Chambre régionale des comptes
Nouvelle-Aquitaine

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Régie du port de plaisance de La Rochelle (Département de la Charente-Maritime)

Exercices 2016 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 31 août 2022.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE 4
RECOMMANDATIONS 6
ÉLÉMENTS DE PROCÉDURE 7
1 PRÉSENTATION DE LA RÉGIE 8
2 L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE LA RÉGIE 10
2.1 Des statuts à modifier 10
2.2 Le conseil d'administration 11
2.2.1 Un fonctionnement globalement conforme aux textes 11
2.2.2 Des compléments d'information à transmettre au conseil d'administration 12
2.2.3 Les commissions facultatives à formaliser 13
2.3 Le conseil portuaire et le comité local des usagers permanents du port 14
2.3.1 Le conseil portuaire 15
2.3.2 Le comité local des usagers permanents du port (CLUPP) 16
2.4 Le projet stratégique du port de plaisance de La Rochelle 17
3 LA GESTION DU PLAN D'EAU ET DES DÉPENDANCES À TERRE 17
3.1 Les conventions de mise à disposition des dépendances du port de plaisance par la ville 17
3.1.1 La rédaction imprécise des conventions 17
3.1.2 Des clauses superflues 18
3.1.3 La fixation des montants des redevances versées par la régie à la ville à préciser 19
3.2 Les règlements particuliers de police portuaire et d'exploitation 21
3.3 L'occupation temporaire d'une zone de mouillage et d'équipements légers 22
3.4 L'absence de délibération fixant le nombre d'emplacements réservés aux navires de passage 23
3.5 Les données statistiques du port 26
3.6 Les modalités d'occupation du domaine public 29
3.6.1 Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public consenties sur le plan d'eau 29
3.6.2 Les contrats de garantie d'usage 31
3.6.3 L'absence de mention des conditions financières à la conclusion des contrats d'AOT 32
3.6.4 L'absence de publicité pour l'attribution des garanties d'usage et des dispositions privatives de poste à quai pour les professionnels 33
3.6.5 L'occupation de locaux du domaine public et privé par des entreprises commerciales 35
3.6.6 La fixation des redevances d'occupation du domaine public pour les entreprises commerciales à revoir 37
3.7 La tarification 37
3.7.1 La fixation des tarifs 37
3.7.2 L'intervention irrégulière de la commission « mer » dans la fixation des tarifs 39
3.7.3 Les délibérations tarifaires du conseil d'administration incomplètes, leur publicité à améliorer 42
3.7.4 L'octroi irrégulier de la gratuité pour certains usagers du port 44
3.7.5 L'absence de délivrance de titre d'occupation du domaine public pour certaines manifestations 45

3.7.6 Le niveau des tarifs ... 46
3.8 Liste d'attente ... 47
3.9 Documents à transmettre à la ville de La Rochelle ... 51
4 LA FIABILITÉ DE LA GESTION BUDGÉTAIRE ET COMPTABLE ET LA PRÉSENTATION DES DOCUMENTS BUDGÉTAIRES ... 52
4.1 Le cadre budgétaire ... 53
4.1.1 Les débats sur les orientations budgétaires et le vote du budget ... 53
4.1.2 La présentation des documents comptables et financiers ... 54
4.2 La fiabilité des comptes ... 57
4.2.1 Une comptabilité d'engagement perfectible ... 57
4.2.2 L'absence de constatation des restes à réaliser ... 58
4.2.3 Des dépassements de crédits ... 59
4.2.4 Le suivi des opérations d'investissement ... 59
4.2.5 L'état de l'actif ... 60
4.2.6 Des imputations comptables non conformes à la nomenclature M4 ... 60
4.2.7 Le fonctionnement non conforme des régies d'avances et de recettes ... 62
5 LA SITUATION FINANCIÈRE ... 64
5.1 Les principaux indicateurs de la bonne santé financière de la régie ... 64
5.1.1 Des soldes intermédiaires de gestion satisfaisants ... 65
5.1.2 Une capacité d'autofinancement brute solide ... 65
5.2 Des produits d'exploitation en hausse ... 66
5.2.1 Un chiffre d'affaires croissant ... 66
5.2.2 Les autres produits de gestion courante ... 69
5.2.3 Les subventions d'exploitation ... 69
5.3 Des charges d'exploitation en hausse ... 70
5.3.1 Des achats en hausse ... 71
5.3.2 Des charges de personnel en hausse ... 72
5.3.3 Les autres charges de gestion ... 74
5.3.4 Impôts et taxes ... 75
5.4 Le bilan ... 76
5.4.1 Le financement des investissements ... 76
5.4.2 Fonds de roulement et besoin en fonds de roulement ... 78
5.4.3 L'actif du bilan ... 79
5.4.4 Le passif du bilan ... 82
6 LE PERSONNEL ... 84
6.1 Organisation et gestion du personnel ... 84
6.2 Une durée annuelle du temps de travail inférieure à celle prévue par la convention collective nationale des personnels des ports de plaisance ... 85
6.3 Une politique de rémunération avantageuse ... 86
6.3.1 Une hausse des traitements supérieure aux accords nationaux ... 86
6.3.2 Une participation aux résultats abondée ... 87
6.3.3 Des avantages salariaux plus favorables que les accords nationaux ... 88
6.4 Un manque d'information du conseil d'administration sur les ressources humaines ... 89

7 LA PARTICIPATION AU SEIN DE LA SOCIÉTÉ DOCKSIDE SERVICES NON CONFORME 92
8 LES SYSTÈMES D'INFORMATION ET LA SÉCURITÉ INFORMATIQUE 93
8.1 La gouvernance informatique 93
8.1.1 Le schéma directeur du système d'information 93
8.1.2 Les moyens humains 94
8.1.3 Les dépenses informatiques 94
8.2 L'environnement informatique et l'évolution du système d'information 95
8.3 Les données, la sécurité et le RGPD 96
ANNEXES 97

SYNTHÈSE

L'organisation

La régie du port de plaisance de la Rochelle (RPPLR) est un établissement public créé en 1972. Sous la tutelle de la ville de La Rochelle, elle exploite l'un des plus grands ports de plaisance d'Europe qui compte environ 5 000 anneaux répartis sur trois sites, suite à une extension importante en 2014.

La RPPLR est gérée par un conseil d'administration désigné par le conseil municipal et un directeur. Ses statuts décrivent ses missions et son fonctionnement. Toutefois, la commission « mer » qui n'est pas inscrite dans les statuts se substitue dans les faits au conseil d'administration pour le vote de certaines remises tarifaires depuis 2006. Une mise à jour des statuts est donc nécessaire afin de régulariser ces décisions, modifications que l'ordonnateur de la régie et le maire de La Rochelle se sont engagés à effectuer.

L'exploitation du port

La gestion du plan d'eau par la RPPLPR est encadrée par plusieurs documents dont certaines clauses s'avèrent imprécises (conventions de mise à disposition du plan d'eau signées avec la ville) ou encore non conformes au code des transports (règlement d'exploitation). L'ordonnateur et le maire de La Rochelle sont convenus de revoir la rédaction de ces documents.

Comme le prévoit le code des transports, l'occupation du domaine public maritime est soumise à autorisation (notamment une autorisation d'occupation temporaire ou AOT, à partir d'un an d'occupation). Or, la chambre régionale des comptes a relevé que l'utilisation du plan d'eau ne donnait pas toujours lieu à délivrance d'un tel document (association organisant des régates). Surtout, l'occupation du domaine portuaire par des entreprises commerciales doit faire l'objet d'une publicité au moment des renouvellements d'AOT, afin de permettre une sélection impartiale. La RPPLR n'a pas toujours satisfait à cette obligation. En réponse à la chambre, l'ordonnateur s'est engagé à imposer un titre d'occupation du domaine public à tous les usagers et à mettre en œuvre une procédure de sélection des entreprises commerciales.

En contrepartie de l'occupation d'un emplacement, l'usager doit s'acquitter du paiement de redevances ou de loyers, sauf dérogations prévues par les textes. Les tarifs et les remises doivent être votés par le conseil d'administration ce qui n'a pas été le cas pour ceux arrêtés par la commission « mer » ou pour d'autres comme les remises sur libération d'emplacement pour les contrats annuels. Au surplus, ces tarifs et remises n'ont pas tous été portés à la connaissance de l'ensemble des usagers. La chambre régionale des comptes a aussi constaté que les montants facturés ne sont pas toujours conformes aux textes et à la jurisprudence, qui prévoient le versement d'une part fixe et d'une part variable correspondant à l'avantage économique retiré. L'ordonnateur s'est engagé à apporter les régularisations nécessaires. Le contrôle a également mis en exergue que certains usagers ont irrégulièrement bénéficié de la gratuité sans pouvoir y prétendre (bénéficiaires de la commission « mer », quelques usagers...). L'ordonnateur a précisé que la gratuité ne sera désormais plus accordée aux usagers ne pouvant y prétendre.

Pour faire face à la capacité limitée d'accueil eu égard à la demande, la RPPLR a mis en place une liste d'attente. Pour plus de transparence, une commission d'attribution a été constituée

en 2020. Il conviendrait cependant de formaliser son existence dans les statuts et de préciser certaines règles informelles d'attribution des emplacements dans un document unique publié sur le site internet, ce qu'ont accepté l'ordonnateur et le maire de La Rochelle.

Par ailleurs, le décompte des places réservées aux plaisanciers occasionnels (escales) n'est pas connu précisément et ce nombre n'a pas été fixé par le conseil d'administration, contrairement au code des transports. La chambre recommande d'y remédier.

Fiabilité des comptes, présentation des documents budgétaires et analyse financière

Hormis quelques anomalies d'imputation comptable, les comptes de la RPPLR peuvent être qualifiés de sincères. Toutefois leur présentation ne respecte pas la nomenclature comptable M4 qui s'applique à une régie gérant un service industriel et commercial, et devra le faire. La chambre régionale des comptes a également relevé quelques insuffisances relatives aux régies d'avances et de recettes, comme l'absence de désignation de régisseurs idoines, insuffisances auxquelles l'ordonnateur et le comptable vont remédier.

La situation financière de la RPPLR est très satisfaisante s'expliquant par une augmentation moins rapide des charges par rapport aux recettes. Le chiffre d'affaires est en constante progression depuis 2016 (13,78 M€ en 2020) et le résultat net comptable de la RPPLR a progressé de manière significative (+ 230 %).

Les dépenses d'investissement sont modérées, les grosses réparations et les investissements des infrastructures du port (digues essentiellement) étant restés à la charge de la ville. La RPPLR envisage cependant la réalisation de travaux de plus grande envergure en 2022 (3,67 M€). La capacité de désendettement représente seulement quatre années d'autofinancement en 2021 et le niveau de trésorerie est constamment supérieur à 3 M€, ce qui permet de faire face à ces charges prévisionnelles.

La RPPLR verse annuellement des redevances à la ville (1,81 M€ en 2021). Elle doit se rapprocher de la ville et des services fiscaux afin d'en déterminer le calcul du montant dans le respect des textes, pour assurer que l'usager du port et le contribuable rochelais prennent chacun leur juste part des charges du port. L'ordonnateur a indiqué que les modalités de fixation de la redevance seront revues à l'occasion de la rédaction de la nouvelle convention liant la RPPLR et la ville.

Le personnel

L'effectif de la RPPLR a progressé de 54 équivalents temps plein en 2016 à 61 en 2021, en raison de la mise en service de l'extension du port de plaisance en 2014 apportant un nombre supplémentaire conséquent d'emplacements (1 200).

Comme le permet le code du travail, le personnel bénéficie de conditions salariales et d'une durée du temps de travail plus favorables que celles prévues par la convention nationale des personnels des ports de plaisance. Toutefois, les mesures salariales et les avantages divers n'ont pas toujours fait l'objet d'un accord d'entreprise ou d'une délibération du conseil administration qui, de manière générale, ne délibère qu'à la marge sur les sujets relatifs aux ressources humaines, l'ordonnateur s'engageant toutefois à y remédier.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1 : mettre à jour les statuts en lien avec la ville de La Rochelle.

[En cours de mise en œuvre]

Recommandation n° 2 : inscrire dans les statuts le rôle précis des commissions, notamment de la commission « mer », ainsi que leur composition et fonctionnement.

[En cours de mise en œuvre]

Recommandation n° 3 : fixer par délibération le pourcentage de places d'escale nécessaires à la satisfaction des besoins des plaisanciers occasionnels, conformément à la règlementation.

[Non mise en œuvre]

Recommandation n° 4 : mettre en place des indicateurs de suivi d'activité selon des méthodes constantes et documentées afin de disposer de tableaux de bord et les communiquer au conseil d'administration, au conseil portuaire et aux usagers du comité local des usagers permanents du port.

[En cours de mise en œuvre]

Recommandation n° 5 : mettre en œuvre une publicité adaptée aux enjeux économiques pour l'octroi d'emplacements aux entreprises conformément à l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

[En cours de mise en œuvre]

Recommandation n° 6 : faire voter par le conseil d'administration tous les tarifs, dont les remises, et notamment celles proposées par la commission « mer » et publier une grille tarifaire exhaustive ainsi que les modalités de paiement, sur son site internet et à la capitainerie.

[En cours de mise en œuvre]

Recommandation n° 7 : rédiger un règlement d'attribution des places plus complet explicitant les pratiques informelles et le publier sur le site internet.

[En cours de mise en œuvre]

Recommandation n° 8 : limiter les dépenses prises en charge par la régie d'avances à celles prévues dans l'acte constitutif et remplacer le régisseur suppléant.

[En cours de mise en œuvre]

ÉLÉMENTS DE PROCÉDURE

Conformément à l'article L. 211-4 du code des juridictions financières (CJF), le contrôle des comptes et de la gestion de la régie du port de plaisance de La Rochelle a été inscrit au programme 2021 de la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine pour la période courant à partir du 1er janvier 2016.

Le présent contrôle a porté sur la gouvernance, la gestion du plan d'eau, la fiabilité des comptes, l'analyse financière, le système d'information et les ressources humaines.

Les lettres d'ouverture du contrôle ont été adressées le 9 novembre 2021 à M. Bertrand MOQUAY, directeur de la régie du port de plaisance de La Rochelle et ordonnateur pendant toute la période examinée, ainsi qu'à Monsieur Christian MARBACH, président du conseil d'administration de la régie. Les lettres ont été réceptionnées le 12 novembre 2021.

L'entretien de début de contrôle a eu lieu le 19 novembre 2021 avec l'ordonnateur.

L'entretien de fin de contrôle prévu par l'article L. 243-1 du CJF s'est tenu, avec ce dernier, le 10 février 2022.

Les observations provisoires ont été délibérées le 9 mars 2022. Elles ont été adressées au directeur de la régie et au maire de La Rochelle le 9 mai 2022. Ils en ont accusé réception le même jour. Un extrait a été adressé à la communauté d'agglomération de La Rochelle le 8 mai 2022, qui a réceptionné le document le 9 mai 2022. Une communication administrative a également été envoyée au comptable public le 8 juin 2022.

L'ordonnateur a adressé ses réponses à la chambre régionale des comptes le 7 juillet 2022, qui en a accusé réception le 11 juillet 2022. La communauté d'agglomération de La Rochelle n'a pas donné suite au rapport qui lui a été transmis. Le comptable public a répondu à la communication administrative le 27 juin 2022.

1 PRÉSENTATION DE LA RÉGIE

La régie du port de plaisance de La Rochelle (RPPLR) a été créée par arrêté préfectoral, en 1972, et s'est vu confier la gestion du port de plaisance de la ville de La Rochelle.

La régie, disposant de la personnalité morale et de l'autonomie financière, est un établissement public local à caractère industriel et commercial (EPIC), exploitant un service public industriel et commercial (SPIC). L'autorité de tutelle de la régie est la ville de La Rochelle, qui s'est vu transférer le 24 janvier 1984[1], par l'État, les dépendances portuaires du port de plaisance. Les communes sont en effet compétentes depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983[2] pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance[3].

Pour la période examinée, les relations entre la ville et la régie ont été formalisées par plusieurs conventions de mise à disposition des biens constituant le port de plaisance.

Le port de plaisance de La Rochelle est l'un des plus grands ports de plaisance du monde et d'Europe avec près de 5 000 places, en 2020, réparties sur une surface de 70 hectares. Il génère près de 2 000 emplois directs et indirects sur un plateau nautique regroupant 230 entreprises. Toutes les places sont gérées en location annuelle ou en location ponctuelle pour les visiteurs en escale.

Le port de plaisance a fait l'objet d'importants travaux d'extension en 2014, avec l'agrandissement du bassin des Minimes (+ 1 170 anneaux[4]), la construction d'une nouvelle digue (digue « nord »), l'extension de la digue du Lazaret, la réfection de la digue du Bout-Blanc ou encore la création d'une passerelle (cf. annexe n° 3) pour un coût de 54,2 M€[5].

Le port de plaisance de La Rochelle est implanté sur trois sites[6] :

- le vieux port de La Rochelle, qui dispose de trois bassins, à savoir le Havre d'Échouage (121 postes annuels et 12 postes visiteurs), le bassin des Yachts ou bassin à flot (117 postes annuels), le bassin des Chalutiers (74 postes annuels et 38 postes visiteurs), lieu privilégié pour les escales de grands navires et qui abrite la flottille de bateaux

[1] Par arrêté du 24 janvier 1984, le préfet de la Charente-Maritime a transféré le port de plaisance des Minimes à la ville de La Rochelle en application de la loi n° 86-663 du 22 juillet 1983. Un PV du 29 octobre 1984 a constaté la remise gratuite par l'État à la ville de La Rochelle de l'assiette foncière, des biens meubles et immeubles constituant le port de plaisance des Minimes et notamment les ouvrages de protection (digue), les infrastructures (quais et cales) et les superstructures existantes (ponts flottants et bâtiments).

[2] Article L. 5314-4 du code des transports, depuis le 1er décembre 2010. Auparavant : article L. 601-1 du code des ports maritimes, du 1er janvier 2005 au 1er décembre 2010 et article 6 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État (1) du 23 juillet 1983 au 1er janvier 2005.

[3] L'activité principale (ou dominante, article 6 de la loi n° 83-663) est mesurée par le volume des recettes de chaque activité (CE du 25 octobre 2002 n° 214428-214560 commune d'Hyères et Ministère de l'équipement, des transports, du logement du tourisme et de la mer).

[4] Message du 23 décembre 2021 du directeur.

[5] Article de Sud-Ouest du 24 octobre 2014 : région Nouvelle-Aquitaine, 12 M€, département de la Charente-Maritime, 3,2 M€, agglomération de La Rochelle, 6 M€, ville de La Rochelle, 25 M€, régie, 8 M€ pour les seuls travaux d'extension auxquels se sont ajoutés 4,4 M€ de travaux d'amélioration. (Cf. document de la régie « coût global de l'extension et aménagement connexes »).

[6] Rapport d'activité de 2020.

traditionnels et des navires du musée maritime de La Rochelle, ainsi que l'avant-port (trois postes annuels et un poste visiteur) ;

- le port des Minimes, qui compte quatre bassins (Lazaret, Marillac, Bout-Blanc et Tamaris), représentant 4 278 postes annuels et 245 postes visiteurs, une zone artisanale avec manutention (jusqu'à 150 t), une zone de stationnement à terre pour les voiliers monotypes de sport (57 places), trois cales de mise à l'eau ;
- le port Neuf, comportant une zone de mouillage sur corps morts pour 65 bateaux et 50 places à terre sous hangar, ainsi qu'une cale de mise à l'eau, celle-ci étant cependant exclue des dépendances mises à disposition de la RPPLR par la ville.

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république (NOTRé) a renforcé les compétences des communautés d'agglomération. L'article L. 5216-5 du code général des collectivités territoriales (CGCT) dispose, depuis l'entrée en vigueur de la loi précitée, que la communauté d'agglomération est compétente pour mener des actions de développement économique comprenant la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion de zones d'activités industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire.

La loi n'a toutefois pas fixé de définition précise des zones d'activité portuaire. En l'état actuel des textes et de la jurisprudence, sous réserve de l'appréciation du juge administratif, la qualification en zone d'activité portuaire du port de plaisance de La Rochelle relève d'un accord entre la communauté d'agglomération de La Rochelle et sa ville centre.

Une réflexion sur le transfert éventuel de la compétence de la commune vers la communauté d'agglomération a été initiée en 2017. À ce jour, cette question n'a pas été tranchée.

Dans l'éventualité du transfert de compétence à la communauté d'agglomération de La Rochelle, cette dernière serait tenue de reprendre le personnel, en application de l'article L. 1224-1 du code du travail[7] et la ville de La Rochelle, conformément aux articles L. 1321-1[8] et L. 1321-2[9] du CGCT, de mettre à disposition les biens nécessaires à l'exercice de la compétence (infrastructure, superstructure, bâtiments…), à titre gratuit.

[7] « *Lorsque survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société de l'entreprise, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise* ».

[8] *« Le transfert d'une compétence entraîne de plein droit la mise à la disposition de la collectivité bénéficiaire des biens meubles et immeubles utilisés, à la date de ce transfert, pour l'exercice de cette compétence ».*

[9] « *Lorsque la collectivité antérieurement compétente était propriétaire des biens mis à disposition, la remise de ces biens a lieu à titre gratuit. La collectivité bénéficiaire de la mise à disposition assume l'ensemble des obligations du propriétaire ».*

2 L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE LA RÉGIE

2.1 Des statuts à modifier

L'organisation et le fonctionnement de la RPPLR sont régis par des statuts approuvés par le conseil municipal de la ville de La Rochelle par délibération du 11 mai 2001.

Les statuts sont anciens et n'ont pas été mis à jour au regard des évolutions législatives et règlementaires. Les statuts font ainsi référence au code des ports maritimes, dont la plupart des articles ont été abrogés par le décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014[10] et codifiés au code des transports. Ils visent également le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique, abrogé et remplacé par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Les statuts ont fixé le nombre d'administrateurs à 17 membres, dans le respect de l'article R. 2221-4 du CGCT. Or le conseil municipal de la ville de La Rochelle, lors de sa séance du 18 décembre 2017, a porté à 18 le nombre d'administrateurs de la régie, soit dix conseillers municipaux et huit membres extérieurs. La délibération prévoyait, en conséquence, la modification de l'article 3 des statuts. Les statuts, par ailleurs, se limitent à signaler que « *les représentants de la commune doivent détenir la majorité des sièges* ». Si cette rédaction est conforme à l'article L. 2221-6 du CGCT[11], elle gagnerait à être plus explicite en précisant le nombre de conseillers municipaux siégeant au conseil d'administration (CA).

D'après l'objet social de la RPPLR, celle-ci doit assurer l'exploitation du port de plaisance. Ses missions consistent à :

- installer tous les moyens propres à l'exploitation du port de plaisance ;
- assurer la gestion et l'entretien des ouvrages et outillages du port ;
- assurer la police et le gardiennage des installations ;
- percevoir les taxes et redevances auprès des usagers ;
- établir des amodiations (garanties d'usage) à certains usagers ;
- gérer et exploiter toutes installations annexes du port de plaisance.

Outre ces missions, la RPPLR assure la vente de carburant aux plaisanciers, les recettes représentent plus de 10 % du chiffre d'affaires. Elle loue certains de ses locaux, mis à disposition par la ville ou lui appartenant en propre, à des entreprises du secteur nautique. Ces activités ne sont pas mentionnées dans les statuts. En outre, elle organise de nombreuses animations, souvent en partenariat avec la ville, pour lesquelles le plan d'eau est mis à disposition gratuitement ou à des tarifs avantageux.

Dans un avis du 7 juillet 1994[12], le Conseil d'État a précisé qu'un établissement public doit satisfaire aux principes de spécialité fonctionnelle et de spécialité territoriale et que son champ d'intervention se réduit ainsi aux compétences d'attribution, limitativement énumérées, d'une part, et au territoire de la collectivité ou du groupement de collectivités qui l'a créée, d'autre part. Le ministère de l'intérieur, dans sa réponse à la question n° 18187 du 16 juin 2005

[10] Relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports.

[11] « *Les représentants de la commune doivent détenir la majorité des sièges du conseil d'administration ou du conseil d'exploitation* ».

[12] N° 356089, voir également Conseil d'État, décision 29 décembre 1999, n° 185970.

du Sénat, a rappelé que les établissements publics doivent s'en tenir à l'exercice de la mission ou des missions connexes qui leur ont été confiées et qui sont définies en termes précis dans leurs statuts. Le Conseil d'État a toutefois estimé, dans l'avis précité que « *le principe de spécialité ne s'oppose pas par lui-même à ce qu'un établissement public, surtout s'il a un caractère industriel et commercial, se livre à d'autres activités économiques à la double condition, d'une part, que ces activités annexes soient techniquement et commercialement le complément normal de sa mission statutaire principale (…) ou du moins connexes à ces activités* » et « *d'autre part, que ces activités soient à la fois d'intérêt général et directement utiles à l'établissement public* ».

Les activités d'animation, qui peuvent être considérées comme connexes, ne sont pas expressément prévues par les statuts. La RPPLR en organise cependant environ une vingtaine chaque année (sauf en 2020, en raison de la crise sanitaire).

En conséquence, la RPPLR doit mettre à jour ses statuts, en lien avec la ville de La Rochelle, afin, notamment, de se faire préciser son périmètre d'intervention. L'ordonnateur, ainsi que le maire de La Rochelle, en réponse aux observations provisoires, indiquent qu'ils procéderont à l'actualisation des statuts lors de la rédaction concomitante de la prochaine convention liant la ville et la régie. Ils précisent que les textes obsolètes seront actualisés, ainsi que le nombre d'administrateurs. L'objet social sera amendé afin de tenir compte de toutes les activités effectivement exercées par la RPPLR. Plus généralement, le maire de La Rochelle entend clarifier les rôles et les attributions du président, du conseil d'administration, du directeur du port ainsi que les conditions d'exercices de leurs missions.

Recommandation n° 1 : mettre à jour les statuts en lien avec la ville de La Rochelle.

2.2 Le conseil d'administration

2.2.1 Un fonctionnement globalement conforme aux textes

Lors de sa séance du 15 juillet 2020, le conseil d'administration a procédé à l'installation de 18 administrateurs, dont 10 élus de la ville de La Rochelle, nommés par délibération n° 37 du 15 juillet 2020, sur proposition du maire de La Rochelle, conformément à l'article R. 2221-5 du CGCT[13]. Les autres membres, également désignés sur proposition du maire, ont été choisis parmi des personnes qualifiées. Le conseil d'administration a reconduit le mandat du précédent président[14] et a élu les deux vice-présidents[15] le 30 septembre 2020, conformément à l'article 8 des statuts et à l'article R. 2221-9 du CGCT. La délibération d'installation du conseil ne rappelle pas cependant le nom des membres et leur qualité (conseillers municipaux et personnes extérieures). La même imprécision a été relevée pour le renouvellement de membres en 2017. La chambre régionale des comptes invite la RPPLR à détailler la liste des administrateurs et à

[13] « *Les membres du conseil d'administration ou du conseil d'exploitation sont désignés par le conseil municipal, sur proposition du maire* ».

[14] M. Christian Marbach, président pour la période examinée (à compter de 2016).

[15] Article R. 2221-9 du CGCT : *« Le conseil d'administration ou le conseil d'exploitation élit, en son sein, son président et un ou plusieurs vice-présidents* ».

expliciter leur qualité lors des prochaines installations, ou bien à annexer à sa délibération celle de la ville, ce que l'ordonnateur s'engage à faire.

Les statuts précisent les modalités de fonctionnement du conseil d'administration qui sont conformes aux statuts et à la règlementation[16]. Le conseil d'administration s'est réuni selon la fréquence prévue par l'article R. 2221-9 du CGCT, à savoir au moins une fois tous les trois mois. Toutefois le quorum, atteint dès lors que la moitié des administrateurs assiste à la séance (article 11 des statuts), n'a pas toujours été respecté lors des conseils des 26 juillet 2016, 19 novembre 2018 et 6 mars 2019.

La chambre régionale des comptes rappelle que le non-respect de cette règle est susceptible d'entacher d'irrégularité les décisions prises lors de ces conseils.

2.2.2 Des compléments d'information à transmettre au conseil d'administration

L'article R. 2221-23 du CGCT dispose que *« La passation des contrats donne lieu à un compte rendu spécial au conseil d'administration dès sa plus prochaine réunion, à l'exception de ceux dont le montant est inférieur à une somme fixée par le conseil »*. Les statuts reprennent, à leur article 24, ces dispositions. Le conseil d'administration n'a pas fixé de seuil en dessous duquel le compte rendu spécial n'est pas requis. Dès lors, il doit se voir présenter un compte rendu sur la passation de tous les marchés.

Pour les années 2016 à 2021, les procès-verbaux des séances du conseil d'administration ne retracent aucun élément relatif à ces comptes rendus spéciaux, bien que la RPPLR ait conclu 28 marchés publics sur cette période, dont 20 représentaient des montants supérieurs à 100 000 €. Seuls les marchés nécessitant le recours à une procédure de mise en concurrence formalisée ont fait l'objet de délibérations de la part du conseil d'administration afin d'autoriser le lancement des procédures et la signature des contrats. L'ordonnateur, en réponse, s'engage à présenter le compte rendu spécial en décembre 2022 pour les marchés excédant un certain seuil, qui sera préalablement fixé par le conseil d'administration, le maire de La Rochelle prévoyant de s'assurer de la complète information délivrée au conseil d'administration.

[16] L'article R. 2221-4 du CGCT limite le mandat des administrateurs à celui du conseil municipal.

Tableau n° 1 : marchés publics supérieurs à 100 000 € (2016-2021)

Année	Objet du marché	Montant	Délibérations du conseil d'administration
2016	Fourniture d'un élévateur à bateaux	210 120 €	28 juin 2016
2016	Entretien des locaux pour 13 mois	188 169 €	17 oct. 2016
2016	Dragage (4 lots)	1 420 508 €	
2016	Réparation des pieux guides pour pontons flottants	177 937 €	
2017	Dragage (4 lots)	1 068 225 €	
2017	Entretien des locaux	201 290 € 1 an, renouvelable 3 fois	18 avril 2017
2018	Réalisation et fourniture d'un bateau de police portuaire	119 319 €	
2018	Autosurveillance de la qualité des eaux et des sédiments	Marché à bon de commande 1 an renouvelable 3 fois	
2018	Fourniture de carburant	Marché à bon de commande	27 fév. et 27 juin 2018
2018	Assurances (6 lots)	118 634 € par an (5 ans)	27 fév. et 16 oct. 2018
2018	Dragage (6 lots), 1 an renouvelable 3 fois	Marché à bon de commande (Maxima à 2 450 000 €)	
2018	Restructuration et extension du bâtiment de services digue du Bout Blanc (17 lots)	1 256 034 €	
2018	Restauration des façades du bureau du Port (4 lots)	132 941 €	
2019	Dragage (6 lots)	Marché à bon de commande	6 mars et 26 juin 2019
2021	Renouvellement et aménagement de pannes flottantes	Marché à bon de commande	11 mars 2020 et 27 jan. 2021
2021	Travaux d'entretien du Phare du Bout du Monde	240 653 €	
2021	Réfection de la darse 150 tonnes (2 lots)	258 727 €	
2021	Fourniture d'un élévateur à bateaux 15 tonnes	210 000 €	27 jan. 2021
2021	Installation d'une panne brise clapot (2 lots)	951 314 €	
2021	Fourniture de carburant	Marché à bon de commande	7 juil. et 13 oct. 2021

Source : régie du port de plaisance

2.2.3 Les commissions facultatives à formaliser

Le conseil d'administration, à l'occasion de son installation, procède à la nomination de commissions non obligatoires : la commission des finances, la commission technique et la commission « mer », chacune comptant six membres depuis 2020 (cinq membres auparavant pour la commission des finances et neuf membres pour la commission technique).

La commission des finances est réunie systématiquement afin d'examiner les tarifs, la proposition de budget primitif, les décisions modificatives ou encore le compte financier. Il est toujours fait état de la position de la commission lors des conseils, souvent oralement, celle-ci pouvant toutefois être signalée dans les délibérations. La commission technique a pour objet de valider ou d'orienter les choix finaux d'installation ou aménagement. Aucun compte rendu n'est

cependant rédigé à l'issue des réunions, ce qui devrait toutefois l'être pour une meilleure transcription des débats. L'ordonnateur, en réponse aux observations de la chambre, a donc prévu de diffuser un compte rendu des réunions des commissions finances et technique à l'ensemble des administrateurs en même temps que la convocation à la réunion du conseil d'administration à compter de la réunion du 15 juin 2022.

Si le rôle de la commission « mer » (cf. § 3.7.2) a été défini par l'avenant n° 1 à la convention liant la ville de La Rochelle et la régie en 2006, elle n'apparaît pas dans les statuts, ce qui lui aurait conféré une existence légale. Devaient y siéger le maire de la ville de La Rochelle (ou son représentant) ainsi qu'un élu désigné par le maire, le directeur général des services de la ville (ou son représentant), le directeur des sports de la ville, le président de la RPPLR, un membre du conseil d'administration, le directeur et le maître de port principal de la RPPLR. La nouvelle convention de 2018 n'en faisant plus état, la commission a continué à se réunir sans les représentants de la ville. La nouvelle composition n'a été formalisée par le conseil d'administration qu'en 2020, à l'occasion de l'installation du nouveau conseil d'administration[17]. Désormais celle-ci compte six membres du conseil d'administration, auquel participe le directeur et le responsable clientèle.

Historiquement, le rôle de cette commission est d'accorder des réductions tarifaires, allant jusqu'à la gratuité, pour les redevances d'amarrage, les frais de manutention et de stationnement à terre pour des associations, des participants aux courses au large et des organisateurs d'évènements nautiques. À cette liste se sont ajoutés les bateaux classés monument historique, pour lesquels la ville a apporté une contribution à hauteur de 50 % jusqu'en 2016. Cette commission, en décidant de réductions ou de remises tarifaires en lieu et place du conseil d'administration, seule instance à pouvoir le faire *in fine*, alors qu'elle n'a pas d'existence juridique, fait courir un risque à la RPPLR, (cf. § 3.7.2).

La RPPLR doit inscrire dans ses statuts, le rôle précis de ces commissions, et notamment de la commission « mer » ainsi que leur composition. L'ordonnateur et le maire de La Rochelle, en réponse, se sont engagé à se conformer à l'observation de la chambre régionale des comptes et à mettre en œuvre la recommandation concomitamment à la rédaction de la nouvelle convention liant la régie et la ville de La Rochelle.

Recommandation n° 2 : inscrire dans les statuts le rôle précis des commissions, notamment de la commission « mer », ainsi que leur composition et fonctionnement.

2.3 Le conseil portuaire et le comité local des usagers permanents du port

Deux autres instances participent à la gouvernance de la régie : le conseil portuaire et le comité local des usagers permanents du port. Ces deux instances peuvent émettre des avis consultatifs sur les enjeux et grandes thématiques de la vie du port.

[17] Message du 19 janvier 2022.

2.3.1 Le conseil portuaire

L'article L. 5314-12 du code des transports[18] prévoit l'instauration d'un conseil portuaire. Sa composition a été renouvelée par arrêté du maire de La Rochelle du 26 août 2016, et par arrêté du 2 septembre 2021, à l'issue des cinq années de mandat[19]. Elle a été conforme à l'article R. 5314-17 du même code[20] pour la période examinée, les membres du port de plaisance de La Rochelle étant :

- le maire de La Rochelle, en qualité de président ;
- le président et le directeur du port (suppléant), représentant le concessionnaire ;
- le directeur des sports de La Rochelle, représentant le personnel communal, la directrice générale des services (suppléante) ;
- un représentant du personnel du port ;
- trois représentants des usagers du port[21] ;
- trois représentants des services nautiques et associations désignés par le maire ;
- un représentant de la CCI, conformément à l'article R. 5314-18 du code des transports[22].

Au cours des années 2016 à 2020, le conseil portuaire s'est réuni entre deux et trois fois par an, dans le respect des conditions de quorum définies par l'article R. 5314-23 du code des transports.

En conformité avec l'article R. 5314-22 du code précité, le conseil portuaire a été consulté sur les sujet suivants :

- la délimitation administrative du port et ses modifications ;
- le budget prévisionnel du port ;
- les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port ;
- les avenants à la convention liant la régie et la ville ;
- les projets d'opérations de travaux neufs ;
- les règlements particuliers de police.

De 2016 à 2020, la majorité des réunions du conseil portuaire (8 sur 12) se sont tenues le même jour[23] que le conseil d'administration de la RPPLR. Bien que le code des transports ne prévoie pas de délai minimal entre la tenue des réunions de ces deux instances, leur concomitance amoindrit le rôle que pourrait jouer le conseil portuaire, ce dernier pouvant disposer jusqu'à deux mois pour se prononcer sur les affaires portées à sa connaissance, en application de l'article R. 5314-23 du code des transports[24]. L'ordonnateur, ainsi que le maire de La Rochelle, en

[18] Créé par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013.
[19] Article R. 5314-24 du code des transports.
[20] Qui a remplacé l'article R. 622-1 du code des ports maritimes, abrogé par l'article 4 du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014.
[21] Article R. 5314-27 du code des transports.
[22] *« Le conseil portuaire est complété par un représentant désigné par la chambre de commerce et d'industrie quand elle n'est pas concessionnaire* ».
[23] 13 décembre 2016, 24 avril 2018, 16 octobre 2018, 10 avril 2019, 18 décembre 2019, 11 mars 2020, 18 novembre 2020, 16 décembre 2020.
[24] « *Lorsque l'avis n'est pas émis dans un délai de deux mois à compter de la saisine du conseil, il est réputé favorable* ».

réponse, indiquent avoir pris note de l'observation et s'engagent à remédier à la situation dès le 2e trimestre 2022.

Les membres du conseil portuaire font preuve d'assiduité. La chambre régionale des comptes a cependant relevé l'absence de deux membres[25] à trois réunions consécutives, sans que leurs suppléants ne les aient remplacés, pendant le mandat 2016/2021. En application de l'article R. 5314-24 du code des transports *« lorsqu'un membre du conseil portuaire, autre que les représentants élus des personnels, s'abstient sans motif légitime de se rendre à trois réunions consécutives, il peut être déclaré démissionnaire par le préfet »*.

L'article R. 5314-22 du code des transports dispose que les statistiques disponibles portant notamment sur le trafic du port doivent être régulièrement communiquées. Une fois par an, à l'occasion de la présentation des rapports d'activité et des comptes financiers, quelques données relatives au trafic ou à la capacité d'accueil du port sont présentées. Ces données sont cependant, d'après les comptes rendus, assez succinctes et ne rendent pas compte de l'activité, et notamment de sa saisonnalité. La RPPLR doit donc compléter les statistiques communiquées pour les rendre conformes à l'article susmentionné du code des transports. L'ordonnateur s'est engagé à les compléter *« de données supplémentaires illustrant les trafics et leur saisonnalité »*.

2.3.2 Le comité local des usagers permanents du port (CLUPP)

Les six représentants (trois titulaires et trois suppléants) des usagers du port siégeant au conseil portuaire sont désignés par le comité local des usagers permanents du port (CLUPP). Les représentants du CLUPP ont été désignés en avril 2016, puis renouvelés en 2021.

La composition de cette instance et son fonctionnement sont fixés par l'article R. 5314-19 du code des transports[26]. La liste des membres doit être tenue à jour par la RPPLR. La liste transmise par la RPPLR était arrêtée au 18 janvier 2021. La chambre régionale des comptes s'interroge dès lors sur la participation de tous les usagers intéressés à cette instance. L'ordonnateur, en réponse, assure qu'il veillera à l'actualisation annuelle de la liste des membres.

Au cours de la période 2016-2019, le CLUPP s'est réuni à cinq reprises, soit au moins une fois par an, conformément à la règlementation, et trois fois en 2021. Le CLUPP ne s'est pas réuni pendant l'année 2020, cette situation pouvant néanmoins s'expliquer par la crise sanitaire.

Le budget de la régie, qui doit être communiqué au CLUPP, en application de l'article R. 5314-19 du code des transports, ne figure pas parmi les sujets mis à l'ordre du jour des différentes réunions dont un compte rendu a été dressé. En 2016, par ailleurs, le CLUPP n'a procédé qu'à l'élection de ses représentants au sein du conseil portuaire.

D'une manière générale, les comptes rendus du CLUPP sont très succincts et ne permettent pas d'apprécier sa participation effective à la gouvernance du port. La chambre régionale des comptes invite la RPPLR à les compléter.

---

[25] Le représentant de la CCI et son suppléant, un usager du port et son suppléant.

[26] « *Le comité local des usagers permanents du port comprend les titulaires d'un contrat d'amodiation ou de garantie d'usage de poste d'amarrage ou de mouillage et les bénéficiaires d'un titre de location supérieur à six mois, délivré par le gestionnaire du port. Leur liste est tenue à jour par le gestionnaire du port. L'inscription sur la liste s'effectue sur la demande de l'intéressé assortie des justifications appropriées. Le comité local des usagers permanents du port est réuni au moins une fois par an par le maire ou son représentant. Il reçoit communication du budget du port* ».

2.4 Le projet stratégique du port de plaisance de La Rochelle

La régie s'est dotée, en décembre 2021, d'un projet stratégique pour les années 2022 à 2026, présenté au conseil d'administration le 15 décembre 2021. Ce projet identifie sept enjeux prioritaires pour les clients, le territoire et le personnel :

- simplifier et fluidifier les relations clients ;
- devenir un lieu de vie et de découverte adapté aux pratiques de demain ;
- devenir l'office de la mer ;
- adapter l'organisation foncière ;
- être précurseur et exemplaire d'un point de vue écologique et environnemental ;
- favoriser la cohésion d'équipe ;
- développer les compétences des salariés.

Ce projet est décliné, par année, en plan d'actions. Des fiches projets comportant des objectifs opérationnels sont en cours d'élaboration. Ce projet n'a pas été rédigé en association avec la ville de La Rochelle, celle-ci n'ayant pas fixé les orientations stratégiques. Interrogé sur les attentes de l'autorité de tutelle, le directeur de la régie a précisé qu'elles n'étaient pas formalisées, et que le projet stratégique était le fruit d'une réflexion interne à la RPPLR mais qu'il avait été transmis à la ville de La Rochelle, celle-ci n'ayant pas formulé de remarques. Il a ajouté, en réponse aux observations provisoires, que « *les administrateurs de la RPPLR - dont 10/18 sont élus municipaux – ont été invités à participer à la définition des enjeux et axes de travail au travers d'ateliers de deux demi-journées* ».

La chambre régionale des comptes attire l'attention de la RPPLR sur la nature des actions envisagées, dont certaines excèdent le périmètre de l'objet social (création d'un observatoire nautique, développement de l'offre de produits touristiques notamment et de services connexes). L'ordonnateur et le maire de La Rochelle, en réponse, précisent que l'objet social des statuts sera modifié afin de tenir compte des orientations du projet stratégique.

3 LA GESTION DU PLAN D'EAU ET DES DÉPENDANCES À TERRE

3.1 Les conventions de mise à disposition des dépendances du port de plaisance par la ville

3.1.1 La rédaction imprécise des conventions

La ville de La Rochelle met à disposition de la régie ses biens et équipements portuaires contre le versement d'une redevance d'occupation du domaine public. Pour la période examinée, deux conventions ont régi les relations entre la ville et la RPPLR. La première porte sur les biens inclus dans le périmètre du port de plaisance avant la construction de l'extension, et la seconde sur l'extension du port des Minimes, livrée à compter de juin 2014.

La première convention, d'une durée de 20 ans, a été signée le 22 mai 1996, pour une application au 1er avril 1996. Elle a été modifiée à dix reprises, à compter de 2006. Les conditions financières ont été amendées à chaque révision. Certains avenants ont modifié la liste des biens mis à disposition (avenant n° 1, n° 2 et n° 9) et l'avenant n° 9 du 8 mars 2016 a prolongé la convention de 1996 de deux ans. La convention a été renouvelée le 12 novembre 2018 pour une durée de trois ans. Deux avenants en ont modifié les conditions financières, le second avenant prolongeant en outre la convention d'un an.

La seconde convention, signée le 24 novembre 2014, d'une durée de 33 ans porte sur la mise à disposition de l'extension du port des Minimes. Elle n'a pas fait l'objet d'avenant Elle est moins détaillée que la convention portant sur le périmètre historique du port. Elle n'aborde pas, notamment, la question des redevances payées par les usagers, ne mentionne pas l'obligation de se conformer au règlement du port, ne prévoit pas la production d'éléments statistiques à la ville de La Rochelle. Ces différences seraient ainsi susceptibles d'introduire une gestion différenciée du plan d'eau et de fragiliser la RPPLR dans ses prises de décisions. Dans les faits, la régie a fait application, à l'extension du port des Minimes, des articles de la convention de 1996 et 2018.

Interrogé sur l'existence de deux conventions distinctes, le directeur a expliqué que la ville de La Rochelle souhaitait retracer, au travers d'une convention distincte, la redevance versée au titre de l'extension du port. La chambre régionale des comptes observe toutefois qu'une unique convention pourrait tout à fait prévoir explicitement le versement de deux redevances distinctes. Elle permettrait d'harmoniser les durées d'exploitation du plan d'eau, qui constitue un tout indissociable.

La rédaction de la convention de 2018 appelle quelques remarques : l'article 6 expose les obligations de la ville en matière de réparation des infrastructures portuaires et de voirie sans préciser la nature des dépenses (dépenses d'exploitation ou d'investissement). L'article 2 liste les infrastructures, superstructures, installations et équipements portuaires mis à disposition de la régie, sans les rassembler par catégorie. Il est ainsi malaisé de distinguer les biens auxquels s'applique l'article 6. La même remarque peut être faite pour la convention de 2014. Interrogée, la ville de La Rochelle a précisé qu'elle prenait en charge les dépenses d'investissement[27], que les réparations s'entendaient « *comme les « grosses réparations », notamment celles qui seraient liées à un sinistre ou plus précisément causées par un évènement extérieur (aléas climatiques par exemple) et non à une usure « normale »* » et que la rédaction de la prochaine convention, celle de 2018 prenant fin au 31 mars 2022 serait plus explicite. La liste des biens relevant de la catégorie « infrastructure » y sera précisée et plus généralement les obligations qui incombent à chacune des parties selon la nature des ouvrages.

3.1.2 Des clauses superflues

Les conventions prévoient qu'à leur expiration « *et par le seul fait de cette expiration, la ville se trouvera subrogée dans tous les droits de la régie* » et qu'elle reprendra possession de tous les biens mis à disposition, et plus généralement de tous les biens « *nécessaires à l'exploitation du service et au fonctionnement des installations et appareils* ». De même, la

[27] Réponse du 10 décembre 2021.

résiliation, qui peut être décidée à tout moment par la ville en respectant un préavis de six mois, s'accompagne d'une reprise des biens, effectuée dans les mêmes conditions.

L'article R. 2221-16 du CGCT dispose cependant qu'une régie ne peut cesser son exploitation qu'en exécution d'une délibération du conseil municipal, déterminant la date à laquelle prend fin l'activité de la régie[28], la durée de vie d'une régie n'étant pas fixée par les textes. La chambre observe qu'une confusion a pu être faite avec les contrats de concession qui eux doivent mentionner une durée et qui ne correspondent pas au mode de gestion de la RPPLR. Dès lors les clauses susmentionnées apparaissent comme superflues.

3.1.3 La fixation des montants des redevances versées par la régie à la ville à préciser

Les conventions fixent les modalités de calcul des redevances domaniales, dues par la RPPLR pour l'occupation du domaine public portuaire et l'exploitation des ouvrages et installations, en application de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P)[29].

La convention de 1996 prévoyait, à l'article 5, le paiement d'une redevance initiale de 796 K€, révisable selon le pourcentage d'augmentation des redevances annuelles d'amarrage, puis à compter de 2008, selon les indices de référence des loyers et du coût de la construction. À compter de l'avenant n° 3 du 19 octobre 2009, la redevance a été fixée chaque année par la ville de La Rochelle, par avenant.

La convention de 2018 et ses avenants ont ensuite fixé les redevances pour la période du 1er avril 2018 au 31 mars 2022. Interrogé sur ces modalités, qui pénalisent la RPPLR pour l'élaboration de budgets pluriannuels, en l'absence d'anticipation des sommes à verser, le directeur a répondu qu'elles résultaient « *de discussion entre le souhait du propriétaire et les capacités de l'exploitant* »[30].

[28] Article R. 2221-17 du CGCT *« La délibération du conseil municipal décidant de renoncer à l'exploitation de la régie détermine la date à laquelle prennent fin les opérations de celle-ci ».*

[29] « *Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 donne lieu au paiement d'une redevance* ». Article L. 1 du CG3P *« Le présent code s'applique aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements public ».*

[30] Message du 4 février 2022 du directeur.

Tableau n° 2 : évolution de la redevance – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Convention 1996 avenant 10	1 075 000						
Convention 1996 avenant 10		1 087 700	271 925 1er trimestre 2018				
Convention 2018			853 275 avril à décembre 2018	284 425 1er trimestre 2019 890 775 avril à décembre 2019	296 925 1er trimestre 2020 928 275 avril à décembre 2020	309 425 1er trimestre 2021 928 275 avril à décembre 2021	309 425 1er trimestre 2022
Convention 2018 avenant 1			250 000				
Convention 2018 avenant 2							
Total	**1 075 000**	**1 087 700**	**1 375 200**	**1 175 200**	**1 225 200**	**1 237 700**	

Source : conventions et avenants, comptes financiers

La redevance inclut également le loyer relatif à l'occupation de la zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) de Port Neuf (Cf § 3.3), dépendance de l'État. Il conviendrait de distinguer le loyer versé au titre de la ZMEL, qui fait l'objet d'un versement d'une redevance spécifique de la ville à l'État (base tarifaire 2020 de 5 298 €). L'ordonnateur et le maire de La Rochelle, en réponse, signalent que la distinction serait effective depuis le vote du budget supplémentaire de juin 2022.

La redevance domaniale acquittée pour l'extension du bassin des Minimes a été fixée à 500 K€ HT, puis révisée au 1er janvier de chaque année de 2 %, en application de l'article 4 de la convention. Le directeur a précisé que ces conditions financières ont été établies fin 2013, début 2014, afin de « *permettre à la ville de couvrir [ses] frais de remboursement d'emprunt sur la base du budget prévisionnel initial* », nécessaire à la réalisation des travaux d'extension, et *« qu'il n'existe pas de document de référence daté »*[31].

L'article L. 2125-3 du CG3P dispose que *« la redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public tient compte des avantages de toute nature, procurés au titulaire de l'autorisation »*. Le Conseil d'État, dans son arrêt n° 189191 du 21 mars 2003 a par ailleurs rappelé que *« la redevance imposée à un occupant du domaine public doit être calculée non seulement en fonction de la valeur locative d'une propriété privée comparable à la dépendance du domaine public pour laquelle la permission est délivrée […] mais aussi en fonction de l'avantage spécifique procuré par cette jouissance privative du domaine public »*[32].

En réponse à la question n° 079587 du 29 novembre 2018 du Sénat, le ministère de l'action et des comptes publics, a précisé que pour l'application de l'article L. 2125-3 du CG3P « *lorsque l'occupation s'inscrit dans le cadre de l'exercice d'une activité économique, l'avantage procuré par l'occupation est pris en compte à travers le chiffre d'affaires* » et que la

[31] Message du 4 février 2022, idem.
[32] Voir également l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon du 13 décembre 2012 n° 12LY01167.

redevance domaniale, doit se composer « *d'une part fixe, correspondant à la valeur locative du bien, et d'une part variable assise sur le chiffre d'affaires* ».

Par ailleurs, la Cour administrative d'appel de Lyon, dans son arrêt n° 12LY00820 du 28 février 2013 a rappelé qu'en application des articles L. 2125-1 et L. 2125-3 du CG3P, les avantages tirés de l'occupation du domaine public s'apprécient notamment au regard des recettes tirées de son utilisation mais également des « *charges que la collectivité publique supporte telles que les amortissements, l'entretien et la maintenance calculées au prorata de l'utilisation d'un tel équipement* ». Au surplus, l'article L. 2224-2 du CGCT interdit aux communes de prendre en charge, dans leur budget propre, des dépenses relevant d'un SPIC, seules les redevances des usagers du service devant contribuer à l'équilibre du service.

S'agissant de la redevance, correspondant à la part fixe, la jurisprudence confirme qu'elle doit être calculée en tenant compte des conditions d'exploitation, notamment des caractéristiques et de la surface du plan d'eau utilisable, du nombre des postes de mouillage et de la proportion dans laquelle ces postes peuvent faire l'objet d'une location de longue durée. Pour ce faire, c'est aux services fiscaux de fixer le taux des redevances domaniales au vu d'un avis du service technique assorti de propositions chiffrées qui ne le lient pas[33]. La chambre régionale des comptes observe que la détermination des conditions financières des conventions ne respecte pas les textes en vigueur et la jurisprudence.

La chambre régionale des comptes invite la RPPLR à se rapprocher de la ville et des services fiscaux afin de revoir les modalités de fixation des redevances. Ainsi, elles doivent être calculées selon la valeur locative des biens et intégrer, outre les charges supportées par la ville pour l'entretien de ses dépendances portuaires, une part variable fonction du chiffre d'affaires, tenant compte de l'avantage économique effectivement conféré à la RPPLR. Ce calcul a pour finalité de s'assurer que la ville n'assume pas des dépenses qui seraient ainsi laissées à la charge du contribuable rochelais en lieu et place de l'usager de la régie. L'ordonnateur, en réponse, a précisé que « *les modalités de fixation de la part fixe de la redevance domaniale seront redéfinies à l'occasion de la prochaine convention liant la RPPLR à la ville* ». Le maire de La Rochelle s'engage également à fixer le montant de la redevance dans le respect du CG3P.

3.2 Les règlements particuliers de police portuaire et d'exploitation

En vertu de l'article L. 5331-5 du code des transports[34], l'autorité portuaire du port de plaisance est le maire de La Rochelle. Il est également investi du pouvoir de police, en application de l'article L. 5331-6 du même code[35].

Selon l'article L. 5331-8 de ce code, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend, notamment, l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants. Par ailleurs, l'autorité portuaire, en application de l'article L. 5331-7 du code précité, exerce « *l'exploitation du port, qui comprend*

[33] Conseil d'État 7 mai 1980, SA Les marines de Cogolin, n°05969.

[34] *« L'autorité portuaire est : […] : 3° Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent ».*

[35] « *L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est : […] 4° Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent* ».

notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins ». En application de l'article L. 5331-10 du code des transports, des règlements particuliers peuvent compléter les règlements généraux de police fixé par l'État. L'article R. 5333-6 du même code dispose que « *Les règles particulières d'attribution de poste à quai, d'admission dans le port et de sortie pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance ainsi que les engins flottants sont, s'il y a lieu, fixées par le règlement particulier du port* ».

La régie a été dotée d'un nouveau règlement particulier de police portuaire, pris par arrêté du maire de La Rochelle, en date du 16 avril 2016, qui s'applique au domaine public maritime mis à disposition par les conventions. À cette même date, la régie a adopté un nouveau règlement d'exploitation du port. Il n'a pas fait l'objet d'un arrêté du maire, l'article 14 de la convention de 1996[36] soumettant le règlement à un simple agrément du maire. Il comporte cependant des articles relatifs à l'attribution d'emplacements, à savoir l'article 1 « gestion de la liste d'attente » et l'article 2 « affectation de poste ». Ces modalités d'attribution de postes auraient dû être décidées par le maire de la ville de La Rochelle, autorité portuaire chargée de l'exploitation du port, conformément à l'article R. 5333-6 précité.

De nouveaux règlements doivent prochainement être adoptés[37]. La chambre régionale des comptes rappelle à la RPPLR qu'elle doit s'assurer que les dispositions relevant de l'autorité portuaire fassent bien l'objet d'une décision de la ville[38]. L'ordonnateur et le maire de La Rochelle, en réponse, précisent que le règlement du port, qui devrait être opérationnel au 1er janvier 2023, comportera les articles relatifs à la gestion de la liste d'attente et à l'affectation des postes, qui seront ainsi validés par la ville, autorité portuaire.

3.3 L'occupation temporaire d'une zone de mouillage et d'équipements légers

La RPPLR exploite également une « zone de mouillage et d'équipements légers » (ZMEL), dispositif créé par la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. Il s'agit de l'anse de Port Neuf, zone de mouillage sur corps morts (65 emplacements), emprise non comprise dans le domaine portuaire de la ville de La Rochelle. Conformément au décret n° 91-1110 du 22 octobre 1991 relatif aux autorisations d'occupation temporaire (AOT) concernant les ZMEL, la ville de La Rochelle a obtenu de l'État l'octroi d'une occupation temporaire du domaine public maritime, en dehors de la limite administrative du port de plaisance, délivrée par le préfet et formalisée par un arrêté préfectoral du 6 février 2001.

Conformément à l'article R. 2124-53 du CG3P, le titulaire de l'autorisation, à savoir la ville de La Rochelle, peut confier la gestion à un tiers. L'avenant n° 1 de 2006 à la convention de 1996 et la convention de 2018 visent précisément la ZMEL.

[36] L'article 14 de la convention de 2018 est rédigé à l'identique.

[37] Ils ont été présentés en conseil portuaire le 13 octobre 2021, au CLUPP le 22 septembre 2021 et en conseil d'administration le 13 octobre 2021.

[38] De nombreux port de plaisance ne dispose d'ailleurs que d'un seul document regroupant le règlement particulier de police portuaire et le règlement d'exploitation validé par un arrêté de l'autorité portuaire.

L'AOT a été concédée pour une durée de 15 ans, durée maximale prévue par l'article R. 2124-46 du CG3P et l'article 8 du décret n° 91-1110. La chambre régionale des comptes observe que la durée a été prolongée d'un an par arrêté du 7 janvier 2016, puis de trois ans par un nouvel avenant, jusqu'au 6 février 2020, durée totale s'avérant être supérieure à celle prévue par les articles précités.

Par arrêté préfectoral du 25 mars 2021, auquel est annexée la convention prévue à l'article R. 2124-45 du CG3P[39], dans sa version en vigueur depuis le 4 juin 2020, une nouvelle AOT a été délivrée à la ville de La Rochelle, pour une durée de 12 ans. La chambre régionale des comptes observe donc que la régie a exploité la ZMEL sans disposer d'autorisation du 6 février 2020 au 24 mars 2021.

Par arrêté préfectoral du 6 février 2001, le préfet de la Charente-Maritime et le préfet maritime de l'Atlantique ont défini un règlement de police applicable à la ZMEL, conformément à l'article R. 341-4 du code du tourisme[40]. Ce règlement de police n'a pas été modifié[41] et s'est appliqué pendant la période examinée. Il a été annexé au nouvel arrêté préfectoral du 25 mars 2021. Ce règlement n'est pas affiché et n'est pas non plus disponible sur le site internet de la RPPLR alors qu'il devrait être porté à la connaissance des usagers du port. L'ordonnateur assure que la régie se conformera à cette obligation courant 2022.

3.4 L'absence de délibération fixant le nombre d'emplacements réservés aux navires de passage

La RPPLR est autorisé à délivrer des AOT de différentes durées, allant d'un an à 20 ans. Ces AOT peuvent prendre la forme de dispositions privatives de poste à quai, qui permettent aux bénéficiaires de disposer d'un emplacement identifié dans le port, ou de garanties d'usage qui ne garantissent que l'accès au port sans que l'emplacement ne soit précisément délimité.

Ainsi, le règlement particulier de police portuaire (article 3), autorise la régie à consentir généralement aux usagers non professionnels des dispositions privatives de poste à quai d'une durée d'un an, selon les conditions fixées au terme d'un contrat dit de location de poste d'amarrage, renouvelable par tacite reconduction (article 5 des contrats).

[39] « *L'autorisation est accordée par la voie d'une convention qui fixe les conditions et modalités d'occupation du domaine public maritime aux fins de l'aménagement, l'organisation et la gestion de la zone de mouillage et d'équipements légers. Cette convention est approuvée par arrêté du préfet pris conjointement avec le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer […]* ». Avant le 4 juin 2020 l'autorisation était accordée par arrêté, sans convention.

[40] « *Les règles générales de la police du mouillage mentionnées à l'article L. 341-13, applicables au domaine public fluvial et au domaine public maritime, sont définies dans un règlement de police établi, selon le cas, par arrêté du préfet ou par un arrêté conjoint du préfet et du préfet maritime, pris après consultation du titulaire de l'autorisation* ».

[41] Message du 28 janvier 2022 du maître de port principal.

Par ailleurs, l'article 8 de la convention de 2018, comme celle de 1996, autorise la RPPLR :

- à consentir des dispositions privatives de poste à quai d'une durée maximale de cinq ans à des entreprises exerçant des activités de commerce et de réparation nautiques ou à des associations sportives et de loisirs ;
- à accorder des garanties d'usage de postes d'amarrage[42] ou de mouillage pour une durée maximale de 20 ans. Le règlement particulier de police portuaire du 6 avril 2016, précise, à son article 3, que ce contrat de longue durée est assorti d'une participation au financement d'ouvrages portuaires.

Ces dispositions sont conformes à l'article R. 5314-31 du code des transports[43].

En application de l'article L. 5314-31 du code des transports, le gestionnaire doit aussi fixer par « *délibération la proportion de postes à quai réservés à des navires de passage* ». Pendant la période sous revue, la RPPLR n'a pas délibéré sur ce point. Il se trouve être cependant évoqué, par l'article 8 des conventions de 1996 et de 2018. Cet article dispose en effet que « *le nombre total des postes faisant l'objet de dispositions privatives et de garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage ne devra pas excéder 20 % de la capacité du port de plaisance de La Rochelle* ». La formulation de cet article ne précise toutefois pas à quels types d'occupation de longue durée il s'applique.

La chambre régionale des comptes, sur la base des contrats en cours au 23 septembre 2021[44], a recensé 435 contrats de longue durée (garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage) conclus avec les professionnels et les associations, soit moins de 9 % des places. Elle observe que la part des contrats signés par les professionnels, les associations et les particuliers n'est pas détaillée dans les rapports d'activité et pourrait utilement y figurer. L'ordonnateur, en réponse, s'engage à faire figurer dans le rapport d'activité ces éléments.

Les contrats de garanties d'usage et de dispositions privatives de poste à quai représentent plus de 90 % des emplacements. Les places visiteurs, en conséquence, représentent quant à elles moins de 10 % du total. Dès lors, si la proportion de 20 % évoquée à l'article 8 des conventions de 2016 et de 2018 devait s'appliquer à tous les types d'occupation de longue durée, alors l'obligation faite à la RPPLR de ne pas dépasser ce seuil de 20 % d'emplacements réservés aux AOT de longue durée ne serait pas respectée. L'ordonnateur précise que la rédaction de l'article précité prête à confusion, l'objectif étant de plafonner le nombre de contrats en garantie d'usage à 20 % de la capacité d'accueil du port. Il ajoute que l'article *« fera l'objet d'une réécriture complète lors de la construction de la prochaine convention »*.

[42] Encore appelés « contrats d'amodiations » par la régie.

[43] *« 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. Lorsque la disposition privative de postes à quai est consentie à des entreprises exerçant des activités de commerce et de réparation nautiques ou à des associations sportives et de loisirs, la durée fixée au premier alinéa est portée à cinq ans. 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'État ».*

[44] Fichier « RSA_2021.xlsx », onglet « CT en cours au 23.09.21 ».

Par ailleurs, certains plaisanciers, inscrits en liste d'attente, occupent à l'année des emplacements d'escale, dans l'attente de l'obtention d'une place annuelle. Ils se voient appliquer les tarifs « escale ». Le pourcentage de places réservées aux escales s'avère dès lors encore inférieur, puisqu'au 13 janvier 2022[45] environ 200 plaisanciers, en attente d'une place annuelle, occupaient une place en escale, de manière permanente.

Tableau n° 3 : répartition des emplacements selon la durée de location (hors emplacements à terre)

	2016	2017	2018	2019	2020
Bassins des Minimes : emplacements occupés à l'année (a)	4 125	4 278	4 278	4 278	4 278
Bassins des Minimes : postes visiteurs escales (b)	468	275	275	275	275
Vieux port : emplacements occupés à l'année (c)	333	333	333	315	315
Vieux port : postes visiteurs escales (d)	68	68	68	51	51
Port Neuf emplacements occupés à l'année (e)	45	45	45	45	65
Total emplacements occupés à l'année (a) + (c) + (e) = (1)	4 503	4 656	4 656	4 638	4 658
Total postes visiteurs escales (b) + (d) = (2)	536	343	343	326	326
Total des emplacements (1) + (2)	5 039	4 999	4 999	4 964	4 984
% Places escales (2)/(1) + (2)	10,6	6,9	6,9	6,6	6,5

Source : rapports d'activité de la régie, y compris emplacement sur l'avant-port

Le directeur a fourni un décompte des places réservées aux escales pour 2021. Élaboré par le responsable du service clientèle et du système d'information, il fait apparaître 480 places, pour un total de 5 196 postes d'amarrage, soit 9,2 % des emplacements, en augmentation par rapport à 2020. Les différences constatées, entre les données de 2020 et 2021, ne sont cependant pas liées à une augmentation des emplacements réservés aux escales mais procède d'un décompte différent. En effet, le nombre d'emplacements réservés aux escales de 2021 inclut des emplacements annuels, réservés aux professionnels, qui ne devraient dès lors pas être comptabilisés.

Tableau n° 4 : répartition des emplacements selon la durée de location (hors emplacement à terre)

Emplacement par type	Nb Places décembre 2021
Mouillage annuel (Port Neuf)	**39**
Poste sur ponton	**5157**
dont « annuel »	*4677*
dont « escales »	*480*

Source : régie « stat-place-surface »

Interrogé sur la fixation du quota de postes d'escale, le directeur a indiqué que les places réservées aux plaisanciers en visite s'avéraient être suffisantes. La chambre régionale des comptes invite néanmoins la régie à clarifier les termes de l'article 8 de la convention et à harmoniser et améliorer la comptabilisation des données relatives à la nature des emplacements,

[45] Fichier « attente annuelle 13-01.xlsx ».

et recommande de fixer par délibération le pourcentage de places d'escale nécessaires à la satisfaction des besoins des plaisanciers occasionnels, conformément à la règlementation.

Recommandation n° 3 : fixer par délibération le pourcentage de places d'escale nécessaires à la satisfaction des besoins des plaisanciers occasionnels, conformément à la règlementation.

3.5 Les données statistiques du port

D'une manière générale, la RPPLR dispose de peu de données statistiques, notamment pour les escales dont les données sont issues du logiciel comptable, et non de l'outil informatique de gestion du plan d'eau[46]. La régie a indiqué que cet outil offrait peu de possibilités de requêtage et d'édition de statistiques ou encore de tableaux de bord et envisage de le remplacer sans trouver toutefois d'alternatives satisfaisantes.

Les indications transmises en date du 10 décembre 2021 font état de taux d'occupation de 99,8 % pour les postes annuels à flot, 70,8 % pour les postes d'escale à flot et 64,6 % pour les postes annuels à terre. Le manque d'outils d'analyse de l'activité et de suivi empêche cependant de connaître les taux d'occupation passés.

Tableau n° 5 : les taux d'occupation au 10 décembre 2021

	Nombre de postes	Occupation
Postes annuels à flot	4 677	4 666 contrats en cours
Postes escale à flot	480	340 bateaux présents en escales
Postes annuels à terre	113	73 contrats en cours

Source : régie du port de plaisance

Le suivi du nombre de contrats en cours, présenté dans les rapports d'activité, a fait l'objet de changements de méthode pendant la période examinée. Les données produites à partir de 2018 par la RPPLR[47] sont plus détaillées et intègrent notamment les navires ayant fait l'objet d'une décision de la commission « mer » (cf. § 3.7.2), ceux disposant d'un contrat 6 mois/6 mois (six mois sous hangar et six mois à flot), de la gratuité ou encore d'un poste au Port Neuf (mouillages). Cette meilleure prise en compte des données de l'ensemble des navires présents dans le port se traduit par une augmentation d'environ 3,5 % du nombre de contrats en 2018 par rapport aux données transmises pour l'année 2017[48], qui se limitaient, comme l'année 2016 à mentionner les seuls contrats annuels et les garanties d'usage. La chambre régionale des comptes observe cependant que le nombre de contrats figurant aux rapports financiers des années 2018 à 2020 était inférieur aux données qui lui ont été transmises. L'ordonnateur, en réponse, précise que le rapport financier n'intègre pas les contrats spécifiques (commission « mer », garantie d'usage, contrats 6 mois/6 mois, administrations, personnel…).

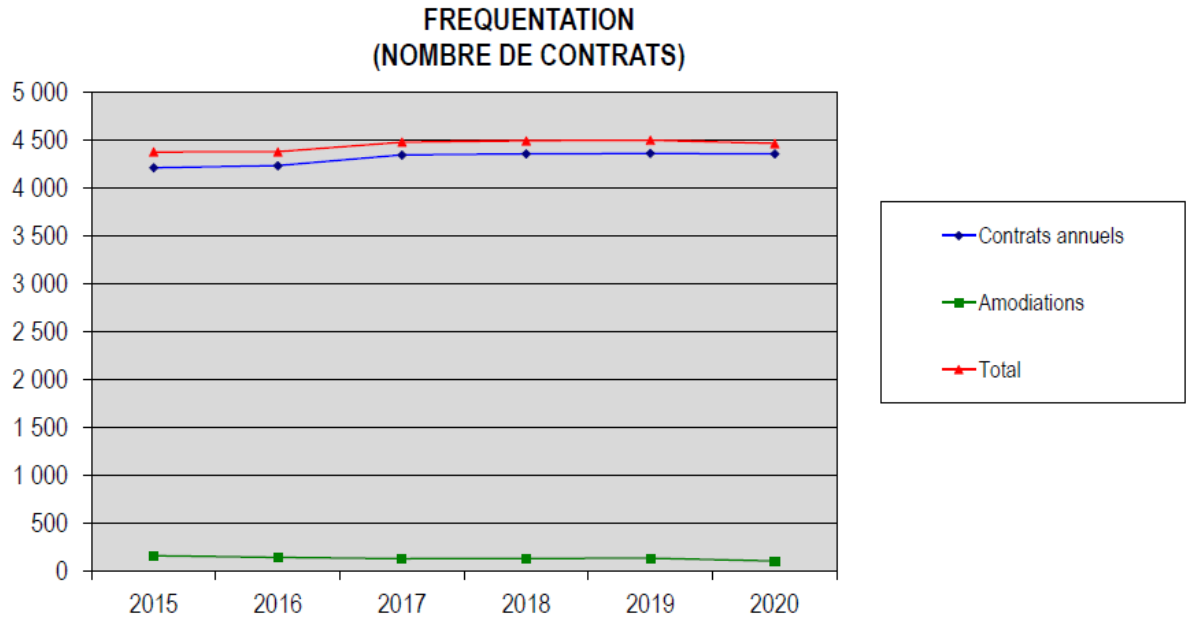
[46] Outil « Seaport ».
[47] Fichiers « Évolution CT en cours », transmis le 26 janvier 2022.
[48] Fichier « nombre de contrats de 2016 à 2018.xlsx ».

Tableau n° 6 : la répartition par type de contrat

types de contrats	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contrats annuels	4 235	4 347	4 261	4 242	4 233	4 360
Amodiations	145	133	130	134	128	121
Commission mer			85	107	101	
Autres			161	167	158	160
Total	4 380	4 480	4 637	4 650	4 620	4 641

Source : régie du port de plaisance

Graphique n° 1 : répartition par type de contrat, rapport d'activité 2020



Source : régie, compte financier 2020

Le suivi des escales est également rendu délicat en raison de la qualité des données dont dispose la RPPLR. Au titre des années 2016 à 2021, le suivi transmis par la RPPLR comptabilise le nombre de jours d'escale et le chiffre d'affaires généré, uniquement sur une base annuelle, ce qui ne permet pas d'apprécier la saisonnalité de cette activité. Ces données permettent cependant de mesurer la part des escales mensuelles, c'est-à-dire des navires en attente d'une place à l'année, parmi l'ensemble des journées d'escale. Ainsi, en 2021, les escales classiques ne représentaient que 18,6 % du total des journées d'escale.

Tableau n° 7 : le suivi des escales

Journées d'escales	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Escales « plaisancier »	14 935	16 289	17 710	16 761	15 006	18 142
Escales « plaisancier » mensuelles	42 048	40 627	47 474	53 416	76 055	85 715
Escales « professionnel »	2 451	2 372	3 409	3 822	3 503	3 659
Escales « professionnel » mensuelles	2 739	5 331	6 178	6 805	7 527	9 719
Total	62 173	64 619	74 771	80 804	102 091	117 235

Source : régie du port de plaisance

Les rapports annuels d'activité fournissent également des données sur les escales. Elles sont cependant peu détaillées et ne correspondent pas à celles qui ont été transmises à la chambre régionale des comptes en cours d'instruction. L'information restituée par les rapports d'activité est d'autant plus délicate à interpréter en raison d'un changement de méthode de comptabilisation en 2018. Depuis cette date, seul le nombre de nuits d'escale facturées à des plaisanciers occasionnels est mentionné, sans que ce nouveau périmètre ne soit explicité ou précisé. Les nombres de nuits d'escale facturées à des professionnels ou d'escales mensuelles relatives à l'attente d'une place à l'année ne figurent plus dans le rapport annuel d'activité communiqué au conseil d'administration.

À partir des bases de données alimentant l'outil de gestion du plan d'eau, la chambre régionale des comptes a établi qu'au 20 janvier 2022, sur 4 566 contrats annuels en cours, plus d'un quart étaient détenus par les plaisanciers domiciliés à La Rochelle et 59 % en Charente-Maritime. Ces titulaires d'emplacement dans le port étaient à 91 % des particuliers.

Tableau n° 8 : domiciliation des titulaires de contrats

Domiciliation	Nombre	En %
Contrats actifs au 20 janvier 2022	4 566	
dont La Rochelle	1 196	26
dont Charente-Maritime	27 14	59
dont Nouvelle-Aquitaine	3 561	78
dont Ile-de-France	345	8

Source : CRC à partir des données de l'outil de gestion du plan d'eau

Tableau n° 9 : type de titulaires de contrats

Titulaires des contrats	Nombre	En %
Personnes physiques	4 153	91
Sociétés	321	7
Associations	92	2
Total	4 566	100

Source : CRC à partir des données de l'outil de gestion du plan d'eau

Pour plus de la moitié d'entre eux (2 381), la date de naissance figurait dans les données collectées. À partir de cet échantillon, qui peut être considéré comme représentatif, la structure par âge et par sexe de la population des plaisanciers de La Rochelle a pu être estimée. Il en ressort qu'il s'agit d'une population presque exclusivement masculine et dont plus de la moitié est âgée de plus de 60 ans.

Tableau n° 10 : âge des titulaires de contrats

Âge des titulaires	Nombre	En %	*Dont femmes*	*% de femmes*
Moins de 30 ans	40	2	*7*	*18*
De 30 à 45 ans	307	13	*30*	*10*
De 45 à 60 ans	800	34	*48*	*6*
De 60 à 75 ans	1050	44	*49*	*5*
Plus de 75 ans	184	8	*4*	*2*
Total	2381	100	*138*	*6*

Source : CRC à partir des données de l'outil de gestion du plan d'eau

La chambre recommande à la RPPLR de mettre en place des indicateurs de suivi d'activité selon des méthodes constantes et documentées afin de disposer de tableaux de bord et améliorer l'information communiquée au conseil d'administration, au conseil portuaire et au usagers. L'ordonnateur s'engage à établir « *une méthode constante et documentée* » afin de « *retracer par des indicateurs le suivi d'activité dès le prochain rapport annuel* ».

Recommandation n° 4 : mettre en place des indicateurs de suivi d'activité selon des méthodes constantes et documentées afin de disposer de tableaux de bord et les communiquer au conseil d'administration, au conseil portuaire et aux usagers du comité local des usagers permanents du port.

3.6 Les modalités d'occupation du domaine public

Le domaine maritime public (hors ZMEL) est défini par les articles L. 2111-4 à 6 du CG3P. Il comprend notamment les emplacements aménagés sur le plan d'eau ou à terre afin d'y accueillir des navires.

3.6.1 Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public consenties sur le plan d'eau

Comme évoqué précédemment (cf. supra, § 3.4), la RPPLR accueille des usagers de passage, pour lesquels des places en escale sont réservées, et des usagers bénéficiant d'un emplacement sur une durée d'un an à 20 ans.

L'utilisation d'un emplacement pour une courte durée (un mois maximum, renouvelable) ne donne pas lieu à la délivrance d'un titre et concerne les plaisanciers en escale. L'usager n'a pas à justifier d'une qualité particulière, n'a pas vocation à amarrer son bateau en permanence et

doit acquitter d'une redevance d'occupation du domaine publique, à savoir une redevance d'amarrage selon le tarif escale, payable par avance. L'article L. 2122-1 du CG3P dispose cependant 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* »[49]. La facture établie au nom du plaisancier peut néanmoins tenir lieu de titre, dès lors qu'elle est établie à l'arrivée du bateau et qu'elle précise la durée de stationnement.

Pour les autres usagers, la régie propose deux formules d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public (AOT), (cf. § 3.4) et qui donnent lieu à la rédaction d'un contrat. Les contrats d'AOT ne portent que sur un seul emplacement du plan d'eau[50].

Les dispositions privatives de poste à quai ont été consenties, pendant la période examinée, aux particuliers, aux professionnels ou aux associations, propriétaires de leur bateau ou détenteur d'un contrat de leasing pour une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction, et pour quatre ans au cas particulier d'entreprises (3) louant un espace du plan d'eau pour des activités de locations de véhicules nautiques à moteur[51]. La possibilité d'offrir des dispositions privatives de poste à quai d'une durée de cinq ans pour les entreprises et les associations n'a pas été mise en œuvre. Le directeur a cependant précisé que cette possibilité sera proposée aux professionnels qui le souhaitent, à compter de 2022 et qu'il organisera concomitamment une procédure de publicité généralisée (cf. § 3.6.4).

Les garanties d'usage de poste d'amarrage ou de mouillage n'ont été accordées qu'aux professionnels, les autres usagers n'étant généralement que peu intéressés selon le directeur[52]. Pour la période examinée, leur durée a été fixée à 5, 10 ou 20 ans. Toutefois, seule une entreprise en a souscrit une d'une durée supérieure à cinq ans (10 ans). Ce type de contrat déroge à la règle de la régie, selon laquelle à un emplacement correspond un bateau unique et un propriétaire dûment identifié (article 2 du règlement d'exploitation[53]). En effet, pendant la durée du contrat, le bénéficiaire peut amarrer successivement différents navires sur l'emplacement qui lui a été réservé, le contrat ne figeant que la taille maximale des navires pouvant être accueillis.

Les conventions de 1996 et de 2018 liant la ville de La Rochelle et la régie stipulent, à l'article 8, que les contrats de garantie d'usage doivent faire l'objet d'un agrément de la ville de La Rochelle que la RPPLR ne sollicite pas avant la conclusion de ces contrats. La chambre régionale des comptes l'invite à se rapprocher de la ville pour modifier éventuellement cet article afin de le mettre en cohérence avec la pratique. L'ordonnateur indique que la prochaine convention liant la ville et la RPPLR devrait supprimer cette procédure, le maire de La Rochelle, quant à lui, prenant note de cette remarque.

[49] Article 1 du CG3P « *Le présent code s'applique aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics* ».

[50] Un usager souhaitant disposer de plusieurs emplacements annuels signera des contrats distincts.

[51] Activités localisées ponton n° 64 du bassin des Tamaris.

[52] À la marge, seuls deux contrats signés en 2012 et 2013 d'une durée de 10 ans ont été souscrits par des particuliers et apparaissent dans la liste des contrats en cours.

[53] *« L'affectation d'un emplacement à un usager pour son navire est strictement personnelle. Elle est faite pour une personne et un bateau précis* ».

3.6.2 Les contrats de garantie d'usage

En application de l'article R. 5314-31 du code des transports, le bénéficiaire d'une garantie d'usage est tenu de verser, en contrepartie, une « *participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'État* ». Le conseil d'administration du 23 septembre 2010 a fixé les modalités de calcul de cette participation, qui correspond à 50 % de la somme qui serait due en redevances annuelles d'amarrage pendant la durée du contrat, selon la taille du bateau, au tarif en vigueur à la date de souscription du contrat. En échange de ce versement initial important, le bénéficiaire s'acquitte ensuite, chaque année, de la moitié de la redevance annuelle facturée aux autres plaisanciers pour un bateau aux dimensions équivalentes. Le bénéficiaire réalise ainsi une économie sur la durée du contrat, les revalorisations tarifaires ne s'appliquant que sur les redevances annuelles et non sur le capital avancé. En outre, le titulaire du contrat se voit facturer la redevance annuelle de date à date, aux tarifs de l'année en cours, sans application des augmentations tarifaires du 1er janvier de l'exercice suivant, contrairement aux redevances relatives aux dispositions privatives de poste à quai[54]. À durée équivalente, le coût total d'un contrat de garantie d'usage est ainsi moindre que celui d'un contrat annuel reconduit tacitement.

Le capital apporté par le titulaire de la garantie d'usage doit être employé à la réalisation d'infrastructures nouvelles, en application de l'article R. 5314-31 du code des transports. La cour administrative d'appel de Lyon, dans son arrêt n° 96LY00557[55] du 21 décembre 2000 a ainsi rappelé, que « *l'institution des garanties d'usage […] doit correspondre à la création d'ouvrages portuaires nouveaux, identifiés par un programme précis d'investissement* ». Pendant la période examinée l'établissement de ces contrats n'a pas été adossé au programme d'investissement. Si ces recettes d'investissement, qui représentent en moyenne 18,3 % des dépenses d'équipement, ont été inférieures aux dépenses d'équipement, il n'est cependant pas certain qu'elles aient été correctement employées au financement d'infrastructures nouvelles. Toutefois, l'ordonnateur a souligné que le gouvernement lors du comité interministériel à la Mer de février 2022, a estimé qu'une évolution du droit s'imposait et a décidé faire évoluer le régime actuel des garanties d'usage en prévoyant expressément leur utilisation à d'autres fins que la seule réalisation d'infrastructures nouvelles.

Tableau n° 11 : capital versé par les bénéficiaires de garanties d'usage – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Capital versé	194 065	112 672	335 463	82 131	63 792	788 123
Dépenses d'équipement	806 685	744 127	833 678	1 448 438	462 090	4 295 017

Source : comptes financiers

La chambre régionale des comptes note par ailleurs, que les emplacements proposés en garantie d'usage sont gérés, dans les faits, comme des dispositions privatives de poste à quai. En effet, dans ce cadre, les professionnels bénéficient d'un emplacement clairement identifié dans

[54] Pour un contrat annuel souscrit en cours d'année, la régie facture la redevance à compter de la date de souscription du contrat au 31 décembre de l'année, au *prorata temporis*.
[55] Commune de Sanary-sur-Mer.

leur contrat, la RPPLR réservant en effet des pontons dédiés aux activités professionnelles (environ 500 places, correspondant à 10 % des emplacements disponibles) alors même que ce type de relation contractuelle ne peut qu'offrir la garantie au bénéficiaire de disposer prioritairement d'un emplacement non spécifiquement identifié sur le plan d'eau. Interrogé sur ce point, le directeur a expliqué que pour bénéficier de dispositions privatives de poste à quai, l'usager doit être propriétaire (ou locataire, cf. § 3.6.1) du bateau, situation qui n'est pas toujours celle des professionnels bénéficiaires de la garantie d'usage, pour lesquels la rotation de bateaux différents est autorisée pendant la période de validité du contrat (cf. § 3.6.1). Les textes n'imposent cependant pas que les dispositions privatives de postes à quai s'appliquent à un bateau précisément identifié par contrat. Il est dès lors possible de proposer des dispositions privatives de poste à quai pour les professionnels, sans spécifier l'immatriculation du bateau et de maintenir cette obligation pour les usagers non professionnels, la RPPLR étant libre d'imposer ses conditions.

À la demande de certains professionnels, le conseil d'administration a modifié, le 12 novembre 2020, les conditions de souscription d'un contrat de garantie d'usage. À titre expérimental, il a validé l'étalement du versement du capital sur la durée du contrat. Il a donc été proposé aux professionnels de verser l'apport en cinq échéances annuelles ou encore en 60 échéances mensuelles. En 2021, sur les 26 nouvelles souscriptions, quatre entreprises ont opté pour un versement intégral de l'apport en début de contrat, quatre entreprises pour un versement mensuel (60 mensualités sur cinq ans), les autres choisissant un versement en cinq échéances annuelles. Le directeur a précisé que ces nouvelles conditions tarifaires seront réservées, à l'avenir, aux seuls loueurs de bateaux.

Ces nouvelles modalités de souscription s'écartent de l'esprit qui sous-tend la conclusion d'un contrat de garantie d'usage. En effet, les bénéficiaires ne versent chaque année, *in fine*, que l'équivalent d'une redevance annuelle, sans apport préalable. En outre, le montant de la part en capital n'est pas réévalué de l'augmentation tarifaire éventuellement votée, contrairement aux plaisanciers assujettis au tarif annuel, introduisant une potentielle rupture d'égalité. Ces nouvelles dispositions, qui peuvent s'apparenter à une subvention économique, devraient être appliquées au cas par cas et faire l'objet, dès lors, d'une décision en conseil d'administration.

Si la RPPLR souhaite apporter son soutien aux professionnels du nautisme, elle peut alors proposer un contrat de cinq ans (cf. supra) pour une disposition privative de poste à quai, pour lequel aucun apport n'est requis (cf. § 3.6.1). Dans cette perspective, l'ordonnateur propose de transposer les règles actuelles de gestion du contrat de garantie d'usage aux dispositions privatives de poste à quai pour les professionnels.

3.6.3 L'absence de mention des conditions financières à la conclusion des contrats d'AOT

Les contrats de garantie d'usage mentionnent le montant total de la participation, mais sans détailler les modalités de sa fixation. Il en est de même pour le montant de la redevance annuelle. Pour plus de lisibilité, la chambre régionale des comptes invite la régie à faire figurer, dans le contrat, les éléments ayant permis de déterminer le montant de la participation et de la redevance annuelle lors de la souscription[56], celle-ci ayant par ailleurs constaté que le lissage tarifaire, complexe, mis en œuvre de 2018 à 2022 (cf. § 3.7) n'était pas détaillé dans ces

[56] Depuis le 1er janvier 2018, la tarification s'effectue à la surface du navire.

documents contractuels. Il en est de même pour les contrats de location de poste d'amarrage d'un an renouvelable, pour lesquels le calcul du montant initial de la redevance n'est pas explicité, ce que la chambre invite à faire.

En application du règlement d'exploitation, le règlement des redevances doit s'effectuer en début de période. Toutefois, la RPPLR autorise un paiement par prélèvement de dix mensualités. Les plaisanciers sont informés à l'accueil de ces facilités. Ces mentions pourraient figurer dans les contrats.

3.6.4 L'absence de publicité pour l'attribution des garanties d'usage et des dispositions privatives de poste à quai pour les professionnels

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017, et de l'article L. 2122-1-1 du CG3P, l'octroi d'un titre d'occupation du domaine public par l'autorité compétente « *en vue d'une exploitation économique* » est soumis à 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 ».* Toutefois, conformément à l'alinéa 2 de l'article précité, l'autorité compétente n'est tenue de procéder qu'à une publicité préalable, *« de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution »* si :

- l'occupation ou l'utilisation autorisée est de courte durée ;
- le nombre d'autorisations disponibles pour l'exercice de l'activité économique projetée n'est pas limité.

La chambre régionale des comptes a relevé, sur la période examinée, que les AOT conclues avec les professionnels, exploitant le plan d'eau à des fins économiques (locations, réparations, maintenance, mise à flot de bateaux…), sont reconduites sans procédure de publicité, une seule exception ayant été relevé pour les entreprises de location de jet-ski[57]. Les contrats de garantie d'usage prévoient ainsi d'accorder la préférence, en cas de renouvellement de l'AOT, à l'usager précédemment titulaire[58]. Pour les contrats de location d'un an, celui-ci est reconduit par tacite reconduction (cf. § 3.3.1). Or, les emplacements réservés aux professionnels sont limités, la liste d'attente arrêtée au 18 novembre 2021 faisant état d'une trentaine de demandes émanant d'entreprises.

Les articles L. 2122-1-2 et L. 2122-1-3 du CG3P prévoient des exceptions à l'obligation d'organiser une procédure de sélection dans les situations suivantes lorsque :

- une seule personne est en droit d'occuper la dépendance du domaine public en cause ;
- le titre est délivré à une personne publique dont la gestion est soumise à la surveillance directe de l'autorité compétente ou à une personne privée sur les activités de laquelle l'autorité compétente est en mesure d'exercer un contrôle étroit ;
- une première procédure de sélection s'est révélée infructueuse ou une publicité suffisante pour permettre la manifestation d'un intérêt pertinent est demeurée sans réponse ;

[57] Lors de sa séance du 18 décembre 2019, le conseil d'administration a autorisé à lancer un avis d'attribution de trois AOT pour des loueurs de véhicules nautiques à moteur (VNM), à l'issue duquel trois candidats ont été retenus par le conseil d'administration du 9 juin 2020.

[58] Article 10 des contrats de garantie d'usage : *« si à l'expiration du contrat la Régie décide d'accorder une nouvelle garantie d'usage du poste d'amarrage, l'usager primitif aura un droit de préférence pour une garantie d'usage dont le renouvellement devra être demandé par l'usager 2 mois avant la date d'échéance du présent contrat ».*

- 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 ;
- des impératifs tenant à l'exercice de l'autorité publique ou à des considérations de sécurité publique le justifient ;
- la délivrance du titre s'insère dans une opération donnant lieu à une procédure présentant les mêmes caractéristiques que la procédure déterminée par l'article L. 2122-1-1 du GG3P ;
- le titre d'occupation est conféré par un contrat de la commande publique ou que sa délivrance s'inscrit dans le cadre d'un montage contractuel ayant, au préalable, donné lieu à une procédure de sélection ;
- l'urgence le justifie, la durée du titre ne pouvant dès lors excéder un an ;
- le titre a pour seul objet de prolonger une autorisation existante, *« sans que sa durée totale ne puisse excéder celle prévue à l'article L. 2122-2 [du CG3P] ou que cette prolongation excède la durée nécessaire au dénouement, dans des conditions acceptables notamment d'un point de vue économique, des relations entre l'occupant et l'autorité compétente »*, l'article L. 2122-1 précité stipulant que la durée du titre octroyé, en vue d'une exploitation économique, doit être fixée de manière à permettre au titulaire « *[de] ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis, sans pouvoir excéder les limites prévues, le cas échéant, par la loi* ».

Aucune des exceptions énumérées ne trouvent à s'appliquer au cas particulier des professionnels. La seule possibilité serait de prolonger, et non de renouveler, certains contrats afin de garantir l'équilibre économique des entreprises qui auraient procédé à des investissements sur le plan d'eau, dans la limite de la durée prévue par la loi (35 ans pour les garanties d'usage, cinq ans pour les dispositions privatives de poste à quai). Tel n'est cependant généralement pas le cas, les usagers du plan d'eau n'étant pas autorisés à modifier les ouvrages portuaires (article 20 du règlement particulier de police portuaire).

Interrogée sur l'absence de publicité pour les emplacements réservés aux professionnels, la RPPLR, bien que consciente de l'obligation qui lui est faite, a expliqué que d'une part, la procédure de consultation s'avérait être lourde et chronophage[59], au regard des ressources en personnel disponibles, et que, par ailleurs, la plupart des entreprises du secteur nautique, dont la grande majorité sont des petites structures, ne sont pas en mesure de se projeter dans le temps. La chambre régionale des comptes a relevé toutefois qu'un port de la façade atlantique[60] avait inscrit la procédure de sélection à son règlement d'exploitation.

Si ces dispositions peuvent soulever effectivement quelques difficultés, la RPPLR peut cependant lancer une seule consultation unique chaque année, afin de renouveler les AOT arrivant à échéance, en fonction du nombre d'emplacements qu'elle souhaite réserver aux entreprises commerciales, et moduler également la durée des contrats proposés (d'un an à cinq ans pour la gestion privative de poste à quai, jusqu'à 20 ans pour les garanties d'usage). La chambre régionale des comptes rappelle à la RPPLR qu'elle doit fixer, chaque année, par délibération, un quota de places réservées aux professionnels, et mettre en œuvre une publicité adaptée aux enjeux économiques pour l'octroi d'emplacement à cette population, conformément

[59] La préparation de la consultation pour l'AOT des loueurs de véhicules nautique à moteur (VNM) a nécessité trois à quatre mois de préparation.
[60] Syndicat mixte des ports de pêche-plaisance de Cornouaille.

à l'article L. 2122-1-1 du CG3P. L'ordonnateur, en réponse, indique en prendre acte et mettra en œuvre la recommandation.

Recommandation n° 5 : mettre en œuvre une publicité adaptée aux enjeux économiques pour l'octroi d'emplacements aux entreprises conformément à l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3.6.5 L'occupation de locaux du domaine public et privé par des entreprises commerciales

La chambre régionale des comptes a relevé que la RPPLR avait établi des AOT à des entreprises pour l'occupation de certains de ses locaux à terre, situés sur l'emprise du domaine public portuaire, sans procéder à une publicité. L'examen des conventions montre que leur conclusion ne pouvait relever des exceptions prévues par les articles L. 2122-1-1, L. 2122-1-2 et L. 2122-1-3 du CG3P.

Tableau n° 12 : AOT conclues sans mise en concurrence

Bénéficiaire	*Date de conclusion*	*Surface*	*Redevance*	*Durée*
SARL « Crac »	28 juin 2016 à compter du 1er juillet 2016	86 m² + 60 m²	1 075 € HT +450 € HT annuel. Révision selon augmentation des tarifs portuaires. Pas de publicité.	Sept ans tacite reconduction année par année. Renouvellement arrêté en septembre 2018.
SARL « Crac »	28 juin 2016 à compter du 1er juillet 2016	15 m²	720 € HT annuel. Révision selon augmentation des tarifs portuaires. Pas de publicité.	Un an tacite reconduction année par année. Fin du contrat au 1er mai 2018.
Association « Rêves Agissez » (activité commerciale de location)	1er juillet 2016	110 m²	300 € HT annuel. Révision selon augmentation des tarifs portuaires. Pas de publicité.	Un an tacite reconduction année par année.
TDN services	Avenant du 28 juin 2016	313 m² 800m² 63 m² gratuits	5,83 € HT/mois/m² soit 1824,79 € HT. 2,92 € HT/mois/m² soit 2 336 €HT. Pas de publicité.	Avenant au contrat signé le 29 mai 2012. Durée de trois ans renouvelable pour une période de trois ans soit jusqu'au 1er juin 2018.

Source : RPPLR, à partir des conventions

Toutefois, depuis 2019, la RPPLR réalise des consultations conformément à la réglementation. En outre, la durée des nouvelles conventions est désormais précisément limitée

dans le temps, à six ans au total[61], 10 ans ou 20 ans[62]. Néanmoins, certaines conventions anciennement conclues avant 2016 sont reconduites, par tacite reconduction, sans date d'échéance[63]. Or, l'article L. 2122-2 dispose que lorsque l'AOT « *permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, sa durée est fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis* ». La RPPLR doit borner dans le temps ces anciennes conventions, avec une date maximale d'exécution. L'ordonnateur, en réponse, précise qu'*« à l'occasion de la généralisation de la procédure de publicité pour l'attribution des postes d'amarrage, la mise à disposition de ces billetteries sera incluse dans les AOT »*.

La RPPLR a par ailleurs conclu des baux commerciaux avec des entreprises du secteur nautique pour des locaux relevant de son domaine privé, adjacent au domaine portuaire maritime[64]. Si les textes n'ont pas formellement prévu de mise en œuvre de mesure de publicité pour la location de biens relevant du domaine privé des collectivités et de leurs établissements publics, toutefois la Cour de justice de l'Union européenne a récemment jugé, dans son arrêt « *Promoimpresa* » du 14 juillet 2016, que lorsqu'une autorisation d'occupation d'une dépendance domaniale ne constitue pas un contrat de concession de services, elle doit malgré tout, dans certains cas, être précédée de la mise en œuvre d'une procédure de publicité et de mise en concurrence sur le fondement de la directive « services » (2006/123/CE), dès lors que l'autorisation est nécessaire à l'exercice d'une activité économique. L'arrêt précise ainsi que *« lorsque le nombre d'autorisations disponibles pour une activité donnée est limité en raison de la rareté des ressources naturelles ou des capacités techniques utilisables »*, il est nécessaire d'appliquer une *« procédure de sélection entre les candidats potentiels qui prévoit toutes les garanties d'impartialité et de transparence, notamment la publicité adéquate de l'ouverture de la procédure, de son déroulement et de sa clôture »*. Par ailleurs, la réponse ministérielle n° 12868, du 29 janvier 2019, confirme, qu'en application de la jurisprudence précitée, *« la délivrance de titres sur le domaine privé doit garantir dans les mêmes termes le respect des principes d'impartialité, de transparence et d'égalité de traitement des candidats »* et que *« les autorités gestionnaires du domaine privé doivent donc mettre en œuvre des procédures similaires à celles qui prévalent pour le domaine public et qui sont précisées par les articles L. 2122-1-1 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques »*. La chambre régionale des comptes a relevé une amélioration des pratiques de la RPPLR en 2021, celle-ci ayant contacté tous les professionnels clients du port par courriel pour la location de trois terre-pleins situés sur la zone d'activité des Minimes[65], propriété privée de la RPPLR.

La location des biens relevant du domaine privé dont la régie est propriétaire ou mis à disposition par la ville de La Rochelle, en raison de leur emplacement privilégié, à proximité du plan d'eau, doivent faire l'objet d'une publicité, au-delà même des seuls clients du port, le nombre de locaux disponibles ne permettant pas, à l'évidence, de servir tous les professionnels du secteur nautique potentiellement intéressés.

[61] Agence « Pamplemousse », société « Croisières Inter-iles ».
[62] Société « Octopus » (restaurant du Bout-banc), AOT « Assia » (épicerie).
[63] Conventions conclues avec les entreprises Croisières Inter-iles (2007), La Rochelle Croisières (2011), Maritime Réthaise (2017), Navipromer (2007), TDN puis Pretty nautique (2011).
[64] Société « La Rochelle Accastillage » et société « PZ Sailing ».
[65] Parcelles de la rue du Tournemin.

La chambre régionale des comptes recommande en conséquence à la RPPLR de procéder à l'avenir à une publicité (annonce dans les journaux locaux notamment) pour toute location des biens privés situés en bordure du domaine portuaire.

3.6.6 La fixation des redevances d'occupation du domaine public pour les entreprises commerciales à revoir

Conformément à l'article L. 2125-3 du CG3P et à la réponse du ministère de l'action et des comptes publics au Sénat (cf. § 3.1.3), la redevance versée par les entreprises occupant le domaine public à des fins d'exploitation commerciale doit être modulée en fonction du bénéfice économique retiré par lesdites entreprises.

La RPPLR, à ce jour, ne module pas la redevance pour les professionnels occupant le domaine public portuaire à des fins d'exploitation commerciale, selon le chiffre d'affaires, seule la part fixe (redevance d'amarrage ou loyer) étant facturée. Seuls les trois bénéficiaires de l'AOT relative à la location de véhicules nautiques à moteur (VNM) versent une part variable, fixée à 2 % de leur chiffre d'affaires, outre la redevance d'amarrage et une part fixe de 500 € HT. Par ailleurs, le titulaire de l'AOT relative à l'exploitation du restaurant du « Bout-Blanc », doit s'acquitter d'une part variable égale à 2,4 % de son chiffre d'affaires. La RPPLR doit donc étendre ces modalités de facturation à tous les professionnels du port de plaisance. L'ordonnateur, en réponse, sans contester l'observation de la chambre régionale des comptes, fait part de la difficulté, qui n'est pas spécifique à la RPPLR, à disposer du montant du chiffre d'affaires réalisé par emplacement. Il ajoute qu'un échange sur ce sujet devrait avoir lieu entre la fédération française des ports de plaisance et le secrétariat général à la Mer, dans le cadre du groupe travail dédié aux ports de plaisance au sein du comité France Maritime, afin d'établir des préconisations de mise en œuvre.

3.7 La tarification

3.7.1 La fixation des tarifs

La gestion du port constitue à la fois un mode d'occupation du domaine public, un équipement public et un SPIC. À chacune de ces caractéristiques doit correspondre le paiement d'un prix, à savoir *:*

- une redevance domaniale correspondant à un « loyer » dû par l'occupant du domaine public portuaire (escales, contrats annuels, garanties d'usage), et qui juridiquement présente la contrepartie de l'AOT octroyée à la RPPLR, en application de l'article L. 2125-1 du CG3P[66] ;
- un droit de port prévu par l'article L. 5321-1[67] du code des transports ;

[66] « *Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 donne lieu au paiement d'une redevance* ». Article 1 : « *collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics* ».

[67] « *Un droit de port peut être perçu dans les ports maritimes relevant de l'État, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires et de leurs équipages qui y*

- des tarifs d'usage des installations portuaires destinés à rémunérer l'utilisation par les usagers des installations du port : grutages, mises à l'eau, fluides, installations sanitaires etc.

La RPPLR a bien défini des tarifs pour l'utilisation des installations portuaires distincts des redevances domaniales et des droits de port[68]. Les recettes issues de l'utilisation de ces équipements font l'objet d'un suivi spécifique dans ses comptes.

Elle n'a pas fixé formellement de droits de port. L'instauration de cette redevance n'est cependant pas obligatoire, l'article L. 5321-1 du code des transports prévoyant simplement que le droit de port *« peut être perçu »*, celui-ci prenant la forme d'une *« redevance d'équipement des ports de plaisance »*, en application de l'article R. 5321-1 du même code[69]. Cette redevance est destinée au financement des dépenses d'établissement, d'amélioration, d'entretien et de renouvellement des équipements portuaires, et à l'amélioration des profondeurs de ses rades, passes, chenaux et bassins en application de l'article R. 5321-17 de ce code.

Dans la pratique, cependant, la RRPL, comme de nombreux ports de plaisance, a mis en place une redevance d'amarrage qui comprend à la fois les droits de port et la redevance domaniale, la redevance d'amarrage devant permettre à la fois d'entretenir et de renouveler les équipements du plan d'eau (droits de port) mais aussi d'assurer le versement de la redevance domaniale à la ville de La Rochelle. Du point de vue de l'usager, qui paie sa place à l'année ou en escale, il s'agit d'une facilité d'appréhension (une redevance unique) mais qui ne rend qu'imparfaitement compte des composantes de la redevance payée. La chambre régionale des comptes considère qu'ainsi les instances concernées (conseil portuaire, CLUPP, conseil d'administration…) et les usagers sont incomplètement informés sur la composition tarifaire.

En effet, dès lors que la redevance d'amarrage comprend, dans les faits, des droits de port, l'adoption des tarifs d'amarrage doit suivre la procédure prévue par l'article R. 5321-11 du code des transports. Les projets tarifaires doivent être affichés 15 jours préalablement à leur adoption dans les endroits fréquentés par les usagers et le conseil portuaire, le service des douanes et le préfet, consultés au moins un moins avant ladite adoption (le silence gardé équivaut à un avis favorable). Le directeur a précisé que les projets tarifaires sont affichés un mois avant leur adoption mais que le service des douanes et le préfet n'étaient pas sollicités. Pour la fixation de tarifs de 2023, la procédure prévue à l'article R. 5321-11 du code des transports sera appliquée.

L'article R. 5321-48 du code des transports précité prévoit que *« les navires qui stationnent dans leur port de stationnement habituel bénéficient d'une réduction dans la limite de 50 % du montant de la redevance [d'équipement des ports de plaisance, ou droits de ports] »*. Par ailleurs, l'article précité dispose que *« pour les navires qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance [d'équipement des ports de plaisance, ou droits de ports] sont*

---

sont effectués […] ». Un port de plaisance est considéré comme un port maritime dont l'activité principal est la plaisance, en application de l'article L. 5314-4 du code des transports disposant que « *Les communes ou, le cas échéant, les communautés de communes, les communautés urbaines, les métropoles ou les communautés d'agglomération, sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance* ».

[68] Article R. 5314-8 à R. 5314-10 du code des transports.

[69] *« Le droit de port est dû à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires et de leurs équipages effectués dans le port. Les éléments constitutifs du droit de port comprennent, dans les conditions définies au présent code, les redevances suivantes ; […] 3° Pour les navires de plaisance, une redevance d'équipement des ports de plaisance et une redevance sur les déchets des navires, lorsque les coûts de réception et de traitement des déchets de ces navires ne sont pas déjà couverts par une taxe ou une redevance* ». L'article R. 5321-45 prévoit qu'« *À l'occasion de leur séjour dans un port maritime, les navires de plaisance ou de sport peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports* ».

triplés à partir du treizième mois de stationnement dans le port ». Les plaisanciers non titulaires d'un contrat annuel, mais qui néanmoins stationnent leur bateau à l'année au tarif « escale », tarif qui s'avère être bien supérieur au tarif annuel facturé à la surface des navires, devraient pouvoir bénéficier d'une remise sur la part relative aux droits de port, et les plaisanciers n'ayant effectué aucune sortie pendant un an, une majoration. L'ordonnateur, en réponse, estime, au contraire que les réductions sont appliquées, les titulaires d'un contrat à l'année bénéficiant d'une réduction de 42 % par rapport aux usagers présents toute l'année au tarif « escale », ces derniers bénéficiant d'une réduction de 69 % par rapport au tarif « escale » journalier.

3.7.2 L'intervention irrégulière de la commission « mer » dans la fixation des tarifs

Selon l'article R. 2221-38 du CGCT et en application de l'article 28 des statuts, les tarifs doivent être adoptés par le conseil d'administration « *de manière à assurer l'équilibre financier de la régie* ». Le règlement d'exploitation du port de 2016 précise, à son article 3, que « *l'ensemble des tarifications est adopté annuellement par le conseil d'administration du port de plaisance de La Rochelle* ». La convention de 1996 a prévu, quant à elle, à son article 23, une adoption par le conseil municipal de la ville. La nouvelle convention de novembre 2018 a levé l'ambigüité, l'article 23 visant désormais le seul conseil d'administration. Pour la période examinée, la tarification a bien été examinée, dans les faits, sans intervention de la ville.

La chambre régionale des comptes a toutefois constaté que la fixation de certains tarifs est décidée par la commission « mer », dont l'instauration fait suite à l'avenant n° 1 de la convention de 1996 (cf. § 2.2.3), mais qui n'est plus mentionnée dans la convention de 2018.

La commission « mer » est chargée de définir les conditions tarifaires préférentielles, prenant la forme de remises, qui seront accordées à certaines catégories d'usagers et d'examiner les dossiers des demandeurs. La chambre observe que cette commission, sans existence légale (cf. § 2.2.3), dans la mesure où les stipulations de l'avenant n° 1 de la convention n'ont pas été intégrées aux statuts, se substitue au conseil d'administration, seule instance habilitée à fixer les tarifs (cf. supra), et que ses décisions sont dès lors irrégulières. Le rôle de la commission « mer » doit être circonscrit à la seule proposition des dispositifs de remises, qui doivent être validés en conseil d'administration.

La commission « mer » s'est ainsi prononcée sur l'octroi de remises à diverses catégories d'usagers énumérées par l'avenant n° 1 de la convention de 1996, à savoir les associations, les coureurs de courses au large et les organisateurs d'événements nautiques. Ces catégories n'ont pas été figées pendant la période examinée, les états récapitulatifs des bénéficiaires en comportant de nouvelles selon les années. La RPPLR y a ainsi ajouté, au fil du temps, pour la période examinée, les usagers porteurs de projets sociaux, les propriétaires de bateaux remarquables ou d'intérêt patrimonial, les porteurs de projets remarquables et les marins d'exceptions.

Pour les années 2016 et 2017, d'autres catégories d'usagers, dont les spécificités ne sont pas précisées, ont été définies : la catégorie IV « autres », concernant la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), la catégorie VII « ponton 48 », accueillant les bateaux de sécurité des associations sportives, la catégorie V « bateaux de la ville de La Rochelle » ou encore une catégorie VI « musée maritime ». À compter de 2018, ces catégories ont été supprimées, les bateaux de la ville, du musée maritime, de la SNSM intégrant la catégorie II « divers-monuments historiques » et ceux du ponton 48, la catégorie I « association rochelaise », la commission « mer » ne retenant plus que quatre catégories de bénéficiaires, à savoir les deux précitées et les

catégories « demande gratuite de coureurs » et « manifestations nautiques ». La chambre régionale des comptes observe ainsi une certaine confusion quant aux prérogatives attribuées à la commission « mer » et à son fonctionnement, sans compter le fait que ces décisions manquent de transparence, ayant été arrêtées en dehors de tout circuit officiel.

Les conditions préférentielles ont été revues chaque année de 2016 à 2020. La chambre régionale des comptes a observé que les réductions accordées pouvaient différer pour une même catégorie de bénéficiaires sans que les raisons ne soient exposées, alors même que les plafonds de remises pouvant être accordées n'étaient pas atteints, les états récapitulatifs faisant office de comptes rendus étant, d'une manière générale, peu exploitables. Interrogée sur ces différences de traitement, la RPPLR a expliqué, notamment pour la catégorie « associations », qu'elles étaient souvent liées à la nature du bateau, les bateaux associatifs chargés de la sécurité bénéficiant de la gratuité, contrairement aux autres.

La RPPLR n'a pas été en mesure de fournir, pour la période 2016 à fin 2020, un document synthétique explicatif des modalités d'octroi des aides accordées par catégorie d'usager, qui n'ont par ailleurs pas fait l'objet d'une présentation en conseil d'administration. De même, la liste des bénéficiaires n'a pas été présentée en conseil d'administration ni les refus éventuels de certains dossiers. Si certaines demandes ont pu donner lieu à établissement d'une convention spécifique, la plupart des bénéficiaires[70], notamment de la gratuité totale, ne disposait d'aucun titre, en méconnaissance de l'article L. 2122-1 du CG3P.

Depuis fin 2020, les modalités de fonctionnement de la commission « mer » ont été revues. La RPPLR a produit, pour les années 2021 et 2022, un document récapitulatif des remises accordées à cinq catégories de bénéficiaires : les associations, les coureurs, les porteurs de projets remarquables et marins d'exceptions et les propriétaires de bateaux classés ou appartenant au musée maritime. Ces nouvelles modalités, qui ont évoluées entre 2020 et 2021 n'ont cependant toujours pas été présentées en conseil d'administration, qui ne les a pas formellement votées.

Les pratiques de la RPPLR se sont améliorées. Ainsi, la RPPLR formalise désormais par un contrat d'AOT pour les bénéficiaires, enregistré dans le système d'information, sous l'appellation « commission mer ». Mais, si les comptes rendus des commissions de 2021 retracent les débats et fournissent des explications sur les refus éventuels de certaines demandes, ils ne sont toutefois pas exhaustifs, les dossiers mentionnés ne représentant qu'une partie des bénéficiaires des aides[71]. Par ailleurs, comme pour la période 2016 à 2020, le bilan de la commission « mer » n'a pas été présenté en conseil d'administration. L'ordonnateur s'engage à présenter les avantages octroyés par la commission « mer » et un bilan annuel au conseil d'administration.

Les aides octroyées par la commission « mer » ont concerné un nombre important de bénéficiaires et ont représenté des montants non négligeables, qui n'ont pas été retracés dans les comptes financiers, la régie ne facturant que le reste à charge éventuel. À partir des états récapitulatifs transmis, qui manquent cependant de précision, les données pouvant être notamment présentées en TTC ou en HT, sans que cette information ne soit mentionnée, et avec l'appui de l'ancien responsable du plan d'eau, la chambre régionale des comptes a pu reconstituer le montant des aides accordées de 2016 à 2021, qui s'avèrent être importantes (plus de 500 K€

[70] En 2016 et 2017 : bateaux Atka, Ada 2.

[71] Une comparaison a été réalisée entre les comptes rendus et l'état récapitulatif de 2021 « 2021 commission « mer » tableau global.xlsx ».

en 2018). Le directeur de la régie a cependant indiqué que désormais, ces avantages étaient valorisés dans le budget primitif. Le budget modificatif de décembre 2021 fait effectivement apparaître une ligne relative aux remises octroyées par la commission « mer »[72].

Tableau n° 13 : bilan de la commission « mer » – en nombre de dossiers

Bénéficiaires	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Associations nautiques locales	37	38	77	79	91	87
Monuments historiques / Partenariat et bateaux remarquables	17	24	35	27	54	39
Demande de gratuité coureurs	30	43	61	63	34	80
Manifestations nautiques (nb de demandes)	18	21	26	16	16	
Bateaux ville LR - Zone Musée	6	5				
Musée maritime	2					
Ponton 48	38	32				
Autres	4	2				
Projets remarquables et marins d'exception (à compter de 2021)						7
Total demandes	152	165	199	185	195	213
Total des remises HT en €	386 702	398 356	561 174	403 150	442 729	291 459
Prise en charge de la ville en €	193 351					

Source : états récapitulatifs de la commission mer de 2016 à 2018 et liste « transquadra » de 2018 et 2019 -comptes provisoires de 2021

Grâce à sa commission « mer », la RPPLR a ainsi accordé la gratuité d'amarrage à de nombreux usagers, dont la situation ne relevait pas des dérogations prévues à l'article L. 2125-1 du CG3P (cf. § 3.7.5), notamment à des propriétaires de bateaux classés « monument historique », des bateaux de la ville de La Rochelle, du musée maritime, à certains coureurs, à des sociétés organisatrices de manifestations nautiques. Seule la gratuité consentie aux associations « *concourant à la satisfaction d'un intérêt général* » relève des dérogations énoncées à l'article L. 2125-1 du CG3P.

Depuis 2021, la commission « mer » n'accorde plus la gratuité totale aux usagers qui sont tenus de s'acquitter, au minimum, d'un montant forfaitaire de 100 €. En outre, les conditions de remises sur les autres services, dont les services de manutention et de grutage, ont été clarifiées. En effet, outre les remises sur les redevances d'amarrage, les titulaires d'un contrat « mer » pouvaient bénéficier de remises ou de la gratuité pour les autres prestations proposées par le port, les conditions d'octroi n'étant pas formalisées. La gratuité pour les bateaux du musée maritime a toutefois été maintenue en 2022, en dérogation des textes[73]. L'ordonnateur confirme que, dès 2023, y compris pour les bateaux de la ville, la facturation se fera conformément à l'article R. 2125-1 du CG3P.

[72] « 70962 remise commerciale ».
[73] Seules les prestations de manutention sont facturées.

La RPPLR n'effectue pas, par ailleurs, de publicité sur son site des dispositifs de la commission « mer ». Les plaisanciers intéressés contactent en effet directement la régie qui leur transmet en retour des formulaires d'inscription. Depuis 2022, une note récapitulative des conditions d'éligibilité leur est également transmise. Interrogée sur les mesures de publicité, la RPPLR a confirmé qu'aucune information à destination des publics potentiellement intéressés n'était réalisée, les demandeurs ayant connaissance du dispositif de manière informelle.

3.7.3 Les délibérations tarifaires du conseil d'administration incomplètes, leur publicité à améliorer

Des délibérations incomplètes

Les délibérations tarifaires sont peu détaillées. Elles se limitent généralement à mentionner l'évolution générale des prix pour les ménages et les prévisions d'inflation et à acter, en conséquence, une évolution tarifaire globale en pourcentage appliquée à tous les tarifs. Les nouvelles grilles tarifaires mises à jour ne sont ainsi pas jointes à la délibération transmise au contrôle de légalité, hormis en partie, en 2017. Pour plus de clarté, la chambre régionale des comptes invite la RPPLR à joindre les grilles tarifaires amendées aux délibérations.

Le 17 octobre 2017, le conseil d'administration a modifié en profondeur les modalités de tarification pour les contrats annuels, en instaurant une tarification à la surface des navires, à compter de 2018, et non plus selon des catégories de bateaux, établies selon la longueur et la largeur maximales, avec application d'un lissage tarifaire sur cinq ans. Si cette nouvelle tarification est conforme à l'article R. 5321-46 du code des transports[74], le calcul du lissage, complexe, exposé lors du conseil d'administration, n'est toutefois pas détaillé dans la délibération[75].

La chambre régionale des comptes a relevé que les augmentations générales votées ne se sont pas appliquées à tous les tarifs, comme, par exemple, à certaines consommations de fluide, d'électricité, l'inscription sur la liste d'attente, les frais de mise à l'eau, qui n'ont pas évolué entre 2016 et 2021.

Par ailleurs, la RPPLR consent à des remises sur absences[76] qui n'ont pas fait l'objet d'un examen en conseil d'administration, et dont les conditions tarifaires ont évolué en 2018 pour les titulaires d'un contrat annuel. Le conseil d'administration ne s'est pas prononcé non plus sur la fixation de la marge sur le prix du carburant (0,11 €) vendu aux plaisanciers, ni sur le dispositif

[74] *« La redevance d'équipement des ports de plaisance est perçue en fonction de la durée de stationnement dans le port considéré ainsi que de la longueur et de la largeur du navire ».*

[75] Tarif appliqué 2018 = Tarif à la surface 2018 +/- (tarif à la surface 2018 –tarif à la catégorie de 2017)/(4/5). Tarif appliqué 2019 = Tarif à la surface 2019 +/- (tarif à la surface 2019 –tarif à la catégorie de 2017)/(3/5). Tarif appliqué 2020 = Tarif à la surface 2020 +/- (tarif à la surface 2020 –tarif à la catégorie de 2017)/(2/5). Tarif appliqué 2021 = Tarif à la surface 2021 +/- (tarif à la surface 20201–tarif à la catégorie de 2017)/(1/5). Fin du lissage en 2022.

[76] Dispositif réservé aux titulaires d'un contrat annuel qui, en cas d'absence déclarée du port pendant la période estivale, permet l'obtention d'une remise de 1,5 % sur la redevance annuelle par semaine d'absence, avec un minimum de 3 % (deux semaines d'absence) et un maximum de 12 % (huit semaines d'absences) et 9 % de remise pendant la période de la manifestation du Grand Pavois pour quatre semaines d'absence, de septembre à octobre. Ces remises sont cumulables.

du « passeport escale »[77]. Ces points, s'ils sont parfois évoqués en conseil portuaire ou par le CLUPP, devraient être abordés en conseil d'administration.

La chambre régionale des comptes rappelle que le conseil d'administration doit se prononcer sur tous les tarifs, y compris sur les dispositifs de remises et notamment sur ceux proposés par la commission « mer ».

La publicité des tarifs et redevances à améliorer

Les tarifs sont publiés sur le site internet de la RPPLR, dans la brochure commerciale éditée à destination des usagers du port et dans l'enceinte de la capitainerie, conformément aux dispositions de l'article 26 de la convention, liant la ville de La Rochelle et la RPPLR, et l'article R. 5321-14 du code des transports[78], l'affichage pouvant être cependant retardé (affichage des tarifs de 2022 à compter du 21 janvier 2022).

La présentation des tarifs n'est cependant pas exhaustive : les tarifs « ras de quai »[79], « administration »[80], les taxes « escale passager » (0,51 € TTC supplémentaire par jour et par passager en 2022) et « annuelle passager » (51 € TTC annuel en 2022 par passager pour les contrats annuels)[81], les remises spécifiques accordées aux professionnels sur les manutentions (remise de 10 % sur les manutentions et l'occupation de terre-pleins dès 2 000 € de chiffre d'affaires facturé, et 10 % de remise supplémentaire dès lors que l'usager est à jour de ses paiements), les remises sur absences, le dispositif du « passeport escale » et notamment le nombre limité de cartes offertes (500 à l'année) ne sont pas rappelés. Les plaisanciers sont avisés toutefois sur leur espace personnel internet des conditions de remises sur absences et du fonctionnement du passeport escale (rubrique « mes avantages »).

Concernant les taxes « escale passager » et « annuelle passager », mentionnées dans le règlement d'exploitation du port à l'article 3, qui s'ajoutent aux redevances annuelles ou « escale », la RPPLR a confirmé que le montant de ces taxes ne figurait pas sur la brochure tarifaire mais était communiqué sur demande aux professionnels concernés[82], et indexé selon l'augmentation tarifaire votée chaque année.

La chambre régionale des comptes a également relevé que certains services proposés par la régie (utilisation de pontons professionnels,) figuraient au règlement d'exploitation du port (article 8 du règlement), et non sur la grille tarifaire. Le règlement propose ainsi la gratuité d'utilisation de pontons professionnels, pour une durée de sept jours, pour les professionnels du nautisme. Au-delà, le stationnement est facturé selon le tarif escale, bien que ces conditions ne soient pas clairement exposées à l'article 8.

---

[77] Dispositif permettant à certains titulaires d'un contrat annuel de bénéficier de sept nuits gratuites dans les ports adhérents au programme (cf. site https://www.passeportescales.com/fr/) contre l'achat d'une carte de 25 €.

[78] « *Les taux des droits de port sont portés à la connaissance des usagers par un affichage dans les locaux du port ouverts au public ainsi que, le cas échéant, au moyen des technologies de télécommunication informatiques ou électroniques* ».

[79] 50 % de remise sur un abonnement annuel. Il s'agit de places comportant des contraintes notamment en termes d'accès à la mer ou de services disponibles.

[80] 50 % de remise sur un abonnement annuel.

[81] Article L. 5321-34 du code des transports : *« Sous réserve de l'article R. 5321-35, la redevance sur les passagers est due à raison de chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé dans les ports maritimes français* ».

[82] Message du 28 janvier 2022 du maître de port principal.

Le règlement d'exploitation fait état de conditions de suspension du contrat[83] ou de conditions de paiement qui pourraient utilement être intégrées et précisées dans les grilles tarifaires[84], comme la possibilité de paiement des redevances en 10 mensualités.

La RPPLR facture aux professionnels des prestations forfaitaires pour le traitement de leurs déchets toxiques. Les clients professionnels s'acquittent ainsi, à chaque mise à l'eau d'un de leur bateau d'un forfait. Celui-ci a été instauré en 2012. Il est fixé, depuis 2019, à 25 € HT ou 10 € HT pour les adhérents au programme « vague bleue »[85], puis à respectivement 15 € et 30 € en 2022. Ces informations ne sont pas disponibles sur le site internet de la régie, les professionnels étant informés de l'évolution tarifaire par un courriel. En outre, l'évolution tarifaire, qui pour la période 2016 à 2022 n'a pas suivi l'augmentation générale des tarifs, n'a pas été formellement votée en conseil d'administration[86]. La chambre régionale des comptes attire l'attention de la RPPLR sur le fait que ces tarifs ne seraient donc pas opposables aux usagers.

L'article 3 du règlement d'exploitation du port mentionne que « *la décision fixant le montant des redevances pour chaque catégorie de navire est portée à la connaissance des usagers par voie d'affichage, notamment à la capitainerie et sur le site internet* ». L'article 26 de la convention, quant à lui, stipule plus largement que « *les tarifs en vigueur seront portés à la connaissance du public sur le site internet et par affichage sur place* ».

En conséquence, la RPPLR doit faire voter par le conseil d'administration la totalité de ses tarifs, y compris les remises, et notamment celles proposées par la commission « mer » et publier une grille tarifaire exhaustive ainsi que les modalités de paiement, sur son site internet et à la capitainerie. L'ordonnateur, en réponse, précise que « *l'ensemble des points soulevés sera intégré dans les propositions tarifaires soumises au CA de la RPPLR à l'automne 2022* ».

Recommandation n° 6 : faire voter par le conseil d'administration tous les tarifs, dont les remises, et notamment celles proposées par la commission « mer » et publier une grille tarifaire exhaustive ainsi que les modalités de paiement, sur son site internet et à la capitainerie.

3.7.4 L'octroi irrégulier de la gratuité pour certains usagers du port

L'article L. 2125-1 du CG3P, applicable pour la période examinée, dispose que « *Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1*[87] *donne lieu au paiement d'une redevance sauf lorsque l'occupation ou l'utilisation concerne l'installation par l'État des équipements visant à améliorer la sécurité routière ou nécessaires à la liquidation et au constat des irrégularités de paiement de toute taxe perçue au*

[83] Article 9 « suspension de contrat » : un titulaire d'un contrat annuel de plus de trois ans plein peut demander une suspension de son contrat pour une durée d'un an à trois ans maximum.

[84] Article 3 « redevance ».

[85] Il s'agit d'un programme élaboré et porté essentiellement par la communauté d'agglomération de La Rochelle, la chambre de commerce et d'industrie. Le professionnel s'engage à respecter les actions détaillées par la charte « vague bleu ».

[86] 2016 : 5 €/20 €, 2017 : 6 €/21 €, 2018 : 5 €/25 €, 2022 15 €/30 €.

[87] « *Le présent code [CG3P] s'applique aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics* ».

titre de l'usage du domaine public routier ». Dès lors, tous les usagers du port doivent s'acquitter du paiement d'une redevance.

L'article précité a toutefois prévu des dérogations lorsque *:*

- 1° l'occupation ou l'utilisation est la condition naturelle et forcée de l'exécution de travaux ou de la présence d'un ouvrage, intéressant un service public qui bénéficie gratuitement à tous ;
- 2° l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer la conservation du domaine public lui-même ;
- 3° l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer l'exercice des missions des services de l'État chargés de la paix, de la sécurité et de l'ordre publics ou du contrôle aux frontières dans les aéroports, les ports et les gares ;
- 4° l'occupation ou l'utilisation permet l'exécution de travaux relatifs à une infrastructure de transport public ferroviaire ou guidé ;
- 5° l'occupation ou l'utilisation est soumise au paiement de redevances sous la forme de baux ou de licences consentis à titre onéreux autorisant l'exercice de pêche professionnelle ainsi que la navigation, l'amarrage et le stationnement des embarcations utilisées pour cette activité (à compter du 1er janvier 2022) ;
- 6° l'occupation du domaine public est autorisée par un contrat de la commande publique ou qu'un titre d'occupation est nécessaire à l'exécution d'un tel contrat, et que ce contrat s'exécute au seul profit de la personne publique (à compter du 21 avril 2017) ;
- 7° l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public est consentie aux associations à but non lucratif qui concourent à la satisfaction d'un intérêt général.

La chambre régionale des comptes a relevé qu'au 1er décembre 2021, dix occupants du domaine public bénéficiaient de la gratuité d'amarrage alors que leur situation ne relève pas des dérogations citées précédemment. Il s'agit de huit particuliers, occupant des places en « ras de quai » à l'exception d'un plaisancier bénéficiant d'un abonnement annuel « 6 mois/6 mois »[88] et de deux bateaux du comité d'entreprise des personnels de la RPPLR. Interrogée, la RPPLR a précisé, pour les huit plaisanciers, que la gratuité permanente leur avait été octroyée en 1972, lors de la construction du port. Ces dispositions étant contraires aux textes, la régie doit mettre fin à la gratuité pour lesdits bénéficiaires et pour le comité d'entreprise. La chambre régionale des comptes, si elle prend acte du fait que l'ordonnateur est bien conscient de « *la non-conformité de la situation* », rappelle que son engagement à l'examiner, en 2023, doit aboutir à des décisions allant au-delà de la simple étude des dossiers proposée à la commission « mer ».

3.7.5 L'absence de délivrance de titre d'occupation du domaine public pour certaines manifestations

Seules les manifestations ayant fait l'objet d'une présentation en conseil d'administration ou en commission « mer » ou encore certaines manifestations « significatives » s'accompagnent de la signature d'un contrat ou d'une convention détaillant les services apportés par la RPPLR, le domaine public concerné (mise à disposition de pontons), les conditions tarifaires, avec parfois

[88] Stockage à terre du bateau d'octobre à mars dans les hangars de Port Neuf, puis sur un ponton escale d'avril à septembre.

une estimation chiffrée du coût pour la régie [89]. Toutefois la régie autorise d'autres manifestations ou animations de moindre envergure, à titre gratuit, comme des régates organisées par des associations locales, mais n'établit pas toujours de convention. La RPPLR a précisé que certaines associations organisaient les manifestations sans prendre, à l'avance, l'attache auprès de la capitainerie, les associations considérant souvent qu'elles peuvent disposer librement du domaine portuaire.

La chambre régionale des comptes invite la RPPLR à formaliser, pour toutes les manifestations nautiques, une convention tenant lieu de titre d'occupation, précisant les conditions d'occupation du domaine public, les prestations fournies et les conditions tarifaires, la gratuité ne pouvant être accordée qu'à certains bénéficiaires (cf. § 3.7.5), qui pourraient être définis en amont pas le conseil d'administration par catégorie. L'ordonnateur s'engage à imposer « *systématiquement la signature d'une convention à tout usager du domaine portuaire* » dès le 1er janvier 2023.

3.7.6 Le niveau des tarifs

Le rapport d'enquête 2018 de l'observatoire des ports de plaisance permet de situer le niveau des tarifs pratiqués par la RPPLR. La comparaison porte, d'une part, sur la moyenne des tarifs constatés sur 157 ports maritimes en 2018 et sur les tarifs appliqués pour un forfait annuel cette même année à La Rochelle, d'autre part.

Tableau n° 14 : tarifs des ports de plaisance en 2018 – en €

Taille de bateau	Prix moyen	Port de La Rochelle (2018)
Pour un bateau de 6 mètres	1 101	1 393
Pour un bateau de 8 mètres	1 659	2 104
Pour un bateau de 10 mètres	2 424	2 764
Pour un bateau de 12 mètres	3 311	4 024
Pour un bateau de 14 mètres	4 342	5 122
Pour un bateau de 24 mètres	10 633	10 311

Source : observatoire des ports de plaisance et régie du port de La Rochelle

(162) Selon les tailles de navire, les tarifs du port de La Rochelle se situent de 14 % à 27 % au-dessus de la moyenne, à l'exception des plus grands navires. Toutefois, l'enquête citée indique d'importantes différences de tarifs selon la taille des ports de plaisance. Le prix moyen au mètre était, en 2018, de 147 € pour les ports de petite capacité et atteignait 304 € pour les très grands ports. Pour le port de La Rochelle, sur l'échantillon de tarifs retenus, le prix moyen s'établit à 317 €/m. L'ordonnateur en réponse précise que *« le différentiel de 4,2 %[90] du prix au mètre linéaire 2018 appliqué à La Rochelle par rapport à la moyenne des ports de plus de 1 000 places*

[89] Grand Pavois, mini transat « la boulangère », « Pro sailing tour », « Solitaire Bompart Le Figaro », course de l'EDHEC, association du centre national des arts de la rue et de l'espace public en Nouvelle-Aquitaine.
[90] (317/304-1) = 4,2 %.

(ayant répondu au questionnaire) s'explique en partie par l'existence de services complémentaires, comme l'accueil 24/7, le gardiennage nocturne des infrastructures ou la manipulation et l'entretien des ouvrages portuaires mobiles ».

Une comparaison pour cinq tailles de navires différentes des tarifs de RPPLR avec ceux pratiqués dans cinq autres ports[91] de la façade atlantique montre que pour les embarcations jusqu'à 10 mètres, les tarifs du port de La Rochelle sont en dessous de la moyenne des cinq ports. Pour des tailles au-delà de 10 mètres, les tarifs du port de La Rochelle sont supérieurs de 9 à 15 % à la moyenne. L'ordonnateur explique qu'il s'agit d'un choix de la RPPLR, de faire porter les frais généraux en proportion de la taille des navires, afin « *de permettre à chacun de naviguer selon ses souhaits et ses moyens* », *a contrario* de la pratique nationale où la règle est plutôt de diviser les frais généraux par le nombre d'anneaux.

Tableau n° 15 : exemples de tarifs de location annuelle 2021 selon la taille des bateaux – en €

Long.	*Larg.*	La Rochelle	Royan	Lorient	Les Sables d'Olonne	St-Gilles-Croix-de-Vie	Brest - Marina du Château
6 m	*2,45 m*	1 448	1 407,45	1 624	2 050	1804	1 435,9
8 m	*2,95 m*	2 129	2 032,8	2 329	2 823	2 446	2 054,4
10 m	*3,55 m*	2 980	2 604,7	3 115	3 706	3 367	2 681,4
12 m	*4,3 m*	4 189	3 427,65	3 990	4 703	4 648	2 945,7
14 m	*4,9 m*	5 427	3 943,15	4 955	5 826	5 540	3 471,9

Source : CRC, régie du port de La Rochelle

3.8 Liste d'attente

Il n'existe aucun texte législatif ou réglementaire imposant aux exploitants des ports de plaisance d'instituer des listes d'attente afin d'organiser les demandes de postes d'amarrage. S'agissant d'une question relative à l'accès des usagers au service public, les gestionnaires des ports sont tenus cependant de respecter les principes généraux tels que l'égalité d'accès au service public, qui passe par une certaine transparence des critères et de la procédure d'octroi de place, compte tenu de la capacité limitée d'accueil et de la forte demande.

L'accès à un poste d'amarrage à l'année nécessite une inscription sur une liste d'attente tenue par la RPPLR. En date du 18 novembre 2021, la liste comportait 1 553 demandes, dont 55 émanant de professionnels. La RPPLR gère, dans les faits, deux listes d'attente : une pour les professionnels, qui se verront proposer généralement un contrat de garantie d'usage, et une liste pour les particuliers. La régie cependant maintient une liste commune car, en l'absence de demande des professionnels, les places réservées à cette catégorie d'usagers peuvent être octroyées aux particuliers.

[91] Les tarifs du port de plaisance d'Arcachon n'ont pas pu être intégrés à cette comparaison, faute de disponibilité de l'information.

Les inscriptions sur la liste d'attente se font sur le site internet du port. Elles sont ensuite reportées manuellement dans le logiciel de gestion du plan d'eau. La reconduction de l'inscription au-delà de la première année nécessite, pour le demandeur, de s'acquitter d'un droit d'inscription fixé à 15 € pour la période 2016-2020. En 2020, ces droits ont atteint un total de 7 600 €, représentant environ 507 renouvellements d'inscription.

Seuls certains usagers sont redevables de ce droit d'inscription : les plaisanciers ayant disposé d'une place pour une durée de plus de trois mois l'année précédente et les professionnels en sont dispensés.

Aucun archivage n'est réalisé quant à la gestion des listes d'attente : il n'a donc pas été possible de consulter, par exemple, la liste des bateaux en attente au 31 décembre de chaque année sur l'ensemble de la période sous contrôle, afin de comparer les données d'une année sur l'autre et de vérifier ainsi l'évolution des temps d'attente. Le rapport d'activité du directeur par ailleurs n'évoque pas ce point revêtant pourtant une importance certaine.

Le site internet[92] du port de plaisance donne des informations sur la répartition des demandeurs inscrits sur la liste d'attente en fonction de la taille des navires. Les informations recueillies au 15 novembre 2021 ne sont cependant pas cohérentes avec les données extraites de la liste d'attente en date du 18 novembre 2021. L'ordonnateur en réponse indique que l'écart entre les deux sources est minime (égale à 1 et concernant les différentes catégories de navires) et s'explique par une erreur de comptabilisation sur le site internet depuis corrigée. La présentation de la liste d'attente reprendra la classification définie dans la circulaire n° 76-110 du ministère de l'équipement du 13 août 1976 relative à l'unification de l'assiette des tarifs de stationnement dans les ports de plaisance, plus détaillée (20 catégories contre neuf actuellement pour la RPPLR).

Tableau n° 16 : répartition des inscrits sur liste d'attente

Taille de navire	Nombre de demandeurs d'après le site internet (au 15/11/2021)	Vérification d'après fichier transmis (au 18/11/2021)
0 à 5 m	93	11
5 à 6 m	248	77
6 à 7 m	189	239
7 à 8 m	148	188
8 à 9 m	222	146
9 à 10 m	198	220
10 à 11 m	192	203
11 à 12 m	98	186
13 m et plus	165	282 (sup. ou égal à 12 m)

Source : port de La Rochelle, CRC

Le site internet du port donne également des informations sur les délais constatés entre l'inscription sur la liste d'attente et l'obtention d'un poste d'amarrage à l'année. Elles font apparaître un délai compris entre 11 mois, pour des bateaux de six à huit mètres et 22 mois, pour des bateaux entre 11 et 12 mètres. Ces éléments indicatifs sont établis par le port d'après les durées d'attente constatées pour les dernières places attribuées et non sur une moyenne constatée.

[92] https://www.portlarochelle.com/inscrire-liste-dattente/.

Certains principes de gestion des emplacements et des demandes ont été formalisés dans la convention du 22 mai 1996, puis dans celle du 12 novembre 2018. L'article 27 des conventions dispose que « *les installations et appareils seront mis à la disposition des usagers suivant l'ordre des demandes déposées par eux. (…) Les demandes sont inscrites dans l'ordre et à la date de la production sur des registres tenus par les soins de la Régie. Ces registres sont communiqués à toutes les personnes intéressées* ». Le règlement d'exploitation du 6 avril 2016, quant à lui détaille, aux articles 1 et 2, la procédure mise en place pour l'attribution d'un anneau et prévoit notamment qu'« *il est fait droit aux demandes [d'affectation de poste] dans l'ordre chronologique d'inscription en liste d'attente et en fonction des caractéristiques des postes disponibles et en particulier en tenant compte notamment de la longueur, de la largeur hors tout et du tirant d'eau des navires* ».

Les règles de fonctionnement de la liste d'attente sont rappelées sur le site internet de la régie, en particulier les procédures d'attribution de places dans le port :

« *Les attributions interviennent dans l'ordre d'inscription en liste d'attente au premier bateau dont les mesures sont compatibles avec l'emplacement libéré (la largeur du bateau, notamment, justifie ce mode d'attribution).*

Si, sur le formulaire, le demandeur précise une date à partir de laquelle il souhaite se voir proposer un emplacement, aucune proposition ne lui sera faite avant cette date.

Dans le cas où le bateau arrivant ne correspondrait pas aux caractéristiques indiquées lors de la demande et sur la proposition d'emplacement, la proposition de contrat serait annulée ».

La procédure d'attribution de poste d'amarrage prévoit un examen régulier des demandes lors d'une commission d'attribution, mise en place en septembre 2020 et réunissant des agents du port, mais qui n'est pas mentionnée dans les divers documents précités. Avant cette date, l'attribution était réalisée par une seule personne. La chambre régionale des comptes prend acte de l'amélioration de la transparence de la procédure.

La commissions d'attribution comprend le responsable clientèle et deux autres agents. La composition n'a cependant pas fait l'objet d'une délibération en conseil d'administration. La commission établit un compte rendu à l'issue de chaque réunion.

L'examen des comptes rendus des trois dernières réunions de cette commission (7 décembre 2021, 8 décembre 2021 et 15 décembre 2021) montre que les demandeurs obtenant un poste d'amarrage ne sont pas toujours ceux figurant en rang 1 de leur catégorie sur la liste d'attente, alors même que l'ordre chronologique d'inscription est rappelé dans plusieurs documents comme étant le principal critère.

Ce constat est corroboré par l'examen des dates d'inscription (ou d'activation lorsqu'elles sont précisées) des plaisanciers classés en rang 1 de leur catégorie. À titre d'exemple, au 18 novembre 2021, les plaisanciers sur liste d'attente en rang 1 pour des bateaux de cinq à six mètres étaient inscrits en moyenne depuis 25,9 mois.

Tableau n° 17 : durées d'attente – en mois

Taille de navire	Données du site internet (au 15/11/2021)	Durées moyennes constatées d'après fichier transmis (au 18/11/2021)	Durées d'attente moyennes des demandes de rang 1
0 à 5 m	12	13,6	22,5
5 à 6 m	12	7,5	25,9
6 à 7 m	11	8,1	19,4
7 à 8 m	11	8,3	17,9
8 à 9 m	14	6,7	3,9
9 à 10 m	15	7,3	3,7
10 à 11 m	19	6,8	3,2
11 à 12 m	22	8,3	19,2
13 m et plus	19	9,4	10,5

Source : port de La Rochelle, CRC

Interrogé, le responsable clientèle a précisé que, si la date d'inscription était déterminante, toutefois il était fait application d'autres critères, et notamment celui de l'optimisation de l'occupation du plan d'eau : sont ainsi privilégiés les bateaux dont les dimensions correspondent le mieux à l'emplacement disponible, la régie facturant ses contrats annuels à la surface du bateau depuis 2018. La RPPLR tient compte également du souhait de plaisanciers de se voir attribuer une place bien identifiée ou différée dans le temps. Si les règles en matière d'attente prévoient effectivement une adéquation entre les caractéristiques du bateau et celles de l'emplacement, les délais d'attente sont présentés sur le site de la régie selon la longueur du bateau, et un plaisancier, classé en rang 1, ne saurait se voir refuser indéfiniment un emplacement au motif que la taille de son bateau n'est pas optimisée par rapport à l'emplacement libéré. Le responsable clientèle a cependant précisé que tel n'était pas le cas et que le plaisancier en tête de liste pouvait se voir attribuer un emplacement non optimisé s'il n'avait pas été précédemment retenu lors de commissions antérieures.

En cas de refus de place, le plaisancier n'est pas rayé de la liste d'attente, le règlement d'exploitation du port prévoyant, à son article 1 « gestion de la liste d'attente » qu'une seconde proposition lui est formulée. La régie a expliqué faire preuve d'une certaine tolérance quant aux refus et tient compte également de la situation personnelle de chaque demandeur.

Les comptes rendus de la commission se limitent à présenter la liste des demandeurs ayant obtenu satisfaction sans motiver les refus pour les inscrits en tête de liste, et qui pourraient utilement y figurer.

Eu égard à certaines pratiques non écrites, la chambre régionale des comptes recommande à la RPPLR de modifier les statuts pour y inclure la commission d'attribution, de formaliser un règlement d'attribution des places plus complet, reprenant les dispositions des différents documents traitant du sujet et explicitant les pratiques informelles et de le mettre à disposition sur le site internet. En réponse, le maire de La Rochelle s'engage à modifier les statuts conformément à l'observation. De même, pour plus de transparence, la régie pourrait publier sur son site le compte rendu anonymisé, et préciser le rang, la catégorie des bateaux et la date d'inscription sur la liste d'attente des plaisanciers ayant obtenu un emplacement. L'ordonnateur s'est engagé à mentionner le fonctionnement de la commission d'attribution dans les statuts et à formaliser un règlement d'attribution complété.

Certains plaisanciers, clients d'un professionnel disposant de poste d'amarrage avec garantie d'usage, peuvent se voir attribuer une place à l'année, notamment dans le cadre d'un achat de bateau. Le bateau livré est ainsi amarré à un des postes dont dispose le professionnel.

Le plaisancier est tenu de verser une redevance à la RPPLR, soit au tarif « escale » ou au tarif annuel, selon le choix du professionnel.

Si le professionnel a opté pour une redevance annuelle, la RPPLR établit un contrat identifié sous l'appellation « contrat de location de poste d'amarrage sur emplacement professionnel amodié ». Il s'agit d'un contrat tripartite, avec tacite reconduction nécessitant l'accord du professionnel. Le contrat mentionne la production, chaque année, du contrat liant le professionnel et son client. Cette obligation n'est cependant pas respectée, la RPPLR n'exigeant pas, *in fine* la production dudit document. L'ordonnateur s'engage à modifier la teneur de ces contrats à compter du 1er janvier 2023**.**

Ce contrat permet ainsi de garantir au plaisancier de disposer immédiatement d'un poste d'amarrage annuel avec reconduction tacite. Cette place est occupée par le client le temps nécessaire à l'obtention d'une place annuelle sur le plan d'eau. Cette possibilité constitue un argument commercial important pour les professionnels locaux, bien que les délais d'attente aient été réduits depuis l'extension du port en 2014. Parallèlement, le client doit s'inscrire sur la liste d'attente, cette formalité étant par ailleurs automatiquement effectuée par la régie depuis 2020[93]. L'article 6 du contrat de garantie d'usage pour professionnel prévoit que 80 % du produit de la redevance acquittée par le plaisancier et perçue par la régie soit reversée au professionnel, dans la limite de 80 % des droits qu'il a lui-même acquittés pour son emplacement en garantie d'usage. Cette pratique, qui n'est pas spécifique au port de plaisance de La Rochelle, permet cependant de contourner les règles d'inscription en liste d'attente pour ces clients, puisqu'ils peuvent disposer, dès l'achat de leur bateau, d'une place annuelle dans le port. En outre, ils bénéficient immédiatement du tarif annuel, alors même que d'autres plaisanciers sur liste d'attente, disposant d'un poste « escale » s'acquittent d'une redevance correspondant au tarif « escale », plus élevée. À titre d'exemple, un plaisancier, propriétaire d'un bateau de 4,99 m de longueur et 2 m de largeur devait s'acquitter, en 2021 d'une redevance de 978 €[94], pour un contrat annuel, et 1 586,95 €[95], pour une année au tarif escale.

La RPPLR n'a pas été en mesure de produire la liste des personnes bénéficiaires de ce dispositif, le système d'information ne distinguant pas les contrats annuels classiques des contrats annuels sur emplacement d'un professionnel. La chambre régionale des comptes invite la régie à créer une nouvelle catégorie de contrat, en lien avec son prestataire informatique, cette information présentant un intérêt certain.

Recommandation n° 7 : rédiger un règlement d'attribution des places plus complet explicitant les pratiques informelles et le publier sur le site internet.

3.9 Documents à transmettre à la ville de La Rochelle

En application de l'article R. 1614-22 du CGCT, *« le président du conseil régional, le président du conseil départemental, le maire et le président de l'organe délibérant d'un*

[93] Compte rendu du 9 juin 2020.
[94] Tarif établi à partir de la calculatrice en ligne sur le site de la RPPLR. https://www.portlarochelle.com/tarifs-2021.
[95] Sur la base des tarifs 2021 : sept mois au tarif hiver de 93,35 € mensuel et cinq mois au tarif été de 186,70 € mensuel, soit 93,35*7 + 186,70*5 = 1 586,95 €.

groupement de collectivités territoriales, chacun en ce qui les concerne, pour les ports de plaisance ou les installations portuaires de plaisance relevant de sa compétence, transmettent, au cours du premier trimestre de chaque année civile, au préfet, pour chaque port ou installation portuaire de plaisance, 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 »[96].

Les conventions de 1996 et 2018 ont toujours prévu la production, au 1er trimestre de chaque année, d'éléments statistiques d'exploitation (article 12). La RPPLR ne remet pas d'état statistique spécifique à la ville : les seuls éléments chiffrés portés à sa connaissance figurent au compte financier et au rapport d'activité[97], transmis à la collectivité, mais ne répondent pas aux exigences de l'article R. 1614-22 précité, les rapports d'activité étant peu détaillés.

La chambre régionale des comptes invite la régie à se rapprocher de la ville afin de se faire préciser la nature des éléments attendus, l'article 12 de la convention étant, il est vrai, peu explicite[98], se limitant à exiger « *un compte-rendu statistique de l'exploitation* » et le « *nombre de bateaux bénéficiant d'un poste d'amarrage annuel ou amodié au 31 décembre de l'année précédente* ». L'ordonnateur et le maire de La Rochelle, en réponse, s'engage à se concerter sur ce point.

4 LA FIABILITÉ DE LA GESTION BUDGÉTAIRE ET COMPTABLE ET LA PRÉSENTATION DES DOCUMENTS BUDGÉTAIRES

En vertu de l'article L. 2221-5 du CGCT, *« les règles budgétaires et comptables des communes sont applicables aux régies municipales »*[99]. L'article R. 2221-36 du CGCT prévoit que *« la comptabilité des régies, dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière est tenue dans les conditions définies par un plan comptable conforme au plan comptable général »*, arrêté par le ministre chargé des collectivités locales et le ministre chargé du budget. L'article ajoute que *« des plans comptables particuliers à certaines activités peuvent être définis »*.

Sur cette base, chaque année, un arrêté relatif à l'instruction budgétaire et comptable M4, applicable aux SPIC, dont relève la RPPLR, est publié[100].

---

[96] L'article R. 1614-24 du CGCT prévoit que les modèles normalisés des états statistiques mentionnés aux articles R. 1614-22 sont fixés par arrêtés conjoints du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de la mer.

[97] Réponse_au_questionnaire_1.docx.

[98] L'article 12 : « *la régie sera tenue de remettre à la ville, dans les trois premiers mois de chaque année, un compte rendu statistique de l'exploitation. De plus cet état devra faire apparaître le nombre de bateaux bénéficiaires d'un poste d'amarrage annuel ou amodié au 31 décembre de l'année précédente* ».

[99] L'article R. 2221-35 prévoit également que « *Les règles de la comptabilité communale sont applicables aux régies dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière, chargées de l'exploitation d'un service public à caractère industriel et commercial […]* ».

[100] Dernière modification : arrêté du 17 décembre 2020 relatif à l'instruction budgétaire et comptable M4 applicable aux services publics industriels et commerciaux. Arrêté du 24 décembre 2019 relatif à l'instruction budgétaire et comptable M4 applicable aux services publics industriels et commerciaux. Arrêté du 24 décembre 2018 relatif à

Les comptes du port de plaisance de La Rochelle sont établis selon l'instruction budgétaire précitée et sont retracés dans un unique budget principal.

L'examen de la fiabilité budgétaire et comptable a porté sur le respect du cadre budgétaire et du cadre comptable ainsi que sur l'exécution de certaines opérations comptables.

4.1 Le cadre budgétaire

4.1.1 Les débats sur les orientations budgétaires et le vote du budget

L'instruction M4, dans sa version applicable pour la période examinée, précise que les dispositions de l'alinéa 2 de l'article L. 2312-1 du CGCT, prévoyant la tenue d'un débat sur les orientations générales du budget (DOB), dans un délai de deux mois précédent l'examen du budget s'appliquent aux SPIC rattachés aux collectivités de 3 500 habitants et plus, par renvoi de l'article L. 2221-5 du même code[101]. L'instruction ajoute que ce débat doit se dérouler « *dans les conditions fixées par le règlement intérieur* ». La RPPLR doit donc prévoir, dans ses statuts, les modalités de déroulement du DOB. Or les statuts n'abordent pas ce point. La RPPLR doit donc les compléter à cette fin, l'ordonnateur et le maire de La Rochelle s'engageant à les modifier.

Un rapport d'orientation budgétaire (ROB), prévu par l'article précité, doit être également présenté à cette occasion. Son contenu est détaillé à l'article D. 2312-3 du CGCT. Le rapport doit présenter les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, en exploitation comme en investissement, du niveau d'épargne brute, d'épargne nette et de l'endettement à la fin de l'exercice, les hypothèses d'évolution retenues pour construire le projet de budget, les engagements pluriannuels. Il doit également comporter des éléments sur le personnel (effectifs, évolution des dépenses, durée du temps de travail…).

Si le vote du budget a donné lieu à un DOB en conseil d'administration, sauf en 2016[102], la RPPLR ne rédige pas de ROB[103]. D'après les comptes rendus des conseils d'administration, le débat ne porte que sur deux points, les investissements prévus dans l'année, présentés de façon succincte et l'évolution des tarifs portuaires envisagée. Les dépenses de fonctionnement de la régie et notamment des travaux de dragage ne sont pas évoquées, aucune information sur le personnel n'y est retranscrite. La RPPLR a précisé que le projet du budget était examiné par la commission des finances en amont des conseils d'administration. Cette commission toutefois ne comporte que six membres. Dès lors, les DOB ne donnent pas à l'ensemble des administrateurs, les informations nécessaires qui leur permettront d'exercer, de manière effective, leur pouvoir de décision à l'occasion du vote du budget. L'ordonnateur s'engage, en réponse, à rédiger le ROB

---

l'instruction budgétaire et comptable M4 applicables aux services publics industriels et commerciaux. Arrêté du 21 décembre 2017 relatif à l'instruction budgétaire et comptable M4 applicables aux services publics industriels et commerciaux. Arrêté du 22 décembre 2016 relatif à l'instruction budgétaire et comptable M4 applicable aux services publics locaux industriels et commerciaux. Arrêté du 23 décembre 2015 relatif à l'instruction budgétaire et comptable M4 applicable aux services publics locaux industriels et commerciaux.

[101] Titre 3 : le cadre budgétaire, 1.2.1 Le débat d'orientations budgétaires, par renvoi de l'article L. 2221-5 du CGCT précité.

[102] Le DOB, qui était inscrit à l'ordre du jour du conseil d'administration du 17 octobre 2016, a été reporté en décembre, la ville de La Rochelle souhaitant revoir les conditions financières de la redevance. Le budget a finalement été voté en décembre 2016, sans tenue du DOB.

[103] Source : réponse au questionnaire n° 1.

et à y faire figurer les principales dépenses comme les travaux de dragage et les dépenses de personnel ainsi que les informations exigées par l'article D. 2312-3 du CGCT.

4.1.2 La présentation des documents comptables et financiers

4.1.2.1 La présentation incomplète du budget primitif

Selon l'instruction budgétaire et comptable M4, le projet de budget est préparé par le directeur du service. Il est présenté par le président du conseil d'administration, l'organe délibérant l'adoptant par un vote à la majorité de ses membres. Il ne devient exécutoire qu'après transmission, dans le délai de 15 jours suivant l'expiration du délai limite fixé pour son adoption, au représentant de l'État, et validation par ce dernier. Si la RPPLR respecte bien les points susmentionnés, en revanche, la présentation du budget de 2020 et des précédents ne sont pas conformes à l'instruction budgétaire et comptable M4 et ne respectent pas le modèle annexé à ladite instruction[104].

En effet, le document soumis au vote est constitué d'un tableau déclinant les prévisions budgétaires par compte d'imputation, sans respecter la présentation par chapitre idoine et d'un focus par opération sur les prévisions de dépenses d'investissement. Les prévisions de l'exercice antérieur sont toutefois rappelées. L'état relatif à la vue d'ensemble du budget n'est pas renseigné. La présentation budgétaire ne permet pas de déterminer les modalités de vote retenues à savoir un vote par chapitre ou par article (sans mention, il est dès lors considéré que le vote s'effectue au chapitre) et le traitement réservé aux provisions (budgétaire ou semi-budgétaire, *a priori* budgétaire au cas d'espèce de la régie). Le document n'opère pas de distinction entre les opérations réelles et les opérations d'ordre.

Plusieurs annexes prévues par l'instruction budgétaire et comptable M4, ne sont pas jointes au budget[105], à savoir :

- les annexes afférentes à des éléments du bilan (états de la dette, méthodes utilisées pour l'amortissement, états relatifs aux provisions et aux dépréciations, états relatifs à l'équilibre des opérations, état des charges transférées, détail des opérations pour compte de tiers) ;
- les annexes afférentes aux engagements hors bilan (état des emprunts garantis par la régie, états des engagements donnés et reçus, états de suivi des autorisations de programme et des crédits de paiement[106]) ;
- les annexes présentant d'autres éléments d'information (état du personnel, liste des organismes dans lesquels la régie a pris un engagement financier, la présentation agrégée du budget principal) ;
- l'arrêté des signatures.

[104] Titre 3 la cadre budgétaire 4.1 le budget primitif, maquette budgétaire annexée à l'instruction M4. Cf. « budget primitif pas nature », https://www.collectivites-locales.gouv.fr/finances-locales/linstruction-m4-comptabilite-des-spic.

[105] Certaines annexes peuvent s'avérer être sans objet, auquel cas les états ne sont pas remplis.

[106] En application de l'article L. 2311-3 et R. 2311-9 du CGCT.

Les budgets des exercices de la période examinée ne sont signés que par le seul président du conseil d'administration. Or, l'annexe relative à l'arrêté de signature doit être visée par tous les membres présents lors du vote.

La production des annexes susmentionnées est obligatoire[107]. Ces états, destinés à améliorer l'information du conseil d'administration et du public, font partie intégrante des documents budgétaires. Leur absence ou le fait de mal les renseigner est de nature à justifier l'annulation du budget[108]. Si la RPPLR a indiqué avoir mis en service, à compter de 2020, un nouvel outil comptable qui devrait permettre une édition conforme des documents budgétaires dès 2022, la chambre rappelle qu'il lui appartenait de choisir un logiciel lui permettant de le faire bien avant cette acquisition. En réponse, l'ordonnateur explique que la RPPLR, étant soumise à tous les impôts commerciaux, donc à l'obligation de déposer une liasse fiscale établie selon les normes de la comptabilité commerciale, la présentation des documents budgétaires et financiers reprend celle des documents fiscaux, qui ne correspondent pas à la nomenclature M4. Il ajoute qu'un certain nombre d'ajustements a d'ores et déjà été opéré et qu'un travail est en cours avec l'agent comptable, qui le confirme, afin de présenter un budget primitif 2023 conforme à la comptabilité publique.

4.1.2.2 L'affectation des résultats à préciser et la présentation incomplète des décisions modificatives

Le budget primitif est voté avant la production du compte financier de l'exercice précédent et n'en intègre pas les résultats. Le vote de l'affectation du résultat s'effectue à la fin du 1er trimestre. Il ne donne pas lieu à l'élaboration d'un budget supplémentaire, qui correspond à une décision modificative dont l'objet est justement de formaliser la reprise des résultats de l'année précédente, lorsqu'ils n'ont pas été repris au budget primitif. L'ordonnateur, en réponse, a indiqué que l'affectation du résultat de 2021 aurait déjà donné lieu à un budget supplémentaire.

La délibération d'affectation du résultat est par ailleurs incomplète. Elle ne fait pas apparaître le solde d'exécution de la section d'investissement. Elle n'est signée que du seul président, alors que l'annexe « arrêté et signature » de la maquette du budget supplémentaire de l'instruction budgétaire et comptable M4 requiert également la signature de tous les membres. L'ordonnateur prévoit de faire figurer, à l'avenir, le solde d'exécution de la section d'investissement sur la délibération d'affectation, élément confirmé par le comptable.

La régie vote généralement une décision modificative en fin d'année. La présentation des modifications n'est là encore pas conforme à la maquette prévue par l'instruction susmentionnée, en raison notamment de l'absence des états de présentation générale du budget[109].

4.1.2.3 La présentation incomplète du compte financier

Le comptable de la RPPLR établit un compte financier unique. Cette présentation est conforme à l'article R. 2221-50 du CGCT[110]. Le compte financier se substitue au compte de

[107] Le budget doit signaler les annexes sans objet qui peuvent ne pas être renseignées.
[108] Tribunal administratif de Versailles du 13 décembre 1994, SAN de Saint-Quentin-en-Yvelines.
[109] Cf. document « décision modificative pas nature », https://www.collectivites-locales.gouv.fr/finances-locales/linstruction-m4-comptabilite-des-spic.
[110] Article R. 2221-50 « *En fin d'exercice et après inventaire, le directeur fait établir le compte financier par le comptable […]* ».

gestion et au compte administratif. Il doit comporter, en application de l'article R. 2221-51 du CGCT :

- 1° la balance définitive des comptes ;
- 2° le développement des dépenses et des recettes budgétaires ;
- 3° le bilan et le compte de résultat ;
- 4° le tableau d'affectation des résultats ;
- 5° les annexes définies par instruction conjointe du ministre chargé des collectivités locales et du ministre chargé du budget ;
- 6° la balance des stocks établie après inventaire.

L'instruction M4 prévoit, en outre, pour les régies dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière, que le compte financier comporte les annexes du compte administratif telles que définies par ladite instruction[111]. Le compte financier présenté en conseil d'administration, différent de celui transmis par le comptable à la chambre régionale des comptes ne présente aucune des annexes prévues et notamment l'annexe des arrêtés de signature, le compte financier n'étant pas visé par l'ensemble des membres du conseil d'administration. La balance des comptes, la balance des stocks et le compte de résultat ne sont pas fournis. Enfin, les états présentant l'exécution budgétaire diffèrent de ceux décrits par l'instruction budgétaire et comptable[112], et omettent de préciser certains éléments comme les annulations de crédits.

Le compte financier transmis à la chambre régionale des comptes est plus complet : il comporte le compte de résultat, la balance des comptes et l'état des consommations des crédits. S'il est validé par l'ordonnateur, le comptable et le directeur départemental des finances publiques, l'arrêté des votes des membres du conseil n'y figure pas. L'ordonnateur précise en réponse que désormais le compte de résultat, la balance des comptes et l'état des consommations des crédits sont annexés au compte financier présenté en conseil d'administration

La chambre régionale des comptes rappelle à la RPPLR qu'elle doit présenter au vote du conseil d'administration ses documents budgétaires conformément aux exigences de l'instruction budgétaire et comptable M4. L'ordonnateur précise que « *la présentation au vote du conseil d'administration des documents budgétaires, y compris les annexes, répondra aux exigences de l'instruction budgétaire et comptable M4, et ce dès le compte financier 2022* ».

4.1.2.4 Le rapport d'activité à développer

En application de l'article R. 2221-50 du CGCT, en fin d'exercice, le directeur de la régie doit élaborer un rapport d'activité « *donnant tous éléments d'information sur l'activité de la régie au cours du dernier exercice* », auquel est annexé le compte financier, et le présenter en conseil d'administration, qui le délibère. Ce document doit indiquer « *les mesures qu'il convient de prendre pour :*

1° abaisser les prix de revient ;
2° accroître la productivité ;
3° donner plus de satisfaction aux usagers ;

---

[111] Titre III, chapitre 7 comptabilité du comptable « *régies dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière* ». Cf. document « compte administratif par nature », https://www.collectivites-locales.gouv.fr/finances-locales/linstruction-m4-comptabilite-des-spic.

[112] L'instruction budgétaire et comptable M4 prévoit l'élaboration de deux états, l'« état des réalisations des dépenses et des recettes » et l' « état de consommation de crédit » (Titre III, chapitre 7).

4° d'une manière générale, maintenir l'exploitation de la régie au niveau du progrès technique en modernisant les installations et l'organisation ».

Pour la période examinée, le directeur de la régie a régulièrement établi les rapports d'activité, présentés en conseil d'administration avec le compte financier. Ces documents commentent succinctement certains graphiques annexés aux comptes financiers présentés en conseil d'administration.

Les rapports d'activité ne répondent cependant pas complètement aux obligations de l'article précité. S'ils comportent une rubrique « prospectives » décrivant les mesures visant à améliorer la satisfaction des usagers et à maintenir et moderniser les installations, ils ne détaillent aucune mesure devant permettre d'abaisser le prix de revient ou d'accroître la productivité. Les mesures annoncées à la rubrique « prospectives » ne font par ailleurs pas l'objet d'un bilan l'année suivante.

Ils ne comportent en outre que peu d'éléments statistiques relatifs à l'activité du port, notamment sur la répartition entre clients particuliers et clients professionnels, sur les recettes moyennes par contrat, sur les modalités de renouvellements des contrats de garantie d'usage, sur les délais d'attente, sur le nombre moyen de nuits par escale, sur les évolutions tarifaires. Les activités autres que la location d'emplacements ne sont pas développées (ex : Grand-pavois, vente de carburant, locations). Ils ne comportent par ailleurs pas d'éléments chiffrés sur les investissements réalisés. À compter de 2017, le nombre précis de contrats annuels et de garantie d'usage, illustrant le graphique présentant le nombre de contrats (cf. annexe 2), n'est plus rappelé.

Par ailleurs, les informations figurant sur le site internet relatives aux emplacements ne semblent pas totalement cohérentes avec celles exposées dans le rapport d'activité de 2020[113].

La RPPLR doit enrichir ses rapports d'activité afin de mieux rendre compte de son activité, conformément aux dispositions de l'article R. 2221-50 du CGCT et à mettre en concordance ses données avec celles figurant sur son site internet.

4.2 La fiabilité des comptes

D'une manière générale, les anomalies qui ont pu être relevées par la suite ne remettent pas en cause la sincérité des comptes et les analyses qui peuvent en être faites.

4.2.1 Une comptabilité d'engagement perfectible

La comptabilité des SPIC doit permettre de connaître en permanence les crédits ouverts, les crédits disponibles pour engagement et mandatement ainsi que les dépenses et recettes réalisées. L'article 30 du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 dispose que « *l'engagement est l'acte par lequel un organisme public crée ou constate à son encontre une obligation de laquelle résultera une charge. Il doit rester dans la limite des autorisations budgétaires et*

[113] À titre d'exemple, le site internet indique pour le port des Minimes 4 500 emplacements dont 440 réservés aux escales, le rapport d'activité recensant lui 4 553 emplacements, dont seulement 275 réservés aux escales, l'écart ne pouvant s'expliquer par des évolutions qui seraient intervenues en 2021.

demeurer subordonné aux autorisations, avis ou visas prévus par les lois ou règlements propres à chaque catégorie d'organismes publics ».

Si le logiciel de gestion financière et comptable, déployé à partir de l'exercice 2020, permet désormais de gérer la comptabilité d'engagement, quelques insuffisances subsistent. À titre d'exemple, l'examen de la liste des engagements constatés en 2020 et 2021 a révélé que sur 1 700 engagements, 356 mentionnaient en objet une facture déjà établie par un fournisseur. Le ratio était de 360 sur 1 602 en 2020.

Le rapprochement des dates de création des engagements avec les dates de liquidation des factures correspondantes permet de constater que l'engagement est fréquemment créé au moment de la liquidation de la dépense.

Tableau n° 18 : la fiabilité des engagements comptables

	2020		2021	
Services	**Nombre d'engagements faits au moment du paiement**	**Nombre total d'engagements**	**Nombre d'engagements faits au moment du paiement**	**Nombre total d'engagements**
Atelier	250	594	165	476
Achats et travaux	213	414	124	468
Administratif/services généraux	82	140	111	160
Qualité sécurité environnement	61	135	43	131
Ressources humaines	56	129	88	164
Système d'information	48	99	102	151
Communication	33	64	30	68
Promotion événements	14	24	18	21
Agence comptable	1	3	1	61
Total	**758**	**1602**	**682**	**1700**

Source : CRC, d'après les données extraites du logiciel comptable Y2

Le nouveau logiciel de gestion financière et comptable intègre une gestion des bons de commande générant automatiquement un engagement. Au cours des exercices 2020 et 2021, 179 et 186 bons de commande ont été créés de cette manière, essentiellement par le service « achats et travaux ».

La chambre invite la RPPLR à systématiser le recours aux bons de commande réalisés à partir du logiciel de gestion financière et comptable afin d'homogénéiser et d'améliorer la tenue de sa comptabilité d'engagement. L'ordonnateur, afin de répondre aux observations, indique qu'un recrutement est en cours afin de sécuriser la passation et le suivi des commandes ainsi que le suivi des engagements, en recourant systématiquement aux bons de commande.

4.2.2 L'absence de constatation des restes à réaliser

Outre la détermination des crédits disponibles en investissement et en exploitation, la comptabilisation des engagements doit permettre de déterminer, en fin d'année, le total des dépenses et des recettes engagées et non mandatées ou titrées. Ces dépenses et ces recettes

doivent alors être constatées en restes à réaliser, conformément aux exigences de la nomenclature M4 et être inscrites au budget de l'exercice suivant, sans être votées.

La RPPLR ne constate, en fin d'année, aucun reste à réaliser. Les documents retraçant l'exécution budgétaire indiquent qu'au 31 décembre, l'ensemble des engagements de l'année sont soldés et font l'objet d'une annulation. Les engagements relatifs à des opérations d'investissement réalisées sur plusieurs exercices sont ensuite recréés en début d'année suivante. Cette pratique n'est pas conforme à l'instruction comptable M4. L'ordonnateur s'engage à n'annuler que les dépenses et les recettes non engagées, ce que confirme le comptable, sauf pour les opérations pluriannuelles de dragage, en raison de leur montant conséquent. La chambre régionale des comptes encourage la RPPLR à mettre en œuvre la procédure des autorisations d'engagement et de crédits de paiement, qui permet de n'inscrire en dépenses, pour les opérations pluriannuelles, que les dépenses circonscrites à l'année en cours.

4.2.3 Des dépassements de crédits

La chambre régionale des comptes a relevé un manque de fiabilité de la comptabilité d'engagement. Conformément aux règles de la comptabilité publique, la limite des crédits pouvant être mobilisés sur un exercice doit prendre en compte les dépenses effectivement mandatées mais également celles engagées. Bien que les dépenses effectivement mandatées n'aient jamais dépassé les montants prévus au budget, la chambre régionale des comptes a cependant constaté des dépassements de crédits, dès lors que les dépenses engagées étaient prises en considération.

La chambre régionale des comptes a relevé des dépassements, en 2020, pour le chapitre « charges à caractère général ». Les dépenses figurant en comptabilité ont ainsi représenté 6 984 055 €, en tenant compte de 246 189 € de dépenses engagées mais non encore mandatées, pour un montant de crédit budgétaire voté de 6 804 680 €, soit un dépassement de crédits de 179 375 €. En 2021, les crédits engagés et mandatés ont représenté 7 298 061 €, dont 1 309 327 € de dépenses engagées mais non encore mandatées pour un montant voté de 7 229 000 €, le dépassement étant toutefois moindre pour cet exercice.

La chambre régionale des comptes invite la RPPLR à mettre en place un suivi plus rigoureux de ses consommations de crédits en y intégrant les engagements. L'ordonnateur a précisé que la RPPLR a cependant développé des procédures de contrôle des crédits alloués et consommés, mais s'engage à contrôler les dépassements de crédits alloués par service et par compte en intégrant les engagements non mandatés.

4.2.4 Le suivi des opérations d'investissement

En cours d'exercice, les dépenses d'investissement sont comptabilisées au sein des comptes du chapitre 21 « immobilisations corporelles ». Si en fin d'exercice, l'opération n'est pas achevée, la RPPLR procède à une ré-imputation des dépenses constatées vers les comptes du chapitre 23 « immobilisations en cours ». Pendant la période examinée, l'ordonnateur a confirmé imputer les immobilisations en cours, devant être achevées pendant l'exercice, au chapitre 21. Cependant, la mise en service de ces immobilisations l'année suivante « *sans que la RPPLR ne l'ait anticipé* » en raison de retards pris par les travaux ou la livraison, explique ce changement d'imputation selon l'ordonnateur. Il s'engage ainsi à être vigilant et à comptabiliser au budget,

comme en exécution, les acomptes versés dans le cadre de travaux, au chapitre 23, pour les intégrer définitivement au chapitre 21, à l'achèvement des opérations. Le comptable a également confirmé que le suivi des opérations d'investissement serait réalisé conformément à l'instruction comptable.

4.2.5 L'état de l'actif

Le patrimoine de la régie, retracé à l'état de l'actif, est produit par le comptable tous les cinq ans, conformément à l'instruction budgétaire et comptable M4. D'après cette instruction, toutes les immobilisations, quelle que soit leur nature, sont inscrites à l'état de l'actif par catégorie (incorporelles, corporelles et financières) dans l'ordre du plan de comptes par nature, puis dans l'ordre croissant des numéros d'inventaire attribués par l'ordonnateur.

Pour l'exercice 2020, la correspondance entre le montant des immobilisations figurant au bilan et le montant total des subdivisions correspondantes de l'état de l'actif a pu être établie. Toutefois, l'état de l'actif est incomplet, les immobilisations en cours (c/23), les immobilisations financières (c/26) n'y figurant pas. L'ordonnateur explique en réponse que seules les immobilisations amortissables y étaient retracées et qu'à l'avenir toutes y seront comptabilisées, le comptable s'y engageant également.

Par ailleurs, les renseignements relatifs à chaque élément du patrimoine sont peu explicites. La plupart des éléments sont identifiés d'après l'objet qui a été saisi lors de l'imputation des opérations comptables, à partir des libellés des factures, sans que ces dénominations permettent d'en déterminer toujours la nature.

La chambre régionale des comptes invite la régie à améliorer la qualité de l'information de son patrimoine en adoptant des libellés explicites. L'ordonnateur explique, en réponse, que le logiciel comptable limite la saisie des caractères des libellés, mais que dans le cadre de son changement programmé, la RPPLR veillera à disposer d'un outil plus performant.

4.2.6 Des imputations comptables non conformes à la nomenclature M4

4.2.6.1 Des erreurs d'imputation

L'examen des comptes a révélé quelques erreurs d'imputation. Certaines concernent le compte 6152 « entretien et réparations sur biens immobiliers » et ses subdivisions, utilisées notamment pour les opérations de dragage. En 2019, ont été mandatées sur ce compte les dépenses suivantes :

- convention de partenariat pour le cofinancement d'une bourse doctorale avec l'université de La Rochelle : mandat 2621 pour 2 570 € et mandat 2067 pour 8 995 € en 2019. Ce partenariat a également donné lieu au paiement d'une facture de 9 600 € en 2020, sur la même imputation ;
- dépenses de réception auprès d'un restaurant, mandat 2988 pour 918,5 € en 2019 ;
- achat d'un abri de jardin, mandat 3061 pour 299 € en 2019.

L'ordonnateur explique, en réponse, que ces dépenses ont été induites par les opérations de dragage et que cette imputation unique de dépenses de nature différente permettait de mieux connaître le coût global des opérations de dragage. La chambre régionale des comptes rappelle

que c'est l'objet de la comptabilité analytique, et qu'il convient de respecter la nature des dépenses lors de l'imputation comptable.

Les remboursements sur rémunération du personnel et sur charges de sécurité sociale sont retracés aux comptes de transferts de charges de gestion courante (respectivement comptes 791240 et 791249), alors que les comptes 6419 « remboursement sur rémunération de personnel » et 6459 « remboursement sur charges de sécurité sociale et de prévoyance » relevant du chapitre 014 « atténuation de charges » devraient être privilégiés.

Le traitement de certaines remises accordées aux usagers du port est effectué par des annulations partielles de titres de recettes. Ces remises n'ont pas toujours été comptabilisées dans les comptes 7096 et suivants (« rabais, remises et ristournes accordés ») mais ont fait l'objet d'annulation partielle des recettes encaissées. Cette pratique, non conforme avec les règles comptables et notamment l'instruction M4, ne permet pas de suivre complètement les remises accordées.

Concernant les deux anomalies susmentionnées, l'ordonnateur signale qu'elles ont déjà été rectifiées.

4.2.6.2 Des subventions accordées à des associations mal comptabilisées

Selon l'instruction M4, le compte 6238 est utilisé pour des dépenses de publicité ou de relations publiques. Le compte 62380 est intitulé « cadeau à la clientèle » par la RPPLR. Toutefois, l'examen des dépenses comptabilisées sur cette imputation montre une utilisation non conforme à cet objet.

En 2020, sur un total de 30 199 €, 15 000 € correspondaient en réalité à des dons faits par la régie à deux associations rochelaises[114]. En 2021, les dépenses enregistrées sur le compte 62380 étaient de 82 213 €. Seuls 14 273 € étaient correctement imputés. Pour le reste, 65 000 € relevaient de dons à des associations et 2 940 € à des achats de matériel informatique. Les dons aux associations ont fait l'objet d'une délibération et sont fondées juridiquement[115].

La chambre régionale des comptes a relevé également le versement d'une subvention de 50 K€ en 2018, à la SNSM[116], juridiquement fondé, validé par le conseil d'administration et imputé au compte 6713 « dons et libéralité ».

La nomenclature M4 ne prévoit pas le versement de subvention. Il n'existe pas de compte 657 « subventions » comme pour la nomenclature M14[117]. La seule possibilité offerte réside dans l'octroi de « concours divers », prévu au compte 6281 comme une subdivision des « autres services extérieurs » (chapitre 62) de caractère « divers » (compte 628). Le plan de comptes de la M4 précise cependant, à titre d'exemple, que cela concerne le versement de cotisations. Une seconde possibilité est d'imputer le versement au compte 674 « subventions exceptionnelles ». L'ordonnateur, en réponse, a précisé que désormais ce compte serait mobilisé.

---

[114] Association de sauvegarde de l'environnement, et plus précisément, des océans, et association ayant pour objet l'information, la pédagogie et la diffusion de la culture scientifique et technique sur les thèmes de la biodiversité marine et des espaces littoraux en direction des publics les plus larges et notamment des jeunes.

[115] En application de l'article R. 5321-17 du code des transport, ces dons ont été *« effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance et relatives à l'établissement ».*

[116] Société nationale de sauvetage en mer.

[117] Qui s'applique aux activités de nature administrative.

4.2.7 Le fonctionnement non conforme des régies d'avances et de recettes

Le port de plaisance a mis en place une régie de recettes pour permettre l'encaissement des produits dus par les clients à la capitainerie et au service des manutentions et deux régies d'avances pour permettre le paiement de certaines dépenses de faible importance et de frais liés à la participation à des salons ou manifestations.

La régie de recettes a été instaurée par une délibération du conseil d'administration du 16 décembre 2004 pour l'encaissement des redevances d'amarrage, des prestations diverses (grutage, location des terre-pleins, cales de mise à l'eau, fluides, douches, clés, containers), des produits de la vitrine de la capitainerie, des locations diverses (véhicules) et de recettes de main-d'œuvre. L'arrêté constitutif du 1er janvier 2005 a été complété par un arrêté modificatif du 4 juillet 2007 précisant le montant du fond de caisse (150 €). Un second arrêté modificatif est intervenu le 15 novembre 2007 pour porter le montant maximum que le régisseur est autorisé à conserver à 15 000 €. Bien que cela n'ait pas été prévu par l'arrêté constitutif, la régie de recettes encaisse cependant d'autres produits comme ceux relatifs à la vente de carburant.

Une régisseuse de recettes et sa suppléante ont été nommées par un arrêté un 9 mars 2015. L'article 8 de cette décision traduit une confusion entre régie d'avances et régie de recettes : il y est précisé, en effet, que « *le régisseur titulaire et le mandataire suppléant ne doivent pas payer de dépenses relatives à des charges autres que celles énumérées dans l'acte constitutif de la régie* ». Le visa d'un avis conforme du comptable rendu le même jour laisse supposer que cet avis a été informel ou considéré comme acquis. Interrogé sur ce point, le comptable a confirmé le caractère informel des avis rendus. Par ailleurs, la personne désignée comme régisseur suppléant a depuis changé de fonction sans qu'un nouvel arrêté ne soit pris et sans qu'une nouvelle personne ne soit désignée pour la remplacer.

La RPPLR doit mettre à jour l'arrêté de nomination des régisseurs de recettes et compléter la liste des recettes pouvant être encaissées par la régie de recettes. L'ordonnateur s'est engagé à apporter les modifications requises au second semestre 2022.

4.2.7.1 Des encaissements réalisés par des salariés non habilités

La régie du port utilise les comptes clients c/4111xx alors que selon l'instruction comptable M4, les paiements effectués par les usagers directement auprès des régisseurs de recettes du port devraient figurer au compte c/4711 « versements des régisseurs ». L'ordonnateur s'engage à modifier le compte d'imputation, dès lors que le logiciel comptable le permettra.

Ce faisant, ces recettes sont encaissées dans des conditions juridiques fragiles. Un nombre important de salariés, dont aucun n'a été désigné régisseur ou mandataire, en méconnaissance de l'article R. 1617-5-2 du CGCT[118], procède aux opérations de recettes. Ainsi l'ensemble des agents d'accueil, des marins d'escale, des gardiens de nuit, des saisonniers et des agents de grutage sont amenés à encaisser le produit des redevances dues par les usagers du port.

La chambre régionale des comptes rappelle à la RPPLR la nécessité de procéder à la désignation de régisseurs ou de mandataires afin que seules des personnes dûment habilitées manient les fonds publics de la régie et l'obligation de se conformer à l'instruction M4 en matière

[118] *« II. - Le régisseur est assisté de mandataires. L'acte constitutif de la régie prévoit le recours à des mandataires. Ceux-ci sont nommés par l'ordonnateur sur avis conforme du comptable et du régisseur ».*

de traitement des recettes perçues par les régisseurs. L'ordonnateur confirme qu'il établira à chaque début d'année, la liste des mandataires permanents autorisés, ainsi qu'une liste complémentaire des mandataires saisonniers, signées par la mandataire principale, l'ordonnateur et l'agent comptable, et que « *chaque mandataire se verra remettre contre signature un document listant ses obligations, responsabilités et contrôles* ».

4.2.7.2 Les décisions de création des régies d'avances et la nomination des régisseurs non conformes

En plus de la régie de recettes, le RPPLR s'est dotée de deux régies d'avances permettant le règlement de certaines dépenses par les régisseurs.

Une première régie d'avances a été mise en place pour le paiement des menues dépenses et de certains frais d'affranchissement. Son acte constitutif date du 26 avril 1979. Un régisseur titulaire et un suppléant ont été nommés au 1er février 2019. D'une manière erronée, cet arrêté vise un avis du comptable du 9 mars 2015, référence correspondant probablement à l'avis émis pour la nomination des régisseurs de recettes.

Les dépenses réalisées par cette régie d'avances en 2020 et 2021 sont modestes et conformes à l'objet prévu.

Une seconde régie d'avances a été instaurée par un arrêté du 1er novembre 2017 afin de permettre le paiement des frais de déplacement, d'hébergement et les menus frais de fonctionnement inhérents aux salons nautiques.

Un régisseur titulaire et un régisseur suppléant ont été nommés par un arrêté du 1er novembre 2017. Un nouveau régisseur a ensuite été désigné par un arrêté du 21 novembre 2019. Ces décisions mentionnent un avis conforme du comptable sans en préciser la date et nomment comme régisseur suppléant le directeur de la RPPLR. Ce dernier ayant la qualité d'ordonnateur, il ne peut être régisseur en vertu du principe de séparation des ordonnateurs et des comptables, ce principe étant rappelé par l'instruction codificatrice n° 06-31-A-B-M du 21 avril 2006 relative aux régies de recettes, d'avances et de recettes et d'avances des collectivités territoriales et de leur établissement publics (Titre 2, chapitre 2 § 3 « incompatibilité de fonctions »). L'ordonnateur en réponse s'engage à établir, au second trimestre, un arrêté modificatif au titre de la régie d'avances des frais de déplacement, et qu'il sera remplacé par un autre salarié.

4.2.7.3 Des dépenses non prévues dans l'acte de création de la régie d'avances

L'acte constitutif de la seconde régie d'avances prévoit le paiement des frais de déplacement (train, avion, voiture), des frais d'hébergement (hôtels) et des menus frais de fonctionnement inhérents aux salons nautiques. L'examen des dépenses réalisées en 2020 et 2021 indique qu'une partie importante n'est pas conforme à l'objet de la régie.

Ainsi, en 2021 les dépenses liées à des déplacements, des hébergements ou des frais liés à la participation à des salons ne représentent que 5 904 € sur un total de 14 041 €. La régie des frais de déplacement est ainsi régulièrement utilisée pour régler des dépenses informatiques (1 221 € en 2021) ou des repas sans lien avec des déplacements ou la participation à des salons (2 042 € en 2021).

La chambre régionale des comptes recommande à la RPPLR de limiter les dépenses prises en charge par la régie d'avances à celles prévues dans l'acte constitutif et de remplacer le

régisseur suppléant. En réponse, l'ordonnateur prévoit que l'arrêté modificatif de la régie d'avances étende la nature des dépenses aux frais de réception. Le comptable, quant à lui, s'engage plus généralement à se rapprocher de l'ordonnateur afin de veiller à la régularité des arrêtés de nomination des régisseurs et au bon fonctionnement des régies.

Recommandation n° 8 : limiter les dépenses prises en charge par la régie d'avances à celles prévues dans l'acte constitutif et remplacer le régisseur suppléant.

4.2.7.4 L'absence de contrôle des régies par le comptable et l'ordonnateur

La fonction de contrôle des régies d'avances et de recettes relève de la responsabilité conjointe de l'ordonnateur et du comptable.

En dépit de la mission de contrôle dévolue au comptable assignataire par l'article R. 1617-17 du CGCT[119], le comptable ne procède pas à des vérifications régulières ou inopinées. La périodicité des contrôles est fixée à quatre ans, par l'instruction codificatrice n° 06-31-A-B-M du 21 avril 2006, et à l'occasion d'un changement de régisseur. La circulaire de la direction générale des finances publiques (DGFiP) du 5 juin 2013 a apporté des précisions et prévu des contrôles tous les deux ans pour les régies à enjeux et à six ans pour les autres. Depuis 2016, seule la régie d'avances des menues dépenses de fonctionnement a fait l'objet d'un contrôle formalisé en 2018 par le comptable.

L'ordonnateur n'a pas diligenté de contrôles de ses régies, bien que prévus à l'article R. 1617-17 du CGCT, et détaillés par l'instruction codificatrice précitée. L'instruction du 28 janvier 2013 de la DGFiP relative à la sécurisation des régies et des dépenses du secteur public local insiste cependant sur la nécessité pour les comptables de renforcer le partenariat avec les ordonnateurs afin de sécuriser les opérations le plus en amont possible de la chaîne de gestion.

L'ordonnateur et le comptable se sont engagés à renforcer le contrôle des régies.

5 LA SITUATION FINANCIÈRE

L'analyse financière de la régie a été réalisée à partir du compte financier unique, élaboré par le comptable public, pour les exercices 2016 à 2020. Certaines données financières ont été actualisées en 2021 en fonction des éléments disponibles lors de l'instruction.

5.1 Les principaux indicateurs de la bonne santé financière de la régie

Au cours de la période examinée, l'exploitation du port de plaisance de La Rochelle a dégagé des résultats positifs, en moyenne de 533 K€ avant impôts. Ces bénéfices s'expliquent

[119] « *Les régisseurs de recettes, d'avances ainsi que de recettes et d'avances ainsi que les régisseurs intérimaires et les mandataires sont soumis aux contrôles du comptable public assignataire et de l'ordonnateur ou de leurs délégués auprès desquels ils sont placés* ».

par une progression régulière du chiffre d'affaires, en partie liée aux augmentations tarifaires mais aussi au développement de la vente de carburant et l'augmentation du nombre d'escales mensuelles. Les dépenses d'exploitation ont également progressé de manière régulière (+ 3,2 % en moyenne annuelle), mais selon un rythme légèrement moins rapide que les recettes (+ 3,36 % en moyenne annuelle).

5.1.1 Des soldes intermédiaires de gestion satisfaisants

Les ratios des soldes intermédiaires de gestion (cf. annexe n° 1) sont satisfaisants.

Le chiffre d'affaires de la RPPLR a progressé de 10 % depuis 2016, et s'élève à 13,78 M€ en 2020. L'activité de la régie dégage une marge de production[120] croissante (+ 9 %).

La valeur ajoutée, qui mesure la richesse créée par l'exploitation du port, a augmenté dans des proportions moindres (+ 4 %), ayant été freinée en fin de période par la hausse des dépenses d'exploitation et notamment celles des services extérieurs (dragages essentiellement).

La progression des charges de personnel (+ 15 % par rapport à 2016) et la diminution de la valeur ajoutée ont entraîné une dégradation de l'excédent brut d'exploitation en 2019. En 2020, l'excédent brut d'exploitation se redresse toutefois pour s'établir à 3,4 M€, mais reste inférieur à son niveau de 2016 (3,7 M€).

Le résultat d'exploitation, qui mesure la performance commerciale, indépendamment de toute politique financière ou d'investissement, progresse de 31 % et s'établit à 674 K€ en 2020, et représente près de 5 % du chiffre d'affaires de la régie.

Le résultat net comptable de l'exercice, positif sur la période examinée, s'élève en 2020 à 403 K€, soit trois fois plus qu'en 2016, la RPPLR ayant été peu affectée par la crise sanitaire.

5.1.2 Une capacité d'autofinancement brute solide

La capacité d'autofinancement brute s'est maintenue à un niveau satisfaisant, excepté en 2019 où elle ne représentait plus que 4,2 % du chiffre d'affaires. Cette diminution ponctuelle s'explique par les provisions constituées pour faire face aux travaux de dragage entrepris en 2019 et 2020. En 2020, avec la diminution des provisions, la capacité d'autofinancement s'établit à 1,4 M€, soit 10,5 % du chiffre d'affaires. Les comptes prévisionnels de l'exercice 2021 permettent d'estimer la CAF brute à 1,67 M€.

[120] Marge commerciale + 6 % (vente de marchandise – coût d'achat des marchandises vendues) et marge de production + 9 % (production – coût d'achat des matières premières consommées).

Tableau n° 19 : évolution de la capacité d'autofinancement – en €

	2016	2017	2018	2019	2020
Résultat de l'exercice	**121 972**	**383 418**	**261 540**	**186 725**	**403 693**
+Dotations nettes aux amortissements	1 687 642	1 747 642	1 789 973	1 810 825	1 773 479
+Dotations nettes aux provisions	33 896	268 020	393 959	-1 442 237	-731 032
- Quote-part des subventions d'inv. transférées	55 419	57 212	56 302	55 357	67 185
+/- Values de cessions	0	-9 260	19 881	-79 340	-71 721
CAF brute	**1 788 091**	**2 351 128**	**2 369 290**	**579 296**	**1 450 677**
En % du chiffre d'affaires	*14,3*	*18,3*	*17,3*	*4,2*	*10,5*

Source : CRC à partir des comptes financiers

5.2 Des produits d'exploitation en hausse

Depuis 2016, les produits d'exploitation ont progressé de 19 %. En moyenne, ils sont constitués essentiellement du chiffre d'affaires (94 %), auquel s'ajoute les reprises sur provisions (4 %) et les autres produits de gestion courante (1 %).

Tableau n° 20 : évolution du produit d'exploitation – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	Variation 2016/2020 en %
Chiffre d'affaires	12 491 257	12 863 147	13 678 819	13 908 980	13 768 640	10
+ Autres produits de gestion courante	204 444	216 029	216 370	207 510	135 439	-34
+ Subvention d'exploitation	47 176	4 063	8 896	434	4 200	-91
+ Reprises sur amortissements et provisions, transfert de charges (hors personnel)	308 385	133 753	63 743	1 519 266	943 770	200
= Ressources d'exploitation	**13 051 262**	**13 216 992**	**13 967 828**	**15 636 189**	**14 852 048**	**14**

Source : CRC à partir des comptes financiers

5.2.1 Un chiffre d'affaires croissant

Le chiffre d'affaires de la RPPLR s'établit en moyenne à 13,5 M€ sur la période 2016-2021. Il en résulte une amélioration de la productivité de la RPPLR. Sur la même période, le taux de croissance annuel moyen du chiffre d'affaires s'est établi à 3 %.

Le chiffre d'affaires est composé à 89 % de prestations fournies aux usagers (recettes annuelles tirées de la location d'emplacements à l'année, des escales, des contrats de garantie d'usage et du grutage), la part restante du chiffre d'affaires étant réalisée grâce à la vente de produits, carburant essentiellement (10 % en moyenne).

L'essentiel des recettes est issu des contrats de location annuels, soit 9,1 M€ en moyenne pour la période examinée, auxquelles s'ajoutent les recettes « escales » des usagers en attente d'une place annuelle (0,74 M€ en moyenne), qui ont fortement progressé, les recettes générées par les plaisanciers de passage (0,54 M€)[121] n'ayant représenté que 3,9 % des prestations de services de 2017 à 2021.

Le chiffre d'affaires de la RPPLR est sans commune mesure avec le chiffre d'affaires moyen en 2017 relevé par l'observatoire des ports de plaisance dans son rapport d'enquête de 2018, soit 2,65 M€ pour les très grands ports maritimes de plus de 1 000 emplacements.

L'effet de la crise sanitaire sur le chiffre d'affaires a été limité (- 1 %) en 2020. Si la vente de carburant a diminué (- 245 K€), tout comme les prestations de grutage (- 180 K€), ou les recettes d'escales (- 53 K€), ces baisses ont été en partie compensées par l'augmentation des recettes des forfaits mensuels (305 K€), des abonnements annuels (+ 17 K€) ainsi que des terre-pleins (+ 40 K€).

La RPPLR comptabilise, depuis 2021, les remises accordées aux bénéficiaires de la commission « mer ». Retraité de cette participation, le montant des remises est comparable sur la période, l'année 2017 correspondant à la mise en place de l'actuel dispositif de remise sur absence.

En 2020, la RPPLR a apporté son aide à certains professionnels, rencontrant des difficultés financières en raison de la crise sanitaire. Des remises sur loyers ou sur la redevance d'amarrage ont été accordées à une vingtaine d'entreprises. Si les aides octroyées représentent une part modeste du chiffre d'affaires, la chambre régionale des comptes attire l'attention de la RPPLR sur le fait que le soutien à l'économie locale ne relève pas de son objet social. Le maire de La Rochelle en réponse s'engage à clarifier, dans les statuts, le périmètre d'intervention de la RPPLR dans le respect des règles économiques d'intervention.

[121] Ces recettes ne sont distinguées des recettes escales annuelles que depuis 2017.

Tableau n° 21 : composition du chiffre d'affaires – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2016/2021 en %
Prestations de services (a)	**11 110 438**	**11 452 642**	**11 926 879**	**12 211 570**	**12 350 574**	**13 076 082**	**18**
dont recettes d'escales	947 437	480 144	551 010	573 696	520 709	583 959	-38
dont forfaits d'escales mensuels, dont usagers sur liste d'attente	-	*529 215*	*573 622*	*608 327*	*913 273*	*1 086 800*	105
dont abonnements annuels	*8 698 810*	*8 950 208*	*9 206 168*	*9 289 274*	*9 306 110*	*9 608 405*	10
dont redevances d'usage longue durée	*319 337*	*309 417*	*299 369*	*307 947*	*305 788*	*296 345*	-7
dont grutage	*930 227*	*910 396*	*995 736*	*1 085 643*	*905 390*	*1 059 239*	14
dont location de terre-pleins	*120 460*	*157 870*	*164 964*	*195 658*	*235 223*	*315 197*	162
Ventes de produits finis et intermédiaires et remises(b)	**1 380 819**	**1 410 505**	**1 751 940**	**1 697 410**	**1 418 055**	**1 434 976**	**4**
dont carburant	1 102 611	1 235 190	1 553 306	1 552 042	1 306 049	1 599 456	45
dont quote-part garantie d'usage	298 079	282 234	285 970	292 095	287 961	279 710	-6
dont remises (sur absences et sur grutage)	- 94 812	- 172 456	- 166 109	- 177 819	- 142 840	-170 904	80
dont remises (Covid 2020, commission « mer » 2021)					-50 913	-291 459	
Chiffre d'affaires (a+b)	**12 491 258**	**12 863 147**	**13 678 819**	**13 908 980**	**13 768 640**	**14 511 058**	16

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

Les ventes de carburant aux plaisanciers s'accompagnent d'achat dans les mêmes proportions. Le bilan est positif, la RPPLR appliquant une marge à la revente.

Tableau n° 22 : bilan de la vente de carburant – en €

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2016/2021 en %
Achat de carburant	1 102 611	1 235 190	1 553 306	1 552 042	1 306 049	1 599 456	45
Revente de carburant	988 526	1 127 377	1 395 427	1 427 740	1 154 287	1 481 968	17
Gain	114 085	107 813	157 879	124 302	151 762	117 488	
Marges - en %	12	10	11	9	13	8	

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

Les recettes tirées des prestations de services facturées aux usagers du port ont connu une progression continue, le conseil d'administration votant chaque année, jusqu'en 2020, une augmentation tarifaire. Après une pause en 2021, la RPPLR a voté à nouveau une augmentation de l'ensemble de ses tarifs en 2022 de 1,5 %. Cette hausse régulière peut poser question, les tarifs

pratiqués étant, comme indiqué précédemment, supérieurs à la moyenne des tarifs pratiqués dans les autres ports, pour certaines catégories de navires.

Tableau n° 23 : évolution des tarifs appliqués aux usagers du port en %

	Abonnements annuels	Escales	Manutentions
2016	2	2	2
2017	0,75	1,5	0
2018	0,75	0,75	0,75
2019	1,25	1,25	1,25
2020	1	1	0
2021	0	0	0

Source : régie du port de plaisance de La Rochelle

5.2.2 Les autres produits de gestion courante

Les autres produits de gestion courante sont constitués des revenus des immeubles et dans une faible proportion, des produits tirés de l'inscription en liste d'attente. En 2020, les revenus des immeubles ont diminué de 36 %, en raison de la crise sanitaire et de l'annulation de la manifestation du Grand Pavois (80 K€ environ) qui s'en est suivie. En 2021, les revenus des immeubles ont retrouvé un niveau supérieur à celui de 2019 (tenue de la manifestation « Grand Pavois »), en raison de la conclusion de nouveaux contrats de location.

Tableau n° 24 : les autres produits de gestion courante – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2016/2021 en %
Autres produits de gestion courante	**204 444**	**216 029**	**216 370**	**207 510**	**135 439**	**238 495**	**17**
dont revenu des immeubles	*198 021*	*209 645*	*210 290*	*200 285*	*127 509*	*228 931*	*16*
dont produits liste d'attente	*6 388*	*6 313*	*5 950*	*7 213*	*7 600*	*9 525*	*49*
dont autres	*35*	*71*	*130*	*12*	*330*	*39*	*11*

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

5.2.3 Les subventions d'exploitation

La RPPLR a perçu quelques subventions d'exploitation, mais de faible montant, et qui ne remettent pas en cause le principe d'interdiction de subventionnement d'un SPIC, en application de l'article L. 2224-2 du CGCT. Ces subventions ont été versées par l'agence de l'eau, à l'exception d'une aide de la région Nouvelle-Aquitaine en 2016 d'un montant de 10 148 € (formation linguistique).

Tableau n° 25 : les subventions d'exploitation – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Subventions d'exploitation	**47 175**	**4 063**	**8 896**	**434**	**4 200**	**0**

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

5.3 Des charges d'exploitation en hausse

Pour la période 2016-2021, les charges d'exploitation ont progressé de 16 %, moins rapidement que les produits toutefois. Ces charges sont constituées des achats, des charges de personnel, des dotations aux amortissements et provisions, des autres charges de gestion ainsi que des impôts et taxes.

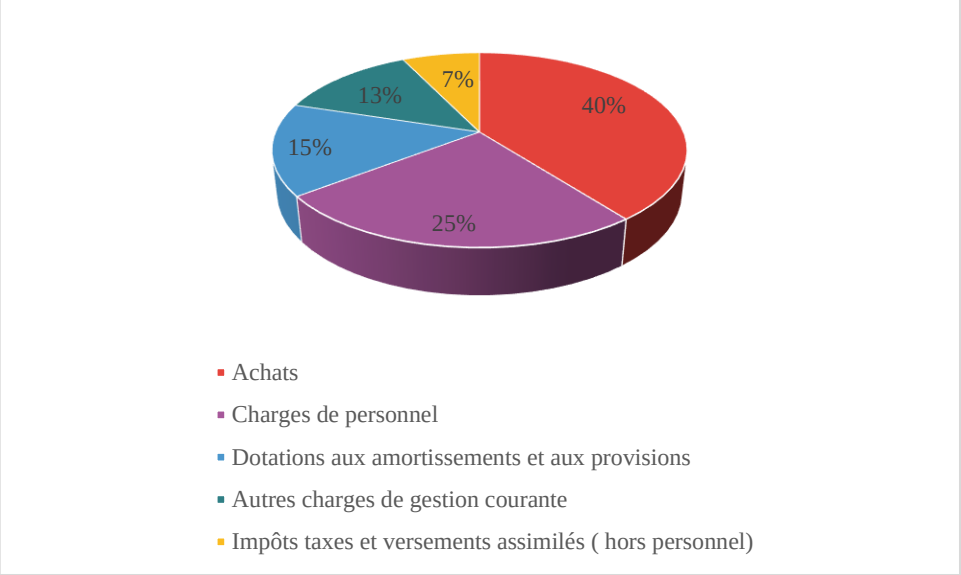
En 2021, sur un total de charges d'exploitation de 14,32 M€, hors dotations aux amortissements et provisions, quatre postes de dépenses représentaient 63 % de l'ensemble. Il s'agit de la masse salariale (3,85 M€), des frais de dragage (1,82 M€), de la redevance due à la ville (1,81 M€) et des achats de carburant destinés à la revente (1,48 M€).

Tableau n° 26 : évolution des charges d'exploitation – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2016/2021 en %
Achats	4 748 446	4 696 778	4 942 432	6 905 034	5 771 056	6 102 299	29
+ Impôts taxes et versements assimilés (sauf personnel)	923 669	978 862	1 004 657	989 559	1 035 645	1 008 862	9
+ Charges de personnel	3 229 681	3 210 488	3 426 145	3 668 414	3 639 221	3 848 718	19
+ Dotations aux amortissements et aux provisions	2 088 123	2 136 790	2 185 688	1 994 587	2 063 769	1 888 638	-10
+ Autres charges de gestion courante	1 648 139	1 721 379	1 940 803	1 738 085	1 808 198	1 832 861	11
= Charges d'exploitation	**12 638 058**	**12 744 297**	**13 499 724**	**15 295 679**	**14 317 890**	**14 681 378**	**16**

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

Graphique n° 2 : composition des charges d'exploitation (en moyenne sur la période 2016-2021)



Source : CRC à partir des comptes financiers

5.3.1 Des achats en hausse

Les achats représentent en moyenne 40 % des charges d'exploitation. Depuis 2016, elles ont progressé de 22 %. Cette hausse s'explique principalement par la croissance des charges externes et notamment des dragages. Certains postes ont toutefois diminué, comme les dépenses d'assurance, la RPPLR ayant souscrit de nouveaux contrats en 2019.

Les dépenses de dragage, qui constituent l'essentiel des dépenses d'entretien et de réparation, ont doublé entre 2016 et 2020. Pour réaliser ces travaux, la RRPLR bénéficie, conformément à l'article R. 214-1 du code de l'environnement, d'une autorisation pluriannuelle d'une durée de 10 ans délivrée par un arrêté préfectoral du 6 octobre 2014, autorisation qui a fait l'objet d'arrêtés complémentaires, notamment pour modifier le volume de sédiments rejetés. Comme prévu dans l'arrêté préfectoral précité, la RPPLR réalise, avant chaque nouvelle campagne de dragage, un bilan des travaux réalisés l'année précédente et un programme prévisionnel des travaux à venir. Ces bilans sont destinés à un comité de suivi environnemental. La régie constitue des provisions pour lisser ces dépenses à partir de la base des volumes règlementaires et d'une estimation des tarifs. En 2019, les dépenses liées aux travaux de dragage, particulièrement élevées (3 M€), ont été pour moitié compensées par une reprise de provision de 1,47 M€.

Tableau n° 27 : évolution des achats – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2016/2020 en %
Achats de marchandise	988 995	1 128 058	1 397 244	1 430 796	1 157 768	1 483 771	17
dont achat de carburant pour revente	*988 526*	*1 127 377*	*1 395 427*	*1 427 740*	*1 154 287*	*1 481 968*	**17**
Variation de stock (carburant essentiellement)	**-8 171**	**-23 611**	**-13 078**	**-19 559**	**19 397**	**-22 365**	**337**
+ Autres achats et charges externes	**3 767 622**	**3 592 331**	**3 558 266**	**5 493 797**	**4 593 891**	**4 640 893**	**22**
dont eau	*90 376*	*86 795*	*87 009*	*72 385*	*79 557*	*84 763*	**- 12**
dont électricité	*350 222*	*339 795*	*369 938*	*464 135*	*482 136*	*428 685*	**38**
dont sous-traitance manutention	*60 139*	*59 296*	*57 142*	*52 624*	*41 711*	*42 425*	**- 31**
dont locations	*251 747*	*290 971*	*253 558*	*213 789*	*230 366*	*285 406*	**- 8**
dont dragage	*1 428 066*	*1 275 782*	*1 135 187*	*3 044 751*	*2 143 722*	*1 817 738*	**50**
dont assurances	*192 782*	*190 598*	*204 551*	*132 230*	*131 939*	*137 972*	**- 32**
dont publicité, publications, relations publiques	*146 933*	*153 764*	*189 858*	*210 629*	*167 543*	*261 086*	**14**
dont voyages et déplacements	*27 257*	*21 608*	*15 618*	*22 708*	*5 837*	*6 056*	**- 79**
dont frais de gardiennage	*72 966*	*80 477*	*69 965*	*52 066*	*57 755*	*75 339*	**-21**
dont frais de nettoyage	*205 605*	*206 885*	*200 465*	*217 149*	*194 248*	*225 575*	**- 6**
dont frais d'enlèvement et traitement des déchets	*55 971*	*67 351*	*87 528*	*78 997*	*91 049*	*91 799*	**64**

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

5.3.2 Des charges de personnel en hausse

Les charges de personnel de la régie représentent en moyenne 26 % des charges d'exploitation de la RPPLR. Elles ont progressé de 19 % entre 2016 et 2021, en raison d'une part, de l'augmentation des effectifs, et de la politique de rémunération du personnel (cf. § 6) d'autre part.

En 2019, le montant total des indemnités octroyées a été plus important en raison du versement d'indemnités de rupture de trois contrats de travail (56 K€)[122] et du versement de la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat[123] (16 K€).

[122] Deux ruptures conventionnelles suite à la réorganisation des services (de 21 751,46 € et 17 677,54 €) et une indemnité de licenciement pour inaptitude de 17 143,33 €.

[123] Prime instaurée par la loi n° 2018-1213 du 24 décembre 2018 et qui perdure en 2021.

De 2016 à 2020, l'effectif de la régie est passé de 52,8 équivalents temps plein (ETP) à 56, d'après l'organigramme établi pour 2020. En 2021, l'effectif a été porté à 61 agents (cf. § 6.1). En 2021, le poids du personnel dans les dépenses augmente légèrement et représente 27 % du chiffre d'affaires.

L'effectif de la RPPLR est beaucoup plus important que celui observé dans les autres grands ports maritimes[124] mais la configuration particulière du port sur trois sites distincts, le nombre de places et l'étendue des services proposés (manutention, service de nuit, ouverture sept jours sur sept) peut l'expliquer. Par ailleurs, la productivité par agent de la régie est supérieure à la moyenne constatée en 2017 par l'observatoire des ports de plaisance, soit 242 K€ contre 150 K€.

Tableau n° 28 : évolution des charges de personnel – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ETP (hors saisonnier)	52,8	53	55	55	55	61
rémunération principale	1 990 552	1 984 639	2 112 253	2 176 041	2 217 889	2 306 992
+ congés payés	4 626	11 883	-29 003	5 968	12 649	11 971
+ primes et gratifications	9 250	10 596	11 603	6 763	4 718	3 123
+ indemnités et avantages divers	10 364	8 693	10 260	93 274	21 877	52 654
- crédit d'impôt compétitivité emploi[125]	87 766	98 612	90 563	0	0	0
- remboursement sur rémunération	30 867	44 305	25 874	30 466	72 887	19 432
= Rémunérations du personnel	**1 896 158**	**1 872 895**	**1 988 675**	**2 251 579**	**2 184 247**	**2 355 307**
+ charges sociales	1 039 348	1 097 788	1 117 589	1 091 470	1 098 497	1 132 147
+ impôts et taxes sur rémunérations	70 606	71 108	78 587	78 819	89 627	87 632
+ autres charges de personnel	115 584	159 946	102 933	107 946	126 152	124 915
+ participation des salariés	107 986	126 155	139 360	138 600	140 699	148 717
= Charges de personnel interne	**3 229 682**	**3 327 892**	**3 427 144**	**3 668 414**	**3 639 221**	**3 848 718**
charges sociales en % des CP interne	32	33	33	30	30	29
+ charges de personnel externe (intérim)	28 099	74 767	37 936	70 285	49 440	77 374
= Charges de personnel totale	**3 257 781**	**3 402 659**	**3 465 080**	**3 738 699**	**3 688 661**	**3 926 093**

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

[124] En moyenne 17,6 ETP selon le rapport d'enquête 2018 de l'observatoire des ports de plaisance.

[125] Le dispositif du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) a été supprimé en 2019 et remplacé par un allègement des charges sociales (réduction de cotisations sociales patronales pour un employé dont la rémunération est inférieure ou égale à 2,5 fois le SMIC).

Tableau n° 29 : poids du personnel et productivité

		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Poids du personnel	Frais de personnel /VA	42 %	42 %	40 %	53 %	46 %	53 %
	Frais de personnel/chiffre d'affaires	26 %	26 %	26 %	27 %	27 %	27 %
Productivité	Chiffre d'affaires /ETP	236 577	242 701	248 706	252 891	250 339	238 140

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

5.3.3 Les autres charges de gestion

Les autres charges de gestion, qui s'élèvent en moyenne à 1,77 M€, représentent 14 % des charges d'exploitation. Elles sont constituées à 98 % de la redevance d'occupation du domaine public relative à la mise à disposition du domaine portuaire (cf. § 3.1). Cette redevance, comportant deux parts, représente en moyenne 13 % du chiffre d'affaires de la régie. Les pertes sur créances irrecouvrables sont contenues depuis 2017.

L'augmentation annuelle des redevances a été supérieure, en moyenne annuelle, à celle appliquée par la RPPLR à ses tarifs. Toutefois la hausse du chiffre d'affaires a permis de maintenir, en proportion, la part des ressources consacrée au paiement des redevances.

Tableau n° 30 : évolution des autres charges de gestion en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2016/2021 en %	Évolution moyenne 2016/2021 en %
Autres charges de gestion	**1 648 139**	**1 721 379**	**1 940 803**	**1 738 085**	**1 808 198**	**1 832 861**	**11,2**	**2,3**
dont redevances occupation du domaine public emprise historique (a)	1 075 000	1 087 700	1 375 200	1 175 200	1 225 200	1 237 700	15,1	3,3
Augmentation annuelle en %	6,2	1,2	26,4	-14,5	4,3	1		
dont redevance domaine portuaire extension (b)	520 200	530 604	541 216	552 040	563 081	574 343	10,4	2
Augmentation annuelle en %	*2*	*2*	*2*	*2*	*2*	*2*		
Total redevances	1 595 200	1 618 304	1 916 416	1 727 240	1 788 281	1 812 043	13,6	2,9
Augmentation annuelle en %	*4,8*	*1,4*	*18,4*	*-9,9*	*3,5*	*1,3*		
(a)+(b) en % du CA	*13*	*13*	*14*	*12*	*13*	*12*		
dont pertes sur créances irrécouvrables	*51 167*	*100 320*	*21 054*	*10 190*	*15 289*	*17 891*	*-65*	

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

5.3.4 Impôts et taxes

5.3.4.1 Vue d'ensemble

Les impôts et taxes (hors personnel) sont constitués des taxes foncières, de la contribution économique territoriale et de la taxe de séjour.

Les charges fiscales ont progressé de près de 12 % de 2016 à 2021, essentiellement en raison de l'augmentation de la cotisation de taxe foncière qui atteignait 660 523 € en 2021. Pour des volumes financiers bien moindres, la taxe de séjour a également nettement progressé sur cette même période, passant de 45 900 à 125 342 €.

Tableau n° 31 : évolution des impôts et taxes en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Impôts et taxes	**994 274**	**1 049 969**	**1 083 243**	**1 068 378**	**1 125 272**	**1 109 316**
dont taxe foncière	*587 935*	*636 112*	*646 596*	*653 539*	*657 801*	*660 523*
dont CET	*277 881*	*287 877*	*305 096*	*252 335*	*275 048*	*221 284*
dont taxe de séjour	*45 900*	*50 107*	*49 803*	*81 201*	*101 037*	*125 342*

Source : CRC à partir des comptes financiers et de la balance des comptes 2021

5.3.4.2 La taxe de séjour

Avant 2017, la ville de La Rochelle percevait une taxe forfaitaire pour l'occupation des emplacements à flot, facturée à la RPPLR, conformément aux textes. Au titre de l'année 2016, aux termes d'échanges intervenus entre elles, le montant forfaitaire de la taxe de séjour a été fixé à 45 900 €. Ce montant a été calculé en considérant une assiette basée sur une capacité d'hébergement de 3,5 personnes par bateau et par nuit. Il a été fait application du tarif unique de 0,20 €[126] applicable à chaque place d'hébergement, avec un abattement de 40 % et une déduction de la période de référence de cinq semaines correspondant à la manifestation du « Grand Pavois », en raison de la mobilisation de pontons à cette occasion. Ce calcul apparait comme avantageux, l'article R. 133-33 du code du tourisme fixant la capacité d'hébergement à quatre fois le nombre d'anneaux de plaisance[127].

Depuis le 1er janvier 2017, la communauté d'agglomération de La Rochelle est compétente en matière de tourisme. Cette prise de compétence s'est accompagnée de l'institution de la taxe de séjour communautaire en application de l'article L. 5211-21 du CGCT. Afin de simplifier la gestion et la collecte de cette taxe, le conseil communautaire a maintenu une taxe de séjour forfaitaire pour le port de plaisance, les autres catégories d'hébergement étant soumises à une taxation au réel comme le permet l'article L. 2333-26 du CGCT.

[126] Article L. 2333-41 du CGCT.

[127] « *La capacité d'hébergement d'une population non permanente mentionnée à l'article R. 133-32 est estimée par le cumul suivant : nombre d'anneaux de plaisance dans les ports de plaisance multiplié par quatre* ».

Une nouvelle modalité de calcul, basée sur le nombre d'anneaux d'escale, et non sur la capacité totale du port, a alors été adoptée. Dans le détail, la taxe de séjour 2017 a été établie en prenant comme assiette taxable 312 anneaux d'escale multipliés par quatre (cf. article R. 133-33 du code de tourisme), au tarif de 0,22 €[128] sur 365 jours, l'agglomération ayant ensuite appliqué un abattement de 50 % pour aboutir à un montant de 50 107 €.

De nouveaux échanges entre la RPPLR et la communauté d'agglomération sont intervenus au cours de l'année 2018 et ont abouti à la fixation des montants pour les exercices 2018 à 2021. Le montant de la taxe de séjour a été fixé pour cette dernière année à 125 342 € sans que ce montant ne fasse référence explicitement à la capacité d'accueil du port prise en compte, à la période d'application de la taxe forfaitaire, ou à son niveau d'activité. La chambre régionale des comptes invite la RPPLR à se rapprocher de la communauté d'agglomération afin de clarifier les modalités de calcul.

Comme la règlementation le permet, la RPPLR a fait le choix de ne pas répercuter auprès de ses clients les montants individuels de taxe de séjour et de la régler directement à la communauté d'agglomération.

5.4 Le bilan

5.4.1 Le financement des investissements

La RPPLR n'a pas encore élaboré de véritable programme pluriannuel des investissements (PPI), aucun document pluriannuel présentant les investissements à venir n'étant soumis aux membres du conseil d'administration. Elle a indiqué[129] travailler au recensement des équipements et au chiffrage des travaux d'entretien périodiques à réaliser, pour mettre en place un PPI en 2022. Toutefois, un document de travail à usage interne dénommé PPI est élaboré chaque année, il traite à la fois de l'investissement et du fonctionnement, des dépenses et des recettes. Après avoir émis des hypothèses et rappelé les réalisations de l'année précédente, il fournit des montants prévisionnels sur plusieurs années, le maximum étant de six années (PPI 2020-2026). Ces montants ne sont cependant pas toujours repris au budget primitif[130]. L'ordonnateur, en réponse, indique qu'à l'avenir, à l'occasion du DOB, un document prévisionnel des investissements sera présenté en conseil d'administration.

Les dépenses d'équipement, pour la période contrôlée, sont modestes. Elles portent essentiellement sur des achats de matériel (bateaux, véhicules de service, remorque, treuil…) et des travaux d'agencement (renouvellement de pontons et *catways*). En 2019, les dépenses d'équipement, plus importantes, s'élèvent à 1,4 M€ (10 % du chiffre d'affaires), en raison des travaux de restauration du bâtiment du Bout-blanc, devant accueillir un restaurant. Les dépenses de 2021 et 2022 devraient être plus importantes. Le budget modificatif de décembre 2021 indique

[128] Correspondant au tarif de la taxe de séjour fixé par l'article L. 2333-41 du CGCT, soit 0,2 € auquel s'ajoute la taxe additionnelle départementale de 10 %, prévue à l'article L. 3333-1 du CGCT, soit 0,22 €.

[129] Réponse au questionnaire 1.

[130] À titre d'exemple, le PPI 2020 prévoyait 24 K€ pour l'achat de logiciel (c/2051), alors que 50 K€ ont été inscrits au BP 2020, de même le PPI 2020 prévoyait 37 K€ sur le compte c/21411 « Bâtiment exploitation » alors que 447 K€ ont été inscrits au BP.

des dépenses d'équipement brutes pour 1,089 M€, dont 347 K€ pour les bâtiments d'exploitation, 112 K€ pour les équipements flottants et 260 K€ d'agencements divers. Les résultats provisoires de 2021 mettent en évidence 1,065 M€ de dépenses d'équipement effectivement mandatées[131]. Le budget primitif de 2022 affiche, quant à lui, une augmentation sensible des travaux d'équipement (3,67 M€), dont 884 K€ pour la construction d'un brise clapot.

Excepté en 2019, le financement propre disponible a toujours été supérieur aux dépenses d'équipement, permettant à la RPPLR d'alimenter son fonds de roulement. L'année 2019 se distingue par des dépenses d'équipement plus élevées et une capacité d'autofinancement moindre. Pour les financer, la RPPLR a fait le choix de recourir à un emprunt (1,2 M€) plutôt que de puiser dans ses réserves. L'ordonnateur précise que, malgré une trésorerie suffisante, la mobilisation d'un emprunt était nécessaire afin d'équilibrer le budget primitif, en raison de l'insuffisance du report d'exécution de la section d'investissement. Il sollicitera les services de la DGFiP afin qu'ils se prononcent sur la possibilité, dans ces circonstances, de consommer la trésorerie sans avoir recours à l'emprunt.

La RPPLR a reçu des subventions versées par l'agence de l'eau pour la construction d'aires de lavage et des bonus écologiques pour les véhicules, mais n'a perçu aucune subvention d'investissement de son autorité de tutelle.

[131] Données extraites de la balance des comptes 2021.

Tableau n° 32 : le financement des investissements - en €

	2016	2017	2018	2019	2020
CAF brute	**1 788 091**	**2 351 128**	**2 369 290**	**579 296**	**1 450 677**
- Annuité en capital de la dette (hors autres dettes)	745 214	574 833	628 667	628 667	718 667
= CAF nette ou disponible (C)	**1 042 877**	**1 776 294**	**1 740 623**	**-49 370**	**732 010**
En % du produit total	*8,3 %*	*- 118, 5%*	*12,7 %*	*- 0,4 %*	*5,3 %*
+ Subventions d'investissement nettes	-161 867	-185 768	-12 947	-265 321	35 826
Dont nouvelles amodiations	*194 065*	*112 672*	*335 463*	*82 131*	*63 792*
Dont subventions d'investissement	*11 744*	*41 636*	*56 302*	*37 302*	*0*
+ Produits de cession	0	19 321	19 881	138	13 000
+ Autres recettes	46 701	121 972	383 417	261 540	186 725
= Recettes d'inv. hors emprunt (D)	-115 166	-44 475	390 351	-3 643	235 551
= Financement propre disponible (C+D)	**927 710**	**1 731 819**	**2 130 974**	**-53 013**	**967 561**
Financement propre dispo / Dépenses d'équipement nettes	115,0 %	242,5 %	255,6 %	-3,7 %	256,4 %
- Dépenses d'équipement nettes	806 685	714 146	833 678	1 448 438	377 368
+/- Dons, subventions et prises de participation en nature, reçus ou donnés	*47 176*	*4 063*	*8 896*	*434*	*4 200*
- Participations et inv. financiers nets	0	32	30 600	-79 478	17
+/- Variation autres dettes et cautionnements	1 624	6 320	-1 500	-100	-100
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement	**169 825**	**1 028 024**	**1 274 092**	**-1 421 639**	**594 275**
Nouveaux emprunts de l'année (y compris pénalités de réaménagement)	0	230 000	0	1 200 000	0
Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement net global	169 825	1 258 024	1 274 092	-221 639	594 275

Source : CRC à partir des comptes financiers

5.4.2 Fonds de roulement et besoin en fonds de roulement

Pour la période 2016-2020, le cycle d'exploitation de la RPPLR lui permet de dégager un fonds de roulement représentant en moyenne l'équivalent de 42 jours de dépense d'exploitation.

Le décalage entre la perception des recettes sur les premiers mois de l'année et le paiement tardif des principales dépenses (en particulier le dragage et la redevance due à la ville) permet de générer une ressource en fonds de roulement (besoin en fonds de roulement négatif) de 2,02 M€ en moyenne pour la période 2016-2020.

Tableau n° 33 : fonds de roulement et besoin en fonds de roulement – en €

	2016	2017	2018	2019	2020
Fonds de roulement (1)	775 022	1 389 227	2 312 691	1 777 502	1 689 471
Besoin en fonds de roulement (2)	-2 296 782	-1 552 711	-2 396 497	-2 105 701	-1 737 746
Trésorerie (1)-(2)	3 071 803	2 941 939	4 709 188	3 883 203	3 427 215

Source : CRC à partir des balances des comptes financiers

5.4.3 L'actif du bilan

Au cours de la période 2016-2020, la valeur de l'actif de la RPPLR a diminué de près de 10 %, de 22,64 M€ en 2016 à 20,47 M€ en 2020. Cette diminution s'explique principalement par l'amortissement des équipements portuaires. Cette dépréciation de l'actif est partiellement compensée par l'augmentation en valeur des créances, notamment fiscales, et par une évolution favorable de la trésorerie du port.

Les immobilisations financières du port de plaisance sont jusqu'en 2019 constituées de la participation prise au sein d'une société qui a été dissoute.

Tableau n° 34 : évolution 2016-2020 du bilan fonctionnel (actif) - en €

	2016	2017	2018	2019	2020	variations 2020/2016 en %
Actif immobilisé						
Immobilisations incorporelles	35 662	51 915	43 765	30 457	20 205	- 43,34 %
Immobilisations corporelles	18 339 552	17 350 061	16 437 156	16 191 338	14 943 682	- 18,52 %
Immobilisations financières	59 010	36 706	5 200	3 416	3 433	- 94,18
Charges à répartir		541 856	490 779	439 702	388 625	
Emplois stables et durables	**18 434 224**	**17 980 538**	**16 976 900**	**16 664 913**	**15 355 945**	**- 16,70**
Actif circulant						
Avances et acomptes versés			10 800			
Stocks	121 025	144 636	131 558	151 117	131 720	9
Créances	1 008 846	1 124 755	1 629 604	1 658 359	1 550 568	54
Comptes de régularisation (charges constatées d'avance)	4 110	4 881	8 137	2 872	6 534	
Actif d'exploitation	**1 133 981**	**1 274 272**	**1 780 099**	**1 812 348**	**1 688 822**	**49**
Disponibilités	3 071 803	2 941 939	4 709 188	3 883 203	3 427 215	12
TRÉSORERIE	**3 071 803**	**2 941 939**	**4 709 188**	**3 883 203**	**3 427 215**	**12**
TOTAL GÉNÉRAL	**22 640 008**	**22 196 749**	**23 466 187**	**22 360 464**	**20 471 982**	**- 10**

Source : CRC à partir des comptes financiers

5.4.3.1 Les immobilisations

L'actif de la régie du port est composé à 73 % des immobilisations corporelles. Parmi les 14,9 M€ d'immobilisations corporelles, les ouvrages d'accostage, fixes ou flottants, sont valorisés à hauteur de 6,826 M€.

La RPPLR pratique des amortissements selon des durées allant de cinq ans, pour le petit équipement, à 15 ans pour les ouvrages d'accostage et à 20 ans pour les bâtiments. La durée de vie réelle pouvant être plus longue, une partie non négligeable du patrimoine du port est complètement amortie. Ainsi, le matériel d'exploitation, qui comprend l'ensemble des moyens de levage du port, représente une valeur brute de 2,166 M€ dont 1,656 M€ sont déjà amortis. Les

ouvrages d'accostage flottants (pieux, pontons, *catways*…) représentent une valeur brute de 15,805 M€ dont 10,856 M€ sont amortis au 31 décembre 2020.

Afin d'anticiper au mieux les enjeux financiers du renouvellement et du maintien en bon état des équipements du port, la chambre régionale des comptes invite la RPPLR à mettre à jour la délibération de 1973 fixant les durées d'amortissement et de les adapter à la durée de vie opérationnelle du matériel. L'ordonnateur s'engage à proposer une délibération au second semestre 2022 visant à redéfinir les durées d'amortissement sur la base de la durée de vie économique des équipements.

5.4.3.2 Les créances

Les créances représentent 7,6 % de l'actif du bilan de la régie au 31 décembre 2020. Elles sont composées des créances clients, liées à des factures en attente de règlement et à des créances fiscales.

Le volume des créances commerciales est resté relativement stable pour la période 2016-2020, avec un montant annuel moyen de 595 K€. Dans cet ensemble, les créances concernant des exercices comptables antérieurs ont vu leur proportion augmenter pour atteindre 170 K€ en 2020 (soit 28 % des créances clients). Le port de plaisance constate toutefois chaque année des dépréciations de créances pour tenir compte du risque d'impayés. En 2020, le volume de ces dépréciations s'est élevé à 245 K€.

Tableau n° 35 : les créances – en €

	2016	2017	2018	2019	2020
Créances	**1 100 663**	**1 124 755**	**1 629 604**	**1 658 360**	**1 550 568**
Clients et comptes rattachés	589 235	515 587	606 788	667 133	598 586
dont clients exercices antérieurs	*86 729*	*63 927*	*84 088*	*119 509*	*170 394*
dont clients douteux	*21 573*	*4 025*	*1 486*	*21*	*0*
dont dépréciation comptes de clients	*-147 482*	*-83 657*	*-110 870*	*-126 866*	*-245 374*
dont clients - produits non encore facturés	*33 236*	*28 870*	*35 410*	*20 018*	*8 785*
Autres créances	511 429	609 168	1 022 816	991 226	951 982

Source : CRC à partir des balances des comptes financiers

Les autres créances du port sont pour l'essentiel de nature fiscale et en particulier liées à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Au cours de la période examinée, les reports de crédits de TVA ont nettement augmenté, passant de 80,7 K€ en 2016 à 614,2 K€ en 2020.

Ces importants crédits de TVA sont liés au caractère cyclique de certaines dépenses du port. Les opérations de dragage génèrent d'importants volumes de TVA à récupérer en fin d'année tandis que les recettes se concentrent sur les dix premiers mois de l'année. Les crédits de TVA reportés en fin d'année sont systématiquement repris sur les mois de janvier et février en année n+1.

Tableau n° 36 : crédit de TVA – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Compte 44567 crédit de TVA	80 731	59 513	262 106	414 841	614 231	405 934

Source : CRC à partir des balances des comptes financiers

5.4.3.3 Les stocks

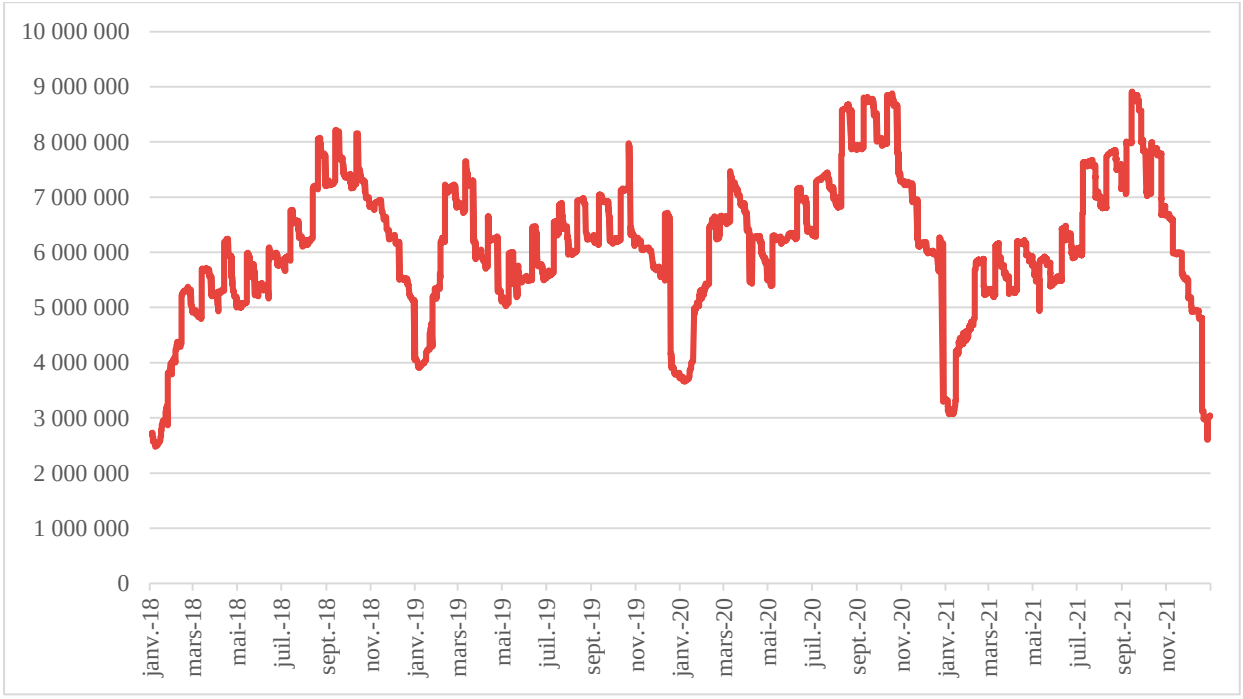
Les stocks sont principalement composés des réserves de carburant (128 069 € au 31 décembre 2020). Dans une bien moindre mesure, ils intègrent les produits et objets décoratifs vendus à la capitainerie du port (pour un montant de 3 650 € à la même date).

5.4.3.4 La trésorerie

La RPPLR dispose d'une importante trésorerie. Au 31 décembre 2020, 3,427 M€ de trésorerie figurant au bilan étaient majoritairement constitués du solde du compte au Trésor (97,4 % de l'ensemble) ainsi que du solde du compte au Trésor lié à la vente de carburant (2,1 %) et des espèces des régies d'avances et des monnayeurs.

Les soldes de trésorerie constatés au 31 décembre de chaque année donnent toutefois une vision incomplète des disponibilités du port de plaisance. En effet, un examen plus détaillé des soldes quotidiens sur quatre ans montre que la clôture de l'exercice marque le point « bas » de la trésorerie.

Graphique n° 3 : évolution quotidienne du compte au Trésor (compte 515)



Source : CRC à partir des grands livres 2018 à 2021

Au cours des années 2018 à 2021, les soldes moyens du compte au Trésor ont été de 5,84 M€ en 2018, 6 M€ en 2019, 6,70 M€ en 2020 et 6,24 M€ en 2021.

Pendant cette période de quatre ans, le solde du compte au Trésor n'a été inférieur à 3 M€ que pendant 32 jours et n'est jamais descendu en dessous de 2,475 M€ (le 8 janvier 2018).

5.4.4 Le passif du bilan

Tableau n° 37 : évolution 2016-2020 du bilan fonctionnel (passif) – en €

	2016	2017	2018	2019	2020	Variations 2020/2016 en %
Capitaux propres (hors résultat)	6 491 224	6 613 196	6 996 614	7 258 154	7 444 879	15
Résultat de l'exercice	121 972	383 417	261 540	186 725	403 693	231
Subventions d'investissement	1 568 069	1 382 300	1 369 354	1 104 033	784 712	-50
Total capitaux propres	**8 181 265**	**8 378 913**	**8 627 508**	**8 548 912**	**8 633 284**	**6**
Provisions pour risques et charges	2 516 556	2 848 565	3 148 170	1 809 013	1 046 601	-58
Emprunts et dettes bancaires	8 511 425	8 142 287	7 513 913	8 084 490	7 365 531	-13
Ressources stables	**19 209 246**	**19 369 765**	**19 289 591**	**18 442 415**	**17 045 416**	**-11**
FR (ressources stables - emplois stables)	**775 022**	**1 389 227**	**2 312 691**	**1 777 502**	**1 689 471**	**118**
Avances et acomptes reçus	856	93 298	63 708	68 128	42 561	
Dettes fournisseurs	2 329 571	1 443 697	2 789 276	2 659 330	2 177 726	-7
Dettes fiscales et sociales	881 710	921 372	971 245	892 670	999 940	13
Autres dettes (dont dettes sur immo.)	83 730	244 434	206 676	168 103	101 716	21
Comptes de régularisation	134 896	124 182	145 691	129 788	104 625	-22
Ressources d'exploitation	**3 430 763**	**2 826 983**	**4 176 596**	**3 918 019**	**3 426 568**	**0**
TOTAL GÉNÉRAL	**22 640 009**	**22 196 748**	**23 466 187**	**22 360 434**	**20 471 984**	**-10**

Source : CRC à partir des comptes financiers

5.4.4.1 Capitaux propres et résultats

Hors résultat de l'année en cours et hors subventions d'investissement, les capitaux propres de la RPPLR se composent des résultats des années précédentes mis en réserve et dans une moindre mesure de la dotation initiale de la régie (20,5 K€) et de la réserve légale (2,9 K€).

Au 31 décembre 2020, les réserves atteignaient 7,42 M€. Elles ont augmenté d'une manière constante depuis 2016. Les réserves inscrites au compte 106 sont constituées par la part des résultats excédentaires de la section d'exploitation affectée au financement des dépenses d'investissement.

5.4.4.2 La dette

Au 31 décembre 2021, la RPPLR enregistrait une dette de 6,62 M € auprès de deux établissements bancaires. Dans le détail, cette dette est composée de trois emprunts de durées comprises entre 10 et 15 ans. Son taux d'intérêt apparent était de 1,1 % au 31 décembre 2021, taux satisfaisant.

Les deux emprunts de 2017 (contrats DD09450580 et DD08983017) ont été souscrits dans le cadre d'une renégociation de la dette. Le total des indemnités de remboursement anticipé s'est élevé à 580 K€. Cette somme a fait l'objet d'un étalement de charges sur la durée résiduelle des emprunts (11 ans). L'opération a permis au port de dégager une économie substantielle sur ses charges d'intérêt qui étaient de 308 K€ en 2017 contre 79 K€ en 2020.

En préambule de la séance du conseil d'administration du port du 17 octobre 2016, le maire de La Rochelle a présenté la feuille de route que la ville a souhaité attribuer à la RPPLR. Parmi les cinq objectifs figure la réduction de la dette. Cet objectif aurait pu être atteint d'une manière plus affirmée en mobilisant davantage les réserves du port plutôt qu'en souscrivant un troisième emprunt de 1,2 M€ en 2019. En effet, la RPPLR aurait pu ne pas souscrire cet emprunt puisqu'à la date de la mobilisation des fonds, le 9 décembre 2019, sa trésorerie atteignait 5,5 M€. Aussi, au terme de son exécution, ce contrat sur 10 ans, au taux toutefois avantageux de 0,42 %, générera 26 180 € de frais financiers auxquels s'ajoute la commission d'engagement de 1 200 €. Si, comme mentionné au point 5.4.1, l'ordonnateur précise que cette mobilisation s'avérait nécessaire pour équilibrer la section d'investissement, la chambre souhaite rappeler qu'une inscription budgétaire n'est qu'un acte prévisionnel, qui se réalise qu'en tant que de besoin.

Au 31 décembre 2021, la dette de la RPPLR ne représentait toutefois que quatre ans d'autofinancement.

Tableau n° 38 : dette et solvabilité - en €

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dette au 31 décembre	8 511 425	8 142 287	7 513 913	8 084 490	7 365 531	6 617 282
Autofinancement brut	1 788 091	2 351 128	2 369 290	579 296	1 450 677	1 674 679
Capacité de désendettement, en années	4,8	3,5	3,2	14	5,1	4

Source : CRC à partir des comptes financiers

5.4.4.3 Les ressources d'exploitation

À la clôture des exercices 2016 à 2020, la RPPLR enregistre en moyenne 2,28 M€ de dette auprès de ses fournisseurs. Ce montant important s'explique principalement par la saisonnalité des campagnes de dragage qui se déroulent de novembre à mars. À la clôture des exercices, les montants importants de factures non parvenues (comptes 4081) sont essentiellement liés à ces opérations. Fin 2020, sur un total de 1,47 M€ de factures fournisseurs non parvenues, 1 M€ était lié aux opérations de dragage.

Tableau n° 39 : factures de fournisseurs non parvenues – en €

	2016	2017	2018	2019	2020
Factures non parvenues de fournisseurs de biens et services	1 296 741	1 055 270	1 317 104	2 379 242	1 466 734

Source : CRC à partir des balances des comptes financiers

6 LE PERSONNEL

6.1 Organisation et gestion du personnel

Depuis 2016, la RPPLR a renforcé son effectif en recrutant des employés et agents de maîtrise, le nombre de cadres, six avec le directeur, étant resté stable. Le personnel se caractérise par une moyenne d'âge (45,84 ans) et une ancienneté (14 ans) assez élevées[132]. L'ordonnateur précise que cette évolution s'est avérée nécessaire, en raison de l'extension du port à compter de 2014, la RPPLR assurant une surveillance 7 jours/7 et 24 heures/24 de 5 000 anneaux répartis sur 15 km de pontons, et pour pallier aux absences pour longue maladie du personnel.

Tableau n° 40 : évolution de l'effectif par catégorie

Effectif au 31/12 hors saisonniers	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (30/11)
Employés	35	36	37	37	38	40
Agents de maîtrise	13	14	14	14	13	15
Cadres	6	6	6	6	6	6
TOTAL	54	56	57	57	57	61

Source : base de données économiques et sociales et tableau des effectifs

Un rapport d'audit diligenté en 2018 par la RPPLR préconisait le développement d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) pour anticiper les départs. Il recommandait également de revoir l'organigramme, de clarifier les fonctions de chaque niveau hiérarchique, d'organiser et de pérenniser les évaluations annuelles uniquement réalisées à l'initiative et en présence de la responsable des ressources humaines. Certaines préconisations de l'audit ont été mises en œuvre, d'autres sont en cours.

En 2020, la RPPLR s'est réorganisée autour de deux directions adjointes, l'une consacrée aux services finances-comptabilité, systèmes d'information, achats et travaux avec, à sa tête, la directrice des services financiers et l'autre, au domaine opérationnel (service client, sureté, services techniques) dirigée par la responsable des ressources humaines et des affaires juridiques. En 2021, les systèmes d'information ont été intégrés à la direction opérationnelle et rattachés au service client. Ces directions sont complétées par quatre services transversaux[133].

Cette réorganisation s'est accompagnée de mobilités internes, de recrutements, de modifications de fiches de poste, de formations. Ainsi des formations sur le management et la conduite d'entretien d'évaluation ont été organisées en 2021. Un travail est en cours pour détailler les fiches de poste et pour définir les critères d'évaluation. En 2022, les responsables d'équipe devraient conduire les entretiens annuels d'évaluation avec ces outils, en autonomie.

[132] Base de données économiques et sociales à fin 2020, obligatoire, cf. article L. 2312-18 du code du travail.
[133] Communication, expertise technique, qualité sécurité environnement et animation prospective sureté.

Le projet stratégique pour les années 2022 à 2026 a identifié par ailleurs deux enjeux, à savoir favoriser la cohésion d'équipe et développer les compétences en partie au travers du plan de formation. Il réaffirme l'engagement de la RPPLR à développer une GPEC. En outre, la politique salariale de la RPPLR est également en cours de révision.

6.2 Une durée annuelle du temps de travail inférieure à celle prévue par la convention collective nationale des personnels des ports de plaisance

La durée annuelle de travail des salariés de la RPPLR, soumise aux dispositions de la convention collective nationale des personnels des ports de plaisance[134], a été fixée à 1 533 heures par l'accord d'entreprise relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail (ARTT) du 13 novembre 1998. Le temps de travail est modulé selon la saison, haute ou basse pour les secteurs d'activité suivants : grutage, atelier, escale et accueil, en raison de leur rythme de travail au rythme des marées). Les cadres et le personnel administratif ont la possibilité d'organiser leur travail sur 4 ou 4,5 ou encore 5 jours par semaine, bénéficiant ainsi jusqu'à une journée de RTT par semaine.

La convention collective indique que « *le nombre d'heures de travail dans l'année correspondant à 35 heures en moyenne par semaine est de 1 594 heures* ». La convention collective prévoit 30 jours de congés (à poser du lundi au samedi, soit cinq semaines de congés) et deux jours de fractionnement, ainsi que des congés supplémentaires pour ancienneté (un à trois jours) et pour enfant à charge (deux à quatre jours)[135]. L'accord d'entreprise a, quant à lui, validé une durée annuelle du temps de travail de 1 533 heures, auxquelles se sont ajoutées sept heures pour la journée de solidarité à partir de 2007[136], soit 1 540 heures, durée inférieure à celle de la convention collective. Les salariés bénéficient ainsi de huit jours de congés supplémentaires et de l'octroi automatique des deux jours de fractionnement.

Bien que l'accord ARTT prévoit que les parties s'engagent à ne pas effectuer d'heures supplémentaires pour ne pas contourner l'effectivité de la réduction du temps de travail, la RPPLR a indiqué que les salariés pouvaient réaliser des heures supplémentaires, mais que leur volume était faible, et qu'elles étaient généralement récupérées, sans avoir toutefois été en mesure de fournir un décompte précis ni pendant le contrôle, ni lors de la contradiction, alors que selon sa réponse, ces états récapitulatifs pouvaient être édités à tout moment. Même de faible ampleur, la réalisation d'heures supplémentaires contrevient à l'accord d'entreprise, pratique à laquelle la RPPLR doit renoncer pour respecter cet accord, sauf à le modifier, ce que l'ordonnateur envisage de faire, en raison de l'amplitude des horaires de travail, les salariés pouvant être mobilisés 24 heures sur 24, sept jours sur sept afin de garantir la continuité du service public.

La RPPLR a mis en place un compte épargne-temps (CET) qui se décompose en deux sous-comptes, un crédit congés et un crédit épargne, conformément à l'avenant de la convention collective n° 35 du 29 avril 1999. Le premier est destiné au report de jours de congé non pris, en vue de leur utilisation sous la forme de jours de congés ponctuels et le second a pour objet de

[134] Convention collective nationale du 16 mars 1982, modifiée le 8 mars 2012 (IDCC 1182).
[135] Articles 31 et 32.
[136] Accord d'entreprise relatif à la journée de solidarité du 1er février 2007.

financer des congés de longue durée, ou un congé de fin de carrière[137]. Cependant cette distinction en sous-comptes n'apparaît plus dans la convention collective du 8 mars 2012.

La RPPLR doit actualiser son dispositif afin de tenir compte des modifications de la convention collective, l'ordonnateur ayant toutefois précisé que le dispositif sera revu.

Dans les faits, depuis quelques années, la RPPLR demande aux agents de poser leurs jours de congés, au vu de la saisonnalité de l'activité, plutôt que de les capitaliser sur un CET. Actuellement, aucun salarié n'a alimenté son compte crédit épargne et seules huit personnes disposent d'un compte crédit congés, pour un total de 97 jours, représentant un montant de 13 203 €, qui a été provisionné.

6.3 Une politique de rémunération avantageuse

6.3.1 Une hausse des traitements supérieure aux accords nationaux

Le traitement des salariés de la RPPLR est calculé à partir d'un nombre de points d'indice, conformément à la convention collective, dont la valeur augmente chaque année. Entre le 1er janvier 2016 et le 1er avril 2021, la valeur du point a ainsi progressé de 6 %. L'augmentation devrait être de 2 % en 2022.

Tableau n° 41 : augmentation conventionnelle de la valeur du point

	01/01/2016	01/01/2017	01/01/2018	01/01/2019	01/01/2020	01/04/2021
Valeur du point en €	9,595	9,653	9,75	9,945	10,074	10,165
Hausse / n-1	0,8 %	0,6 %	1 %	2 %	1,3 %	0,9 %

Source : avenants à la convention collective du 10 décembre 2015, du 7 décembre 2016, du 6 décembre 2017, du 22 janvier 2019, du 28 janvier 2020 et du 6 avril 2021(Légifrance)

La RPPLR fait application de la nomenclature nationale des métiers des ports de plaisance, mais accorde des rémunérations supérieures à celles prévues par la convention collective, suite à un mouvement de grève en 2002 ayant entraîné la mise en place d'une grille indiciaire de salaire plus avantageuse ainsi qu'un accord salarial sur 12 ans augmentant de façon automatique le nombre de points des salariés tous les trois ans[138]. L'accord salarial du 23 décembre 2015, applicable de 2016 à 2018, a progressivement mis fin à cette automaticité et conditionné la hausse de points à l'évaluation professionnelle.

La convention collective prévoyait que les salariés disposent d'un capital de points d'indice supplémentaires selon leur catégorie[139], pouvant leur être attribués tout au long de la carrière. L'accord salarial a cependant prévu de ne pas plafonner le nombre de points octroyés. Ces points supplémentaires doivent figurer sur le bulletin de paie sur une ligne distincte des points d'indice de base, ce qui en l'espèce n'est pas le cas pour les salariés de la RPPLR.

[137] Cf. note d'information CET.
[138] + 6/8/10 points selon le statut.
[139] Article 14 : 30 points pour les agents d'exécution, 40 pour les agents de maîtrise et 50 pour les cadres.

L'ordonnateur a confirmé que la RPPLR n'a jamais pratiqué la distinction entre salaire de base et points d'indice supplémentaires, car en pratique cette distinction ne présente aucune utilité selon lui. La chambre régionale des comptes rappelle qu'elle doit néanmoins procéder à ce décompte puisqu'exigé par la convention collective.

La RPPLR n'a pas signé de nouvel accord d'entreprise pour 2019. Depuis cette année, elle fait application de la nouvelle nomenclature des emplois, créée par accord de branche en 2018. Les salariés sont classés par emploi, parmi les quatre échelons répondant chacun à des définitions précises, chaque échelon correspondant à un indice minimum compris dans une fourchette. La chambre régionale des comptes a constaté cependant que de nombreux salariés bénéficient d'un indice supérieur à celui prévu par la nomenclature des emplois. Sans contester le constat de la chambre régionale des comptes, l'ordonnateur précise que cette situation est le fruit de l'histoire de la régie, un accord salarial plus avantageux ayant été appliqué de 2002 à 2012, dont les effets se mesurent encore aujourd'hui. Il ajoute que la « *la politique salariale de la [Régie] en construction […] a pour objectifs de sortir définitivement de l'automaticité d'attribution de point*s ».

6.3.2 Une participation aux résultats abondée

La participation des salariés aux résultats de la RPPLR a fait l'objet d'un nouvel accord d'entreprise en décembre 2015, en application des articles L. 3321-1 et suivants du code du travail. L'article L. 3324-5 du code du travail permet de répartir cette prime proportionnellement au salaire perçu ou bien de la répartir de manière égalitaire. L'accord prévoit le versement d'une indemnité identique pour tous les salariés au prorata de leur temps de travail et de la présence effective[140]. Le précédent accord privilégiait également la répartition égalitaire de la participation aux résultats.

Le montant global de la participation correspond soit à la réserve spéciale de participation (RSP), telle que définie à l'article L. 3324-1 du code du travail[141], soit à une réserve spéciale de participation dérogatoire (RSPD), en application de l'article L. 3324-2[142], fixée par la RPPLR à 25 % du résultat de l'exercice avant impôt société et versement de la participation. Pendant la période examinée le calcul dérogatoire, plus favorable, a été appliqué. La participation a été plafonnée à 6,6 % de la masse salariale brute, sauf en 2016. La participation a progressé de 30 % sur la période contrôlée, en raison de l'augmentation du résultat et de la masse salariale.

Le conseil d'administration approuve en début d'année le montant de cette participation égalitaire[143] versée au titre des résultats de l'année précédente à laquelle s'y ajoute une prime complémentaire. En effet, lors de la négociation de l'accord de participation de 2015, la RPPLR, a maintenu le versement d'une prime accordée précédemment, depuis 2002, aux cadres devant « *compenser l'absence de proportionnalité de l'intéressement puis de la participation* » de

[140] 75 % de l'enveloppe est répartie de manière égalitaire entre tous les salariés, les 25 % restant étant redistribués aux salariés ne comptant aucune absence.

[141] RSP = ½ [B – 5 % C] x [S/VA]. B = bénéfice net de l'entreprise, C = capitaux propres de l'entreprise, S = masse salariale de l'entreprise, VA = valeur ajoutée de l'entreprise.

[142] « *L'accord de participation peut établir un régime de participation comportant une base de calcul et des modalités différentes de celles définies à l'article L. 3324-1* ».

[143] Montant de la participation / nombre de salarié = participation égalitaire.

l'ancien accord prévoyant une répartition égalitaire. Le bénéfice de cette prime a été étendu, par l'accord de 2015, à tous les salariés percevant un salaire supérieur au salaire moyen[144].

Bien que le montant de cette prime complémentaire soit voté par le conseil d'administration, elle n'a pas fait l'objet d'une négociation syndicale. Les modalités de son calcul, qui ne sont pas rappelées lors du vote du conseil d'administration, ne sont ainsi fixées par aucun accord, l'ordonnateur précisant toutefois en réponse que les modalités de calcul sont les mêmes depuis 20 ans. La chambre régionale des comptes considère que cet avantage n'est pas conforme à l'esprit de l'accord d'entreprise de 2015, les salariés, en application de l'article L. 3324-5 du code du travail s'étant prononcés sur une répartition égalitaire et non proportionnelle au salaire. Le versement de cette prime complémentaire permet ainsi de contourner l'accord et de verser dans les faits une participation selon une répartition proportionnelle plus importante que celle découlant de l'application du code du travail.

Tableau n° 42 : montant de la participation- en €

	2016	2017	2018	2019	2020
RSP au titre de l'année N-1	51 158	107 986	126 155	139 360	138 600
Prime complémentaire au titre de l'année N-1	6 487	14 274	20 106	19 749	20 835
Bénéficiaire de la prime complémentaire	14	18	24	22	24

Source : délibérations et comptes financiers

6.3.3 Des avantages salariaux plus favorables que les accords nationaux

Les salariés bénéficient de conditions de rémunération plus favorables que ce que prévoit la convention collective nationale :

- la prime de fin d'année (13ème mois) est calculée sur la totalité du salaire et non uniquement sur le salaire de base, selon les dispositions de l'article 44 de la convention collective ;
- la prime d'ancienneté est plafonnée à 22 % pour les salariés de la régie ayant atteint ce plafond avant le changement de la convention collective et non à 21 % comme mentionné à l'article 40 de la convention collective, en application de l'accord d'entreprise de 2002. En outre, elle progresse de 1 % tous les ans et non de 1,5 % tous les deux ans ;
- la RPPLR accorde également par usage, 10 points supplémentaires aux agents six mois avant leur départ à la retraite ;
- les dimanches de Pâques et de Pentecôte sont considérés comme des jours fériés pour les agents qui travaillent le week-end ;
- en cas d'absence pour maladie, la RPPLR accorde, dès le premier jour, une indemnité complémentaire à l'indemnité journalière de la sécurité sociale plus favorable que celle de la convention collective (article 47) ;

[144] Les modalités de calcul ont été précisées dans la réponse au questionnaire 2 RH (question 3.2).

- le personnel peut percevoir une prime de responsabilité ou de polyvalence, non prévue par la convention collective ;
- les salariés du port propriétaires d'un bateau bénéficient d'une remise de 50 % sur la redevance d'amarrage annuelle ;
- une prime relative à la médaille du travail est versée aux salariés en plus de la gratification prévue par la convention collective pour la médaille de la fédération (article 45).

Ces avantages n'ont pas tous fait, par le passé, l'objet d'un accord d'entreprise ou de délibération. Le calcul de la prime de fin d'année, de la prime d'ancienneté et l'indemnisation des jours de maladie, l'octroi des points supplémentaires avant le départ à la retraite relèvent de pratiques non formalisées. Certains ont pu faire l'objet d'une délibération, (remise sur la redevance annuelle, qui concerne 22 salariés), parfois ancienne (médaille du travail en 2003). L'ordonnateur en réponse indique que « *l'ensemble de ces dispositions, sous ou sans accord d'entreprise, et leurs impacts sont en cours d'analyse chiffrée et feront l'objet d'une base de travail pour les prochaines négociations salariales* ».

La RPPLR a instauré, en 2019, la prime de responsabilité et la prime de polyvalence, alors que l'accord de branche relatif à la nomenclature des emplois ne prévoit pas le versement de ces primes, mais un classement à un niveau d'échelon (de 1 à 4), fonction de la polyvalence et des responsabilités des salariés. Pour la prime de polyvalence, l'ordonnateur, sans contester l'observation de la chambre régionale des comptes, la justifie par le fait que la nomenclature de 2019 ne répondait pas exactement à l'organisation du port de La Rochelle, la reconnaissance de la polyvalence impliquant souvent un changement d'échelon. La création de cette prime permet de tenir compte de compétences complémentaires, qui n'impliquent pas forcément une expertise, et de contraintes de *planning*, sans pour autant faire évoluer les salariés vers l'échelon supérieur. Quant à la prime de responsabilité, seuls deux salariés sont concernés. Il s'agit d'agents d'escale qui occupent des fonctions de chef d'équipe un week-end par mois, et pour lesquels la régie a préféré verser une prime et ne pas les faire évoluer vers un poste d'agent de maîtrise. La chambre régionale des comptes rappelle que le conseil d'administration n'a cependant pas voté ces mesures, la question de leur régularité demeure.

Plus généralement, la fixation des rémunérations et autres avantages n'a pas donné lieu à la rédaction d'un document récapitulatif unique. Interrogée, la RPPLR a indiqué qu'une réflexion globale était en cours et qu'elle devrait aboutir à la signature d'un accord salarial intégrant toutes les mesures salariales dont bénéficient les salariés, qu'elles soient de droit (convention collective, code du travail) ou résultant des pratiques et des accords d'entreprise applicables. Il serait utile que la RPPLR chiffre les mesures et les présente en conseil d'administration.

6.4 Un manque d'information du conseil d'administration sur les ressources humaines

Pour la période contrôlée, les comptes rendus des conseils d'administration ne retracent que très peu d'échanges sur le personnel, seules neuf délibérations ont été votées depuis 2016 sur le sujet.

Thématique récurrente, le conseil d'administration vote chaque année le montant de la participation des salariés et de la prime complémentaire. Toutefois, les délibérations (six pour la période examinée) sont à ce point peu précises qu'il n'est pas certain que les membres du conseil d'administration aient connaissance des modalités de calcul de cette prime, dont le détail ne figure dans aucun document. L'ordonnateur, en réponse, précise que des explications orales sont apportées au conseil d'administration mais s'engage à faire figurer le calcul de la prime dans les prochaines délibérations.

En décembre 2016, le conseil d'administration a adopté de nouvelles modalités de remboursement des frais de déplacement des salariés lors des réunions, formations ou salons nautiques[145]. Aucun retour ne lui a cependant été fait sur ces frais (motifs, nombre de personnes concernées, montants, etc.). L'ordonnateur s'est engagé cependant à effectuer une restitution annuelle.

En 2019, le conseil d'administration a validé un accord sur l'octroi d'indemnité kilométrique vélo[146]. Enfin, en juin 2020, il a approuvé le versement d'une prime au bénéfice des 42 salariés présents physiquement sur le lieu de travail pendant la période de confinement. Le montant de la prime, proportionnel au nombre d'heures travaillées sur site, a été fixé à 8 000 €[147].

Plus généralement, les questions de rémunération, et notamment leurs conséquences budgétaires, ne sont jamais abordées en conseil d'administration. Le versement d'indemnités de rupture pour trois contrats de travail en 2019 (cf. § 5.3.2) n'a pas fait l'objet d'une présentation en conseil d'administration en dépit de son montant significatif (56 K€).

La situation du directeur, ordonnateur[148], n'est pas évoquée en conseil d'administration. Il a été nommé au 1er juin 2009, par le conseil d'administration du 16 avril 2009, d'abord en tant que directeur adjoint, puis comme directeur à compter du 1er septembre 2009, sur proposition du maire du 8 juillet 2009, conformément à l'article R. 2221-21 du CGCT[149]. Le directeur a signé, le 1er juin 2009, un contrat de travail de droit privé qui l'a positionné sur un emploi de directeur relevant de la convention collective nationale des ports de plaisance à compter du 1er septembre 2009[150].

Quels que soient les termes de son contrat de travail, le directeur d'un SPIC doit être considéré comme un agent contractuel de droit public, en application d'une jurisprudence constante du Conseil d'État[151]. Le ministère de la fonction publique, en réponse à la question écrite n° 20357, publiée au Journal Officiel du Sénat du 6 février 1997, a également confirmé que « *la situation individuelle de l'agent chargé de la direction de l'ensemble du service* » relève, au sein d'un EPIC, d'un statut de droit public, soumis au contrôle de légalité.

---

145 Source : PV du CA du 13 décembre 2016.

146 Article L .3261-3-1 du code du travail.

147 Source : PV du CA du 9 juin 2020.

148 Article R. 2221-22 du CGCT.

149 Le président du conseil d'administration nomme le directeur désigné dans les conditions prévues à l'article L. 2221-10 du CGCT.

150 Le niveau de rémunération aurait dû être fixé par le conseil municipal de la ville de La Rochelle, en application de l'article L. 2221-10 du CGCT. Le Conseil d'État a rappelé ce point dans sa décision n° 355671.

151 Conseil d'État, 8 mars 1957, Jalenques de Labeau, n° 15219, Conseil d'État, 26 janvier 1923, Robert Lafregeyre, n° 62529**,** Cour administrative d'appel de Bordeaux, 3e chambre, du 4 juin 2002, Régie du port d'Arcachon n° 98BX02009 et 98BX02010, Tribunal des conflits, 4 juillet 1991, Mme P, n° 02670, voir également la réponse du ministère de l'intérieur à la question n° 51497 du Sénat du 7 avril 2015.

Dès lors, toutes modifications relatives à sa situation (traitement, régime indemnitaire, avantages en nature, avantages divers, modification du cycle de travail…), doivent faire l'objet d'une délibération en conseil d'administration, en application de l'article 1-2 du décret n° 88-145 du 15 février 1988 pris pour l'application de l'article 136 de la loi du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et relatif aux agents contractuels de la fonction publique territoriale[152], et d'une transmission au contrôle de légalité. L'ordonnateur indique en prendre note et précise que depuis juin 2009, sa situation n'a pas évoluée, qu'il a été fait application de la convention collective nationale et des accords d'entreprise, et que seul l'avantage en nature induit par la mise à disposition d'un véhicule de fonction avait été modifié.

Le conseil d'administration n'est pas non plus tenu informé des mouvements de personnel, que ce soit des recrutements ou des licenciements, seule l'évolution de la masse salariale étant évoquée lors de la réunion de la commission finances au moment de l'élaboration du budget. Or, l'article R. 2221-18 du CGCT dispose que « *le conseil d'administration délibère sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de la régie* ». Les questions relatives au personnel et notamment, la création de nouveaux postes ou encore les mesures d'ordre salarial, relèvent indéniablement, sous réserve de l'appréciation du juge administratif, de thématiques devant requérir l'approbation du conseil d'administration.

Les données relatives aux ressources humaines sont présentées au seul comité social et économique[153], instance représentative du personnel, présidée par le directeur. Le code du travail prévoit que le comité doit être informé et consulté *« sur les questions intéressant l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise »*[154]. Conformément à l'article L. 2312-18 du code précité, la RPPLR met à disposition[155] de ce comité une base de données économiques et sociales, il est également destinataire du bilan du plan de formation et du rapport d'égalité homme femme.

La chambre régionale des comptes rappelle que le conseil d'administration doit être en mesure de pouvoir délibérer sur tous les sujets l'intéressant, particulièrement sur ceux relatifs au personnel, et de présenter lors des débats sur les orientations budgétaires, les projections en matière de ressources humaines (effectif, rémunération), au regard de la stratégie du port et d'en rendre compte également dans le rapport d'activité annuel. L'ordonnateur en réponse, s'engage à fournir une projection des évolutions de postes lors de la tenue des DOB et à inclure un bilan dans le rapport annuel d'activité.

---

[152] « *Le montant de la rémunération est fixé par l'autorité territoriale en prenant en compte, notamment, les fonctions occupées, la qualification requise pour leur exercice, la qualification détenue par l'agent ainsi que son expérience. La rémunération des agents employés à durée indéterminée fait l'objet d'une réévaluation au moins tous les trois ans, notamment au vu des résultats des entretiens professionnels prévus à l'article 1-3 [du décret n° 88-145 du 15 février 1988] ou de l'évolution des fonctions.* ».

[153] Articles L 2311-1 à L 2317-2 du code du travail.

[154] Article L. 2312-8 du CGCT.

[155] Accès informatique en lecture.

7 LA PARTICIPATION AU SEIN DE LA SOCIÉTÉ DOCKSIDE SERVICES NON CONFORME

En 2013, la RPPLR a répondu favorablement à une proposition de partenariat formulée par un opérateur privé afin de candidater à un appel à projet de création d'un « port à sec » au port de Chef de Baie (port de pêche), lancé par la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de La Rochelle, gestionnaire du port de pêche, prévoyant la création d'environ 300 places de stationnement à terre.

La RPPLR a fondé, fin 2014, en association avec l'opérateur, une société par action simplifiée (SAS), dont l'objet social consistait principalement en la création, l'aménagement et la gestion dédiés au stockage de bateaux hors de l'eau dans des locaux du port de pêche. La société a été dotée d'un capital de 150 K€, la RPPLR en détenant 51 % (76,5 K€).

L'article R. 2221-42 du CGCT autorise une régie dotée de la personnalité morale à acquérir des participations financières dans les entreprises publiques, semi-publiques ou privées qui exercent une activité complémentaire ou connexe, dans les conditions prévues à l'article L. 2253-1 du CGCT. À la date de constitution de la SAS, cet article disposait que toutes participations dans le capital d'une société commerciale, n'ayant pas pour objet d'exploiter les services communaux ou des activités d'intérêt général dans les conditions prévues à l'article L. 2253-2 du CGCT, étaient exclues, sauf autorisation prévue par décret en Conseil d'État.

L'article L. 2253-2 du CGCT[156], dans sa version applicable à la création de la SAS, disposait ainsi que les régies pouvaient acquérir ou recevoir des actions des sociétés d'économie mixte locales (SEML), sous réserve de respecter certaines conditions. En application de l'article L. 1522-1 du CGCT, la SEML devait revêtir la forme d'une société anonyme (SA)[157]. Or une SAS n'est assimilée à une SA que pour la détermination de son imposition, les SAS étant soumises à l'impôt sur les sociétés[158].

Par ailleurs, à compter de 2015, la régie s'est séparée d'une partie de ses actions, sa participation n'étant dès lors plus majoritaire et ne disposant plus, dans un premier temps que de 49 % des parts (73,5 K€), puis de 34 % des parts (de 51 K€) à compter de 2017. Or, l'article L. 1522-1 du CGCT a toujours prévu une participation majoritaire des organismes publics.

La RPPLR s'est par ailleurs appuyée sur l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, pour justifier sa participation à la SAS. Cet article dispose en effet que « *par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans leur ressort géographique* »[159]. Cet

[156] Applicable à une régie, par renvoi de l'article L. 2221-42 du CGCT à l'article L. 2253-1 du CGCT, lui-même renvoyant à l'article L. 2253-2 du CGCT, article citant les articles L. 1521-1 et 1522-1.

[157] Éléments par ailleurs exposés par le cabinet juridique consulté par la régie, dans un courrier du 13 novembre 2013.

[158] Article 1655 quinquies du code général des impôts.

[159] I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales vise les ports transférés par l'État aux collectivités au plus tard au 1er janvier 2007, situation du port de plaisance de La Rochelle au cas d'espèce.

article ne vise cependant que les collectivités territoriales et leur groupement et ne trouvait donc pas à s'appliquer à la RPPLR[160], qui n'en est pas une. L'ordonnateur en réponse explique que la RPPLR a agi en toute bonne foi, un avocat conseil ayant été consulté.

Le département de la Charente-Maritime, concédant du port de pêche ayant décidé d'ajourner la procédure d'attribution d'une AOT des locaux du port de pêche le 28 juin 2018, la société a été dissoute en décembre 2019 et il a été mis fin à l'irrégularité de la situation. La perte pour la régie s'élève à 84 300 €[161], perte qu'elle avait provisionnée sur les exercices antérieurs (2017 et 2018) à hauteur de 77 858 €.

8 LES SYSTÈMES D'INFORMATION ET LA SÉCURITÉ INFORMATIQUE

8.1 La gouvernance informatique

8.1.1 Le schéma directeur du système d'information

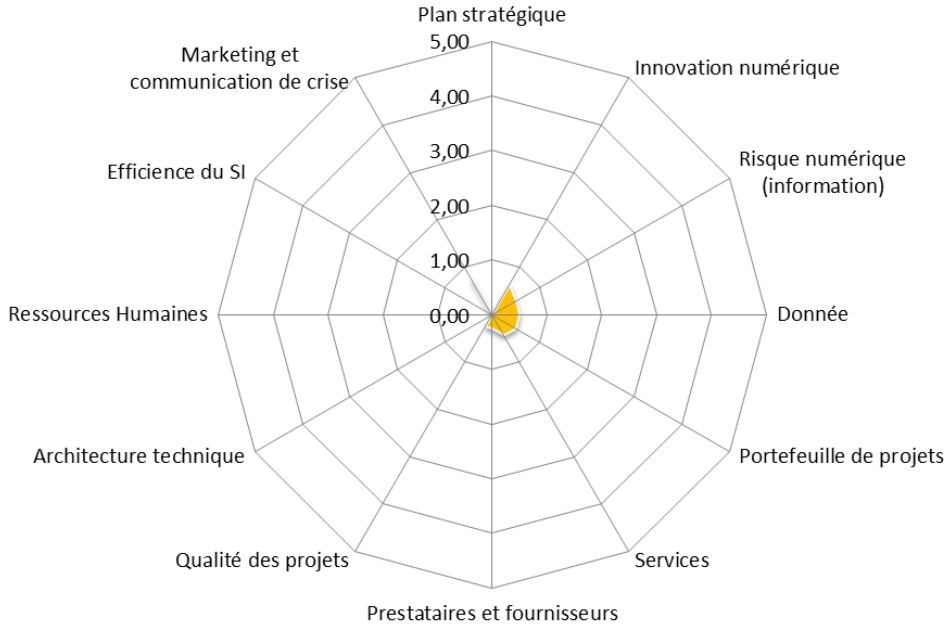
La RPPLR s'est dotée d'un schéma directeur du système d'information (SDSI) couvrant la période 2021-2030, validé le 14 janvier 2021. Ce projet a permis d'identifier les 34 outils informatiques en cours de fonctionnement, d'élaborer une cartographie de l'ensemble des applications informatiques et de lancer l'élaboration d'un inventaire de l'ensemble des composants techniques.

Le SDSI prévoit un nombre important de projets, essentiellement pour la période 2021-2025. Les principaux concernent la gestion de la relation client avec notamment le renouvellement de l'outil de gestion portuaire, la mise en place d'un pointage numérique des navires et la facturation des fluides. Ce dernier projet permettrait la mise en place d'une facturation aux plaisanciers en fonction de leurs consommations réelles d'eau et d'électricité.

Le travail autour du SDSI a permis à la RPPLR de mesurer son manque de maturité technique sur l'ensemble du domaine informatique, notamment en termes de sécurité.

[160] Consultation juridique du 24 janvier 2014 et du 13 novembre 2013.
[161] Document « Historique_financier_Dockside_».

Graphique n° 4 : maturité par vecteur de gouvernance du système d'information



Source : schéma directeur du système d'information 2021 -2030, RPPLR.

8.1.2 Les moyens humains

L'exercice de l'ensemble des missions en matière de système d'information (SI) s'appuie cependant sur des ressources internes limitées : le responsable des SI, qui cumule cette fonction avec celle de responsable du service client, assisté de deux personnes (pour 1,5 équivalent temps plein).

La RPPLR fait également appel à des prestataires informatiques pour certaines missions spécifiques ou, en cas d'absence de ses propres salariés (27 578 € en 2021 pour des achats de matériel, logiciels et des interventions techniques, 9 486 € pour des interventions de techniciens sur le logiciel comptable).

8.1.3 Les dépenses informatiques

Hors masse salariale, dépenses de télécommunication et certains frais annexes gérés par la DSI, les dépenses directement imputables à l'informatique se sont élevées à 69 239 € en 2020 et 164 500 € en 2021. Pour cette dernière année, le volume des dépenses de fonctionnement intègre les prestations de services externes réalisées en l'absence d'un salarié (de janvier 2021 à septembre 2021).

Pour la période 2022-2026, la RPPLR prévoit une très forte augmentation des dépenses liées au SI, à la fois en investissement et en fonctionnement. Parmi les principaux investissements prévus le remplacement des bornes permettant la facturation des fluides, chiffré à 1 M€, le système de pointage numérique des navires, évalué à 500 K€ ou encore l'amélioration du réseau en particulier pour la zone du vieux port ou la montée en puissance de la vidéoprotection. En

fonctionnement, le coût de la mise en place d'un nouvel outil de gestion portuaire est évalué à 100 K€ en 2023 puis 80 K€ par an et les coûts de la facturation des fluides et du pointage numérique à 30 K€ par an chacun.

Selon la régie du port, le calendrier prévisionnel de ces projets fera l'objet de révisions en fonction des difficultés et de nouvelles estimations financières plus précises.

Tableau n° 43 : dépenses informatiques 2020-2021 et les prévisions 2022-2026 – en €

	2020	2021	*2022*	*2023*	*2024*	*2025*	*2026*
Investissement	10 885	28 512	339 167	808 667	683 667	47 500	35 000
Fonctionnement	58 354	135 988	209 500	355 000	252 500	279 500	249 500
Total	**69 239**	**164 500**	**548 667**	**1 1163 667**	**935 667**	**327 000**	**284 500**

Sources : données logiciel comptable (2020 et 2021), PPI informatique de la régie (2022 et suivantes)

Compte tenu de l'importance des enjeux en termes de services rendus aux usagers, des impacts organisationnels et des volumes financiers envisagés, la chambre régionale des comptes invite la RPPLR à rapidement affiner les estimations financières de l'ensemble de ses projets informatiques et d'en mesurer les gains attendus avant leur lancement.

8.2 L'environnement informatique et l'évolution du système d'information

L'évolution du SI figure parmi les enjeux que la RPPLR a identifiés dans sa stratégie pour la période 2022-2026. En la matière, l'ambition du port est de simplifier et de fluidifier les relations clients. Cette volonté se retrouve dans le SDSI qui précise que le SI devra se « *centrer sur la donnée client et être orienté services* ».

Les principales applications métiers utilisées concernent la gestion portuaire, la paie et la gestion budgétaire et financière. Parmi les faiblesses et les risques identifiés dans le schéma directeur, la RPPLR identifie le manque d'interopérabilité entre ces outils, qui nécessite de recourir au tableur Excel. Ceci concerne en particulier les échanges entre l'outil de gestion portuaire et celui de gestion financière nécessitant l'intégration manuelle de fichiers tableurs issus du logiciel de gestion portuaire vers le logiciel de gestion financière. Le manque de fiabilité des données issues de l'outil de gestion portuaire oblige par ailleurs le service financier à des pointages de factures. En outre, la RPPLR utilise des logiciels qui ne sont plus maintenus ou nécessitent d'importantes interventions du prestataire (outil de gestion portuaire, messagerie, vidéo surveillance).

Une réflexion est en cours pour mettre en place un outil de gestion portuaire plus performant, plus fiable notamment en matière de facturation, plus souple d'utilisation[162] et permettant l'établissement de tableaux de bord au cours des années à venir.

[162] À titre d'exemple, les modifications tarifaires nécessitent l'intervention de l'éditeur de logiciel de gestion portuaire.

8.3 Les données, la sécurité et le RGPD

La RPPLR a lancé certaines actions visant à améliorer la sécurité de son SI.

Une démarche d'homologation de sécurité a été présentée en janvier 2022. Elle a permis d'identifier de nombreuses mesures de sécurité de l'information qui devront être mises en œuvre. Parmi celles-ci la régie du port de plaisance a fait le choix de travailler prioritairement à la mise en place d'un plan de reprise d'activité.

La chambre régionale des comptes invite la RPPLR à mettre en œuvre l'ensemble des mesures de sécurité identifiées lors de cette démarche d'homologation de sécurité, notamment à élaborer le plan de reprise d'activité.

Les données et les logiciels métiers sont à ce jour exploités selon des modalités variables. La plupart des logiciels sont hébergés sur les serveurs de la RPPLR, à l'exception du logiciel de gestion financière hébergé en mode SAAS (« *cloud* »). Les serveurs de fichiers font l'objet de sauvegarde quotidienne et d'une sauvegarde sur bande une fois par mois. Les données de la gestion portuaire sont quotidiennement exportées chez le fournisseur de la solution.

La RPPLR exploite des données personnelles, en particulier celles relatives à sa clientèle et à la liste d'attente. Ces données entrent dans le cadre défini par le règlement général sur la protection des données (RGPD). La RPPLR se serait mise en conformité avec cette règlementation et aurait clôturé son homologation RGPD le 6 avril 2022.

ANNEXES

Annexe n° 1. Évolution des soldes intermédiaires de gestion entre 2016 et 2020..... 98
Annexe n° 2. Graphiques présentant le nombre de contrat, extrait du compte financier de 2020 et de 2016..... 99
Annexe n° 3. Extension du port des Minimes..... 100

Annexe n° 1. Évolution des soldes intermédiaires de gestion entre 2016 et 2020

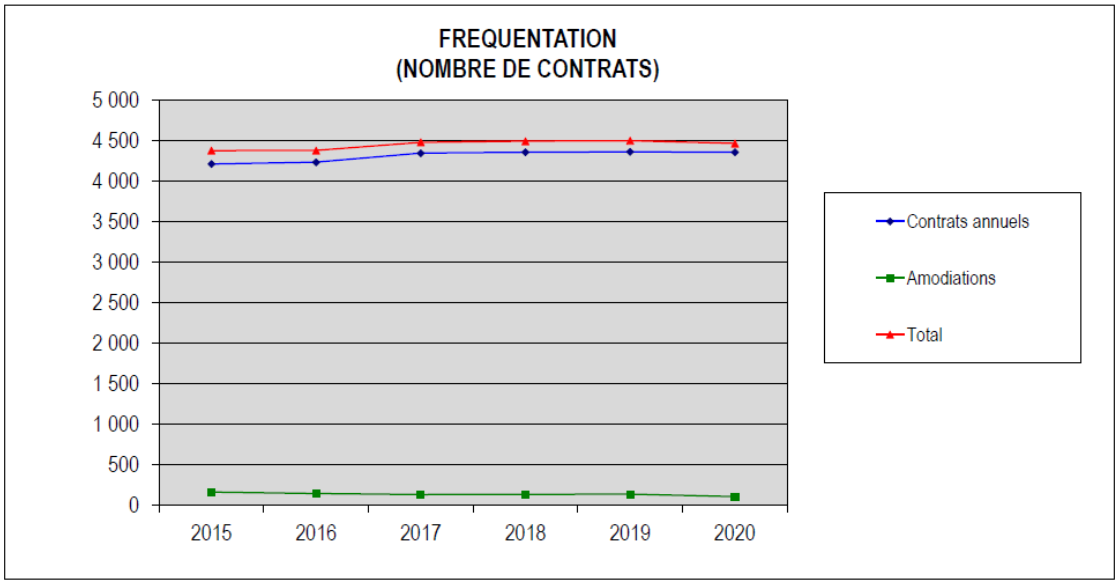
	01/01/2020 31/12/2020 12 mois		01/01/2019 31/12/2019 12 mois		01/01/2018 31/12/2018 12 mois		01/01/2017 31/12/2017 12 mois		01/01/2016 31/12/2016 12 mois	
CHIFFRE D'AFFAIRES	**13 768 640**	*100,00*	**13 908 980**	*100,00*	**13 678 819**	*100,00*	**12 863 147**	*100,00*	**12 491 258**	*100,00*
Ventes de marchandises	1 307 349	*9,50*	1 554 855	*11,18*	1 555 686	*11,37*	1 236 940	*9,62*	1 104 069	*8,84*
- Achats de marchandises	1 157 768	*88,56*	1 430 796	*92,02*	1 397 244	*89,82*	1 128 058	*91,20*	988 995	*89,58*
- Variation stocks de marchandises	19 397	*1,48*	(19 559)	*-1,26*	13 078	*0,84*	(23 611)	*-1,91*	(8 171)	*-0,74*
MARGE COMMERCIALE (a)	**130 184**	*9,96*	**143 618**	*9,24*	**145 364**	*9,34*	**132 493**	*10,71*	**123 246**	*11,16*
Production vendue	12 461 291	*90,50*	12 354 125	*88,82*	12 123 134	*88,63*	11 626 207	*90,38*	11 387 188	*91,16*
+ Variation production stockée										
+ Production immobilisée										
PRODUCTION DE L'EXERCICE	**12 461 291**	*90,50*	**12 354 125**	*88,82*	**12 123 134**	*88,63*	**11 626 207**	*90,38*	**11 387 188**	*91,16*
- Achats stockés approvisionnement										
- Variation des stocks et approvisionnement										
- Achats de sous-traitance directe	8 161	*0,07*	5 138	*0,04*	10 998	*0,09*	11 289	*0,10*	9 825	*0,09*
MARGE BRUTE PRODUCTION (b)	**12 453 131**	*99,93*	**12 348 987**	*99,96*	**12 112 136**	*99,91*	**11 614 918**	*99,90*	**11 377 363**	*99,91*
MARGES (Commerciale + Production)	**12 583 314**	*91,39*	**12 492 605**	*89,82*	**12 257 500**	*89,61*	**11 747 411**	*91,33*	**11 500 609**	*92,07*
- Achats non stockés (c)	702 764	*5,10*	695 821	*5,00*	590 088	*4,31*	552 839	*4,30*	569 914	*4,56*
- Autres charges externes (c)	3 882 966	*28,20*	4 792 837	*34,46*	2 957 180	*21,62*	3 028 203	*23,54*	3 187 884	*25,52*
CONSOMMATION DE L'EXERCICE EN PROVENANCE DES TIERS	**4 593 891**	*33,36*	**5 493 797**	*39,50*	**3 558 266**	*26,01*	**3 592 331**	*27,93*	**3 767 622**	*30,16*
VALEUR AJOUTÉE PRODUITE (a+b-c)	**7 997 584**	*58,09*	**7 003 946**	*50,36*	**8 710 232**	*63,68*	**8 166 369**	*63,49*	**7 742 812**	*61,99*
+ Subventions d'exploitation	4 200	*0,03*	434		8 896	*0,07*	4 063	*0,03*	47 176	*0,38*
- Impôts, taxes sur rémunérations	89 627	*0,65*	78 819	*0,57*	78 587	*0,57*	71 108	*0,55*	70 606	*0,57*
- Autres impôts et taxes	1 035 646	*7,52*	989 560	*7,11*	1 004 657	*7,34*	978 862	*7,61*	923 669	*7,39*
- Salaires et traitements	2 257 134	*16,39*	2 282 045	*16,41*	2 105 112	*15,39*	2 015 811	*15,67*	2 014 791	*16,13*
- Charges sociales	1 224 649	*8,89*	1 199 416	*8,62*	1 129 959	*8,26*	1 041 718	*8,10*	1 067 166	*8,54*
EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	**3 394 729**	*24,66*	**2 454 541**	*17,65*	**4 400 812**	*32,17*	**4 062 933**	*31,59*	**3 713 756**	*29,73*
+ Reprises sur amortissements et provisions	888 434	*6,45*	1 500 139	*10,79*	20 731	*0,15*	103 879	*0,81*	281 216	*2,25*
+ Autres produits d'exploitation	135 439	*0,98*	207 510	*1,49*	216 370	*1,58*	216 029	*1,68*	204 444	*1,64*
+ Transfert de charges d'exploitation	128 223	*0,93*	49 593	*0,36*	58 887	*0,43*	69 746	*0,54*	53 395	*0,43*
- Dotations aux amort., dépréciations et prov.	2 063 769	*14,99*	1 994 587	*14,34*	2 185 688	*15,98*	2 136 790	*16,61*	2 088 122	*16,72*
- Autres charges de gestion courante	1 808 198	*13,13*	1 738 085	*12,50*	1 940 803	*14,19*	1 721 379	*13,38*	1 648 139	*13,19*
RÉSULTAT EXPLOITATION	**674 857**	*4,90*	**479 110**	*3,44*	**570 310**	*4,17*	**594 417**	*4,62*	**516 550**	*4,14*
Bénéfice-perte sur opérations en commun										
+ Produits financiers	17		77 694	*0,56*			579 808	*4,51*		
- Charges financières	129 904	*0,94*	132 567	*0,95*	201 485	*1,47*	754 150	*5,86*	324 092	*2,59*
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	**544 970**	*3,96*	**424 237**	*3,05*	**368 825**	*2,70*	**420 074**	*3,27*	**192 458**	*1,54*
Produits exceptionnels	386 688	*2,81*	188 269	*1,35*	357 835	*2,62*	143 581	*1,12*	243 176	*1,95*
- Charges exceptionnelles	132 322	*0,96*	109 642	*0,79*	145 742	*1,07*	46 366	*0,36*	48 118	*0,39*
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	**254 366**	*1,85*	**78 627**	*0,57*	**212 093**	*1,55*	**97 215**	*0,76*	**195 058**	*1,56*
- Participation des salariés	140 699	*1,02*	138 600	*1,00*	139 360	*1,02*	126 155	*0,98*	107 986	*0,86*
- Impôts sur les bénéfices	254 944	*1,85*	177 539	*1,28*	180 018	*1,32*	7 717	*0,06*	157 558	*1,26*
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	**403 693**	*2,93*	**186 725**	*1,34*	**261 540**	*1,91*	**383 417**	*2,98*	**121 972**	*0,98*

Source : rapport de l'expert-comptable

Annexe n° 2. Graphiques présentant le nombre de contrat, extrait du compte financier de 2020 et de 2016

Exercice 2020

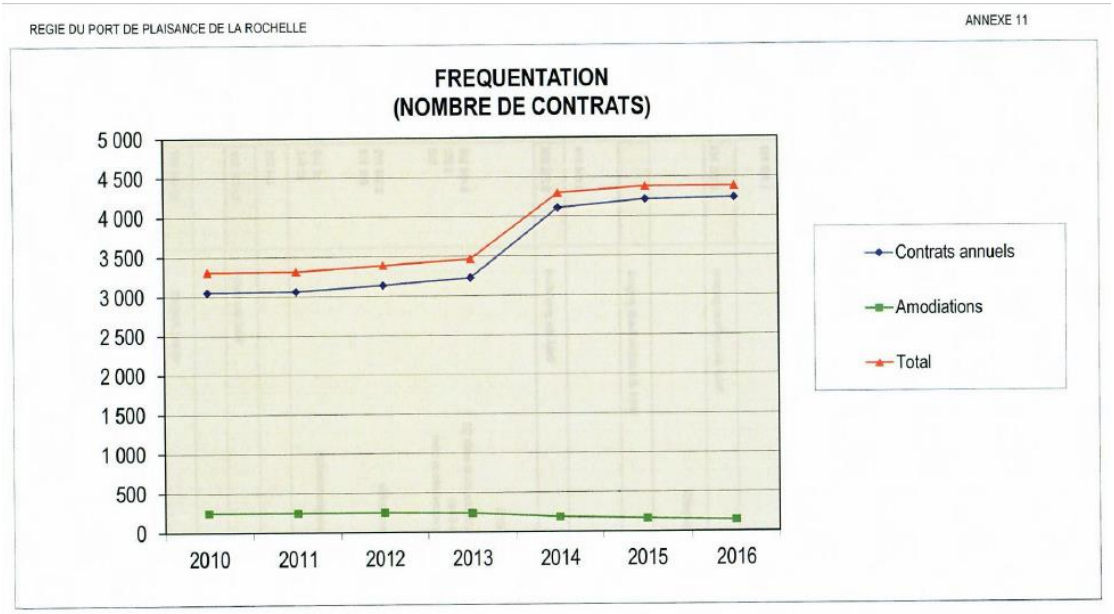
REGIE DU PORT DE PLAISANCE DE LA ROCHELLE ANNEXE 11



Source : compte financier 2020

Exercice 2016

REGIE DU PORT DE PLAISANCE DE LA ROCHELLE ANNEXE 11

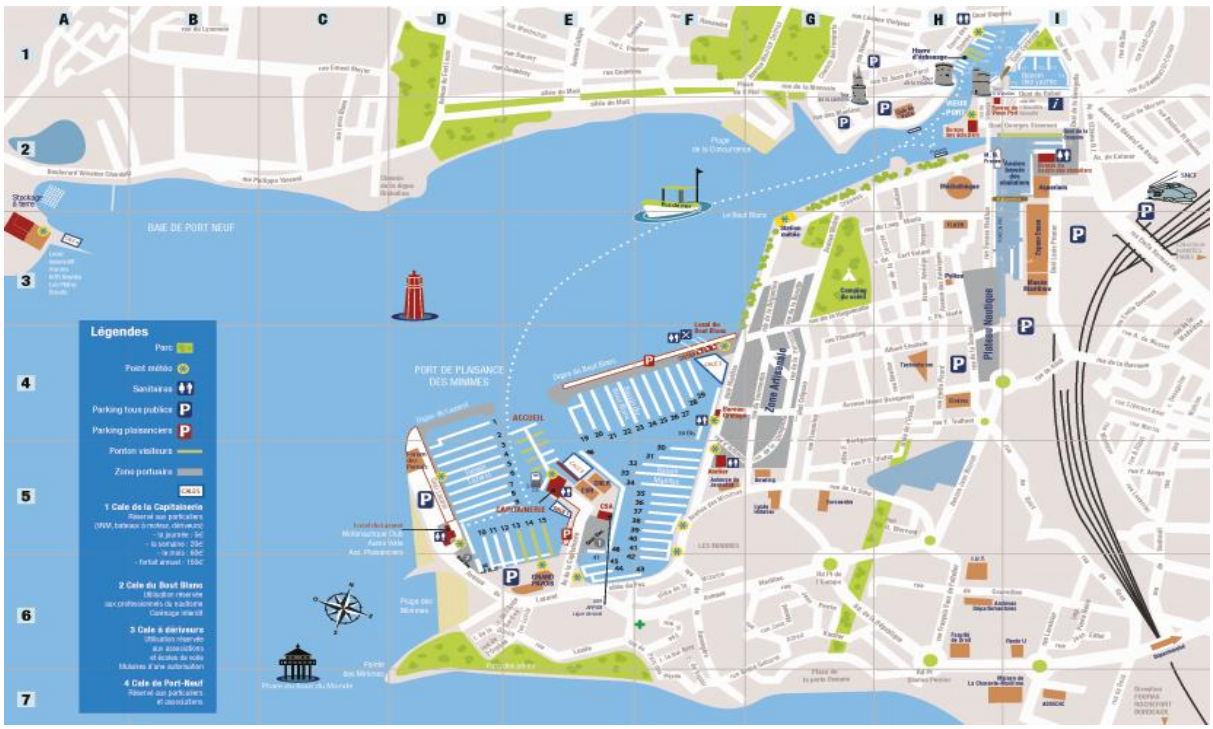


	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contrats annuels	3 053	3 063	3 136	3 226	4 108	4 213	4 235
Amodiations	253	252	253	241	188	165	145
Total	3 306	3 315	3 389	3 467	4 296	4 378	4 380

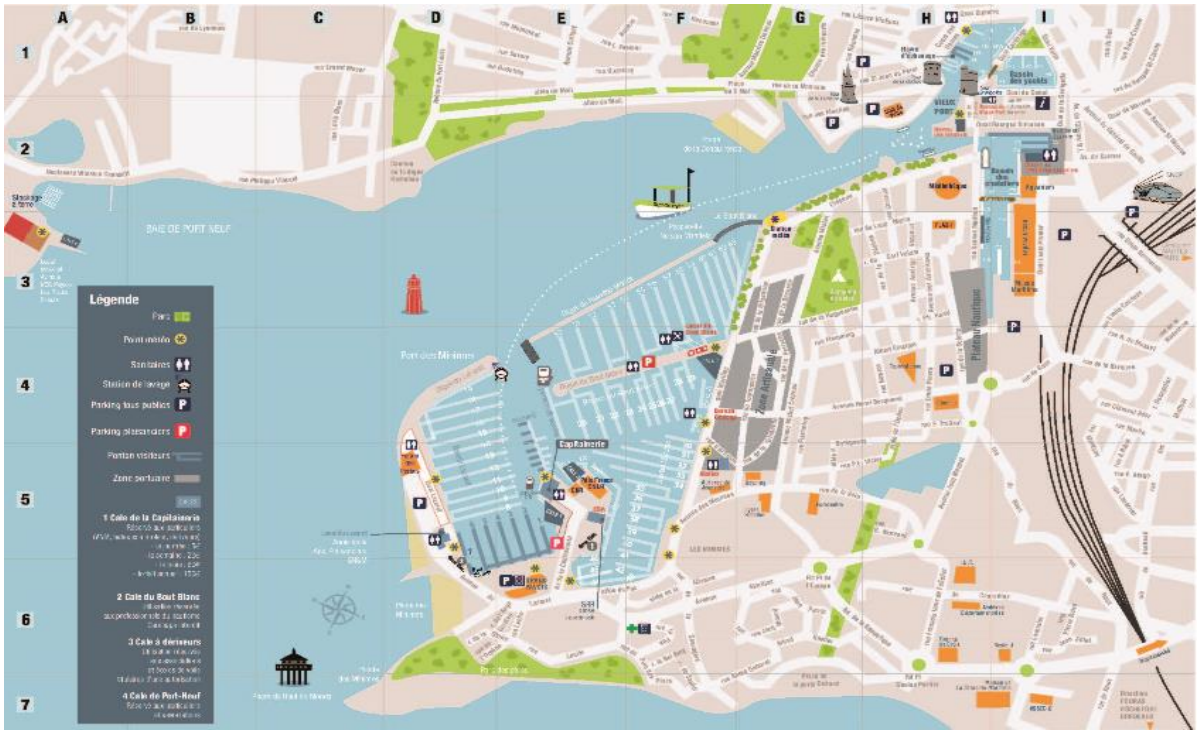
Source : compte financier 2016

Annexe n° 3. Extension du port des Minimes

Avant 2014



À compter de 2014



Source : régie du port de plaisance

Chambre régionale des comptes
Nouvelle-Aquitaine

Les publications de la chambre régionale des comptes
Nouvelle-Aquitaine
sont disponibles sur le site :

www.ccomptes.fr/fr/crc-nouvelle-aquitaine