

REPUBLICQUE FRANÇAISE

NOUVELLE-CALEDONIE

Conseil Economique et Social

Nouméa, le 13 mars 2002

Rapport n° 05/2002
concernant le projet de délibération approuvant
le principe d'une délégation de service public

* * *

Par lettre en date du 21 février 2002, le Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a saisi le Conseil Economique et Social d'un *projet de délibération approuvant le principe d'une délégation de service public*.

Le Bureau Restreint du Conseil Economique et Social a désigné la Commission du Développement Economique, de la Fiscalité et du Budget pour l'instruction de cette étude.

Elle s'est réunie les 27 février, 01, 07 et 08 mars 2002 et a auditionné à ces occasions :

- **Monsieur CHATELAIN**, Membre du gouvernement chargé du secteur des Finances et du Budget, du schéma d'aménagement et de développement de la Nouvelle-Calédonie,
- **Monsieur TRAVERS**, Chargé d'Etudes au Service d'Etudes, de Législation et du Contentieux (SELC),
- **Monsieur LAFLEUR**, Directeur du Port autonome de la Nouvelle-Calédonie,
- **Monsieur SOERJANA**, Représentant le Service des Domaines de la Direction des Services Fiscaux,
- **Monsieur LE BRUN**, Directeur de la Société de Développement de la baie de la Moselle (SODEMO),

- **Monsieur D'AUZON**, Président de l'association pour la sauvegarde de la nature néo-calédonienne,

lesquels ont apporté un précieux concours aux travaux de la Commission dont les conclusions vous sont présentées dans le Projet d'Avis ci-joint.

Le Service de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes ainsi que l'association des plaisanciers du lagon sud ont fait part de leurs observations par écrit.

LA SECRETAIRE

LE PRESIDENT

Leontine PONGA

Bernard PAUL

REPUBLIQUE FRANÇAISE

NOUVELLE-CALEDONIE**Conseil Economique et Social
mars 2002****Nouméa, le 13**

Avis n° 05/2002
concernant le projet de délibération approuvant
le principe d'une délégation de service public

* * *

Le Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie, conformément à la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 1-CES/2000 du 07 mars 2000 portant Règlement Intérieur du Conseil Economique et Social,

Vu la saisine en date du 21 février 2002 du Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie concernant *un projet de délibération approuvant le principe d'une délégation de service public*,

Vu l'avis du Bureau en date du **11 mars 2002**,

a adopté lors de la Séance Plénière en date du **13 Mars 2002**, les dispositions dont la teneur suit :

I. PREAMBULE

1.1 Rappels

Tout d'abord, les ports de plaisance (cf. annexe 1) constituent des structures ayant vocation à fournir des emplacements permanents pour amarrer les navires et offrir aux plaisanciers des prestations de service nécessaires à la pratique de leur activité.

Traditionnellement, la création d'un port de plaisance répond, à la lumière de la jurisprudence administrative, à l'accomplissement d'une mission de service public et s'inscrit en outre, dans le cadre d'une politique spécifique d'aménagement et de mise en valeur du littoral.

Cette politique dont la justification réside dans la nécessité d'un accroissement de l'activité économique est fondée notamment sur le développement du tourisme et de la navigation de plaisance.

1.2 Intérêts sous-jacents de la saisine

L'aménagement d'un port de plaisance sis dans la baie de l'Orphelinat se justifie pour trois raisons, à savoir :

- d'une part, l'insuffisance des structures existantes.

Les cinq structures d'accueil actuelles, soit «le Cercle Nautique Calédonien», «Port-Moselle», «Nouvelle Plaisance», «Aux Portes du Sud» et «Sunset Marina», ne parviennent en effet pas à satisfaire les besoins croissants des plaisanciers. Aussi depuis 2 ans, le nombre de navires neufs ayant fait l'objet d'une première immatriculation a périclité de près de 40%. Les listes d'attente établies par les structures existantes cumulent en outre des demandes de plus de 300 places.

- d'autre part, les intérêts économiques et touristiques.

La construction puis l'exploitation du port de plaisance de la baie de l'Orphelinat sont appelées à générer un surcroît d'activités (recours au secteur du «Bâtiment et des Travaux Publics» (B.T.P), implantation de commerces, de sociétés de location et de prestataires de services essentiels aux plaisanciers), source de création et de pérennisation d'emplois directs et indirects (gardiennage, entretien, etc.).

Ce projet s'inscrit *a fortiori* dans une démarche cohérente entreprise par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie qui vient d'approuver la participation de cette dernière au Grand Pavois de La Rochelle, deuxième salon nautique de France. Il apparaît de plus, aux vues des études statistiques, que la vente et la location de navires sont liées à la capacité d'accueil des ports de plaisance. La réalisation du dit port, qui augmentera le nombre d'emplacements, favorisera donc incontestablement l'importation d'unités (de transport individuel) de plus grande taille et générera au profit de la Nouvelle-Calédonie des recettes fiscales substantielles.

Enfin, l'instauration de ce port présente également un intérêt touristique indéniable, au regard de la création d'emplacements supplémentaires pour l'accueil et l'abri des plaisanciers de passage.

- et, enfin, les intérêts sécuritaires.

Dans un premier temps, les mouillages pris librement par de nombreux plaisanciers dans

les principales baies de Nouméa surchargent les zones de mouillages autorisés et encombrant souvent certains chenaux d'accès à différents ouvrages.

Dans un deuxième temps, il paraît certain qu'en période cyclonique, ces bateaux, qui ne peuvent être couverts par une assurance faute de pouvoir disposer d'un emplacement au sein des ports de plaisance existants, courent un danger manifeste : échouage sur le rivage, collision avec d'autres bateaux au mouillage avec dégâts collatéraux, etc.

II. OBSERVATIONS

Le Conseil Economique et Social souligne tout d'abord que la jurisprudence administrative considère classiquement les ports de plaisance comme de véritables services publics. La procédure de concession de service public est en conséquence prescrite par l'article 92 de la loi organique modifiée n°99-209 du 19 mars 1999¹ et par l'article 69 de la loi du pays n°2002-017 du 11 janvier 2002 sur le domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces².

Le Conseil Economique et Social constate qu'il s'agit, concernant la Nouvelle-Calédonie, de la première délégation de service public issue de la loi Sapin³. **Le Conseil Economique et Social précise** que la seule délégation de service public qui a été dans l'immédiat attribuée, l'a été par la Province Sud, dans le cadre du transport inter-urbain.

Le Conseil Economique et Social relève que le Conseil d'administration du Port autonome de la Nouvelle-Calédonie s'était (précédemment à l'obligation de passage par la procédure de la loi Sapin) prononcé favorablement à l'établissement d'un port de plaisance dans la baie de l'Orphelinat, sachant d'une part qu'il s'agit d'une zone de mouillage libre, d'autre part, que ce n'est pas un passage de navigation commerciale et, enfin, que ce projet fait déjà face à une marina⁴.

Dans le cadre de ce projet de port de plaisance, **le Conseil Economique et Social informe** que la superficie du plan d'eau sera approximativement de 5 hectares, une donnée importante pour le calcul des redevances domaniales du concessionnaire effectué à partir de la surface occupée. **Le Conseil Economique et Social insiste** sur le fait que bien que tout mouillage soit soumis à une réglementation (sachant qu'il est des zones où il n'est pas autorisé de mouiller), qu'il est pourtant impossible, pour ce qui est du mouillage « libre », de faire payer à son auteur une quelconque redevance.

Le Conseil Economique et Social regrette cependant, que le respect par les plaisanciers de la réglementation en matière de balisage et de vitesse, ne soit que relative.

¹ La loi organique modifiée n°99-209 du 19 mars 1999 impose que toute délégation de service public de la Nouvelle-Calédonie soit soumise à des règles de publicité et de transparence qu prévoient que le congrès doit :

- se prononcer sur le principe de la délégation de service public, au vu d'un document présentant les caractéristiques de l'exploitation que doit assurer le délégataire,
- élire en son sein à la représentation proportionnelle une commission chargée de rendre un avis sur les offres recueillies,
- se prononcer sur le choix du délégataire proposé par le gouvernement.

² La loi du pays n°2002-017 du 11 janvier 2002 sur le domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces prévoit que la Nouvelle-Calédonie peut concéder l'aménagement et l'exploitation de port de plaisance à des personnes publiques ou à des personnes privées après instruction administrative et enquête publique.

³ Loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

⁴ Ensemble immobilier construit en bord de mer, et comprenant à la fois habitations et installations portuaires pour les bateaux de plaisance.

Le Conseil Economique et Social note la quadruple catégorisation des zones de mouillages à savoir :

- la zone interdite ou de non-mouillage,
- la marina,
- la zone de mouillage réglementé (ZMR)⁵,
- la zone de mouillage « libre » ou « forain ».

Le Conseil Economique et Social observe qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de zone de mouillage réglementé en Nouvelle-Calédonie, compte tenu du ratio élevé du coût de l'aménagement de la zone et du prix de la place.

Le Conseil Economique et Social remarque que la durée de la concession est fixée à 40 ans à partir du 1^{er} janvier suivant la date de l'acte de concession, d'une part, en raison de la loi du pays sur le domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces qui impose sur ces opérations des délais maximums de 50 ans, et, d'autre part, au motif de la volonté d'harmoniser le délai de cette concession avec celles, existantes, qui sont établies à une période identique. **Le Conseil Economique et Social rappelle** que la durée de vie d'utilisation publique d'un port de plaisance est en moyenne de 20 ans.

Le Conseil Economique et Social signale que cette convention de gestion est aux risques et périls du concessionnaire.

Le Conseil Economique et Social indique que le coût de réalisation de ce projet est évalué à environ 1 milliard de francs CFP.

Le Conseil Economique et Social estime, après comparaison avec l'effectif employé, soit environ 20 personnes, par la Société de Développement de la baie de la Moselle (SODEMO), dans le cadre de sa gestion d'un port de plaisance doublement supérieur en places que celui projeté par la présente délibération, que les emplois directs créés pour l'administration du futur port de la baie de l'Orphelinat pourraient être au moins de l'ordre de 10 personnes. **Le Conseil Economique et Social tient** précisément à mettre en exergue l'excellente réputation auprès des grands voisins anglo-saxons (notamment en terme d'accueil et d'équipements) de la société précitée.

Le Conseil Economique et Social souligne, sous couvert du Service de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, qu'un dossier relatif à la sécurité du plan d'eau, qui reste une compétence de l'Etat, devra être déposé pour examen auprès de la Commission nautique locale⁶.

Enfin, **le Conseil Economique et Social informe** que les deux associations consultées, à savoir celles des plaisanciers du lagon sud et de la sauvegarde de la nature néo-calédonienne, se sont montrées favorables au principe

⁵ Zone de mouillage sur laquelle le concessionnaire ou l'occupant du plan d'eau prend la responsabilité d'effectuer un aménagement.

⁶ Article 1 de l'arrêté instituant une Commission nautique sur le territoire de Nouvelle-Calédonie : « Il est institué une Commission nautique pour l'examen :

- des projets de réalisation ou de transformation d'équipements civils intéressant la navigation maritime ;
- de toute affaire nécessitant la consultation des navigateurs maritimes ; la Commission nautique est notamment consultée sur les questions relatives à la signalisation maritime dans les eaux du territoire de la Nouvelle-Calédonie ».

de la délégation de service public. Concernant les questions d'ordre environnemental ou encore sécuritaire qui ont pu être soulevées par ces dernières, **le Conseil Economique et Social indique** que ces aspects doivent être pris en considération dans le cadre du cahier des charges du port projeté.

III. PROPOSITIONS

Le Conseil Economique et Social souhaite que le qualificatif « sauvage » dans l'expression « mouillage sauvage » soit remplacé par le terme « forain ».

Le Conseil Economique et Social estime opportun d'ajouter au nombre des structures d'accueil existantes le port de plaisance « Sunset Marina ». **Le Conseil Economique et Social émet** en outre le vœu que ce projet portuaire ne fasse pas l'économie d'un certain esthétisme dans son aménagement.

IV. CONCLUSION

Sous réserve des propositions émises, **le Conseil Economique et Social approuve** le présent projet de délibération, sachant que la création de structures d'intérêt général permet et permettra d'instaurer une réglementation ou à tout le moins de conforter son assise.

LA SECRETAIRE

LE PRESIDENT

Léontine PONGA

Bernard PAUL

ANNEXE 1

	Parc à flot (en nombre d'anneaux)	Parc terrestre (en nombre de places)
Marinas : - Cercle Nautique Calédonien - Port-Moselle - Sunset Marina	650 450 90	100
Quais de travail⁷ : - Nouville Plaisance - Aux Portes du Sud ⁸		100 40
Total actuel	1 190*	240
Projets d'extension : - Pointe Brunelet - Port-Moselle ⁹	125* 200*	
Projets d'aménagement : - Le Port de Boulari - Projet de la baie de l'Orphelinat	60 250	50 - 60 50
Total projeté	635*	100 - 110
Mouillages forains actuels : -Baie de l'Orphelinat et Petite Rade	200*	

*Données approximatives.

⁷ Zone technique qui permet notamment de caréner les navires.

⁸ Structure installée sur Plum.

⁹ Aménagements prévus : prolongement de la digue de Port-Moselle, délocalisation des scientifiques et de la zone de cabotage.