



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ports

Question écrite n° 36409

Texte de la question

M. Bernard Brochand attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur la question de la continuité contractuelle en matière d'occupation du domaine public portuaire pour les actionnaires de concessions. En effet, la construction des ports français dans les années 1965-1970, a été permise grâce au concours de fonds privés, *via* la concession temporaire de parcelles du domaine public. La contrepartie du droit d'occupation du domaine public pour les concessionnaires résidait dans le fait de leur participation financière aux travaux d'ouvrages nécessaires aux ports. Or, bien souvent, ces concessions initiales ont, entre temps, fait l'objet de rachat par des actionnaires, lesquels ont, de fait, légitimement crû avoir acquis à leur tour un droit d'occupation du domaine public portuaire, en raison du financement qu'ils apportaient aux travaux d'ouvrage. C'est à l'expiration du délai de la concession - c'est à dire quand les communes ont repris, dans le respect du droit, le contrôle du domaine public portuaire - que s'est alors posée la question de la continuité contractuelle en matière d'occupation du domaine public portuaire, pour les actionnaires des dites concessions. En effet, redevables une première fois auprès des concessionnaires initiaux, s'ils veulent continuer à bénéficier de leur droit d'occupation du domaine public portuaire, ils sont alors redevables une deuxième fois, auprès de la commune qui en a repris le contrôle. Or, ni les communes ni les concessionnaires initiaux n'ont juridiquement l'obligation de rembourser ou d'indemniser les actionnaires. Ces derniers, en particulier ceux qui occupent effectivement et personnellement un bateau, ressentent alors, on peut le comprendre, une certaine injustice face à cette situation problématique pour l'ensemble des parties. Au vu notamment de l'enjeu pour l'équilibre financier des ports, il souhaiterait par conséquent connaître la position du Gouvernement sur cette question précise touchant au droit des contrats d'amodiations et, en particulier, s'il envisagerait de reconnaître un droit d'occupation du domaine public portuaire, uniquement pour les actionnaires occupant effectivement un bateau, et cela à hauteur de leur investissement.

Texte de la réponse

Antérieurement à la décentralisation intervenue en matière portuaire en application de l'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, le régime juridique des concessions d'installations portuaires de plaisance a été successivement régi par les circulaires n° 69 du 29 décembre 1965 et n° 81-22/2/5 du 19 mars 1981. Ces circulaires, qui se limitaient à reprendre les grands principes du droit des concessions domaniales, précisaient, notamment, les modalités de participation aux travaux d'aménagement du port, en contrepartie d'un droit d'amarrage (contrat d'amodiation de longue durée) qu'il convient de distinguer des autorisations d'usage annuelles de droit commun. S'agissant des concessions délivrées depuis le transfert des ports aux collectivités, ces dispositions, qui ont continué à s'appliquer aux concessions en cours, servent désormais uniquement de modèles ou de recommandations mais les collectivités peuvent encore en appliquer les principes. Plus précisément, la circulaire de 1981 encadrait la continuité des contrats d'amodiation consentis, que ce soit en fin de concession ou dans l'hypothèse d'une reprise par l'autorité concédante. À cet effet, elle

comportait en son annexe V un modèle de contrat de garantie d'usage d'un poste d'amarrage ou de mouillage spécifique aux participants au financement des ouvrages assorti de clauses explicatives. Il y était explicitement rappelé, selon l'application combinée de principes généraux du droit contractuel et du droit domanial, que les contrats ainsi consentis ne pouvaient en aucun cas excéder la durée de la concession. Ainsi, en fin de concession, le bénéficiaire d'un contrat d'amodiation se trouve placé pour l'obtention d'un poste d'amarrage dans la situation d'un demandeur de droit commun. Il s'agit de l'application d'un principe posé dès la circulaire de 1965, connu des participants au financement originel des installations portuaires de plaisance. Qu'il soit demeuré ou non propriétaire d'un bateau amarré au port, l'actionnaire initial n'est nullement fondé à obtenir le maintien de droits excédant la durée de la concession ou une allocation indemnitaire. Enfin, la cession de parts sociales de la société concessionnaire ne peut comporter un droit d'amarrage pour un navire dans l'enceinte du port, droit strictement personnel et inaliénable, dont l'acquéreur de ces parts ne saurait se prévaloir. En revanche, en cas de reprise ou de rachat d'une concession en cours de validité, des mécanismes de substitution et d'indemnisation permettent d'assurer le respect des droits des amodiataires dans la stricte limite de la date d'échéance normale de celle-ci. L'autorité concédante est, dans ce cas, tenue de se substituer au concessionnaire pour l'exécution de tous les engagements pris dans le cadre du fonctionnement de la concession, dont les contrats d'amodiation, et d'appliquer les clauses indemnitaires prévues au cahier des charges.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Brochand](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 36409

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 novembre 2008, page 10092

Réponse publiée le : 14 avril 2009, page 3553