

Dossier n° 2100490

M. G... et Mme R... c/ Communauté d'agglomération de l'espace sud Martinique

TA Martinique

Audience du 28 avril 2022

Jugement du 12 mai 2022

CONCLUSIONS

M. Frédéric LANCELOT, rapporteur public

Monsieur le Président, Messieurs les conseillers,

Voici une nouvelle requête relative à un accident, qui s'est produit dans la zone de mouillage de Grande Anse, sur le territoire de la commune des Anses-d'Arlet. La gestion de cette zone de mouillage relève de la communauté d'agglomération de l'espace sud Martinique, et ce en vertu d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime, consentie par l'Etat le 10 février 2012, pour une durée de 15 ans. Ainsi que nous aurons l'occasion d'y revenir, la communauté d'agglomération a été, pour le moins, défaillante après sa prise de possession des lieux. C'est ainsi que les dispositifs mis à la disposition des plaisanciers pour s'amarrer, en particulier les corps morts, situés au fond de l'eau, et les chaînes les reliant aux bouées de surface, se sont dégradés, sous l'effet de la corrosion. C'était d'ailleurs l'objet du précédent dossier que nous avons brièvement évoqué, à propos duquel vous avez jugé que la communauté d'agglomération était partiellement responsable de la perte d'un navire, survenue en mars 2015, et consécutive à la rupture d'une chaîne reliant le corps mort à la bouée de surface, à laquelle le navire était amarré. Voyez votre jugement n° 1800198 du 13 mai 2019, devenu définitif, en l'absence d'appel interjeté par la communauté d'agglomération.

Il semble d'ailleurs que, bien avant que votre jugement intervienne, la communauté d'agglomération de l'espace sud a pris conscience que le maintien en l'état de la zone de mouillage de Grande anse l'exposait à de nouveaux risques contentieux. C'est pourquoi, en fin d'année 2015, la communauté d'agglomération a procédé à la suppression de la quasi-totalité des places de mouillage dans la zone, dans l'attente de travaux de remise en état. Les bouées de surface ont ainsi été retirées. Pour des raisons évidentes, il s'est cependant révélé compliqué de faire partir tous les plaisanciers, qui, pour certains, étaient installés dans la zone depuis de longues années. Le stationnement des navires a donc continué, de façon quelque peu anarchique, certains demeurant amarrés, par leurs propres moyens, aux corps morts demeurant au fond de l'eau, tandis que d'autres mouillaient à l'ancre. Il a fallu attendre la fin d'année 2020, soit 5 ans plus tard, pour que les dispositifs de mouillage soient rénovés, et que la zone redevienne donc opérationnelle.

L'accident, à l'origine de la requête qui vient d'être appelée, s'est produit dans l'intervalle, le 11 mars 2019. Dans la soirée, le navire « Triton », irrégulièrement amarré à un corps mort, dont l'usage était interdit, a vu son amarrage se rompre, et a commencé à dériver. D'autres usagers du port sont alors intervenus, pour freiner le déplacement du navire, en en jetant l'ancre. La longueur de la chaîne était cependant insuffisante, et le navire a recommencé à dériver, et a fini par heurter, au petit matin, le navire « Rouille ma poule », qui était ancré à

proximité. Il en est résulté plusieurs impacts sur la coque de ce navire, occasionnés essentiellement par le frottement de l'hélice du « Triton ».

M. G... et Mme R..., qui sont les requérants dans la présente instance, sont devenus propriétaires de ce navire « Rouille ma poule », le 23 avril 2019, après avoir signé un compromis de vente le 12 mars 2019, ignorant visiblement que le navire avait fait l'objet d'un sinistre le matin même. Toujours est-il qu'ils entendent obtenir réparation des dommages causés à ce navire, qui leur appartient désormais, et, après avoir saisi sans succès la communauté d'agglomération d'une demande préalable d'indemnisation, vous demandent de condamner cette collectivité à leur verser la somme de 10 519,57 euros. Nous insistons ainsi sur le fait que, contrairement à ce que fait valoir la communauté d'agglomération en défense, le fait que M. G... et Mme R... soient devenus propriétaires du navire avant la date d'introduction de la requête suffit à leur donner intérêt à agir, pour obtenir réparation des préjudices causés à ce navire. A l'inverse, la requête serait d'ailleurs irrecevable, si c'était l'ancien propriétaire, qui vous avait saisis. Voyez, en ce sens, un arrêt fiché en C+ : *CAA Paris, 27 mars 2006, n° 04PA00269, Commune de Saint-Pierre-lès-Nemours c/ M. et Mme Girard*. En effet, en devenant propriétaires du navire le 23 avril 2019, M. G... et Mme R... doivent être regardés comme étant devenant titulaires de l'ensemble des droits liés à la propriété de ce navire, y compris l'action tendant à obtenir réparation des préjudices que lui aurait causés la communauté d'agglomération.

Il est toutefois précisé, ainsi que le fait également valoir la communauté d'agglomération en défense, que, si la requête est présentée au nom de M. G... et de Mme R..., la demande préalable d'indemnisation n'était présentée qu'au nom de M. G.... Le contentieux n'est donc lié qu'à l'égard de ce dernier. Les conclusions présentées par Mme R..., qui ne fait au demeurant état d'aucun préjudice qui lui serait propre, ne sont donc pas recevables.

Il est également précisé, enfin, que la requête est dirigée, non seulement contre la communauté d'agglomération elle-même, mais également contre son assureur, la société CNA Hardy, ce qui est tout à fait admis. En effet, pour faciliter l'indemnisation des victimes, l'article L. 124-3 du code des assurances ouvre une action directe de la victime à l'encontre de l'assureur de l'auteur du dommage. Dès lors qu'il n'est pas contesté que le contrat d'assurance, conclu par la communauté d'agglomération, couvre l'ensemble des activités de la collectivité, les conclusions tendant à ce que cet assureur soit condamné solidairement à indemniser M. G... sont recevables. Voyez en ce sens : *CE, 15 mai 2013, n° 357810, Communauté de communes d'Epinal Golbey*.

Vous n'en aurez, cependant, pas encore terminé avec les questions préalables, puisque se pose également la question de la compétence de la juridiction administrative pour trancher ce litige. En effet, la communauté d'agglomération de l'espace sud vous oppose que le litige relève exclusivement du juge judiciaire, dès lors que les dommages invoqués par M. G... ont pour cause l'abordage de son navire par le navire « Le triton », qui appartient à une personne privée. Ce n'est cependant pas le sujet. Si M. G... a entendu saisir votre juridiction, c'est pour obtenir réparation des manquements qu'il estime imputables à la communauté d'agglomération. Le fait que ces manquements ne seraient pas avérés, ou ne seraient pas à l'origine des dommages subis par M. G..., relève exclusivement du fond, et n'est pas de nature à remettre en cause la compétence de la juridiction administrative pour trancher le litige.

Ce qui nous surprend, en revanche, et est même de nature à semer la confusion, c'est que

M. G... expose, à plusieurs reprises, dans ses propres écritures, que la gestion de la zone de mouillage, par la communauté d'agglomération, présenterait le caractère d'un service public industriel et commercial. Si c'était le cas, votre tribunal ne serait alors pas compétent pour trancher le litige entre M. G... et la communauté d'agglomération, puisque le lien qui unit l'utilisateur d'un service public industriel et commercial au service est exclusivement un rapport de droit privé. Il en résulte que seul le juge judiciaire est compétent, y compris en matière de responsabilité, lorsque le dommage résulte du défaut d'entretien normal d'un ouvrage public affecté à ce service public industriel et commercial. Voyez en ce sens : *TC, 12 décembre 2005, n° 3455, Société Croisières lorraines La bergamote c/ Voies navigables de France*. Cependant, en l'espèce, il nous semble que la communauté d'agglomération ne remplit aucune des conditions pour que son activité de gestion de la zone de mouillage puisse être qualifiée de service public industriel et commercial. D'une part, aucune disposition législative ou réglementaire ne prévoit une telle qualification pour ce service. D'autre part, s'il est vrai que le stationnement des navires peut donner lieu au règlement par l'utilisateur d'une redevance, cette circonstance ne suffit pas à qualifier l'activité de service public industriel et commercial, dès lors que cette ressource, d'ailleurs affectée au budget général de la collectivité, est minime, et, surtout, que le mode d'organisation du service ne présente aucune des caractéristiques que l'on rencontre habituellement dans les entreprises privées. Il ne fait donc aucun doute que le service ne peut être qualifié de service public industriel et commercial. Le Conseil d'Etat a d'ailleurs déjà admis la compétence de la juridiction administrative, pour statuer sur les préjudices générés par le défaut d'entretien normal d'un ouvrage public portuaire, à l'égard des usagers. Voyez en ce sens : *CE, 26 juillet 2006, n° 272621, Mutuelle assurance des instituteurs de France et M. Gouletquer*. Vous retiendrez ainsi votre compétence pour trancher ce litige.

Venons-en donc enfin au fond.

M. G... développe une première série d'arguments, tendant à engager la responsabilité de la communauté d'agglomération, sur le fondement du défaut d'entretien normal de l'ouvrage public.

Il vous appartiendra, tout d'abord, pour bien identifier le régime de responsabilité applicable, de déterminer si l'ancien propriétaire du navire, aux droits duquel vient M. G..., avait effectivement la qualité d'utilisateur d'un ouvrage public. Il est rappelé, à ce titre, que, depuis le 10 février 2012, la communauté d'agglomération bénéficie d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public, afin d'exploiter la zone de mouillage de Grande Anse. Les aménagements effectués sur cette zone revêtent donc le caractère d'ouvrages publics, et ce quand bien même ces aménagements sont dans un état de dégradation tel que la communauté d'agglomération a fini par en interdire l'usage. Il ressort, en effet, de la jurisprudence que le fait qu'un ouvrage public soit désaffecté et interdit d'accès ne fait pas perdre aux personnes, qui y accèdent irrégulièrement, la qualité d'utilisateurs de cet ouvrage public. Voyez notamment en ce sens la jurisprudence : *CE, 12 juin 1998, n° 144291, M. Masse*. Le navire de M. G... doit donc être regardé comme utilisateur des dispositifs de mouillage présents dans la zone, et ce quand bien même il stationnait irrégulièrement à l'ancre, faute de pouvoir s'amarrer aux corps-morts encore présents.

Le régime applicable est ainsi un régime de responsabilité pour faute présumée, la survenue du dommage faisant présumer le défaut d'entretien normal. L'administration peut s'exonérer de sa responsabilité, en démontrant, soit que l'ouvrage était normalement entretenu, soit que la victime a commis une faute. En revanche, le fait d'un tiers ne constitue pas une cause

exonératoire. Voyez en ce sens : *CE, 31 juillet 1996, n° 129158, Fonds de garantie automobile*. La communauté d'agglomération ne peut donc aucunement s'exonérer de sa responsabilité, en tentant de vous convaincre, d'une part, que l'accident serait dû essentiellement à l'imprudence commise par le propriétaire du navire « Le triton », qui s'est amarré à un dispositif défectueux, dont l'usage était interdit, et d'autre part, à l'intervention malencontreuse des autres usagers du port, qui n'auraient pas pris les mesures appropriées pour ralentir la dérive de ce navire.

De même, la communauté d'agglomération aura bien du mal à vous convaincre que l'ouvrage public était normalement entretenu, puisqu'il ressort de ses propres écritures, ainsi que nous l'avons déjà mentionné, que l'état dégradé de l'ensemble des dispositifs de mouillage de la zone l'a conduit à en interdire l'usage. La communauté d'agglomération admet donc qu'elle s'est totalement abstenue de prévenir et réparer la dégradation des ouvrages, et a préféré en supprimer l'accès. S'agissant précisément de cet accident, il ressort des constats opérés par l'expert, mandaté par la compagnie d'assurance du navire, que le propriétaire du navire « Le triton » s'est amarré en utilisant une bouée de surface fabriquée par ses soins, puisque le corps mort était dépourvu de tout dispositif permettant aux plaisanciers de l'utiliser. Le défaut d'entretien de l'ouvrage est donc établi.

En revanche, le dernier argument opposé en défense, et tiré de la faute de la victime, nous semble beaucoup plus convaincant, étant précisé en l'espèce qu'il s'agit de fautes commises par l'ancien propriétaire du navire « Rouille ma poule », auquel succède M. G..., dans l'ensemble de ses droits et obligations. Il est, ainsi, constant que le navire « Rouille ma poule » stationnait irrégulièrement dans la zone de mouillage de Grande Anse depuis de nombreuses années, au moyen d'une ancre, alors que c'est strictement interdit par un arrêté préfectoral du 18 août 2015 applicable sur toute la zone, et ce afin de préserver les fonds marins. Il est tout aussi constant que les agents du port, entre le 17 janvier 2017 et le 29 août 2018, ont demandé par écrit à 6 reprises à l'ancien propriétaire du navire « Rouille ma poule » de quitter les lieux. En outre, compte tenu de sa connaissance de la zone, l'ancien propriétaire ne pouvait ignorer l'état dégradé de l'ensemble des dispositifs de mouillage et le risque constant de rupture des amarres. Il savait, ainsi, qu'en demeurant irrégulièrement sur les lieux, il s'exposait à une collision avec un autre navire. Par son imprudence et par la situation irrégulière dans laquelle il s'est placé, l'ancien propriétaire du navire a ainsi très largement concouru au dommage, et nous estimons que ces circonstances sont de nature à exonérer totalement la communauté d'agglomération de l'espace sud de sa responsabilité, au titre du défaut d'entretien normal de l'ouvrage public.

Ensuite, M. G... fait état d'autres fautes qu'aurait commises la communauté d'agglomération, distinctes du défaut d'entretien normal de l'ouvrage public.

Premièrement, M. G... soutient que la communauté d'agglomération a commis une faute, en s'abstenant d'assurer la continuité du service public, relatif à la gestion de zone de mouillage. Il est exact que la communauté d'agglomération s'est vue consentir, le 10 février 2012, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public, en vue d'assurer la gestion de la zone de mouillage, or elle a été largement défailtante dans cette mission, dès lors que la zone de mouillage est demeurée à l'abandon pendant de longues années, privant ainsi les plaisanciers de la possibilité de stationner leurs navires légalement et en toute sécurité. Sans chercher à excuser totalement la communauté d'agglomération, nous noterons toutefois que les travaux de rénovation des dispositifs de mouillage ont fini par être engagés, la zone de mouillage étant opérationnelle depuis la fin d'année 2020, or l'arrêté d'autorisation

d'occupation temporaire du domaine public, consenti par l'Etat en 2012, n'imposait aucun délai pour engager les travaux, si ce n'est à l'expiration de l'autorisation d'occupation temporaire, prévue pour 2027. La communauté d'agglomération n'a donc pas méconnu les obligations, qui pesaient sur elle aux termes de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public, qui lui a été consentie. D'autre part, le service public, consistant dans la mise à disposition aux plaisanciers de places pour stationner leur navire, n'est qu'un service public facultatif et, dès lors, n'est pas assujéti au principe de continuité. En effet, aucune disposition légale ou réglementaire, ni aucun principe juridique quelconque, n'impose à une communauté d'agglomération, quand bien même son territoire se trouve dans une zone littorale pour le moins exceptionnelle, et propice à la navigation, de mettre à la disposition des plaisanciers des dispositifs de mouillage entretenus et sécurisés, et de supporter les dépenses correspondantes. Les usagers n'ont donc aucun droit au maintien de ce service, et l'administration peut y mettre un terme, dès qu'elle l'estime nécessaire. Voyez en ce sens : *CE, 18 mars 1977, n° 97939, Chambre de commerce de La Rochelle et autres*. Aucune faute ne peut donc être reprochée à la communauté d'agglomération, pour avoir temporairement interdit l'usage des dispositifs de mouillage, qui plus est dans un objectif de sécurité. A supposer même qu'une telle faute existe, le lien de causalité avec le dommage subi par le navire « Rouille ma poule » serait assez ténu, puisque celui-ci est demeuré dans la zone, malgré la mesure d'interdiction décidée par la communauté d'agglomération. Force est donc de constater que la discontinuité du service public n'a créé aucun préjudice pour l'ancien propriétaire du navire, puisqu'elle ne l'a pas empêché de demeurer sur les lieux irrégulièrement.

Enfin, M. G... soutient que la communauté d'agglomération de l'espace sud aurait commis une autre faute, en tolérant le maintien de nombreux navires sur les lieux, malgré la mesure d'interdiction qu'elle a édictée. Outre que, là encore, nous ne voyons pas vraiment le lien avec le dommage subi par le navire « Rouille ma poule », son propriétaire tendant même plutôt ainsi à invoquer sa propre turpitude, cette faute de la communauté d'agglomération n'est, en tout état de cause, pas établie. Au contraire, la communauté d'agglomération a pris toutes les mesures qui étaient en son pouvoir, pour faire cesser cette situation, en faisant régulièrement intervenir les agents du port pour relever les infractions commises par les plaisanciers. Vous écarterez donc, là encore, toute faute commise par la communauté d'agglomération de l'espace sud Martinique.

En définitive, nous vous invitons à rejeter la requête de M. G... et Mme R... Tel est le sens de nos conclusions.