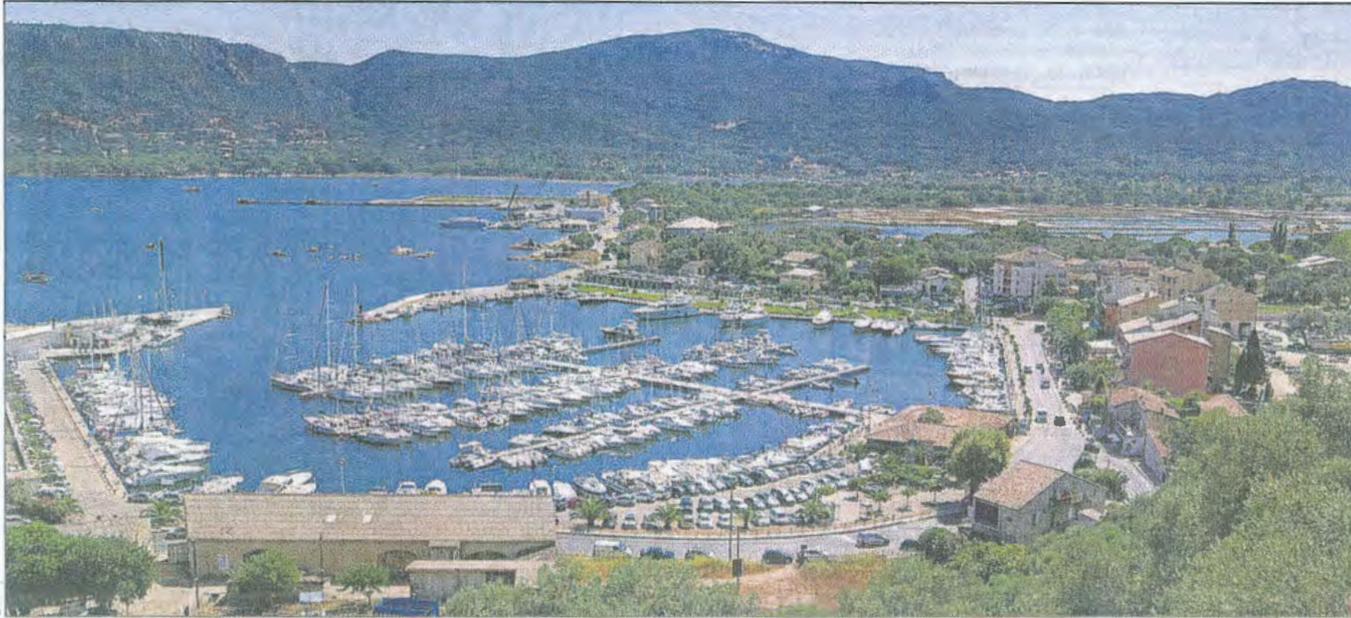


Ports de plaisance

Les places risquent de coûter plus cher

La loi de finance rectificative de 2012 inquiète les gestionnaires de ports de plaisance. La modification des règles de calcul de la valeur locative applicable à l'anneau risque de coûter cher aux usagers.



La notion d'anneau, devenue au fil du temps de moins en moins pertinente, risque de poser problème pour le calcul de la valeur locative.

Lors de son discours introductif à la huitième journée de la Fédération française des ports de plaisance qu'il préside, Serge Pallarès a donné le ton : « La loi de finance rectificative de 2012 fait peser une grave menace sur l'avenir des ports de plaisance, qui sont pourtant des moteurs du développement littoral, fluvial et lacustre. » Et de rajouter, très déterminé : « Nous entrons en bataille contre cette loi, faite sans concertation. Et nous ne laisserons pas nos ports devenir les prochaines friches industrielles du pays par la faute des parlementaires qui n'ont pas apprécié les incidences de leur loi ! »

Présent lors de cette réunion, Frédéric Cuvillier, ministre dé-

légué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, s'est gardé de répondre directement à cette question, justifiant qu'elle dépendait de Bercy et non de ses services. Mais il a rappelé que la politique maritime intégrée, qu'il a récemment soutenue aux rencontres européennes de Limassol, devrait permettre, en apportant une plate-forme d'échange commune à tous les intervenants du monde de la mer, d'apporter des éléments de réponse.

En attendant, la modification des règles de calcul de la valeur locative applicable, dès le 1^{er} janvier prochain, aux ports de plaisance, inquiète les gestionnaires. Cette taxe foncière à l'an-

neau trouve son origine dans les années 1970, à une époque où une place de port était assimilée à un emplacement de parking, dont la valeur locative cadastrale avait été fixée à 500 francs en Atlantique et à 700 francs en Méditerranée, corrigée de facteurs locaux connus des seuls services fiscaux.

Quarante ans plus tard, l'administration déclare ne rien vouloir changer à l'esprit de la

loi antérieure et se contente, a priori, de convertir les francs en euros, soit 80 et 110 euros. Mais la valeur locative de base se voit désormais flanquée de deux encadrants, fixés à plus et moins 40 %, selon des critères locaux toujours non divulgués.

Au niveau national, 43 % des ports se situent dans les limites fixées, mais 38 % se placent en dessous. Soit, au final, pas

moins de 63 % qui verront leur fiscalité augmenter, et souvent dans des proportions considérables, jusqu'à deux, voire quatre fois le montant actuel !

Les difficultés à venir sont en partie dues à la notion d'anneau, devenue au fil du temps de moins en moins pertinente (aux yeux des services fiscaux 100 anneaux de 6 mètres valent autant que 100 de 20 mètres). Pire encore, le nombre d'anneaux disponibles sur le territoire n'a pas été comptabilisé avec précision.

Dans les prochains mois, les critères de différenciation des ports, en particulier au niveau des services, et la place qu'ils prennent dans l'économie régionale vont faire l'objet de discussions entre les parties concernées. Les augmentations à venir seront sans doute lissées et écrêtées sur quelques années. Mais, dans la majorité des ports dépendant de structures communales, aucune subvention d'équilibre ne peut, en vertu du principe d'indépendance budgétaire, leur être accordée. Leur gestion financière reposant entièrement sur le plaisancier, celui-ci devra certainement s'attendre à payer plus dès le 1^{er} janvier prochain...

Jean-Yves POIRIER

PORTO NÉO, LE MODÈLE CORSE

Construit en 1969, le port de plaisance de Porto Vecchio n'a cessé, faute au manque de places, de voir son golfe gangrené au fil des ans par des corps-morts, des pontons et des mouillages sauvages. Situé au centre de la Méditerranée occidentale, à l'abri des vents des bouches de Bonifacio et à équidistance des grandes escales touristiques, il méritait mieux que cette anarchie vacancière.

Le projet Porto Néo, impliquant une équipe pluridisciplinaire, État-commune-experts, est né de la volonté des élus communaux de reprendre leur plan d'eau en main, une tâche ardue puisque les grandes lignes fixées en 2006 n'aboutiront qu'en 2017, au terme d'un investissement estimé à 96,6 millions d'euros.

Après avoir obtenu le prix 2010 des ports de plaisance exemplaire, le projet d'extension, qui verra la capacité d'accueil passer de 380 à 816 places, est aujourd'hui en phase de lancement d'une DSP concessive, qui protège la commune de tout risque de surendettement, tout en lui assurant une recette annuelle significative. L'implication des acteurs sociaux et professionnels, ainsi que la mise en place d'un comité de suivi citoyen a permis d'obtenir un taux d'acceptabilité élevé.

Le monde de la pêche n'a pas été oublié puisqu'il disposera d'un quai de 100 mètres et d'une halle de 500 m², en plein cœur historique de la cité.

J.-Y. P.

La SPL, un nouveau mode de gestion ?

Situé à la croisée de plusieurs juridictions, le port de plaisance devient parfois un monstre administratif difficile à gérer, le problème des dragages illustrant parfaitement le propos.

Faire évoluer son mode de gestion et son cadre juridique n'est pas incongru, à condition bien sûr que le droit suive et, de préférence, dans le sens d'une plus grande simplification. Cela semble être le cas avec les règles du contrat « in-house » voulu et décidé par l'Europe dès 1999.

Celui-ci pose le principe du contrôle d'une collectivité, fait de manière analogue à celui de ses propres services, sur le service dédié à la seule société qui puisse le réaliser. Ce contrôle évite ainsi toute mise en concurrence, passage jusqu'à présent obligé de toute délégation de service public.

La loi du 28 mai 2010, complétée par la circulaire du 29 avril 2011, transpose en droit fran-

çais les règles du « in-house » et crée la SPL (Société publique locale). Elle associe une société privée de droit commercial et, contrairement aux Sociétés d'économie mixte, un actionnariat strictement public, réservé aux collectivités locales et à leurs regroupements.

Elle profite d'une comptabilité et d'un personnel privés (ou détachés), mais sa sphère d'intervention est limitée au territoire des actionnaires. À l'image du département de la Manche, qui a décidé en 2012 de confier la gestion des ports de Saint-Vaast-la-Hougue et de Port-Bail à une SPL, la formule va sans doute faire des petits car elle permet aux collectivités d'exercer un contrôle complet de l'exploitation des ports de plaisance, tout en offrant une plus grande souplesse de gestion, en particulier sur le plan comptable, que les régies directes ou les Épic (Établissement public à caractère industriel ou commercial).

Cerise sur le gâteau, la SPL

évite de repasser en fin de contrat par la case « mise en concurrence ». Des arguments qui semblent avoir convaincu la ville du Havre, qui a transformé sa Saem (Société anonyme d'économie mixte) Le Havre Plaisance en SPL, le département de la Manche et celui du Morbihan.

Gestionnaire de 9 673 places dans douze ports, la Sagemor (1) est, elle aussi, passée, le 1^{er} janvier dernier, du statut de Saem à celui de SPL, après rachat des actions aux actionnaires privés et entrée au capital de l'ancien syndicat mixte.

Mais, en échappant aux fourches caudines de la mise en concurrence, pilier idéologique de la communauté, Bruxelles redoute la contagion et veille scrupuleusement au respect du contrôle analogue, au risque de fragiliser tout l'édifice.

(1) Société anonyme de gestion du Morbihan.

J.-Y. P.