à disposition individuelle des agents qui suivra cette convention ne préjugera en rien des agents affectés aux emplois à transférer.

Dans l'attente de la signature de ces conventions, le président de la collectivité bénéficiaire donne ses instructions aux chefs des services de l'Etat en charge des compétences transférées.

Le décompte des emplois :

A l'article 2 de cette convention locale, vous ferez figurer, pour chaque service ou partie de service listé à l'article 1<sup>er</sup>, le décompte des emplois pourvus qui participent à l'exercice de la compétence transférée au 31 décembre de l'année précédant le transfert du port, en déterminant la quotité d'activité correspondante, exprimé en équivalent temps plein (ETP). Ce décompte sera ensuite détaillé par catégories conformément aux dispositions du décret du 4 janvier 2005 portant

approbation de la convention type de mise à disposition.

La méthode pour effectuer ce décompte est la même que celle décrite dans l'instruction du 28 mai 2005 du ministère de l'équipement relative au dimensionnement des services à transférer. Ce décompte recouvre à la fois les parties de services qui sont directement en charge des compétences transférées et les parties de services « supports » correspondantes qui permettent aux premières de fonctionner.

## *2.2. Transfert des services et des emplois*

Le transfert des services à la collectivité ou au groupement de collectivités reposera sur la publication d'un décret de transfert de services, qui sera suivi de l'établissement d'une convention locale de transfert. Cette convention identifiera la liste des emplois transférés ainsi que les agents qui y sont affectés.

Le transfert concernera également les services en charge des infrastructures transférées aux départements en application de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983. Dans ce cas, les missions à prendre en compte pour déterminer le nombre d'emplois transférés seront les mêmes que celles énumérées plus haut pour les ports d'intérêt national.

Cette étape nécessitera au préalable une réorganisation de l'ensemble des services en charge de l'exercice des compétences transférées, qui permette d'identifier les parties de services à transférer et de déterminer les agents affectés aux emplois transférés.

D'autres instructions viendront préciser notamment les modalités de compensations financières liées au transfert des emplois et des services, ainsi que les garanties accordées aux agents en fonction de leur régime (droit d'option des fonctionnaires, transfert de contrats pour les personnels non titulaires et les contrats de droit privé, maintien du statut pour les ouvriers des parcs et ateliers...).

*NOTE (S) :*

(1) Cette répartition était fixée par l'article 6 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, abrogé par la loi du 13 août 2004.

(2) Voire la région et le département en cas de découpage. Par ailleurs, seul le port de Bayonne s'étend sur deux départements.