

Table des matières

Contribution n°1 M. Frédéric Marie	2
Contribution n° 2 (auteur indéterminé).....	18
Contribution n° 3 (Frédéric Marie).....	29
Contribution n° 4 (Didier Robert Bourake)	32
Contribution n° 5 (M. Josserand)	34
Contribution n° 6 (auteur indéterminé).....	37
Contribution n° 7 (C017 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud)...	38
Contribution n° 8 (M. Philippe Saint-Rapt)	41
Contribution n° 9 (M. Hugues Caenen)	42
Contribution n° 10 Natacha Balaÿ & Melchior Orsat.....	43
Contribution n° 11 C0xx – contribution à la concertation publique Port Grimaud Thème : Equipements et infrastructures prévues pour transformer nos quais privés en poste d’amarrage public.....	45
Contribution n° 12 (C020 - Contribution à la concertation publique Port-Grimaud (Thème : Quel droit d’amarrage pour les propriétaires d’un quai privé ?))	47
Contribution n° 13 (C019 - Contribution à la concertation publique Port Grimaud)	48
Contribution n° 14 (Mme Lilli Ahrenberg).....	48
Contribution n° 15 (C016 - Contribution à la concertation « Port Grimaud » ; Objet : Circuits financiers et Profits).....	49
Contribution n° 16 (C021 - Contribution à la concertation publique Port-Grimaud)	51
Contribution n° 17 (Frédéric Marie, 24 septembre 2024).....	52
Contribution n° 18 (Hugues Caenen).....	55
Contribution n° 19 (Christine Halphen)	57
Contribution n° 20 (M. Condroyer, communiquée par JL Aqua le samedi 28 septembre)	59
Contribution ° 21 (Marlies Monnier, septembre 2024).....	62
Contribution n° 22 (Jean-Jacques Arbitre, septembre 2024).....	63
Contribution n° 23 (Christine Halphen, 23 septembre 2024)	64

Contribution n°1 M. Frédéric Marie

--

La contribution soulève plusieurs questions. Par souci d'exhaustivité, compte tenu de leur précision, elles sont présentées sous la forme de « copié collés » depuis le texte même de la contribution : Elles appellent les éléments de réponse suivants.

- **Point n°1**

Le contrat de garantie d'usage est le seul mode de financement proposé pour financer d'importants travaux alors qu'il existe d'autres alternatives. Le rapport Hamon et Pietri présente Port-Grimaud comme un village qui présente des caractéristiques particulières qui lui confèrent une certaine spécificité. Le caractère privé de Port-Grimaud est si important qu'il évoque l'opportunité de déclasser le plan d'eau du domaine public et de le transférer dans le domaine privé

Réponse point n°1

Il est acté que le plan d'eau de « port Grimaud » relève du régime juridique du domaine public maritime artificiel.

En premier lieu, si le « déclassement » est évoqué par le rapport Hamon Pietri, c'est bien parce qu'il est admis que le plan d'eau est bien dans le « domaine public maritime artificiel ».

Le régime juridique du plan d'eau a été jugé au fond par la Cour de cassation (Chambre civile 1, du 10 juin 1992, 87-16.075), la plus haute juridiction judiciaire de France, qui précise au sujet de Port Grimaud précisément :

« ; que, bien que, conçue à l'occasion d'une promotion immobilière privée, l'Etat a décidé de ratifier cette opération en faisant procéder, par différentes décisions, à l'incorporation du port et de ses installations dans le domaine public maritime et en organisant leur mise en concession pour cinquante ans au profit des SCI promotrices et des associations syndicales destinées à leur succéder dans la gestion et l'entretien des ouvrages ; qu'il était prévu au cahier des charges qu'à l'expiration de la durée de la concession l'Etat serait subrogé dans tous les droits du concessionnaire et entrerait immédiatement en possession des installations prévues dans les projets approuvés ; »

A noter que le déclassement dans le domaine privé nous paraît simplement reporter le problème ou même l'amplifier car la gratuité ne sera pas pour autant possible.

Un des principaux intérêts du déclassement serait de permettre la vente des parcelles du domaine privé de l'Etat. Une telle vente devra alors être réalisée au prix du marché à moins de démontrer un « intérêt général particulier » ce qui n'est loin d'être démontré considérant qu'il s'agirait d'avantager un résident de port grimaud et de le soustraire à la domanialité publique dans son seul intérêt.

En effet, un tel déclassement ne devrait pas aboutir à autoriser les personnes de port grimaud à occuper gratuitement le domaine privé de l'Etat car il s'agirait d'une libéralité interdite. Tout acte par lequel une personne procure à autrui, ou s'engage à lui procurer un avantage sans contrepartie peut être considéré comme une libéralité.

Or l'attention de la Municipalité a été attirée à des nombreuses reprises en ce compris lors des débats publics ou encore ci-après dans les contributions sur le fait que nombre de résidents de Port Grimaud font déjà état de difficultés financières concernant le paiement étalé des 20 000 € de garantie d'usage pour l'obtention d'une durée de 35 ans. La Municipalité n'est pas favorable à tel déclassement du plan d'eau pour auquel les services de l'Etat seront associés et qui, à la fin, favoriserait uniquement les ports grimaudois en mesure d'acheter la parcelle devant leur maison. Un déclassement par parcelle paraît exclu au regard du principe d'unicité de gestion portuaire.

La mise à disposition, est constatée par un procès-verbal établi contradictoirement entre les représentants de l'Etat et de la Commune. J'ai l'honneur de vous notifier qu'en ce qui concerne PORT GRIMAUD I ce document a été établi en date du 14 août 1985 et que la Commune est substituée à l'Etat dans ses droits et obligations découlant de l'octroi de concessions ou d'autorisations de toute nature sur tout ou partie des biens remis, notamment en ce qui concerne la perception de la redevance domaniale.

...

Aux termes d'un acte reçu par Maître Roger PERRIN, notaire associé, membre de la Société Civile Professionnelle "Roger PERRI et Hubert FRITSCH, notaires associés", titulaire d'un Office Notarial à MULHOUSE, les 16 juin et 13 juillet 1983, publié au 1er bureau des Hypothèques de DRAGUIGNAN le 9 décembre 1983, Volume 6375 N° 5, il a été fait apport, au profit de l'Association Syndicale sus-relatée, de tous les éléments et équipements communs qui ont été réalisés par la S.C.I. PORT-GRIMAUD et notamment des parcelles assiettes du Plan d'Eau constituant le Port de Plaisance de PORT-GRIMAUD I, ainsi que de tous les droits et bénéfices résultant de la concession dont il est question plus haut, avec subrogation de ladite Association Syndicale dans tous ces droits et bénéfices, à charge par elle d'exécuter et de respecter toutes les obligations en découlant.

...

L'ASSOCIATION SYNDICALE DES PROPRIETAIRES DE LA CITE LACUSTRE PORT-GRIMAUD, par son président, Monsieur BREHANT, dûment autorisé à cet effet par l'assemblée générale extraordinaire en date du 22 août 1981, déclare céder et abandonner, aux garanties ordinaires de droit, à l'ETAT FRANCAIS, ce qui est accepté par Monsieur le Directeur des Services Fiscaux, agissant au nom de l'ETAT et assisté, comme il est dit en tête des présentes, de Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement, représentant le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des transports chargé de la mer, la TOUTE PROPRIETE des parcelles dont la désignation suit :

...

A noter que le représentant de l'Association Syndicale des propriétaires de la cité lacustre Port Grimaud a pu indiquer à l'Etat dans l'acte de cession même qu'il n'y avait pas de servitude.

PROPRIETE - JOUISSANCE

=====

L'ETAT deviendra propriétaire des parcelles ainsi cédées au moyen et par le seul fait des présentes et il en aura la jouissance par la prise de possession réelle.

Monsieur BREHANT, ès-qualité, déclare à ce sujet que les parcelles cédées sont :

- libres de toute location ou occupation, mais qu'elles sont comprises dans la concession visée sous le paragraphe 4.- de l'exposé préliminaire,

- à sa connaissance, grevées d'aucune servitude autres que celles pouvant résulter de la situation naturelle des lieux, des lois et règlements d'urbanisme et qu'il n'a personnellement créé, ni laissé acquérir aucune servitude sur lesdites parcelles,

- francs et libres de toutes dettes et hypothèques.

IMMATRICULATION

=====

Comme conséquence des présentes, les immeubles seront inscrit au Tableau Général des Propriétés de l'ETAT sous la rubrique "Ports Maritimes" code "52 303".

« Vu, enregistré le 2 mai 1994, le mémoire produit pour l'ASSOCIATION SYNDICALE DES PROPRIETAIRES DE LA CITE LACUSTRE DE PORT GRIMAUD I, et tendant à ce que la juridiction administrative soit déclarée compétente ; qu'en effet les palplanches qui sont à l'origine des dommages sont des dépendances accessoires du domaine public maritime ; que l'incorporation à ce domaine résulte d'un phénomène purement physique ; qu'il en va de même dans le cas où la submersion résulte de la main de l'homme ; que ces palplanches ferment les limites du port ; que les travaux sont publics dès lors qu'ils portent sur un bien qui sera la propriété de l'Etat ; que les ouvrages ont un caractère d'utilité générale ;

...

*Considérant que les travaux nécessaires ont été exécutés sur des terrains privés par des entreprises placées sous la maîtrise d'ouvrage de la SCI de Port Grimaud I, aux droits de laquelle s'est substituée l'association syndicale ; que si deux conventions passées entre le préfet du Var et la société civile le 14 mai 1975 et entre ledit préfet et l'association requérante le 3 décembre 1984 **ont décidé l'incorporation du plan d'eau au domaine public maritime, cette incorporation n'a pas été étendue aux quais correspondant aux logements privatifs des associés ; que dans ces conditions**, le litige relatif à l'état desdites "palplanches" relève des tribunaux judiciaires ; qu'il y a lieu, en conséquence, de regarder comme nuls et non avenus le jugement du tribunal de grande instance de Draguignan du 28 février 1986 se déclarant incompétent, ainsi que les arrêts confirmatifs de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence et de la Cour de Cassation, et de renvoyer le litige devant le tribunal de grande instance de Draguignan ; »*

>>> Ici il suffira de constater que le Tribunal des Conflits a tiré les conséquences de l'incorporation du plan d'eau dans le domaine public maritime pour en déduire la répartition des compétences entre le juge judiciaire et administratif.

--

Point n°2 :

« Ce contrat est illégal pour un propriétaire d'un quai privé où la place est privative et son emplacement précis, ceci a été jugé par la plus haute juridiction administrative : arrêt du Conseil d'Etat du 19 décembre 2014. »

Réponse point n°2 :

Si le quai devant la maison est et reste privé, comme indiqué précédemment, le plan d'eau appartient quant à lui au domaine public maritime.

L'arrêt « Commune de Propriano » du Conseil d'Etat évoqué ci-dessus mérite une lecture attentive. L'illégalité du contrat mise en cause n'est pas relative à l'attribution d'une place précise « dans la garantie d'usage » mais du fait qu'une telle attribution, d'une place précise, était expressément prohibée dans un autre document, de rang supérieur, qui est le « cahier des charges de la concession » de Propriano. Si le « cahier des charges » de la concession de Propriano avait autorisé l'attribution d'une place précisément dans le cadre de la garantie d'usage, la garantie d'usage aurait été légale.

A l'origine « la non attribution » d'une place précisément identifiée dans le cadre d'une garantie d'usage a été « préconisée » dans le cadre d' « une circulaire » des services de l'Etat très ancienne qui n'avait pas de valeur juridique.

Partant de là, les collectivités gestionnaires sont libres de reprendre à leur compte ou non cette préconisation/interdiction. Une fois les règles fixées par les collectivités, elles se doivent de les suivre sous peine d'illégalité. C'est précisément ce qui fut le cas à Propriano. Comme indiqué par les juristes lors de la concertation, il est aisé de constater que le texte des garanties d'usage établi par le nouveau décret codifié dans le code des transports à l'article R5314.34 (norme de rang supérieur) n'interdit à aucun moment d'attribuer une place attitrée ou identifiée.

--

Point n°3

«..., j'ai pu comprendre que c'est le seul financement de ces travaux que vous envisagez, financement que supporterait intégralement les 1600 amodiataires qui sont surtout propriétaire de leurs quais privés, sans autre alternatives qui pourtant existent : »

Réponse point n°3

La garantie d'usage permet effectivement de faire participer aux travaux du port des usagers du port puisqu'ils en sont objectivement les principaux bénéficiaires. Pour autant ces travaux « pourront » être « en partie » portés par d'autres usagers du port par le biais notamment de redevances d'occupation.

Au lieu d'indiquer « par tous les amodiataires », il conviendrait de préciser par les « usagers ». Il est fondamental de considérer que, même si le terme d'« amodiataire » peut avoir une utilité pratique dans la conversation courante, le contrat d'amodiation étant expiré, celui-ci n'a plus aucune existence juridique. En toute hypothèse, il est erroné ou fallacieux d'indiquer que les 1600 (ex)amodiataires supporteront les travaux car d'une part il n'y a aucune obligation à souscrire de garantie d'usage et que d'autre part les travaux seront également supportés par les autres usagers (professionnels, annuels ou passagers).

Point 4

« La marina privée de Port-Grimaud est décrite en pages 48 à 54 du rapport (ndlr le rapport Hamon Pietri).

Les rédacteurs résument parfaitement la situation de Port-Grimaud, elle est très éloignée du concept récent de Port de Grimaud en lieu et place du port de plaisance de Port-Grimaud et jusqu'à preuve du contraire, personne ne vous a empêché d'utiliser cette appellation. »

Réponse point n°4

L'appellation communément utilisée ne saurait être déterminante pour définir le régime juridique d'un bien.

En l'espèce, le plan d'eau a été transféré dans le « domaine public maritime artificiel ».

En dépit de la qualité du rapport évoqué, ce dernier, rédigé par des ingénieurs et hauts cadres de l'Etat, n'a pas vocation (à) ni compétence pour influencer le régime juridique d'une propriété publique.

Si les membres de la mission se sont interrogés sur l'opportunité dans le sens de la possibilité ou de l'hypothèse juridique qui consisterait à procéder à un déclassement de ce plan d'eau du domaine public et à son transfert dans le domaine privé » lorsque le plan d'eau est situé au droit des propriétés privées, un tel morcellement apparaît assez théorique. Tout d'abord, la question pourrait se poser de savoir s'il ne devrait pas intervenir dans le cadre d'une loi expresse puisqu'il y a eu un acte de cession et que la cession a été confirmée dans le fond par la Cour de cassation et le tribunal des conflits dans des décisions devenues définitives. Ensuite un tel déclassement n'aurait pas pour effet de remettre le bien ou parcelle de plan d'eau à titre gratuit aux personnes intéressées car une telle manœuvre aboutirait à une rupture d'égalité entre les personnes en capacité de racheter la parcelle et celles qui indiquent éprouver des difficultés financières à payer les 20 000 € de garantie d'usage pour 35 ans. Enfin, un tel déclassement aboutirait à instaurer un morcellement du plan d'eau avec à la clé une complexité inouïe qui contreviendrait au bon sens, à l'unicité de gestion portuaire préconisée par le Conseil d'Etat et à la bonne gestion du service public portuaire.

--

Point 5

« Comme vous le savez, face à vos menaces répétées, de nombreux propriétaires ont été contraints de faire reconnaître auprès d'un juge judiciaire, leur servitude, de nombreux propriétaires ont été contraints de faire reconnaître auprès d'un juge judiciaire, leur servitude privative, exclusive et perpétuelle sur une distance de 10 mètres, servitude existante dans les actes fondateurs de Port-Grimaud qui n'a pas été remise en cause par le transfert du plan d'eau à l'Etat. »

Réponse point n°5

Il n'est nullement question de menacer qui que ce soit mais de rappeler qu'il sera nécessaire d'appliquer la réglementation existante. Il s'agit, en premier lieu de prévenir, le plus en amont possible, de l'évolution actuelle de Port Grimaud. Il s'agit en premier lieu de repenser l'organisation juridique et administrative du port en fonction du « droit en vigueur » (c'est-à-dire applicable de nos jours) et de faire financer des travaux portuaires par les principaux usagers du plan d'eau.

En deuxième lieu, le plan d'eau appartenant au « domaine public maritime », le stationnement non autorisé devra faire l'objet de poursuite de grande voirie. Au lieu de « menaces », il convient mieux de parler de « prévention » étant précisé que théoriquement de telles poursuites auraient dû déjà intervenir à l'encontre des navires non titrés par la Capitainerie. En lieu et place de menaces ou mêmes de sanctions, cette même prévention a été démultipliée par l'intermédiaire des courriers, de la Régie, de la mise à disposition d'agents portuaires et des réunions de concertations dont certaines ne sont, et il faut le souligner, nullement

obligatoires mais visent à atteindre et à informer le plus grand nombre de personnes même si cela représente un certain coût.

La municipalité souhaitant éviter dans toute la mesure du possible lesdites verbalisations et notamment les poursuites de grande voirie. Il convient de rappeler ici que l'occupation irrégulière du domaine public maritime doit obligatoirement être poursuivie par les pouvoirs publics. De telles procédures aboutissent à une amende de 5ème classe et à la libération sous astreinte ou avec le concours de la force publique du domaine public maritime.

La formulation indiquant que « de nombreux propriétaires ont été contraints de faire reconnaître auprès d'un juge judiciaire, leur servitude privative, exclusive et perpétuelle sur une distance de 10 mètres... » apparaît tout à fait trompeuse alors que ces mêmes personnes ont simplement « saisi », c'est-à-dire réalisé une demande en ce sens, la juridiction.

A ce stade, il ne s'agit en fait et en droit que d'une simple « demande de reconnaissance » de servitude de votre part mais la décision n'a pas été rendue. Dans ce cas, il est foncièrement inexact, trompeur voir, mensonger, d'indiquer que de nombreux propriétaire « ont été contraints de faire reconnaître auprès d'un juge judiciaire, leur servitude privative, exclusive et perpétuelle sur une distance de 10 mètres ».

Entre la réalisation d'une telle demande (en cours d'instruction par le tribunal) et la satisfaction de la demande, il y a un pas que le contributeur franchi bien trop rapidement et bien trop légèrement notamment au regard des jurisprudences des tribunaux et cours suprêmes françaises (cour de cassation et tribunal des conflits) ayant statué précédemment sur ce sujet. Une servitude « perpétuelle » apparaît manifestement contraire et incompatible avec le régime juridique de la domanialité publique. Le plan d'eau a été incorporé dans le domaine public maritime artificiel. Par surcroît, l'acte de transfert de propriété de l'Etat indique de manière claire et non équivoque « l'absence de servitude ».

A noter que le représentant de l'Association Syndicale des propriétaires de la cité lacustre Port Grimaud a pu indiquer à l'Etat, dans l'acte de cession même, qu'il n'y avait pas de servitude.

PROPRIETE - JOUISSANCE

L'ETAT deviendra propriétaire des parcelles ainsi cédées au moyen et par le seul fait des présentes et il en aura la jouissance par la prise de possession réelle.

Monsieur BREHANT, ès-qualité, déclare à ce sujet que les parcelles cédées sont :

- libres de toute location ou occupation, mais qu'elles sont comprises dans la concession visée sous le paragraphe 4.- de l'exposé préliminaire,

- à sa connaissance, grevées d'aucune servitude autres que celles pouvant résulter de la situation naturelle des lieux, des lois et règlements d'urbanisme et qu'il n'a personnellement créé, ni laissé acquérir aucune servitude sur lesdites parcelles,

- francs et libres de toutes dettes et hypothèques.

La loi dispose que toute occupation ou utilisation du domaine public donne « obligatoirement » lieu à la délivrance d'un titre.

Toute utilisation ou occupation du domaine public doit être « temporaire, révocable et précaire » « compatible » même si elle a été antérieure. En dépit du particularisme de Port Grimaud, une soi-disant servitude perpétuelle de stationnement nous paraît objectivement incompatible avec la loi française laquelle a vocation à s'appliquer sur tout notre territoire.

Article L2122-1 du code général de la propriété des personnes publique : « 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 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. » ...

Enfin et surtout, au terme d'un titre d'occupation quel que soit sa nature (AOT, concession/amodiation la loi dispose :

Article L2122-9 du code général de la propriété des personnes publiques, la loi dispose :

« A l'issue du titre d'occupation, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier existant sur la dépendance domaniale occupée doivent être démolis soit par le titulaire de l'autorisation, soit à ses frais, à moins que leur maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que l'autorité compétente ne renonce en tout ou partie à leur démolition.

Les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté deviennent de plein droit et gratuitement la propriété de l'Etat, francs et quittes de tous privilèges et hypothèques.

Toutefois, en cas de retrait de l'autorisation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, le titulaire est indemnisé du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée. Les règles de détermination de l'indemnité peuvent être précisées dans le titre d'occupation. Les droits des créanciers régulièrement inscrits à la date du retrait anticipé sont reportés sur cette indemnité.

Deux mois au moins avant la notification d'un retrait pour inexécution des clauses et conditions de l'autorisation, les créanciers régulièrement inscrits sont informés des intentions de l'autorité compétente à toutes fins utiles, et notamment pour être mis en mesure de proposer la substitution d'un tiers au permissionnaire défaillant ou de s'y substituer eux-mêmes. »

La loi dispose bien que « **à l'issue du titre d'occupation » les Biens deviennent de « plein droit » et gratuitement la propriété de l'Etat, « francs et quittes de tous privilèges et hypothèques ».**

La loi ne fait aucune distinction entre les qualités de ces privilèges (sui generis ou non). Or comme le veut l'adage, lorsque la loi ne fait pas de distinction, il n'y pas lieu de distinguer. En toute hypothèse, aucune servitude ou droit « sui generis » de quelque nature que ce soit ne saurait prévaloir sur la loi.

--

Point 6

« Ceci a pourtant été fait à Port-Camargue, autre marina privée, après d'intenses discussions avec l'Etat mais comme vous le savez, les conditions financières étaient minimales : 1500 € pour 35 ans avec une redevance d'occupation du plan d'eau indexée sur toute la durée du contrat également très minime et une cession automatique de ce contrat de garantie d'usage en cas de vente de la maison (avec utilisation du futur !), deux points totalement différents avec les caractéristiques stipulées dans la garantie d'usage indiqué dans le règlement d'exploitation 2024 : la redevance n'est pas indexée et le transfert du nouveau titulaire n'est absolument pas automatique, il suppose une autorisation explicite de votre part ! »

Réponse 6

Le domaine public artificiel de Port Grimaud appartient à l'Etat. Ce dernier l'a remis à disposition à la commune de Grimaud dans le cadre des différentes lois de décentralisation.

Le code des transports dispose que les navires de plaisance peuvent disposer d'autorisation de stationnement de poste à flot pour une durée de « 1 an maximum renouvelable ».

Article 5314-31 :

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.

Il est impératif de comprendre que l'indexation est purement théorique. En effet, chaque contrat de stationnement à flot de type « annuel » est « un nouveau contrat ».

Un nouveau contrat qui n'a plus aucun lien juridique avec le précédent, potentiellement renouvelable chaque année « *dans les conditions définies par l'autorité compétente* » en ce compris les nouvelles conditions tarifaires, c'est-à-dire les redevances d'occupation.

En d'autres termes, l'ancien contrat annuel, arrivé à expiration, ne produit donc plus aucun effet. Si cet ancien contrat « annuel » contient une clause d'indexation, elle n'est plus pertinente juridiquement et non opposable dans la mesure où elle « expire » nécessairement avec l'expiration du contrat.

Chaque année « le nouveau contrat » peut ou non comporter un nouveau tarif, peu importe le contrat ou la clause d'indexation du contrat précédent lequel ne produit plus d'effet.

En dépit du fait que Port Camargue a signé des contrats de 35 ans. Il est toujours possible pour la collectivité, l'Etat... De résilier ou réviser unilatéralement un contrat et en ce compris la redevance d'occupation. Cette prérogative de droit public n'est pas du fait de Grimaud mais reste partagé par toutes les collectivités territoriales ou personnes publiques (Villes, Métropoles, Départements, Régions...) ou l'Etat dans les contrats de droit public dès lors qu'il y a un intérêt général suffisamment motivé et sous le contrôle du juge.

Comme évoqué, l'occupation des postes d'amarrage situés sur le domaine public portuaire donne lieu à perception de redevances dont les tarifs sont fixés par le Conseil Municipal (cf. délibération n°2024/03/003 du 10 janvier 2024).

Depuis 2022, date de reprise en gestion directe du plan d'eau public par la Commune, le montant de la redevance appliquée aux anciens titulaires d'un contrat d'amodiation est fixé à 20€ le m² de la surface occupée. Ce montant correspond à la valeur moyenne de celui collecté en 2020 par les anciens concessionnaires, auprès des copropriétaires, par le biais des « appels de charge ».

Explication: Lorsque la Commune a bâti en 2022 le premier budget prévisionnel de la régie portuaire, l'absence d'antériorité de gestion cumulée au manque d'éléments d'appréciation plus précis, nous ont conduit à considérer - avec une certaine forme de logique - que le

montant de recettes collectées par les ex-concessionnaires sur le dernier exercice budgétaire connu (en l'occurrence 2020), était celui qui permettait d'assurer l'équilibre annuel des comptes. Par conséquent, nous avons reporté sur le budget prévisionnel 2022 l'exact montant de recettes collectées en 2020 par les ASL et ASP auprès des ex-amodiataires, soit la somme cumulée de 1,7M€. Lorsque l'on divise ce volume budgétaire par les surfaces amodiées (86 000m²) on obtient la somme unitaire de 19,78€ le m², arrondie à 20,00€ le m².

L'incompréhension des usagers concernés réside dans le fait que sous l'intitulé générique « d'appel de charges », la copropriété concessionnaire intégrait dans le montant global la participation des résidents au financement des charges de fonctionnement du port public. Contrairement à l'idée reçue, l'occupation du plan d'eau n'a donc jamais été gratuite pour les ex-amodiataires.

En toute bonne logique, l'ASP de Port Grimaud 1 et l'ASL de Port Grimaud 2 n'ayant plus à financer les charges d'exploitation du port public, auraient dues réduire des appels de charge 2022 et suivants la somme annuelle de 1,9M€, collectée dorénavant par la Commune par l'intermédiaire de la redevance d'occupation.

Or, il semblerait bien que cette réduction de charges n'ait jamais été appliquée.

Conformément au code des transports, sur le domaine public maritime artificiel de l'Etat, et ce dans toute la France, les autorisations de stationnement des navires de plaisance est de « 1 an ». Les tarifs d'occupation doivent tenir compte des « avantages de toute nature ». Conformément à la loi, les tarifs publics d'occupation du domaine public qu'il soit portuaire ou non sont délibérés par le Conseil Municipal en principe après avis du conseil portuaire.

--

Point 7

« Vous continuez à prétendre que ce contrat de garantie d'usage est un droit réel alors que celui-ci n'est absolument pas associé à la maison ou à l'appartement mais uniquement à son titulaire, la notion de ce titulaire est également plus large dans la version de Port Camargue. »

Réponse 7

La garantie d'usage étant une « autorisation administrative », elle a toujours, en tant que telle, été présentée comme ayant un caractère « personnel ». Un certain nombre de pistes sont encours de réflexion.

--

Point 8 :

« Vous envisagez de faire payer aux 1600 propriétaires d'un quai privé des investissements qui ne leur profitent pas, comme l'agrandissement de la Capitainerie alors qu'elle existe depuis plus de 50 ans, vous avez unifié le port, c'est votre problème qui ne nous intéresse pas, »

Réponse 8

Nous pourrions faire un parallèle avec la création d'un rond-point, d'une route ou d'une école dans une collectivité qui bien que non utilisés par la totalité des usagers ou des résidents restent financés par la collectivité au regard de l'intérêt général qui s'y attache.

Les redevances d'occupation et les fonds récoltés dans le cadre des garanties d'usage seront destinés au financement des travaux à engager tels que le dragage, les réparation, réfections de la digue ... qui intéressent toute la communauté des usagers du plan d'eau (usagers résidents, annuels, professionnels ou de passage).

Contrairement au « droit de port », ou à la redevance pour service rendu, le propre d'une « redevance d'occupation » est qu'elle ne donne pas lieu à une stricte équivalence.

A ce sujet, c'est pour cela qu'elle peut être perçue alors même que l'utilisateur n'utilise pas le service (ex. redevance sur les ordures ménagères ou avant, la redevance télévisuelle pouvait être perçue du simple fait de posséder un téléviseur même si ce dernier n'était pas branché ou à la cave).

La capitainerie est un organe essentiel au bon fonctionnement du port et du plan d'eau. Loin de se limiter à une simple structure administrative, elle joue un rôle clé dans la coordination des activités portuaires, la gestion et la sécurité du plan d'eau, des usagers et des habitants.

Sa modernisation ne vise pas uniquement l'amélioration des conditions normales de travail des personnes, mais aussi le bien-être de tous ceux qui fréquentent le port, un principe de base que, visiblement, le contributeur semble négliger.

De nombreuses contributions ont souligné l'importance fondamentale de la capitainerie dans l'exercice de la police du port, une mission que l'on ne peut remplir efficacement qu'avec des installations appropriées et conformes à la réglementation, du code du travail notamment.

Port Grimaud n'est pas simplement un lieu où l'on amarre son bateau, c'est un écosystème où sécurité, respect des règles et fluidité doivent primer.

Ce problème concerne bien les résidents de Port-Grimaud. Il est évident que l'amélioration des services et infrastructures profite à tous, en termes de sécurité et d'organisation. Contribuer à ces améliorations, c'est, assumer sa responsabilité sur la gestion d'un espace utilisé quotidiennement par le grand nombre et donc pour l'intérêt général.

--

Point 9

« le Conseil d'Etat a considéré que la garantie d'usage ne pouvait pas donner accès à un emplacement précis et par conséquent que l'engagement contracté n'avait pas de valeur et n'était pas opposable au concessionnaire par le plaisancier. »

Réponse :

Les observations sur cette interprétation ont déjà été évoquées au point 2.

Les observations sur cette erreur de droit et d'appréciation réalisés par le contributeur ont déjà été évoquée au point 2.

L'arrêt Commune de Propriano du Conseil d'Etat évoqué ci-dessus mérite une lecture attentive. L'illégalité du contrat mis en cause n'est pas relative à l'attribution d'une place précise « dans la garantie d'usage » mais du fait qu'une telle attribution, d'une place précise, était expressément prohibée dans un autre document, de rang supérieur, qui est le « cahier des charges de la concession » de Propriano. Si le « cahier des charges » de la concession de Propriano avait autorisé l'attribution d'une place précisément dans le cadre de la garantie d'usage, la garantie d'usage aurait été légale.

--

Point 10

La garantie d'usage n'est donc pas cessible. Cette réponse est très logique au regard du caractère personnel des autorisations domaniales.

Réponse 10

Ces affirmations sont de nature à induire les autres usagers en erreurs. La jurisprudence administrative autorise désormais la cession des titres ou autorisation d'occupation du domaine public avec l'accord du gestionnaire. La garantie d'usage est un titre qui apparaît donc bien cessible avec l'accord du gestionnaire. Cet accord requis par la jurisprudence n'est pas le

fait du Prince, mais consacre la responsabilité du gestionnaire sur le domaine public en ce sens qu'il représente et défend l'intérêt de la collectivité, en la circonstance les port grimaudois.

La commune a rappelé que le transfert du titre d'amarrage doit faire l'objet d'un agrément de sa part. A cet égard, elle ne fait que rappeler le droit positif et les exigences de la jurisprudence du Conseil d'Etat, la cour suprême administrative (CE, 18 sept. 2015, Soc. Prest'air) qui indique que la cession d'un titre domanial suppose toujours l'agrément du gestionnaire.

Dans une démarche rationnelle, objective ou cartésienne et pour reprendre un syllogisme :

- La « garantie d'usage » est une modalité d'autorisation d'occupation du domaine public : OUI
- Le décret n'interdit pas la cession de la garantie d'usage, et le Conseil d'État autorise la transmission des autorisations d'occupation du domaine public : OUI
- Donc, la garantie d'usage est transmissible : OUI

Point 11

« Par ces éléments argumentés, vous comprendrez que votre financement est plus qu'aléatoire et en tout cas illégal et comme vous le savez, il a été attaqué puisque prévu dans le nouveau règlement du port. »

Réponse 11

Ces arguments ne découlent pas d'une analyse juridique.

Il est essentiel de rappeler que la Régie met tout en œuvre, dans le respect des règles juridiques, pour permettre aux résidents de Port-Grimaud de stationner leur navire devant leur maison à un prix plus qu'attractif. Cette démarche vise à préserver l'esprit Spoerry, garantissant une occupation du port dans un cadre serein et durable.

En plus d'être régulière et la moins onéreuse possible, cette mesure est manifestement favorable aux résidents et parfaitement conforme à l'esprit qui a toujours prévalu à Port-Grimaud.

Il est donc regrettable que certains, dont l'auteur de cette participation, aient choisi d'attaquer cette mesure devant les tribunaux. Une mesure qui, en plus d'être régulière et la moins onéreuse possible, est manifestement favorable aux résidents et parfaitement conforme à l'esprit qui a toujours prévalu à Port-Grimaud.

--

Point 12

"Vous comprendrez que notre droit de propriété du quai est perpétuel et qu'à aucun moment vous pouvez le contester alors que vous affirmez vouloir réattribuer la place en cas de non-signature de votre nouveau contrat, c'est absolument impossible sauf à vous mettre dans de graves difficultés juridiques mais également pénales. »

Réponse 12

Comme il a été dit et répété à de maintes reprises, le droit de propriété du quai en lui-même n'est nullement remis en cause par la Régie et/ou par le système de garanties d'usage.

Le plan d'eau, étant qualifié de domaine public maritime artificiel (cf. arrêt cour de cassation et tribunal des conflits supra), ne peut faire l'objet d'occupation non autorisée.

En d'autres termes, même avec la meilleure volonté du monde, étant une propriété publique, il ne peut faire l'objet d'occupation non autorisée, c'est la « loi ».

La réalité est que, nul ne peut revendiquer l'usage exclusif de la voie publique ou du « domaine public ». En l'espèce, vous ne pouvez revendiquer l'usage exclusif du plan d'eau domaine public maritime artificiel et ce en dépit du fait que le quai propriété privé ait pu être financé par des personnes privées à l'origine.

La loi française dispose que tout occupant du domaine public doit donner lieu à un titre payant.

Donc, l'occupation du plan d'eau de Port Grimaud, qui est un domaine public maritime artificiel, doit donner lieu à la délivrance d'un titre payant ayant la forme d'une garantie d'usage.

--

Point 13

« J'ai pu comprendre que vous allez devoir répondre à ma contribution qui se veut constructive apportant des alternatives, en attendant, je suis toujours titulaire d'un contrat d'amodiation jusqu'à fin 2025, une fois de plus, toujours dans le fameux arrêt port de Propriano : « qu'en cas de résiliation d'un contrat portant exécution d'un service public, quel qu'en soit le motif, la personne publique, à laquelle il appartient de garantir la continuité du service public et son bon fonctionnement, se substitue de plein droit à son ancien cocontractant pour l'exécution des contrats conclus avec les usagers ou avec d'autres tiers pour l'exécution même du service ». »

Réponse 13

Se référer aux point 2 et 9.

L'arrêt Commune de Propriano du Conseil d'Etat évoqué ci-dessus mérite une lecture attentive. L'illégalité du contrat mis en cause n'est pas relative à l'attribution d'une place précise « dans la garantie d'usage » mais du fait qu'une telle attribution, d'une place précise, était expressément prohibée dans un autre document, de rang supérieur, qui est le « cahier des charges de la concession » de Propriano. Si le « cahier des charges » de la concession de Propriano avait autorisé l'attribution d'une place précisément dans le cadre de la garantie d'usage, la garantie d'usage aurait été légale.

Contribution n° 2 (auteur indéterminé)

Point n°14

La Cour de cassation a régulièrement rappelé que le cahier des charges d'un lotissement, quelle que soit sa date, constitue un document contractuel dont les clauses engagent les colotis entre eux pour toutes les stipulations qui y sont contenues, nonobstant toute caducité (Cass. Civ. 3ème, 21 janvier 2016, n° 15-10.566 et Cass. Civ. 3ème, 9 mars 2017, n° 16-13.085).

Le Conseil d'Etat a précisé que si les prescriptions d'urbanisme du Cahier des charges approuvé deviennent caduques dans les rapports verticaux « colotis – autorité d'urbanisme », « les clauses du cahier des charges du lotissement continuent de régir les rapports entre les colotis ». Et pour cause, il est la « loi des colotis ».

Les cahiers des charges des lotissements, documents de valeur contractuelle, conservent par conséquent leur force obligatoire entre colotis, dont l'Etat dans un premier temps puis la Commune de Grimaud, sans aucune discussion possible

« La jouissance exclusive et privative de ces places d'amarrage au profit des propriétaires de lots de copropriété de l'ensemble immobilier repose sur des actes authentiques de droit privé datant de la création de Port Grimaud (1966), créant ainsi un droit réel immobilier sui generis au profit desdits propriétaires.

Le Plan d'eau de la Cité Lacustre de Port Grimaud, était à l'origine mis en communication avec la mer, par l'intermédiaire de la rivière la « Giscle », et à ce titre n'avait pas d'accès direct à la mer ».

Réponse Point 14 :

Le projet de réaménagement de Port Grimaud ne remet pas en cause le lotissement et le cahier des charges de la propriété privée située sur sa partie terrestre. Ceci étant souligné, le cahier des charges de la copropriété n'est pas applicable pour 2 raisons

Tout d'abord le plan d'eau a été « incorporé » (ou intégré) dans le domaine public par un acte entre de « l'Etat » « et » « les copropriétaires » qui n'a fait l'objet d'aucune contestation en temps utile.

Il convient de bien comprendre que l'Etat n'est pas « copropriétaire » : il est « propriétaire » uniquement du « domaine public maritime artificiel » sans aucun partage.

Comme pour la voirie publique et les trottoirs, il est propriétaire du plan d'eau, à côté, de manière limitrophe, au droit des quais privés.

Les parcelles ne faisant pas partie de la « copropriété », le cahier des charges ne lui est pas opposable. Un acte authentique ne saurait prévaloir sur les principes rigoureux de la « loi ». En l'espèce de telles servitudes perpétuelles « sui generis » seraient foncièrement incompatible avec les caractères « inaliénable », imprescriptible, « temporaire », « révocable » et « précaire ». Un acte authentique ne peut contrevenir à la loi, sous peine de nullité.

La mise à disposition, est constatée par un procès-verbal établi contradictoirement entre les représentants de l'Etat et de la Commune. J'ai l'honneur de vous notifier qu'en ce qui concerne PORT GRIMAUD I ce document a été établi en date du 14 août 1985 et que la Commune est substituée à l'Etat dans ses droits et obligations découlant de l'octroi de concessions ou d'autorisations de toute nature sur tout ou partie des biens remis, notamment en ce qui concerne la perception de la redevance domaniale.

...

Aux termes d'un acte reçu par Maître Roger PERRIN, notaire associé, membre de la Société Civile Professionnelle "Roger PERRI et Hubert FRITSCH, notaires associés", titulaire d'un Office Notarial à MULHOUSE, les 16 juin et 13 juillet 1983, publié au 1er bureau des Hypothèques de DRAGUIGNAN le 9 décembre 1983, Volume 6375 N° 5, il a été fait apport, au profit de l'Association Syndicale sus-relatée, de tous les éléments et équipements communs qui ont été réalisés par la S.C.I. PORT-GRIMAUD et notamment des parcelles assiettes du Plan d'Eau constituant le Port de Plaisance de PORT-GRIMAUD I, ainsi que de tous les droits et bénéfices résultant de la concession dont il est question plus haut, avec subrogation de ladite Association Syndicale dans tous ces droits et bénéfices, à charge par elle d'exécuter et de respecter toutes les obligations en découlant.

...

L'ASSOCIATION SYNDICALE DES PROPRIETAIRES DE LA CITE LACUSTRE PORT-GRIMAUD, par son président, Monsieur BREHANT, dûment autorisé à cet effet par l'assemblée générale extraordinaire en date du 22 août 1981, déclare céder et abandonner, aux garanties ordinaires de droit, à l'ETAT FRANCAIS, ce qui est accepté par Monsieur le Directeur des Services Fiscaux, agissant au nom de l'ETAT et assisté, comme il est dit en tête des présentes, de Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement, représentant le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des transports chargé de la mer, la TOUTE PROPRIETE des parcelles dont la désignation suit :

...

A noter que le représentant de l'Association Syndicale des propriétaires de la cité lacustre Port Grimaud a pu indiquer à l'Etat dans l'acte de cession même qu'il n'y avait pas de servitude.

PROPRIETE - JOUISSANCE

L'ETAT deviendra propriétaire des parcelles ainsi cédées au moyen et par le seul fait des présentes et il en aura la jouissance par la prise de possession réelle.

Monsieur BREHANT, ès-qualité, déclare à ce sujet que les parcelles cédées sont :

- libres de toute location ou occupation, mais qu'elles sont comprises dans la concession visée sous le paragraphe 4.- de l'exposé préliminaire,

- à sa connaissance, grevées d'aucune servitude autres que celles pouvant résulter de la situation naturelle des lieux, des lois et règlements d'urbanisme et qu'il n'a personnellement créé, ni laissé acquérir aucune servitude sur lesdites parcelles,

- francs et libres de toutes dettes et hypothèques.

IMMATRICULATION

Comme conséquence des présentes, les immeubles seront inscrits au Tableau Général des Propriétés de l'Etat sous la rubrique "Ports Maritimes" code "52 303".

Au terme d'un titre d'occupation quel que soit sa nature (AOT, concession/amodiation) la loi dispose :

Article L2122-9 du code général de la propriété des personnes publiques, la loi dispose :

« A l'issue du titre d'occupation, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier existant sur la dépendance domaniale occupée doivent être démolis soit par le titulaire de l'autorisation, soit à ses frais, à moins que leur maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que l'autorité compétente ne renonce en tout ou partie à leur démolition.

Les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté deviennent de plein droit et gratuitement la propriété de l'Etat, francs et quittes de tous privilèges et hypothèques.

Toutefois, en cas de retrait de l'autorisation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, le titulaire est indemnisé du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée. Les règles de détermination de l'indemnité peuvent être précisées dans le titre d'occupation. Les droits des créanciers régulièrement inscrits à la date du retrait anticipé sont reportés sur cette indemnité.

Deux mois au moins avant la notification d'un retrait pour inexécution des clauses et conditions de l'autorisation, les créanciers régulièrement inscrits sont informés des intentions de l'autorité compétente à toutes fins utiles, et notamment pour être mis en mesure de proposer la substitution d'un tiers au permissionnaire défaillant ou de s'y substituer eux-mêmes. »

Point 4

C'est dans ces conditions qu'une Instruction Ministérielle du 13 mars 1969 a été adressée par Le Ministre de l'Equipement et du Logement au Directeur Départemental du Var rappelant que, concernant la réalisation du port dit « Port Grimaud » :

- ***« Il s'agit d'une Cité Lacustre qui est construite sur un terrain privé, le plan d'eau étant obtenu artificiellement par dragage, et qui présente un ensemble de canaux et d'habitations ; chacune de ces habitations se trouve associé à une poste à quai....***
- ***Il résulte de ces dispositions qu'il est impossible d'appliquer à cet ensemble le régime de la concession qui suppose le retour à l'Etat des quais, alors que ces quais ne peuvent être utilisés que par le propriétaire du logement adjacent. »***

Réponse

Une nouvelle fois la Régie n'entend pas gérer les quais au droit des habitations qui sont et resteront toujours privés.

En toute hypothèse, il est constant qu'une « instruction ministérielle » n'a aucune valeur juridique et elle n'a de ce fait aucune légitimité à influencer sur le régime juridique d'un bien ou encore modifier la propriété publique d'un bien. En l'espèce la concession a bien été réalisée pour une durée de 50 ans.

Une confusion entre les quais et le plan d'eau semble être commise.

Si les quais n'ont pas à faire l'objet d'une concession, le plan d'eau a quant à lui été incorporé au domaine public maritime.

Point 4 bis

Le Tribunal des Conflits a par ailleurs confirmé que « les ouvrages et installations créés pour la construction du plan d'eau des quais et terre-pleins de Port Grimaud, situés aux droits des immeubles d'habitation privés ne faisait pas partis du domaine public de l'État »,

Réponse :

Le tribunal des conflits a jugé exactement l'inverse.

Nous citons au mot près, in extenso, la jurisprudence du Tribunal des Conflits qui lèvera toute ambiguïté sur le sujet.

Tribunal des Conflits, du 28 novembre 1994, 02899, mentionné aux tables du recueil Lebon

<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000007606407>

« Vu, enregistré le 2 mai 1994, le mémoire produit pour l'ASSOCIATION SYNDICALE DES PROPRIETAIRES DE LA CITE LACUSTRE DE PORT GRIMAUD I, et tendant à ce que la juridiction administrative soit déclarée compétente ; qu'en effet les palplanches qui sont à l'origine des dommages sont des dépendances accessoires du domaine public maritime ; que l'incorporation à ce domaine résulte d'un phénomène purement physique ; qu'il en va de même dans le cas où la submersion résulte de la main de l'homme ; que ces palplanches ferment les limites du port ; que les travaux sont publics dès lors qu'ils portent sur un bien qui sera la propriété de l'Etat ; que les ouvrages ont un caractère d'utilité générale ;

...

*Considérant que les travaux nécessaires ont été exécutés sur des terrains privés par des entreprises placées sous la maîtrise d'ouvrage de la SCI de Port Grimaud I, aux droits de laquelle s'est substituée l'association syndicale ; que si deux conventions passées entre le préfet du Var et la société civile le 14 mai 1975 et entre ledit préfet et l'association requérante le 3 décembre 1984 **ont décidé l'incorporation du plan d'eau au domaine public maritime, cette incorporation n'a pas été étendue aux quais correspondant aux logements privatifs des associés ; que dans ces conditions**, le litige relatif à l'état desdites "palplanches" relève des tribunaux judiciaires ; qu'il y a lieu, en conséquence, de regarder comme nuls et nonavenus le jugement du tribunal de grande instance de Draguignan du 28 février 1986 se déclarant incompétent, ainsi que les arrêts confirmatifs de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence et de la Cour de Cassation, et de renvoyer le litige devant le tribunal de grande instance de Draguignan ; »*

>>> Ici il suffira de constater que le Tribunal des Conflits a tiré les conséquences de l'incorporation du plan d'eau dans le domaine public maritime pour en déduire la répartition des compétences entre le juge judiciaire et administratif.

Point 5 :

« Enfin les conditions de cession du lot 1136, ne prévoyant qu'une cession des parcelles du lot, mais en aucun cas une distraction du lot concerné du périmètre de l'ASP de Port Grimaud 1, les conditions de quorum n'étant pas réunies pour autoriser une telle opération au moment des faits. »

Réponse :

Quand bien même le quorum n'aurait pas été atteint des amodiations et autorisations d'occupation du domaine public maritime ont été délivrés pour le stationnement des unités à

flot. La domanialité publique a été acquise non seulement du fait de l'acte de cession du 13 décembre 1984 des plan d'eau au bénéfice de l'Etat, par l'absence de remise en question de l'acte en temps utile et de l'utilisation des emprises de manière indivisible pendant une durée largement supérieure à 30 ans (forclusion et prescription acquisitive).

L'acte authentique de cession du lot 1136, constitué par le plan d'eau et les quais publics, à l'Etat, en date du 3 décembre 1984, mentionne expressément (i) l'existence de l'ASP PGI et (ii) l'inclusion du plan d'eau dans le périmètre de cette ASL.

Point 6 :

« Aucune disposition législative ou réglementaire, non plus qu'aucun principe ne fait obstacle à ce qu'une décision régulièrement prise par les organes compétents d'une association syndicale, conforme à l'objet de l'association tel que défini par ses statuts dans le respect de la loi, s'impose à une personne publique membre de cette association à raison d'une dépendance de son domaine public, alors même que cette personne publique n'en aurait pas approuvé l'adoption. »

« Autrement dit, l'Etat, propriétaire du plan d'eau et membre de l'ASP de Port Grimaud 1, est tenu de respecter et faire respecter par la Commune et la Régie les dispositions et règlements en vigueur au sein de la Cité Lacustre. »

Réponse :

Il convient de clarifier un point fondamental :

Port Grimaud n'est pas une copropriété unique qui regroupe à la fois les biens des habitants et le plan d'eau. En réalité, il existe juridiquement « deux propriétés distinctes » voisine :

1. La copropriété privée des habitants de Port Grimaud, qui régit les espaces privatifs et les parties communes propres à cette communauté, gérées notamment par l'ASP (Association Syndicale de Propriétaires) incluant les quais.

2. La propriété publique, à savoir le plan d'eau, qui relève du domaine public maritime et, en tant que tel, est régie par le droit public. Le plan d'eau a été reconnu comme une propriété publique (cf. Cour de cassation, Tribunal des conflits), ce qui l'exclut du régime de copropriété et des règles qui s'appliquent à celle-ci car ce dernier a nécessairement été remis francs de toute servitude ou privilège au terme de la concession comme la loi en dispose.

Par conséquent, les dispositions des statuts de l'ASP et les règlements internes, bien qu'ils puissent s'imposer aux membres de l'ASP pour la gestion des biens privatifs, ne s'appliquent pas au plan d'eau, ni aux espaces terrestres relevant éventuellement du domaine public.

Le domaine public est régi par des principes spécifiques, en particulier le principe d'inaliénabilité, ainsi que l'obligation d'être titulaire d'un titre ou autorisation percevoir une

redevance pour toute occupation privative (Article L.2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques).

Ainsi, l'État, en tant que propriétaire du plan d'eau ou la Régie en tant que gestionnaire, ne sont pas tenus de se soumettre aux décisions de l'ASP des questions relatives à l'occupation ou la gestion de cette partie du domaine. Toute décision qui concernerait la propriété publique doit respecter les règles de la domanialité publique.

En conclusion :

Le plan d'eau est une propriété publique, distincte de la copropriété des habitants de Port Grimaud (cf. Cour de cassation, Tribunal des conflits).

Les dispositions des règlements d'une copropriété ne s'appliquent pas à une propriété publique. Il s'agit de deux sphères juridiques distinctes et autonomes.

Donc, les règlements de l'ASP de Port Grimaud ne s'appliquent pas au plan d'eau, qui est une propriété publique.

Point 9

« Il est courant de voir des barquettes électriques ou annexes prises dans ces remous avec des pertes de contrôles de leur pilote, voir un risque de retournement. »

La présence de barquettes électriques destinées à la visite de canaux est un facteur accidentogène important.

La présence de jet-ski et bateaux de location

Réponse point 9 :

Les observations concernant les risques de perte de contrôle des barquettes électriques et autres annexes, notamment dans des situations de remous, ainsi que les risques accrus liés à la présence de jet-skis et de bateaux de location, plaident fortement en faveur d'une intervention renforcée de la police portuaire qui relève de la seule compétence du Maire et de la Capitainerie.

La Capitainerie, en tant qu'autorité portuaire, est la seule entité habilitée à exercer ces missions de contrôle et de régulation sur le plan d'eau. Elle joue un rôle central dans l'application des règles de navigation, la répartition des espaces entre les différentes activités nautiques, et la prévention des accidents.

La coordination entre la Capitainerie et la police portuaire est indispensable pour prévenir les incidents liés aux barquettes électriques, jet-skis et autres bateaux de location, et pour

assurer ainsi la sécurité de tous les usagers du port. La responsabilité de la mairie est engagée à cet égard.

Point 10 :

*Le cahier des charges de l'ASP de Port Grimaud 1 prévoit dans son article 13 que « Le plan d'eau et les canaux sont destinés à la libre circulation des bateaux, tant des propriétaires ou occupants que **des visiteurs autorisés** ».*

De plus, au sein du périmètre de la Cité Lacustre « Tout commerce ambulancier ou saisonnier est interdit sauf autorisation temporaire par le Président de l'Association Syndicale. »

Réponse point 10:

Comme expliqué précédemment, le plan d'eau a été incorporé dans le domaine public maritime, ce qui en fait une propriété publique. Dès lors, les dispositions du cahier des charges de l'ASP de Port Grimaud 1, telles que celles prévues à l'article 13 concernant la circulation des bateaux et l'interdiction des commerces ambulants sans autorisation, n'ont pas vocation à s'y appliquer. En effet, un règlement interne à une copropriété ou à une association privée ne peut imposer des règles sur une propriété publique remise de plein droit, franc de tout privilège à l'issue d'une concession (cf. supra), soumise à un régime juridique distinct. Seule la police municipale et la police portuaire du maire disposent de la compétence pour encadrer ces activités en tenant compte également des libertés fondamentales

Point 11 :

Les travaux de dragage de la passe d'entrée et des canaux sont des travaux d'entretien et de conservation des actifs de l'Etat dont la charge incombe à la commune en application de la Loi de décentralisation de 1983.

Ces travaux de « voirie nautique » ne peuvent pas être considérés comme de nouveaux investissements, dont la charge devrait être supportée par les résidents de Port Grimaud titulaires de droit Sui Generis d'amarrage.

Le paiement de ces charges par cette catégorie de résident grimaudois créerait une distorsion de traitement entre les habitants de la commune de Grimaud en fonction de leur lieu d'habitation au regard du financement des voiries publiques au sein de la Commune.

Réponse :

Contrairement à ce qui est affirmé, ce ne sont pas spécifiquement les "résidents copropriétaires de Port Grimaud", membres de la cité lacustre, qui seront sollicités pour

financer les travaux de dragage. Il est important de clarifier que « les usagers du plan d'eau » de Port Grimaud forment une catégorie distincte "résidents copropriétaire de Port Grimaud". Les « usagers du plan d'eau », qu'ils soient résidents de port ou non résident de Port Grimaud, sont les principaux bénéficiaires des travaux de dragage, car ceux-ci visent à assurer la navigabilité et la sécurité des voies nautiques dont ils dépendent directement pour l'utilisation de leurs bateaux. En étant les principaux usagers et bénéficiaires du plan d'eau, ils doivent comme dans tous les ports ou services publics contribuer à son entretien ou fonctionnement sans qu'il soit utile ni opportun de faire la distinction entre le dragage, la rénovation de la digue, de la Capitainerie ou autre.

Ces travaux de "voirie nautique", qui sont des opérations d'entretien régulier du domaine public maritime artificiel ou portuaire, relèvent de la compétence de l'État et de la commune, conformément à la loi. Cependant, il est logique que la charge financière de ces travaux soit répartie en tenant compte des principaux bénéficiaires. Ainsi, ce ne sont pas les « résidents copropriétaires » en tant que tels qui sont visés, mais tous ceux qui bénéficient des infrastructures nautiques et de l'entretien du plan d'eau (résidents avec navire, plaisanciers annuels, de passages ou professionnels du nautisme).

A cet égard, un « résident propriétaire » n'est pas tenu d'avoir un navire ni de payer de garantie d'usage ou une redevance d'occupation s'il n'entend pas être usager du plan d'eau quand bien même ce ne serait pas dans l'esprit de la conception de Port Grimaud.

Point 12 :

l'Etat considère le plan d'eau de Port Grimaud comme « la propriété collective des propriétaires des immeubles », en l'imposant à la taxe foncière sur les propriétés bâties au titre de dépendance indispensable et immédiate des constructions. (BOI-IF-TFNB-10-40-10-40-12/09/2012).

Réponse Point 12 :

A la lecture de cette contribution, il semblerait qu'il s'agisse plus précisément et uniquement d'une position de l'« administration fiscale » de l'Etat. Sans préjuger de la légalité ou de l'illégalité de cette interprétation, elle reste en toute hypothèse sans influence sur le droit de la domanialité publique qui est totalement autonome à cet égard.

La Cour de cassation et le tribunal des conflits se sont déjà positionnés sur le régime juridique du plan d'eau de port grimaud pour confirmer en dernier ressort son statut de

domanialité public maritime artificiel ou portuaire. Il n'est plus possible d'en redonner une nouvelle interprétation (cf. supra).

Point 13

« La parcelle concernée se trouvant à l'intérieur du périmètre de la Cité Lacustre (Cf supra), cet agrandissement ne pourra se faire que dans le respect des dispositions du cahier des charges de l'ASP de Port Grimaud 1, mais également des statuts qui sont très précis en termes d'autorisations et de respect des contraintes esthétiques. »

Réponse :

Le plan d'eau en tant que propriété publique (cf. cour de cassation, Tribunal des conflits, supra) est sortie de la propriété privée et de la copropriété de Port Grimaud. A cet égard, en toute logique juridique et comme expliqué précédemment, le cahier des charges de l'ASP et ses dispositions ne sont pas applicables.

En conclusion :

Le plan d'eau, en tant que propriété publique, est sorti de la propriété privée et de la copropriété de Port Grimaud (cf. Cour de cassation, Tribunal des conflits).

Les dispositions du cahier des charges de l'ASP ne s'appliquent pas aux biens publics, ni au plan d'eau.

Un raisonnement identique doit être tenu au sujet de la Capitainerie puisqu'il s'agit objectivement d'un « immeuble qui concourt au fonctionnement d'ensemble du port ». CAA Marseille, 13 déc. 2019, 19MA0171

Tous les biens immobiliers inclus dans le périmètre d'un port appartiennent au domaine public maritime artificiel, quelle que soit leur affectation et leur aménagement.

5. Il résulte de l'instruction qu'à la date d'entrée de M. E... dans l'appartement en cause, celui-ci relevait du domaine public portuaire par détermination de la loi dès lors que la Résidence (...) était incluse dans les limites administratives du port telles qu'elles étaient alors fixées par une délibération du conseil municipal. Le périmètre du domaine portuaire a été modifié par une nouvelle délibération de telle sorte que la Résidence (...) n'est plus comprise dans les limites administratives du port. Cependant en l'absence d'une décision expresse de déclassement de cet immeuble, qui n'est pas l'objet de la deuxième délibération, il ne peut avoir perdu sa qualité de dépendance du domaine public portuaire. Par suite, l'immeuble en cause qui concourt au fonctionnement d'ensemble du port de plaisance de (...) appartient au domaine public

portuaire en vertu des dispositions précitées au point 4 de l'article L. 2111-6 du code général de la propriété des personnes publiques.

Contribution n° 3 (Frédéric Marie)

L'auteur de la contribution évoque plusieurs difficultés juridiques soulevées par les contrats de garanties d'usage que la commune entend proposer aux plaisanciers. Elles appellent les réponses ou remarques suivantes.

Résumé et extraits de la contribution :

« Cette contribution complète ma première contribution qui indique que le contrat de garantie d'usage est particulièrement inadapté à une marina privée puisqu'il ne peut pas octroyer un droit sur un emplacement précis.

Ce contrat est incompatible avec le droit réel perpétuel, privatif et exclusif revendiqué par plusieurs centaines de propriétaires.

- Le périmètre concerné n'est pas limité au plan d'eau.

- Ce n'est pas un droit réel, puisque ce contrat n'est pas rattaché à la maison mais uniquement à son titulaire.

- En cas de vente du bien, le transfert au nouvel acquéreur n'est pas automatique, la Commune doit accepter de manière explicite le nouvel acquéreur.

Aménagement en cours de réflexion dans le cadre du contrat

- La redevance d'occupation du plan d'eau n'est pas indexée, un risque financier réel pèse sur le titulaire du contrat.

- Le contrat de Garantie d'Usage tel qu'il est rédigé peut rentrer dans la stratégie financière évoquée dans l'audit effectué en 2018. »

Réponse :

Le plan d'eau du port ne fait pas partie de la « marina privée » qui n'est pas un régime juridique mais un concept architectural.

- L'inadaptation du contrat de garantie d'usage à une marina privée :

Les contrats de garantie d'usage ont été pensées pour corriger les excès constatés dans la pratique des contrats d'amodiation. Ces contrats avaient donné lieu à des dérives contraires au principe d'inaliénabilité du domaine public, au caractère précaire et personnel des autorisations domaniales. Le contrat de garantie d'usage a donc été conçu

pour l'ensemble des ports de plaisance et repose sur une meilleure prise en compte de ces principes. Il ne s'agit pas d'une formule spécialement conçue pour les marinas qui, du reste, ne constituent pas une catégorie juridique particulière (ce sont des ports de plaisance comme les autres). Sur l'attribution particulière d'un poste d'amarrage donné, les garanties d'usage entendent donc rompre avec les pratiques antérieures et retenant qu'en principe elles ne permettent pas une telle attribution. Toutefois, puisque le texte réglementaire révisé en décembre 2023 ne le prohibe pas expressément, rien ne semble l'interdire pour tenir compte des particularités des marinas peu que les principes ci-dessus énoncés soient fermement rappelés et compris par l'ensemble des parties prenantes.

- L'incompatibilité du contrat avec le droit réel privatif et exclusif revendiqué par les propriétaires

Les servitudes ou droits « réels » d'usage privatif (les dénominations utilisées sont souvent approximatives voire impropres), ne sont par principe pas admises sur le domaine public car contraires au principe d'inaliénabilité et au respect de l'affectation de celui-ci.

Admettre le contraire supposerait que soit démontré qu'un tel droit existe et soit opposable à la commune. Sans mettre en cause la bonne foi de ceux qui en revendiquent le bénéfice, il faut néanmoins constater que ce droit de jouissance repose, pour l'instant, sur des documents notariés qui ne sont opposables à la commune qu'à condition d'être réguliers au point de vue de leur contenu ce qui est douteux en l'occurrence. Une servitude ou un droit réel « sui generis » (du type de celui qui est revendiqué et inspiré de la jurisprudence judiciaire consacrant la possibilité de reconnaître un droit perpétuel de jouissance à un preneur¹) sur le domaine public n'est licite qu'à la double condition d'avoir été légalement institué avant l'entrée du bien grevé dans le domaine public et d'être compatible avec l'affectation de celui-ci (en l'occurrence au service public portuaire).

Ajoutons, en outre que les documents notariés produits dans le cadre de la concertation font état de l'absence de servitude sur les biens objet des cessions immobilières réalisées dans l'emprise de Port Grimaud (v. réponses ci-dessus et les extraits produits) de sorte qu'il y a une contradiction nette entre les déclarations ou arguments et pièces fournies sur ce point.

- La nature du droit conféré par le contrat de garantie d'usage.

Il ne peut pas, en effet, créer un droit réel au bénéfice des propriétaires des maisons situées au droit des place d'amarrage. L'occupation du domaine public ne peut en effet comporter un droit réel au profit du preneur que dans des cas limitativement énumérés

¹ Il n'est pas certain en l'état de la jurisprudence que le juge administratif admette l'existence d'un tel droit. Rien, en tout cas, dans les textes ou la jurisprudence administrative ne permet de l'envisager.

par les textes. Ces cas de figure (art. L. 1311-2 et suivants du Code général des collectivités territoriales et L. 2122-6 du Code général de la propriété des personnes publiques) supposent que le preneur assure une opération d'intérêt général ou portuaire et qu'il procède, dans certains cas, à l'édification d'ouvrages immobiliers nécessaires à l'accomplissement de cette opération. Il va sans dire que des dispositifs ne correspondent pas à la situation de Port Grimaud puisque l'occupation d'un plan d'eau par le navire de plaisance ne peut pas impliquer des « constructions » sur celui-ci. Ajoutons que le Conseil d'État considère que les droits réels pouvant résulter de contrats publics (d'occupation du domaine public) doivent nécessairement résulter des régimes législatifs existants (il n'est pas possible de créer, par contrat, des dispositifs de droits réels entièrement nouveaux). Le droit conféré par le contrat de garantie d'usage est donc une autorisation administrative de nature domaniale de nature personnelle et non réelle.

- **Le transfert du titre au nouvel acquéreur.**

La commune a rappelé que le transfert du titre d'amarrage doit faire l'objet d'un agrément de sa part. ce faisant elle ne fait que rappeler le droit positif et les exigences de la jurisprudence (CE, 18 sept. 2015, Soc. Prest'air) qui indique que la cession d'un titre domanial suppose toujours l'agrément du gestionnaire. Un tel agrément des cessions de titres a pour but de préserver les prérogatives du gestionnaire et des principes de la domanialité publique (caractère en principe personnel des titres, respect de l'affectation du bien et des conditions générales d'occupation du bien définies par le gestionnaire, inaliénabilité, ...). Le gestionnaire peut s'opposer à la cession mais uniquement pour des motifs tirés de l'intérêt général ou de l'intérêt du domaine.

- **La non-indexation de la redevance et la stratégie financière du gestionnaire.**

La question relative à la maîtrise tarifaire des redevances acquittées par les plaisanciers est fréquemment posée. Rappelons brièvement quelques principes budgétaires et de politique générale :

- Tout comme les contributions directes (THRP, TFB; TFNB) acquittées par les contribuables locaux, nécessaires à l'équilibre du budget principal de la Ville, les redevances d'occupation du plan d'eau constituent la ressource principale du budget annexe du Port Public et en assure, de fait, l'équilibre budgétaire (cf. chap. 5 et 6 ci-dessus). Par conséquent, **les droits d'amarrage constituent la variable d'ajustement budgétaire** pour maintenir l'équilibre des comptes du service ; Ceux-ci sont donc susceptibles de varier à la hausse comme à la baisse en fonction des conditions d'équilibre budgétaire ; Dans ce contexte, **la meilleure garantie de stabilité tarifaire est de disposer d'un fonds de roulement** ou excédents de clôture qui permette de jouer le rôle « d'amortisseur » en cas d'imprévus ou difficultés d'exploitation. Ainsi, la hausse de charges ou la perte de ressources à laquelle la régie devra faire face sera neutralisée par consommation de ces réserves capitalisées disponibles, sans hausse tarifaire. C'est

principalement pour ce motif que la Ville effectue les efforts de gestion nécessaires pour sortir de la spirale déficitaire antérieure, restituer les équilibres et constituer une réserve budgétaire suffisante pour assurer l'avenir ;

- A cette posture de gestion précautionneuse s'ajoute une tradition politique forte à Grimaud, celle de **limiter la hausse des tarifs** d'accès aux services publics (cantines, multi-accueil, périscolaires, médiathèque...) et d'occupation au domaine public (droits de terrasse, stationnement...) **à la variation de l'inflation**. Ainsi, le Conseil Municipal délibère chaque année pour fixer, selon cette règle, les nouveaux tarifs applicables aux services publics. Durant la récente période de forte hausse du niveau général des prix, la Commune n'a pas souhaité reporter « stricto sensu » la hausse de l'inflation sur les tarifs publics. Par délibération n°2022/10/141 en date du 14 décembre 2022, les membres de l'assemblée délibérante décidaient : *« selon les derniers indices publiés par l'INSEE, l'indice des prix à la consommation a connu une augmentation de +6,2% sur un an... Afin de ne pas pénaliser les usagers des services publics.... Il est proposé de limiter l'augmentation des tarifs... à +2% »* ;
- Une autre illustration de la politique tarifaire conduite par la Commune s'observe dans l'exploitation de l'ancien port Communal, récupérée en gestion directe depuis une dizaine d'années et dont **les tarifs appliqués n'ont pas augmenté durant cet intervalle de temps de longue durée** ;
- Enfin rappelons que, dans le même ordre d'idée, la Commune n'a **pas augmenté ses taux d'imposition locaux** (THRP, TFB, TFNB) **depuis plus de 20 ans**, grâce à une gestion rigoureuse des deniers publics qui lui sont confiés, malgré la réalisation d'importants projets d'aménagement et d'équipement, et en dépit des nombreuses crises conjoncturelles qui ont marqué cet intervalle de temps. Cette réalité quasi unique au plan national est probablement le meilleur exemple de la faculté de la Commune à tenir ses comptes durablement.

Il résulte de ce qui précède, la démonstration claire que **la politique tarifaire et fiscale pratiquée par la Collectivité depuis près de 20 ans est très largement protectrice et à l'avantage des usagers et contribuables locaux**. Cette volonté politique forte et clairement affichée doit être de nature à rassurer les plaisanciers sur l'évolution future des redevances d'occupation portuaire.

La contribution référencée soulève les questions juridiques suivantes et appellent les observations indiquées.

Les difficultés de circulation et de stationnement des navires évoquées soulèvent une question de police portuaire et de police du plan d'eau qui ne présentent pas de lien direct avec la conclusion des contrats de garanties d'usage. Ces contrats ne peuvent pas avoir pour objet de modifier les pouvoirs des autorités administratives en matière de police (les pouvoirs de police dans leur ensemble ne peuvent pas faire l'objet d'un contrat qui lierait l'administration, elle doit demeurer libre de ses choix en matière d'ordre public) et tel ne semble pas être l'enjeu en l'espèce.

- Le lien entre les immeubles, les quais et le plan d'eau

Ce point est en effet l'une des singularités de Port Grimaud depuis son origine mais elle n'est pas propre à ce site. Rappelons que si les immeubles et quais sont et demeurent des ouvrages privés, ils sont bordés de canaux qui appartiennent, eux, au domaine public. Si ce point est parfois contesté il est une évidence juridique qui s'impose pour définir le cadre d'analyse de la situation des biens.

Le lien qui avait été jadis établi (dans les documents fondateurs, cahiers des charges, actes notariés, ...) entre une habitation et une place d'amarrage ne peut pas être maintenu ou confirmé sans de très fortes nuances ou précautions juridiques.

D'une part, en effet, il n'existe pas de « droit à l'occupation » du domaine public (en général) et aucun administré ne peut faire valoir un tel droit pour revendiquer l'occupation d'une parcelle du domaine : un titre est obligatoire, contre le paiement d'une redevance, et dans le respect des principes généraux de la domanialité publique. D'autre part, l'administration gestionnaire doit demeurer libre de définir les modalités d'occupation du domaine public et notamment de s'assurer que les aspirants à l'occupation du domaine présente des garanties suffisantes. Cela étant dit, rien n'interdit que le contrat liant le gestionnaire à un propriétaire plaisanciers organise une certaine sécurisation de l'occupant (durée du contrat, renouvellement, garanties d'usage...). Les modalités d'occupation qui avaient été retenues à la création du Port ne peuvent plus être mobilisées aujourd'hui.

- La dimension financière de l'opération projetée par la commune.

Le contributeur fait état des difficultés financières que soulèvent, pour certains, la réalisation des projets de la commune. Ce point n'est pas à proprement parler juridique mais relève d'un choix de gestion et financier de la part de la commune et de la régie.

La GU même si elle reste facultative reste le mode d'occupation le plus économique étant aussi rappelé qu'il est possible de ne pas stationner de navire ce qui reste la solution la plus économiquement avantageuse.

Contribution n° 5 (M. Josserand)

La contribution de M. Josserand appelle les remarques suivantes. A titre liminaire, et pour contextualiser l'ensemble des éléments de réponses ci-dessous, il convient de rappeler que sans mettre en cause la nature ou les qualités architecturales de Port Grimaud, celui-ci doit être considéré comme étant un port au sens des dispositions des textes (art. L. 2111-6 CGPPP) ou plus précisément un ouvrage relevant pour partie du domaine public maritime artificiel et plus précisément d'un port maritime dédié à la plaisance. Le régime juridique applicable à la situation découle de cette nature.

IMMATRICULATION

Comme conséquence des présentes, les immeubles seront inscrits au Tableau Général des Propriétés de l'Etat sous la rubrique "Ports Maritimes" code "52 303".

Pour l'attester, on peut se référer à divers éléments et notamment une décision du Tribunal des conflits, du 28 novembre 1994, 02899, mentionné aux tables du recueil Lebon :

<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000007606407>

« Vu, enregistré le 2 mai 1994, le mémoire produit pour l'ASSOCIATION SYNDICALE DES PROPRIETAIRES DE LA CITE LACUSTRE DE PORT GRIMAUD I, et tendant à ce que la juridiction administrative soit déclarée compétente ; qu'en effet les palplanches qui sont à l'origine des dommages sont des dépendances accessoires du domaine public maritime ; que l'incorporation à ce domaine résulte d'un phénomène purement physique ; qu'il en va de même dans le cas où la submersion résulte de la main de l'homme ; que ces palplanches ferment les limites du port ; que les travaux sont publics dès lors qu'ils portent sur un bien qui sera la propriété de l'Etat ; que les ouvrages ont un caractère d'utilité générale ;

...

Considérant que les travaux nécessaires ont été exécutés sur des terrains privés par des entreprises placées sous la maîtrise d'ouvrage de la SCI de Port Grimaud I, aux droits de laquelle s'est substituée l'association syndicale ; que si deux conventions passées entre le préfet du Var

et la société civile le 14 mai 1975 et entre ledit préfet et l'association requérante le 3 décembre 1984 ont décidé l'incorporation du plan d'eau au domaine public maritime, cette incorporation n'a pas été étendue aux quais correspondant aux logements privatifs des associés ; que dans ces conditions, le litige relatif à l'état desdites "palplanches" relève des tribunaux judiciaires ; qu'il y a lieu, en conséquence, de regarder comme nuls et non avenus le jugement du tribunal de grande instance de Draguignan du 28 février 1986 se déclarant incompétent, ainsi que les arrêts confirmatifs de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence et de la Cour de Cassation, et de renvoyer le litige devant le tribunal de grande instance de Draguignan

- Les questions de sécurité

Le contributeur s'inquiète des risques que pourrait faire naître la proximité d'une habitation privée avec un navire amarré au droit de celle-ci mais appartenant à un tiers.

Il évoque en particulier les risque d'incendie (communiquant du navire vers l'immeuble). Cette question (qui, au demeurant, est une question permanente qui n'a rien d'exceptionnel mais qui se vit au quotidien sur l'ensemble du territoire et qui est transposable aux riverains des voies publiques, voisins d'ouvrages publics, co-utilisateurs d'infrastructures publiques...) ne pose donc aucune vraie difficulté juridique.

Pour répondre précisément à cette question, on peut indiquer que dans un tel cas, le dommage n'est pas inhérent à l'ouvrage ou au domaine public et ne découle pas non plus d'un acte d'« entretien » de celui-ci (ces deux hypothèses correspondant aux deux régimes de responsabilité applicables en matière de biens publics). Dans le cas évoqué, le dommage a pour origine un événement ou une chose étrangère à la propriété publique ou la domanialité publique.

L'indemnisation du préjudice reposerait donc sur un autre régime de responsabilité (de droit privé ou de droit public le cas échéant). La responsabilité du gestionnaire ne pourrait être engagée que si la victime parvenait à démontrer une carence fautive dans l'exercice de ses pouvoirs de police, étant précisé que le titulaire de ce pouvoir n'est pas chargé d'une mission de surveillance ou même de gardiennage. La solution est somme toute logique : nul ne songerait à soutenir que l'intrusion d'un tiers, par effraction, dans un immeuble privé depuis la voie publique résulterait d'une faute de gardiennage de cette voie de la part de l'autorité de police.

Il en va de même en matière de sécurité des personnes : par principe, il s'agit d'une question régie par les règles de la responsabilité civile « privée » (régie par le code civil car sont en cause des relations entre deux personnes privées). La responsabilité de la puissance publique ne peut être engagée comme indiqué ci-dessus qu'en cas de carence fautive dans l'exercice de ses pouvoirs de police.

Quant à la sécurité sanitaire, les hypothèses de conflits d'usage ou de préjudices évoqués ne sont pas régis par des règles différentes : il appartiendra aux éventuelles victimes de s'appuyer sur la réglementation portuaire pour obtenir tantôt la suspension des faits à l'origine de leur préjudice tantôt l'indemnisation de celui-ci. L'organisation du port et la conclusion des contrats de garanties d'usage à venir ne modifie en rien ces règles de droit commun.

- Les conditions de vie

Il est fait état du risque de « troubles de voisinage » que pourrait provoquer la proximité des immeubles d'habitation avec les navires appartenant à des tiers. Pour répondre à cette question, il convient de rappeler que les occupants du domaine public (le plan d'eau en l'espèce) sont débiteurs d'obligations et notamment celle consistant à respecter les droits des tiers notamment des riverains du domaine public. Si le comportement de cet occupant nuit à ce tiers, il engage sa responsabilité civile à son égard (devant le juge judiciaire).

- Conditions d'accès du fait de la configuration des lieux.

Selon le contributeur, la nature de Port grimaud et sa conception d'origine exige que les propriétaires disposent d'un accès à partir du plan d'eau. A titre liminaire, précisons que la qualification de « Cité lacustre » est un argument architectural ou urbanistique qui ne renseigne pas sur le régime juridique applicable à Port Grimaud. Pour le dire autrement encore, une cité lacustre ne correspond à aucun régime juridique propre. Port Grimaud doit donc être envisagé au regard des catégories juridiques existantes et doit être considéré, à ce titre, comme faisant partie du domaine public maritime artificiel 'art. L. 2111-6 CGPPP).

Le droit d'accès via le plan d'eau évoqué dans la contribution devrait ainsi être considéré comme une servitude de passage sur le domaine public que feraient valoir les propriétaires. Elle ne peut être admise que si elle a été établie, selon les termes du droit privé, avant l'entrée du bien dans le domaine public et si elle est compatible avec son affectation ou, sans doute, s'il s'agit de l'unique possibilité d'accéder à la propriété ce qui n'est pas le cas en l'espèce puisque l'accès terrestre reste toujours possible. Les textes autorisent également désormais la constitution de servitudes de droit public sur le domaine public (art. L. 2122-4 CGPPP) mais exigent aussi qu'elles soient compatibles avec l'affectation du domaine public ce qui ne semble pas établi ici. A ce stade, le texte de transmission de la propriété du plan d'eau indique qu'il n'y a aucune servitude.

L'ASSOCIATION SYNDICALE DES PROPRIETAIRES DE LA CITE LACUSTRE PORT-GRIMAUD, par son président, Monsieur BREHANT, dûment autorisé à cet effet par l'assemblée générale extraordinaire en date du 22 août 1981, déclare céder et abandonner, aux garanties ordinaires de droit, à l'ETAT FRANCAIS, ce qui est accepté par Monsieur le Directeur des Services Fiscaux, agissant au nom de l'ETAT et assisté, comme il est dit en tête des présentes, de Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement, représentant le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des transports chargé de la mer, la TOUTE PROPRIETE des parcelles dont la désignation suit :

En résumé, une telle servitude de passage ne peut être admise que si elle résulte de la loi ou d'un contrat et à condition qu'elle soit compatible avec l'objet de l'affectation du domaine.

Précisons par ailleurs qu'il existe un mécanisme proche de celui qu'évoque les contributeurs en matière de voie publique : il s'agit des aisances de voirie qui sont des mécanismes comportant notamment la garantie d'accès d'un riverain à son immeuble depuis la voie publique en raison de la continuité physique entre les deux ensembles et en raison de l'affectation de la voie publique à la desserte des immeubles privés riverains. Ce mécanisme n'est pas applicable en l'espèce car il ne concerne, par nature, que la voirie et repose sur l'idée et le constat que la voie publique est le seul mode d'accès aux immeubles concernés.

Contribution n° 6 (auteur indéterminé)

L'auteur de la contribution n'est pas identifié mais ses questionnements juridiques peuvent être résumés comme suit et appellent les observations suivantes.

- Limitation des formes d'occupation ou des titres d'occupations (d'amarrage) proposés par le gestionnaire

Le contributeur indique que le gestionnaire ne propose que 3 (en réalité 2) possibilités d'occupation aux plaisanciers pour la période 2022-2025 (depuis la fin de la concession jusqu'à la conclusion des nouveaux contrats de garanties d'usage) : des contrats de garanties d'usage, des contrats annuels ou bien l'absence de titre (si le propriétaire/plaisancier refuse l'un des deux titres évoqués ci-dessus).

Il convient de rappeler, en premier lieu, qu'il n'existe en effet que peu de titres autorisant l'amarrage des navires dans les ports ou infrastructures relevant du domaine public maritime artificiel (art. L. 2111-6 CGPPP). Le Code des transports n'envisage en effet que des autorisations annuelles (R. 5314-31 du code des transports) ou des contrats de garanties d'usage dont la durée ne peut pas excéder 35 ans (R. 5314-34 du code des

transports) étant entendu que ce second contrat comporte en réalité deux opérations (le financement d'ouvrages et l'organisation du droit d'amarrage qui donne lieu au versement d'une redevance domaniale). Le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, en l'espèce la régie, n'a pas la possibilité d'envisager d'autres outils d'occupation du plan d'eau car les textes sont exhaustifs. Parmi les outils qui lui sont proposés, contrat annuel ou contrat de garantie d'usage, le gestionnaire effectue le choix qu'il estime être le plus justifié au regard de diverses contraintes de gestion ou objectifs de politiques publiques.

En d'autres termes, il n'appartient qu'à l'autorité chargée de la gestion de l'ouvrage de définir les moyens et outils d'exploitation qu'elle entend utiliser (contrats, actes, règlements...). Il ne s'agit pas d'abus de position dominante (qui n'a de sens qu'en matière de droit de la concurrence lorsque l'administration domaniale attribue des autorisations d'occuper le domaine public ayant une vocation économique à des montants exorbitants ce qui n'est manifestement pas le cas en l'espèce au regard des prix généralement observés sur les autres ports) ni même d'une rupture d'égalité entre les usagers de l'ouvrage.

Contribution n° 7 (C017 - contribution à la concertation Publique Port Grimaud)

La contribution soulève les questionnements juridiques et appellent les précisions suivantes. En synthèse, elle met en avant les difficultés qui résulteraient des nouvelles modalités de gestion du site et notamment la déconnexion qui serait retenue entre la propriété d'un immeuble et la jouissance exclusive de la place sur le plan d'eau située au droit de l'immeuble (attribution à un tiers, transformation d'un quai privé en quai public).

Si l'on met à part la question de l'existence du droit exclusif d'amarrage qui est mentionné (qui n'est pas établie, les actes notariés évoqués pouvant se révéler irréguliers de ce point de vue comme contraire aux règles de la domanialité publique ; ce droit, le cas échéant, ne serait pas par nature susceptible d'être maintenu, une servitude ne pouvant être maintenu sur le domaine public que si elle est compatible avec son affectation, il convient de répondre aux divers arguments mentionnés et qui tendent tous à s'opposer à ce que la place sur le plan d'eau (le poste d'amarrage) soit attribué à un tiers ou en tout cas à un usagers distinct du propriétaire de l'immeuble adjacent.

- Entrave à la liberté de circulation.

Sans qu'il soit besoin de se prononcer sur l'applicabilité des textes mentionnés (qui ne le sont pas à la situation en cause), il convient de s'interroger sur la liberté qui est évoquée. Il s'agit de la liberté d'aller et venir consacrée par divers textes (applicables, quant à eux, aux décisions de l'administration) ou en vertu de principes généraux du droit. Le droit

positif organise par ailleurs des recours permettant de faire sanctionner (annuler) toute décision administrative pouvant porter atteinte sans motif valable à cette liberté. Il s'agit en particulier du recours pour excès de pouvoir. Précisons que cette liberté, comme la plupart des autres libertés fondamentales, peut subir des limitations justifiées par l'intérêt général ou l'ordre public qui doivent, pour être valables, respecter une certaine proportionnalité entre l'objectif poursuivi par la restriction apportée et le respect dû à celle-ci (ceci implique d'une part de s'assurer que la limitation est nécessaire et que d'autre part qu'il n'existait pas d'autre moyens d'atteindre l'objectif poursuivi par la personne publique en cause que cette restriction apportée à la liberté ainsi limitée). A supposer que la décision d'attribuer un poste d'amarrage devant un immeuble à une autre personne que le propriétaire de celui-ci puisse être considéré comme une atteinte à la liberté d'aller en venir du propriétaire (ce qui supposerait de démontrer que la décision le priverait du droit de sortir de son immeuble par quelque moyen que ce soit, l'assignant, en quelque sorte, à résidence du fait de la suppression de tout accès à l'immeuble), le gestionnaire du domaine pourrait faire valoir un motif légal justifiant sa décision (la bonne gestion du domaine qui commande de ne pas laisser un emplacement vacant) et une proportionnalité évidente entre cette décision et les droits des personnes affectées (les propriétaires conservant la jouissance d'un accès terrestre à leur immeuble). La méconnaissance de la liberté d'aller et venir n'est donc pas établie ici compte tenu de la possibilité réservée d'un accès par la terre.

- Préjudice de vue et trouble de voisinage.

Il n'existe pas de servitude grevant le domaine public si ce n'est les servitudes établies, conformément au droit privé, sur l'ouvrage avant son incorporation au domaine public et à condition qu'elles soient compatibles avec l'affectation du bien. Les servitudes postérieures à l'incorporation du bien au domaine public sont possibles (de nature conventionnelles) mais sont soumises à la même condition de respect de l'affectation. A supposer que cette « servitude de vue » existe elle ne semble pas compatible avec l'affectation du plan d'eau à son usage normal, la circulation et le stationnement des navires.

Quant au trouble de voisinage évoqué, il ne met en cause que des relations de nature civile entre deux personnes privées : la responsabilité du gestionnaire public ne serait mise en cause que s'il est démontré une carence dans l'exercice des pouvoirs de police générale.

D'une manière générale, enfin, rappelons que le plan d'eau relève du domaine public et peut être comparé (à des fins d'illustration) à des voies publiques de circulation terrestre : nul ne songerait à empêcher des tiers de stationner devant des immeubles à usage d'habitation au motif qu'il troublerait « la vue » de leurs propriétaires.

- Respect de la vie privée et préjudice d'intimité.

Si l'on peut admettre que respect de la vie privée constitue une liberté fondamentale opposable à l'administration (car de nature constitutionnelle), il faudrait démontrer comme cela a été évoqué ci-dessus que l'atteinte portée à cette liberté par une autorité publique (qui demeure toujours légalement possible) ne repose sur aucun motif d'intérêt général ou d'ordre public et surtout qu'elle est disproportionnée. En toute hypothèse, le gestionnaire ne ferait que prendre une décision d'administration domaniale qui est par nature licite sauf à démontrer son illégalité. Par conséquent, une telle décision d'attribution d'un droit de stationnement sur le plan d'eau à un tiers ne constitue pas par nature une atteinte à la vie privée. Ajoutons enfin que les troubles évoqués et l'atteinte à la vie privée seraient constitués entre deux personnes privées et non entre une personne publique (le gestionnaire) et le propriétaire : le litige devrait donc prioritairement être résolu sur le terrain du droit privé. Enfin, il n'est pas inutile de rappeler comme ci-dessus que le plan d'eau relève du domaine public et peut être comparé (à des fins d'illustration) à des voies publiques de circulation terrestre : nul ne songerait à empêcher des tiers de stationner devant des immeubles à usage d'habitation au motif qu'il troublerait l'agrément de leurs propriétaires.

Il nous paraît nécessaire sur ce point de préciser que la situation particulière de Port Grimaud s'impose pour la régie par rapport à la règle de Droit. Il n'est pas concevable pour les résidents qui n'auraient pas de GU, d'admettre qu'un bateau pourrait s'amarrer devant leur quai avec des occupants disposant d'une vue plongeante sur leurs fenêtres à seulement quelques mètres. La promiscuité et les nuisances induites seraient intolérables. Nous recommandons de rassurer les port grimaudois en rédigeant des clauses spécifiques dans les règlements de la capitainerie, (le caractère purement hypothétique d'un bateau amarré devant la propriété d'un tiers, et si tel pouvait être le cas, de bien mentionner que ce ne serait qu'un stockage.

- Risque d'intrusion.

Le risque évoqué ne met pas directement en cause le gestionnaire de l'infrastructure mais l'auteur de l'intrusion. Par construction il s'agit donc d'un litige entre deux personnes privées présentant une dimension civile et éventuellement pénale. Le gestionnaire du port ou de l'administration ne peut être mis en cause que s'il est démontré une carence dans l'exercice de la police de l'ordre public. On ne saurait reprocher à un gestionnaire domanial d'avoir failli dans un tel cas (il n'est pas chargé d'une mission de gardiennage).

- Usure et destruction des fondations.

Cette question concerne la responsabilité du propriétaire ou du gestionnaire d'un ouvrage public (domanial) dans le cas où cet ouvrage a causé un dommage à un tiers (ou l'un de ses biens). Les règles de la responsabilité publique sont claires et établies de

longue date en la matière et varie selon que le dommage résulte de l'ouvrage lui-même ou de son entretien. A supposer que l'amarrage d'un navire devant les immeubles puissent être la cause d'une détérioration de la solidité des ouvrages (quais...) ce qui n'est pas une question juridique mais factuelle, il conviendrait de démontrer que les conditions d'engagement de la responsabilité du gestionnaire/propriétaire de l'ouvrage public (en l'espèce les canaux) sont réunies. Il n'entre pas dans le cadre de cette concertation de répondre à cette interrogation mais précisons que, juridiquement, la simple possibilité que la responsabilité d'une administration soit engagée ne peut l'empêcher d'agir (pour le dire autrement, elle ne peut pas expressément refuser d'agir ou de prendre une décision en faisant valoir les risques indemnitaires qu'elle encourt : toute action publique risquerait de se trouver alors paralysée).

- Risques induits sur les personnes et les biens.

Comme cela a déjà été indiqué ci-dessus, les risques évoqués (qui nous semblent du reste très hypothétiques) ne mettent en cause que des relations entre deux personnes privées (propriétaires de l'immeuble et du navire). Les dommages en résultant doivent être résolus sur la base des règles du droit privé et le cas échéant seulement sur la base des règles de droit public à condition de démontrer que la décision de l'administration (dans l'exercice de son pouvoir de police) révèle une faute dans l'exercice de son pouvoir et a joué un rôle causal dans la réalisation du dommage. En lui-même, la simple possibilité que la responsabilité de l'administration soit engagée ne peut pas déterminer l'utilisation de son pouvoir de décision.

Contribution n° 8 (M. Philippe Saint-Rapt)

La contribution donne des éléments de contexte qui sont censés déterminer le régime juridique applicable à Port Grimaud (notamment la limitation de la domanialité publique à une fraction minime du site, l'existence d'un droit réel sui generis...) Elle appelle les éléments de réponse suivants.

Il convient de rappeler, d'une part, que le projet de la commune n'a pas pour objet et ne saurait avoir pour effet de modifier ou de remettre en cause le droit de propriété des quais. Précisons en outre que ces droits ont été à établis de longue date par une série d'actes (privé ou administratif), que leur contenu n'a pas été contesté ou a été confirmé par des décisions de justice. Il convient, d'autre part, de rappeler que la question de la propriété des quais est accessoire car l'occupation domaniale d'un plan d'eau ne consiste pas, en réalité, en l'octroi d'un droit d'amarrage matériel sur le quai mais en un droit de stationnement sur ledit plan d'eau (l'amarrage au quai n'étant qu'une modalité de ce stationnement). En d'autres termes, il est possible (au point de vue juridique) d'exploiter le plan d'eau et d'autoriser son usage (le stationnement de navire) sans affecter ni solliciter les immeubles adjacents.

Sur le droit « sui generis » évoqué : il s'agirait d'un droit d'amarrage exclusif et perpétuel qui ne serait pas une servitude car il ne grèverait pas un bien au bénéfice d'un autre mais constituerait un droit d'usage d'un immeuble (en l'occurrence le plan d'eau). Rappelons que le mécanisme des servitudes est par principe incompatible avec le domaine public et qu'un tel droit (inconnu en droit public) doit subir le même sort.

Ce droit semble s'inspirer du droit d'usage qu'a reconnu la Cour de cassation en matière immobilière au bénéfice de certains preneurs. Sous toute réserve, cet argument ne semble guère applicable à la situation de Port Grimaud. D'une part, la solution forgée par la Cour de cassation l'a été à propos d'immeuble privés dont rien ne permet de penser qu'elle s'applique à des ouvrages publics relevant du domaine public (aucun texte ni aucune jurisprudence administrative ne l'admet). D'autre part, à supposer qu'un tel droit ait existé sur les ouvrages composant port Grimaud avant leur entrée dans le domaine public, il conviendrait de juger de sa compatibilité avec la domanialité publique et notamment l'affectation du bien (du plan d'eau).

Enfin, s'il est fait état d'une reconnaissance de ce droit par l'administration française (sans précisions), il convient de rappeler qu'une telle reconnaissance ne peut déployer ses effets et faire naître les droits qu'elle prévoit que si elle est légale ce qui n'est pas établi et même douteux en l'espèce pour les raisons évoquées ci-dessus.

Contribution n° 9 (M. Hugues Caenen)

Le contributeur interroge, à titre principal, le gestionnaire sur les autres modes d'occupation ou solution d'utilisation du plan d'eau susceptibles d'être proposés. Indiquons, à titre liminaire, que contrairement à ce qu'indique (ou semble indiquer) le contributeur il n'est pas propriétaire de « sa » place située au droit de sa maison : le plan d'eau relève du domaine public et est donc inaliénable et imprescriptible (et donc non susceptible d'appropriation privée).

Il n'existe que peu de titres autorisant l'amarrage des navires dans les ports ou infrastructures relevant du domaine public maritime artificiel (art. L. 2111-6 CGPPP). Le Code des transports n'envisage en effet que des autorisations annuelles (R. 5314-31) ou des contrats de garanties d'usage dont la durée ne peut pas excéder 35 ans (R. 5314-34) étant entendu que ce second contrat comporte en réalité deux opérations (le financement d'ouvrages et l'organisation du droit d'amarrage qui donne lieu au versement d'une redevance domaniale).

Le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas la possibilité d'envisager d'autres outils d'occupation du plan d'eau car les textes sont exhaustifs. Parmi les outils qui lui sont proposés, contrat annuel ou contrat de garantie d'usage, le gestionnaire effectue le choix

qu'il estime être le plus justifié au regard de diverses contraintes de gestion ou objectifs de politiques publiques : ce choix n'est pas un choix juridique mais de pure gestion.

En d'autres termes, il n'appartient qu'à l'autorité chargée de la gestion de l'ouvrage de définir les moyens et outils d'exploitation qu'elle entend utiliser (contrats, actes, règlements...).

Contribution n° 10 Natacha Balajé & Melchior Orsat

En synthèse, la présente contribution soulève les questionnements juridiques suivants. Elle appelle les éléments de réponse ci-dessous.

- Le nouveau statut de l'ex-amodiataire

Extrait de la contribution : « À Port-Grimaud, suite à l'arrivée à échéance des amodiations des places de port et la mise en place de la Régie Municipale, l'ex-amodiataire se retrouve dans la posture d'un plaisancier lambda, utilisateur d'un port public ».

Cette affirmation doit être précisée.

Oui, les occupants entrent dans le droit commun de l'occupation du domaine maritime artificiel : ils n'ont aucun droit acquis à un titre domanial, ils doivent se voir opposer le principe d'inaliénabilité du domaine. Ils bénéficient toutefois d'une situation ou d'une approche avantageuse car les autorités portuaires leur proposent de manière privilégiée une place en priorité sur le domaine public (à condition d'être en règle) pendant une longue durée contrairement à ce que le droit commun autorise (une autorisation annuelle d'occupation du plan d'eau).

L'auteur de la contribution propose par ailleurs une définition du port afin d'en exclure Port Grimaud. La définition du port proposée n'existe pas dans les textes. Il faut se référer à la notion de domaine public maritime artificiel qui inclut les plans d'eau dans les ports (sans définir ces derniers). Cf. article L. 2111-6 CGPPP. .

IMMATRICULATION

Comme conséquence des présentes, les immeubles seront inscrits au Tableau Général des Propriétés de l'Etat sous la rubrique "Ports Maritimes" code "52 303".

Le régime juridique du plan d'eau a été jugé au fond par la **Cour de cassation** (Chambre civile 1, du 10 juin 1992, 87-16.075), la plus haute juridiction judiciaire de France, qui précise au sujet de Port Grimaud précisément :

« ; que, bien que, conçue à l'occasion d'une promotion immobilière privée, l'Etat a décidé de ratifier cette opération en faisant procéder, par différentes décisions, à l'incorporation du port et de ses installations dans le domaine public maritime et en organisant leur mise en concession pour cinquante ans au profit des SCI promotrices et des associations syndicales destinées à leur succéder dans la gestion et l'entretien des ouvrages ; qu'il était prévu au cahier des charges qu'à l'expiration de la durée de la concession l'Etat serait subrogé dans tous les droits du concessionnaire et entrerait immédiatement en possession des installations prévues dans les projets approuvés ; »

- La répartition des charges d'entretien et d'investissement

Cette question en soulève en réalité deux.

Il est, d'une part, fait état des investissements ou frais qui resteront à la charge des propriétaires d'immeubles après la conclusion des garanties d'usage (qui permettront, pour leur part, le financement d'investissements par le gestionnaire). Cette remarque permet de rappeler que le projet de la commune n'a pas pour objet et ne saurait avoir pour effet de modifier la propriété des ouvrages composant Port Grimaud.

En conséquence, il va de soi que les dépenses d'entretien concernant les propriétés privées de toute nature comprise dans le périmètre de Port Grimaud resteront à la charge des propriétaires privés (ajoutons d'ailleurs que les sommes versées au titre des garanties d'usage ne peuvent financer que des travaux sur les dépendances du domaine public (art. R. 5314-34)). Ces charges engloberont notamment :

a- l'entretien des structures qui définissent le plan d'eau (palplanches, etc...)

b - l'entretien des quais privés et des éléments d'amarrage terrestre

c- l'entretien des voies privés d'accès aux quais qui ne rentreraient pas dans la catégorie des biens de retour

d- l'entretien des aires de stationnement

e- l'entretien des réseaux (eau, électricité, télécommunications)

f- la sécurisation de la partie terrestre du site

D'une manière générale, l'entretien de tous les biens qui relèvent de la propriété privée des riverains seront à leur charge.

Il est également fait état d'une distorsion existant entre les usagers ordinaires de Port Grimaud et les usagers étant par ailleurs propriétaires d'immeubles dans le périmètre de celui-ci : seuls les seconds participeront au financement des travaux alors que tous en bénéficieront. Il en résulterait une inégalité entre les usagers du domaine public.

Il n'est pas évident d'une part que cette inégalité soit constituée dès lors que les usagers « ordinaires » de Port Grimaud s'acquitteront du paiement de la redevance domaniale qui permet, elle aussi, de participer aux dépenses d'entretien et d'exploitation du port. D'autre part, à supposer qu'une telle inégalité soit constituée, elle n'est pas nécessairement illégale dès lors qu'elle repose sur un motif d'intérêt général ou une différence objective entre les usagers et reste proportionnée (l'administration peut traiter différemment des usagers dès lors qu'ils ne sont pas dans une situation rigoureusement identique à l'égard du service public).

Contribution n° 11 C0xx – contribution à la concertation publique Port Grimaud Thème : Equipements et infrastructures prévues pour transformer nos quais privés en poste d'amarrage public

La contribution soulève une série de questions juridiques qui appellent les éléments de réponse suivants. En synthèse, la contribution a pour objet de mettre en cause la possibilité pour le gestionnaire public de solliciter les quais et infrastructures privées pour assurer l'amarrage des navires sur le plan d'eau (navires qui appartiennent, dans le schéma énoncé, à des tiers).

Rappelons, à titre liminaire, que la distinction quai public/quai privé repose que la propriété du quai.

Une partie des quais de Port Grimaud sont des propriétés privées alors que d'autres appartiennent à l'administration. Les projets de la commune et de la régie n'ont pas pour objet et ne sauraient avoir pour effet de remettre en cause ces droits de propriété.

De même, la notion d'amarrage doit être envisagée selon que l'amarre est fixée sur un ouvrage public (relevant ou non du domaine public) ou une propriété privée (cela découle logiquement du point précédent). Indiquons par ailleurs que l'occupation du domaine public en cause ici est constitué d'un droit de stationnement du navire sur le « plan d'eau », l'amarrage n'étant qu'une modalité de ce stationnement. On peut comparer la situation à celle d'un véhicule stationné sur la voie publique sans que soient sollicités les immeubles riverains (pas d'attache aux murs de ces immeubles).

Il en résulte que le droit d'amarrage ne doit pas être confondu avec le droit de stationnement sur le plan d'eau, l'un n'étant pas nécessaire à la réalisation de l'autre (le stationnement est envisageable sans amarrage à quai et le propriétaire d'un immeuble et d'un quai ne peut pas, en cette qualité, s'opposer au stationnement d'un navire sur le plan d'eau situé au droit de son immeuble qui ne serait pas physiquement amarré à son ouvrage). Par conséquent, la question de la propriété des quais ne détermine pas l'usage du plan d'eau par le gestionnaire du domaine public : celui-ci peut autoriser l'amarrage d'un bateau devant un immeuble privé sans l'autorisation du propriétaire dès lors qu'il n'utilise pas son immeuble pour assurer l'amarre (cf. ci-dessus l'exemple du véhicule stationné sur une voie publique devant un immeuble).

Indiquons ensuite que cette contribution fait état, comme d'autres, de l'existence d'un droit d'usage sui generis d'usage du plan d'eau qui garantirait aux propriétaires d'immeubles la jouissance exclusive du plan d'eau au droit de leur immeuble. Sans remettre en cause la matérialité (mais on peut mettre en cause leur légalité et donc leur opposabilité, leur valeur) des pièces et documents fournis (actes notariés, règlements...), on peut douter de leur portée car certains d'entre eux indiquent que les biens formant les immeubles ne comportent aucune servitude. Il convient de rappeler que ce type de droit n'a jamais été admis sur le domaine public : il ne résulte ni des textes ni de la jurisprudence administrative. Si des actes juridiques (de vente notamment) le prévoient, il convient de questionner leur validité sur ce point. Si l'on peut évidemment évoquer la jurisprudence judiciaire, il convient de rappeler que celle-ci ne concerne, par nature, que les biens immeubles privés. Ajoutons que si un tel droit devait être admis, il conviendrait de le qualifier, le cas échéant de servitude, et de juger de sa compatibilité avec les règles de la domanialité publique.

L'ensemble des éléments mis en avant par la contribution visent à démontrer que le gestionnaire du domaine public ne peut pas attribuer un droit d'amarrage sur le plan d'eau à un tiers qui ne serait pas par ailleurs propriétaire de l'immeuble adjacent.

A cela il peut être répondu que :

- Comme indiqué ci-dessus, la question de l'occupation du plan d'eau peut être distinguée du droit d'amarrage sur le quai privé adjacent qui n'est qu'une modalité technique du stationnement des navires (un navire peut stationner devant un immeuble sans s'y amarrer).
- Le droit exclusif de jouissance du plan d'eau qui est évoqué n'est pas opposable au gestionnaire du site car il comporte un « droit à » l'occupation du domaine public qui n'existe pas en l'état du droit positif (et est même contraire aux principes généraux de la domanialité publique).
- Les divers préjudices ou risques évoqués ne peuvent pas déterminer le contenu des décisions administratives prises par le gestionnaire (seuls les éléments du bloc de légalité doivent déterminer le sens et le contenu des actes administratifs,

non leurs conséquences pratiques) mais peuvent justifier, si un administré s'y croit fondé, qu'il forme une action en indemnisation

Contribution n° 12 (C020 - Contribution à la concertation publique Port-Grimaud (Thème : Quel droit d'amarrage pour les propriétaires d'un quai privé ?))

La contribution a pour objet d'envisager les divers types de contrats d'amarrage applicable à la situation de Port Grimaud. D'une manière générale, elle soutient que les contrats à conclure doivent être inspirés des règles ou pratiques en vigueur lors de la réalisation de l'ouvrage ou au moins lors du transfert du plan d'eau dans le domaine public. Ces contrats doivent par ailleurs s'adapter aux contraintes propres à chaque propriétaire.

Extrait de la contribution :

« Quant aux propriétaires, ils souhaitent discuter également d'une possibilité légale adaptée à Port

Grimaud :

- Un contrat / convention basée sur les droits antérieurs au transfert du plan d'eau au Domaine Public
- L'établissement de ce contrat nécessite un travail en commun entre les propriétaires et la municipalité
- Un tel contrat devrait prévoir différentes options en fonction de la situation de chaque propriétaire (avec ou sans bateau...) »

Les éléments de réponse que l'on peut apporter à ces éléments sont les suivants :

- **Le maintien des règles ou pratiques en vigueur lors de la construction du site et la conclusion des contrats initiaux** : le contexte juridique ayant évolué depuis la construction du site, il est impossible de maintenir les règles, solutions ou pratiques telles qu'elles avaient été forgées par les acteurs de Port Grimaud lors de son édification. Les contrats d'amodiation n'existant plus, les droits qu'ils comportaient ne peuvent plus être reproduits et ce d'autant moins que certains de ces droits apparaissent comme étant franchement contraire aux principes généraux de la domanialité publique. Si les contrats à conclure entre le gestionnaire du site et les plaisanciers doivent pleinement intégrer ces principes

généraux (inaliénabilité, caractère personnel précaire et révocable, imprescriptibilité...) il est néanmoins possible d'organiser une certaine sécurisation des propriétaires (ce que permet précisément le contrat de garantie d'usage).

- **L'établissement d'un « travail en commun »** : c'est précisément l'objet de la concertation.
- **Sur l'expropriation déguisée résultant d'une novation des quais privés en quais publics** : rappelons que la conclusion des contrats de garanties d'usage n'a pas pour effet en encore moins pour objet d'affecter la propriété des ouvrages. Il convient toutefois de garder à l'esprit que l'administration est propriétaire du plan d'eau qui constitue par ailleurs une dépendance domaniale qu'elle doit gérer en tenant compte de l'intérêt général et des biens qui le composent ce qui l'autorise à accorder des autorisations d'occupation du domaine qu'elle estime justifiées selon les conditions qu'elle énonce.
- **« Un tel contrat devrait prévoir différentes options en fonction de la situation de chaque propriétaire (avec ou sans bateau...) »** : rien ne s'y oppose dès lors que les principes de la domanialité publique sont respectés et que le pouvoir de gestion de la commune sur le plan d'eau est préservé.

Au-delà de ces points, la contribution ne soulève pas de question à proprement parler juridique.

Contribution n° 13 (C019 - Contribution à la concertation publique Port Grimaud)

La contribution semble s'efforcer de démontrer que le plan d'eau est un bien commun des habitants du site (sans que cela soit dit il semble qu'il s'agisse des propriétaires des immeubles situés dans le périmètre du site) et que les autorités municipales doivent définir leurs choix de gestion pour satisfaire les intérêts des administrés de la commune.

Contribution n° 14 (Mme Lilli Ahrenberg)

L'essentiel de la contribution consiste à souligner la nécessité de maintenir un lien entre la propriété d'un immeuble et le droit d'amarrage sur le poste à quai adjacent sans limite de durée ni frais supplémentaire.

En réponse, il est possible de rappeler que les autorités portuaires ont décidé la conclusion des contrats de garanties d'usage afin de permettre le financement de travaux devenus nécessaires mais aussi et surtout de maintenir un lien entre la propriété de l'immeuble et l'amarrage sur une place adjacente. Au point de vue rigoureusement

juridique, il s'agit d'une formule contractuelle permettant de mobiliser des fonds financiers importants en sollicitant les principaux bénéficiaires des infrastructures portuaires. Il existe du reste un lien textuel (légal) entre les travaux et la possibilité de conclure des contrats de garantie d'usage de longue durée : en d'autres termes, seul ces contrats permettent d'assurer un droit d'amarrage sur une durée supérieure à une année (durée de droit commun, art. R. 5314-31) ce qui suppose, par hypothèse, que des travaux soit programmés et que les plaisanciers participent à leur financement.

Ainsi, les contrats de garanties d'usage peuvent être conclus pour assurer l'occupation du poste à quai adjacent à un immeuble d'habitation par le propriétaire de celle-ci dès lors que les principes généraux de la domanialité publique sont respectés.

Contribution n° 15 (C016 - Contribution à la concertation « Port Grimaud » ; Objet : Circuits financiers et Profits)

La contribution a pour objet principal de questionner la dimension financière des projets de travaux programmés par les autorités locales et, par conséquent, de mettre en cause le contenu des contrats de garanties d'usage à conclure. Les questions posées appellent les réponses ci-dessous exposées.

- Usage des voies de circulation au sein de Port Grimaud

Il est rappelé dans la contribution que certaines des rues du site sont privées et entretenues au titre des charges de copropriété et que les autres voies de circulation, maritimes, sont constituées des canaux composant le domaine public artificiel. Or, l'usage massif par certains navires de ce plan d'eau endommagerait ou risquerait d'endommager les structures qui composent les quais (privés) de Port Grimaud. Afin d'y remédier, il est suggéré que les riverains et propriétaires puissent décider des embarcations qui peuvent naviguer sur le plan d'eau et décider des règles de navigation qui évitent l'usure et la destruction des propriétés privées voire bénéficier d'une garantie d'indemnisation basée sur le trafic des bateaux extérieurs (c'est-à-dire une indemnisation articulée sur la fréquentation du site par des usagers non-propriétaires qui s'apparente à un péage ou une redevance).

En réponse, il convient de rappeler que la police du plan d'eau dans les ports maritimes appartient à l'exécutif de la collectivité publique compétente (L. 5331-6 à 8 du Code des transports).

Cet exécutif local constitue également l'autorité portuaire qui exerce la police d'exploitation du port (L. 5331-5) qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terres pleins. Elle exerce la police de la conservation du port.

Ces deux autorités exercent une mission de police administrative qui ne peut être contractualisée (depuis fort longtemps : CE, 1932, Ville de Castelnau-dary) : en d'autres termes elle ne peut pas être confiée à des personnes privées (ni même partagées avec elles) et ne peut pas être organisée par la voie d'un contrat (dans lequel l'autorité de police lierait par avance son pouvoir de décision pour tenir compte des attentes ou des intérêts de particuliers). Il est donc légalement exclu que des personnes privées puissent décider des embarcations pouvant utiliser le plan d'eau ou participer à la rédaction du règlement de police et d'exploitation du port (des règles de navigation) qui sont une forme de monopole public.

Quant à l'indemnisation envisagée, sa nature semble être délicate à établir : elle est illégale s'il s'agit d'organiser un péage ou une redevance au profit des propriétaires de Port Grimaud ; elle est envisageable s'il s'agit de réparer des dommages effectifs mais incombant à l'auteur du dommage (qui est, en première analyse, le propriétaire du navire ayant occasionné le dommage aux infrastructures).

- **Les excédents et profits réalisés et les travaux programmés**

Certains des arguments développés relèvent davantage d'un questionnement de la stratégie financière de la commune et le gestionnaire de Port Grimaud que de ses choix juridiques. D'autres arguments sont en revanche très directement juridiques. Il en est ainsi de l'interrogation portée sur la nature des travaux envisagés grâce aux fonds mobilisés par les garanties d'usage. Sans même qu'il soit nécessaire de préciser ces travaux, rappelons que les garanties d'usage permettent de financer des travaux « portuaires » au sens large ce qui inclut les ouvrages nécessaires à l'exploitation du port mais aussi utile à son développement (art. R. 5314-34 du Code des transports). La jurisprudence permet de retenir une définition large de ces ouvrages (qui doivent nécessairement appartenir au domaine public) : on peut non seulement y inclure les ouvrages strictement portuaires (quais, pannes, outillages...) mais aussi les accessoires ou prolongements normaux de l'activité portuaires (cellules commerciales, parking, ouvrages d'agrément). Si rien n'exige que ces travaux soient financés par des garanties d'usage (les modalités de financement évoqués dans la contribution peuvent effectivement être sollicitées), ces contrats permettent bel et bien de financer ces ouvrages et travaux.

Rappelons enfin que si un « service public administratif » n'a pas vocation à réaliser des excédents budgétaires, le juste prix étant celui de l'atteinte de l'équilibre des comptes, un « service public à caractère industriel et commercial » (comme l'exploitation d'un port de plaisance) est **bien fondé à constituer des réserves budgétaires** destinées à couvrir les risques d'exploitation liés aux incertitudes sur les recettes futures (comportement de la clientèle de passage, concurrence d'autres ports, événement conjoncturel de type pandémie sanitaire...). L'excédent capitalisé par la régie permet d'ores et déjà de proposer de nouveaux services gratuits aux usagers du port tels que l'évacuation des

eaux grises et noires, le lavage des bateaux à l'eau dessalinisée. Il permettra également d'autofinancer des dépenses d'investissement nouvelles et/ou complémentaires au projet « Port Grimaud 2030 » sans hausse des redevances, Ce fond de réserve est la meilleure garantie pour les usagers du port **d'une stabilité tarifaire durable** car il joue le rôle « d'amortisseur budgétaire » en cas de difficultés passagères ou imprévues.

Contribution n° 16 (C021 - Contribution à la concertation publique Port-Grimaud)

Le thème de cette contribution est une interrogation sur le droit d'amarrage susceptible d'être reconnu aux propriétaires d'un quai privé. Certains des arguments développés dans cette contribution l'ont été dans d'autres contributions et ont fait l'objet de réponse précises (respect des droits fondamentaux des propriétaires, servitudes diverses...).

La présente réponse se concentre donc sur les points nouveaux qui sont évoqués dans cette contribution.

- **La régie Portuaire peut-elle amarrer un bateau devant un quai privé sans l'accord du propriétaire ?**
- Le gestionnaire est libre de déterminer les modalités d'occupation du domaine public dont il a la charge, d'attribuer ou non des autorisations d'occupation privative selon les conditions qu'il détermine. Les limites à l'exercice de son pouvoir de gestion sont celles qui sont issues de l'intérêt général ou du domaine (les décisions doivent être motivées par référence à cet intérêt) et le respect des éventuels droits des tiers. Ces droits des tiers tiennent essentiellement en l'obligation qui est faite à l'autorité domaniale de conserver ses biens dans un bon état d'entretien, dans le respect des éventuelles servitudes constituées avant l'entrée du bien dans le domaine public et jugées compatibles avec l'affectation de celui-ci, et, pour les voies publiques, les aisances de voirie.
- En l'espèce, le malentendu provient d'une confusion entre stationnement sur le plan d'eau et poste à quai : l'occupation du domaine public maritime artificiel consiste en un stationnement sur le plan d'eau ; un amarrage est nécessaire mais n'implique pas un amarrage à quai. Il est donc possible d'autoriser un stationnement devant un immeuble au sein du site de Port Grimaud sans solliciter l'ouvrage que constitue le quai privé. L'exemple proposé de la voie publique est du reste non probant : l'autorité chargée de la gestion des voies publiques (de la police de la voirie) peut parfaitement décider d'accorder un droit d'occuper le domaine public sous forme de terrasse à un restaurateur ou un

commerçant alors même qu'il n'est pas le propriétaire ou le gérant du commerce situé dans l'immeuble adjacent à cette terrasse (il n'y a pas de droit à l'occupation domaniale et pas de droit non plus à s'opposer à l'occupation d'autrui, quel qu'en soit le motif).

- **Sur l'adaptation des garanties d'usage à Port Grimaud**

Le mécanisme des garanties d'usage n'a pas été pensé spécialement pour des infrastructures comme Port Grimaud (que l'on qualifiera par commodité de marinas) mais pour l'ensemble des ports de plaisance. Ceux-ci sont généralement des ports « simples » ne comportant pas d'immeubles privés au droit des plan d'eau. La difficulté tient donc au fait que Port Grimaud, dans sa configuration physique (entrelacs de propriétés privées et de domaine public) et juridique (certitude dans l'esprit des propriétaires de disposer d'un droit réel de jouissance exclusive de l'emplacement au droit de leur immeuble), ne correspond pas à la définition traditionnelle du port de plaisance. IL faut néanmoins considérer que c'est bien ainsi qu'il faut définir l'ouvrage car il n'existe pas d'autre notion susceptible d'être sollicitée et comportant un régime juridique clair (la notion de cité lacustre pas plus que celle de marinas n'existe en droit portuaire, domanial, public ; ce sont des formulations architecturales ou urbanistiques qui ne doivent pas dissimuler que ces ouvrages sont des ports de plaisance, complexes certes mais des ports tout de même). Port Grimaud devant être qualifié de port de plaisance, il y a matière à y appliquer des contrats de garanties d'usage.

Cour de cassation (Chambre civile 1, du 10 juin 1992, 87-16.075), la plus haute juridiction judiciaire de France précise au sujet de Port Grimaud :

« ; que, bien que, conçue à l'occasion d'une promotion immobilière privée, l'Etat a décidé de ratifier cette opération en faisant procéder, par différentes décisions, à l'incorporation du port et de ses installations dans le domaine public maritime et en organisant leur mise en concession pour cinquante ans au profit des SCI promotrices et des associations syndicales destinées à leur succéder dans la gestion et l'entretien des ouvrages ; qu'il était prévu au cahier des charges qu'à l'expiration de la durée de la concession l'Etat serait subrogé dans tous les droits du concessionnaire et entrerait immédiatement en possession des installations prévues dans les projets approuvés ; »

Contribution n° 17 (Frédéric Marie, 24 septembre 2024)

La contribution a pour objet les contrats de garanties d'usage. Elle s'appuie sur une lecture du règlement d'exploitation du Port de Port-Grimaud 2024. Les questions sont rappelées de manière exhaustive ; les éléments de réponse suivent.

- **Pourquoi le contrat de GU ne porte-t-il pas uniquement sur le plan d'eau, seul bien public ?**

Réponse : le contrat de garantie d'usage aura pour objet l'occupation du domaine public. Il porte sur le stationnement des navires sur le plan d'eau, rien d'autre (le gestionnaire ne peut pas décider de l'usage d'un bien qui ne lui appartient pas (les quais privés), l'amarrage n'étant qu'une modalité de l'occupation et du stationnement. Une autre lecture du règlement d'exploitation ou du contrat serait erronée.

- **Pourquoi il est indiqué que le poste d'amarrage situé au droit de ladite propriété est public (art 9.1.1) alors que le quai est privé et que les propriétaires disposent d'un droit d'amarrage indiqué dans leur acte de propriété.**

Le droit d'amarrage ou plus globalement d'occupation du domaine public sur le domaine public ne peut pas résulter d'un acte de droit privé. Le droit de stationner sur le plan d'eau au droit des propriétés privées ne peut résulter que d'une décision administrative prise par le gestionnaire.

- **Le contrat de GU peut-il porter sur un bateau dont le propriétaire de l'habitation a simplement l'usage comme pour le contrat d'amodiation (art 9.1.1) ?**

La question sera résolue par les clauses du contrat mais rien ne paraît l'exclure.

Il nous paraît nécessaire de répondre à cette question dans le cadre de la concertation et si elle est positive, d'exposer le cadre des modalités, même de façon synthétique

- **Le contrat de GU peut-il porter sur un bateau qui appartient à la famille du propriétaire de l'habitation comme pour le contrat d'amodiation (art 9.1.1) ?**

Même réponse que ci-dessus.

- **Le signataire d'un contrat de GU devra-t-il en plus de la participation au financement de travaux, payer une redevance annuelle pour l'occupation du plan d'eau comme les juristes l'ont indiqué, la rédaction de l'art 9.1 est très ambiguë, il évoque qu'une mise en place temporaire d'un contrat annuel ?**

Oui, cette redevance est due en application du Code général de la propriété des personnes publiques. La participation financière due en application des contrats de garantie d'usage n'exonère pas les occupants de cette obligation. Le contrat annuel, à défaut de garantie d'usage (il n'existe aucune autre forme d'occupation d'un plan d'eau dans les ports) constitue la seule alternative (hormis les occupations passagères ou non annuelle (inférieure à une année). Pour une meilleure compréhension, il nous semble utile d'établir un parallèle avec des charges de copropriété pour l'entretien, la

maintenance, etc... Cela devrait permettre de mieux expliquer pourquoi il n'est pas prévu d'indexation de la redevance.

La redevance doit tenir compte des avantages de tout nature et peut tenir des charges à laquelle la collectivité est exposée ou qui relève de l'occupation privative.

- Pourquoi n'est-il pas indiqué dans le contrat annuel, les seules prestations qui intéressent les propriétaires du quai et qui fournit les fluides, on parle juste d'une partie des frais de navigabilité, de sécurité et de gestion, puisque les amarrages publics participent également ?

La question ne concerne pas les contrats de garantie d'usage.

- Une telle redevance annuelle est-elle indexée comme vous le semblez l'indiquer dans un message Facebook de la Commune du 22 août 2024 (frais de 3000 € durant 10 ans puis 1000 € durant 25 ans), cf PJ ?

Tout comme les contributions directes (THRP, TFB; TFNB) acquittées par les contribuables locaux, nécessaires à l'équilibre du budget principal de la Ville, les redevances d'occupation du plan d'eau constituent la ressource principale du budget annexe du Port Public et en assure, de fait, l'équilibre budgétaire (cf. chap. 5 et 6 ci-dessus). Par conséquent, **les droits d'amarrage constituent la variable d'ajustement budgétaire** pour maintenir l'équilibre des comptes du service ; Ceux-ci sont donc susceptibles de varier à la hausse comme à la baisse en fonction des conditions d'équilibre budgétaire.

- Pourquoi il y a t-il un inventaire des organes d'amarrage en cas de vente du bien (art 9.4.1)? Ceux situés sur le quai sont-ils intégrés alors qu'ils sont privés, curieusement ceci n'est pas précisé ?

La conclusion des contrats de garantie d'usage n'a pas pour objet et ne saurait avoir pour effet de modifier les droits de propriété des riverains.

- Pourquoi le transfert du contrat n'est pas automatique à l'acquéreur de l'habitation, comme pour le contrat d'amodiation ou le contrat GU de Port-Camargue?

Une pratique observée ne constitue pas nécessairement un bon exemple au point de vue de la légalité. La jurisprudence exige un agrément du gestionnaire avant toute cession d'une autorisation domaniale ou d'un contrat administratif. La commune de Grimaud entend se conformer à cette exigence mais des solutions sont en cours d'étude.

- Du coup, pourquoi parler de lien indissociable maison / quai / amarrage alors qu'en cas de vente de la maison, l'accord de la Commune est obligatoire ?

Pour tenir compte de la particularité de Port Grimaud mais dans le respect de la légalité.

Des solutions sont en cours d'étude.

- Pourquoi est-il indiqué dans l'art 9.4.1 : à défaut de réponse expresse, le silence gardé par l'autorité portuaire à l'expiration du délai de 2 mois vaut décision de rejet ? Cette position ne donne-t-elle pas un droit excessif à la Commune, sorte de droit de veto sur le futur acquéreur ? Cet article n'est-il pas un moyen de faire pression auprès de propriétaires qui souhaiteraient simplement défendre leurs droits, un moyen de répression qui ne porte pas ce nom ?

Le règlement ne fait que traduire les règles du droit administratif des biens tels que précisés par la jurisprudence. Si l'administration ne commet jamais d'excès en appliquant le droit positif dans toute sa rigueur, des solutions sont en cours d'étude.

- On a appris que la durée de 35 ans n'était pas garantie, quel est donc l'intérêt de le signer ?

L'intérêt est de disposer des droits issus du contrat pendant toute sa durée d'exécution.

- Pourquoi participer au financement de travaux qui ne concernent pas le propriétaire du quai pour la quasi-totalité ?

L'idée générale en matière de charges financières exigées des administrés est que la puissance publique peut exiger une participation de ceux qui à titre principal bénéficient d'une décision ou d'un service public sans qu'il soit nécessaire d'établir précisément la part ou la quotité de bénéfice ou de satisfaction qu'ils font valoir (toute autre système serait incongru et même impraticable). Ajoutons qu'en outre, les usagers du plan d'eau de Port Grimaud bénéficient tous, directement ou indirectement, des travaux réalisés par le gestionnaire.

- Y a-t-il des demandes de subventions pour cofinancer ces travaux du port comme à Cavalaire par exemple ?

Cette question ne concerne pas directement la détermination des droits et obligations contenus dans les contrats de garanties d'usage.

Rappelons néanmoins que la Commune dispose d'un service dédié à la recherche de subventions, qui ne manquera pas de solliciter les partenaires institutionnels (UE ; Etat ; Région Sud ; Département...) et autres acteurs du développement des territoires, en fonction de la nature des travaux effectués et conformément aux conditions d'éligibilité de ces derniers.

Contribution n° 18 (Hugues Caenen)

Le texte de la contribution est reproduit ci-après. Les extraits les plus pertinents sont mis en évidence. Les éléments de réponse figurent à la suite de ces derniers.

- **« J’attire votre attention sur les contrats de garanties d’usage dont il va falloir adapter le contenu et la dénomination pour les rendre compatibles avec notre cité lacustre qui n’existe que grâce à nos investissements et nos quais privés. Vous comptez nous faire financer des travaux qui, sommes toutes, mis à part le dragage des canaux ne nous profitent pas !! (le désensablement concerne la comcom) »**

Les travaux envisagés ont été programmés pour assurer le bon fonctionnement d’ensemble des ouvrages portuaires et du domaine public. Ils forment un tout qui ne peut pas être dissocié. Il en résulte qu’ils contribuent au fonctionnement harmonieux de l’ouvrage et profitent directement ou non aux usagers du site.

- **Les différentes réunions que vous avez organisées n’ont en rien ressemblé à des réunions de concertations ! (vos intervenants ne font que répéter ce que vous souhaitez nous imposer). Pouvez-vous me dire si oui ou non vous allez tenir compte de nos contributions ?**

Les intervenants ont rappelé le cadre juridique s’imposant aux gestionnaires du domaine public maritime artificiel. La commune entend mettre en œuvre ces principes qui s’imposent à elle. Si les deux propos convergent (intervenants et commune), c’est parce qu’ils tendent l’un comme l’autre à rappeler ce régime juridique.

- **Pouvez-vous me dire si oui ou non vous allez adapter vos projets en fonction de nos besoins et non en fonction de vos ambitions municipales ?**

Tel est l’objet de la concertation.

- **Pouvez-vous me dire si oui ou non vous allez faire valider vos études par des organismes indépendants ?**

En tant que gestionnaire du domaine concerné, la commune a pleine compétence pour prendre les décisions exigées par le fonctionnement et la conservation du site. Il n’est ni prévu par les textes, ni nécessaire ni même légal, de faire confirmer ou analyser ses décisions par un tiers quelle que soit sa qualité.

- **Si nous nous entendons pour établir des garanties d’usages adaptées à nos spécificités pouvez-vous nous assurer que vous ne les résilierez pas par anticipation pour nous en faire signer d’autres ?**

Si telle n’est pas l’intention du gestionnaire, il serait illégal comme contraire à l’ordre public de s’engager à ne pas faire évoluer les contrats si l’intérêt général l’exige (l’administration peut toujours modifier ses contrats si cet intérêt le justifie ; elle ne peut pas renoncer à ce pouvoir, elle n’en a pas le droit).

- **Pouvez-vous vous engager à faire évoluer les redevances pour charges portuaires en fonction de l'inflation et non pour, à nouveau, nous faire payer des services qui ne nous concernent pas pour votre régie ?**

Tout comme les contributions directes (THRP, TFB; TFNB) acquittées par les contribuables locaux, nécessaires à l'équilibre du budget principal de la Ville, les redevances d'occupation du plan d'eau constituent la ressource principale du budget annexe du Port Public et en assure, de fait, l'équilibre budgétaire. Par conséquent, **les droits d'amarrage constituent la variable d'ajustement budgétaire** pour maintenir l'équilibre des comptes du service ; Ceux-ci sont donc susceptibles de varier à la hausse comme à la baisse en fonction des conditions d'équilibre budgétaire.

Contribution n° 19 (Christine Halphen)

La contributrice prend l'exemple d'un contrat de garantie d'usage conclu par un port français (non désigné). Voici ci-dessous le texte de la contribution. Les passages pertinents sont mis en évidence ; des éléments de réponse figurent à la suite de chacun d'entre eux sous forme d'encadrés.

« - En prévision d'un programme d'agrandissement du port, les autorités portuaires d'un port en Méditerranée ont offert un CGU sous la forme suivante et dans ces termes.

1. Souscription à la société concessionnaire du port

- La société concessionnaire du port (une SA) a obtenu un renouvellement de sa concession pour une période de 35 ans après s'être engagée auprès de la commune à des travaux d'agrandissement et amélioration.
- Les amodiations existantes ont été résiliées et les candidats à un amarrage se sont vu offrir une participation au capital de la société concessionnaire.

Éléments d'analyse : la participation au capital de la société concessionnaire est possible ; c'est l'une des formes que peut prendre la participation financière des titulaires de garanties d'usage aux travaux décidés par le gestionnaire. Ce modèle n'est pas envisageable à Port Grimaud géré par une régie municipale (qui ne dispose pas d'un capital social).

- En échange d'une souscription au capital de la société, l'utilisateur obtient un droit à un CGU
- Le nombre d'actions acquises par chaque souscripteur et, donc, le montant de sa participation financière, est fonction des dimensions du poste d'amarrage souhaité

- Les parts de la société ainsi détenues sont librement transmissibles sans autorisation

Cela est en effet possible et ne concerne pas le gestionnaire : les parts de sociétés sont cessibles comme le sont tous les droits civils et commerciaux dans le commerce juridique. Cela ne peut pas avoir pour effet d'entraîner la cession de garantie d'usage qui est attachée à la détention de ces actions (les deux opérations de cession sont indépendantes et doivent le rester).

- Des représentants des usagers détenteurs d'un CGU siègent au CA

En tant que détenteurs de parts sociales de la société concessionnaire ; cette qualité n'en fait pas des gérants de l'ouvrage domanial (le plan d'eau).

2. Les termes du CGU se résument ainsi :

- Droit d'occupation d'un emplacement d'amarrage pour 30 ans pour une dimension pré-définie et agréée
- L'emplacement n'est pas déterminé

C'est en effet la logique initiale des contrats de garanties d'usage ; ils peuvent faire l'objet d'une lecture plus compréhensive pour tenir compte des particularités des marinas dans le respect des principes fondamentaux de la domanialité publique).

- Redevance annuelle en sus, proposée chaque année par le CA et approuvée par l'AG, puis présentée au Conseil Portuaire "dans les mêmes conditions que les redevances d'usage afférentes aux postes publics". Cette redevance est destinée à couvrir l'amortissement des ouvrages, et les frais d'entretien et d'exploitation du port.

Cela correspond au projet et aux modalités qui devraient être retenues à Port Grimaud à ceci près que les redevances domaniales doivent être fixées par le conseil municipal et non le conseil d'administration des associations et groupements de propriétaires.

- Le contrat prévoit une valeur de reprise en cas de reprise, retrait ou résiliation en fonction d'un indice de TP et d'un amortissement linéaire des travaux

Ces modalités semblent conformes au droit positif.

- Le concessionnaire doit préalablement autoriser tout changement de navire

C'est logique au point de vue de la bonne gestion du port (s'assurer du respect des conditions initiales de la garantie d'usage tout au long de son exécution).

- Le concessionnaire met à la disposition du bénéficiaire les organes d'amarrage (...)
- Le bénéficiaire—

o Doit justifier d'une assurance RC

o Ne peut céder son CGU (mais peut céder ses actions)

comme indiqué plus haut, les deux opérations de cessions sont indépendantes en effet (seul le gestionnaire peut agréer la cession de la garantie d'usage qui ne peut pas mécaniquement résulter d'une cession de parts sociales).

o Ne peut louer son emplacement. Il doit notifier le Port de la vacation de l'emplacement pour une période supérieure à 48h, permettant au port de louer son emplacement. Si location, le bénéficiaire perçoit 80% des recettes

c'est en effet ce que prévoit l'article R. 5314-34 du Code des transports.

o Peut rétrocéder son contrat au concessionnaire en échange d'un remboursement d'une partie de sa participation initiale selon formule, laquelle rétrocession s'accompagne d'une cession des actions dans la société.

La possibilité d'une résiliation par le titulaire du contrat de garantie d'usage est possible mais elle doit être prévue par le contrat ainsi que ses modalités financières. Sans cela, aucune remise en cause anticipée n'est possible de la part du bénéficiaire.

o Le CGU ne peut être résilié qu'en cas de manquement aux obligations du contrat, après mise en demeure et recours expirés.

Cela va sans dire et serait le cas même dans le silence du contrat. S'ajoute à cela la possibilité d'une résiliation pour motif d'intérêt général ou dans l'intérêt du domaine ce que le contrat doit aussi prévoir (cela reste possible même dans le silence du contrat car c'est un pouvoir de gestion du domaine qui est d'ordre public).

Contribution n° 20 (M. Condroyer, communiquée par JL Aqua le samedi 28 septembre)

La contribution ne comporte pas le nom de son auteur. Figurent ci-dessous des extraits suivis des commentaires et éléments de réponse.

Contribution à la concertation du public suite à la reprise de la concession du plan d'eau de Port Grimaud

Avant toute chose, il faut définir ce qu'est Port Grimaud.

S'agit-il d'une Marina ou d'une Cité Lacustre ? Quel était le projet de l'architecte urbaniste FRANCOIS SPOERRY pour ces terrains ?

Concernant sa réalisation, tous les documents consultés parlent clairement de cité lacustre et c'est une réalité que chacun peut constater.

Port Grimaud voisine avec les Marines de Cogolin qui est le concept type de la marina, un port avec des ensembles en copropriété autour. La concession des Marines de Cogolin a été résiliée et le port a été repris par la commune sans difficulté, concernant les contrats à mettre en œuvre, alors pourquoi tant de difficultés à Port Grimaud ?

Précisément parce que la commune veut appliquer une réglementation qui a été conçue pour les Marinas et qui n'est pas compatible avec la spécificité d'une cité lacustre qui est *un village construit sur l'eau, ce qui est le cas de Port Grimaud*. A l'origine du premier permis de construire, les canaux devaient déboucher sur la mer par la rivière «la Giscle» le long de laquelle, par ailleurs, une partie de la cité lacustre a été édifiée et qui de ce fait n'est pas incluse dans le DPM.

Par la suite cette option a été abandonnée en raison du caractère capricieux de cette rivière. C'est là que l'ETAT a profité de cette ouverture sur la mer pour demander le classement des canaux dans le Domaine Public Maritime, ce qui à l'époque n'était pas automatique.

La nature juridique de Port Grimaud ne dépend de la dénomination traditionnelle dont elle fait l'objet (cité lacustre, marina privée...). Aucune de ces dénominations ne constitue une catégorie juridique correspondant à un régime juridique. L'ensemble formant Port Grimaud est complexe mais il s'agit simplement d'un ensemble immobilier comportant des propriétés privées situées sur des terre-pleins, voisinant avec un plan d'eau qui constitue, lui, une dépendance du domaine public maritime artificiel. L'ensemble ne forme pas une copropriété (incompatible avec la domanialité publique) ; le plan d'eau étant principalement affecté à la navigation et aux activités portuaires, il constitue un port de plaisance relevant du régime de la domanialité publique (art. L. 2111-6 CGPPP) ce qui n'est plus contesté.

Il faudrait sans doute reciter la cour de cass, le tribunal des conflits

Nous demandons à la commune la reconnaissance de cette spécificité en constatant que Port Grimaud, qui n'a de port que dans son nom et dont l'identité est principalement une cité avec des propriétés privées. Port Grimaud n'est pas une « copropriété » ce qui est un qualificatif erroné dans la mesure où nous sommes propriétaires du sol ce qui n'est pas le cas dans une copropriété. A côté de cette cité certains bassins sont dédiés à l'accueil de plaisanciers de passage ou en vertu de contrats annuels de « mise à disposition d'un poste à quai » c'est le domaine de compétence de la Capitainerie.

La spécificité de Port Grimaud ne peut pas recevoir une traduction juridique consistant en une dérogation au droit domanial. Comme indiqué ci-dessus, le plan d'eau doit être géré selon les dispositions du Code des transports, du CGCT, du CGPPP et de la jurisprudence administrative.

Il a été aussi évoqué par la Régie, la possibilité de bénéficier d'une garantie d'usage de 35 ans. Ce régime est mis en place pour lever des fonds auprès de personnes qui seraient intéressées pour obtenir une place créée à l'occasion de travaux d'extension du port.

Dans une consultation le professeur Robert Rézenthel, juriste spécialiste en droit portuaire, dit « *le rattachement obligatoire de la garantie d'usage à l'habitation semble incongru, car la propriété des résidents est manifestement indépendante des plans d'eau affectés à la navigation de plaisance* ».

Les propriétaires de maisons dont l'emplacement d'amarrage fait partie intégrante de leur habitation, n'entrent donc pas dans le cadre prévu pour la mise en place de cette garantie d'usage, l'intervention du professeur Lombard lors de la dernière réunion d'information initiée par la régie du port n'a pas permis de justifier les prétentions que la régie veut nous imposer.

Le propos rapporté de R. Rézenthel est mal compris : ce que l'auteur met en évidence c'est la difficulté à rattacher un emplacement sur un plan d'eau à une propriété privée dans la mesure où nul n'a de droit acquis à une autorisation d'occuper le domaine public (c'est le contraire qui peut sembler « incongru »). Port Grimaud étant soumis au droit commun des ports affecté à la plaisance, il n'existe que deux types de titres permettant de stationner sur un plan d'eau affecté à cet utilisation (l'autorisation annuelle ou la garantie d'usage (art. R. 5314-31 et 34 du Code des transports)).

C'est donc à bon droit que les propriétaires de maisons demandent que leur soit reconnu un **droit exclusif d'usage de leur amarrage** (droit qui a été reconnu par la jurisprudence de la cour d'Appel de Chambéry du 30 janvier 2020 N° 18/101130). Aucun des deux contrats proposés par la Régie ne correspond à la situation de notre cité lacustre.

Notre droit est donc attaché à notre propriété par le fait même de la spécificité de nos biens, du permis de construire de ceux-ci et de leur antériorité avec la rétrocession des canaux à l'Etat. En droit cela est qualifié de droit réel ou d'un droit d'usage qui s'apparente à une servitude qui est opposable à l'Etat.

Ce « droit » que les propriétaires entendent faire valoir est incompatible avec les principes d'inaliénabilité, d'imprescriptibilité du domaine public et de précarité des autorisations domaniales. A ce titre, Les servitudes sur le domaine public sont illégales car contraires aux principes énoncés ci-dessus. Seules celles qui ont été établies conformément au droit privé avant l'entrée du bien dans le domaine public peuvent être maintenues mais à condition de démontrer leur compatibilité avec l'affectation du bien. Cette démonstration n'est pas faite dans le cas présent (la décision de justice évoquée ne concerne pas, par hypothèse, Port Grimaud). Il en va de même des droits réels évoqués qui ne peuvent être que ceux que les textes prévoient (art. L. 1311-2 et ss. du CGCT pour

le domaine local) ; aucun d'eux n'évoquent un « droit réel d'usage » qui n'existe donc pas en droit positif.

Ma contribution est centrée sur cette question de nos droits d'amarrage, mais à côté de cela les propriétaires demandent que soit respecté l'esprit de Port Grimaud en n'instaurant pas une exploitation commerciale et touristique de Port Grimaud qui altère l'esthétique voulu par son créateur et qui a fait l'objet d'une reconnaissance officielle d'architecture remarquable.

Le projet de conclusion de contrats de garantie d'usage n'a pas cet objet.

Le contrat de GU semble l'outil juridique le mieux adapté pour respecter l'esprit de Port Grimaud et qu'en dehors du contrat annuel, il est le seul titre d'occupation possible.

Contribution ° 21 (Marlies Monnier, septembre 2024)

La contribution soulève les questions suivantes (rappelées sous forme d'extraits copiés puis collés) et appellent les éléments de réponses qui suivent.

« Pendant plusieurs réunions et conférences les experts et juristes ont précisé que le contrat de garantie d'usage « classique », établi jusqu'à présent dans différents ports de plaisance, n'était pas adapté à la particularité de la cité lacustre et aux besoins des propriétaires à Port Grimaud. Ils ont précisé que c'est tout à fait possible d'adapter ce type de contrat avec des modifications spécifiques pour Port-Grimaud.

Un des plus grands soucis des habitants de Port-Grimaud est également le projet de stockage des bateaux devant des maisons n'ayant pas de bateau ni de contrat d'usage. François Spoerry a prévu un libre accès de chaque maison au canal. La libre circulation en voiture est interdite, c'est seulement pour une décharge qu'on a le droit de se garer quelques instants devant sa maison ».

Eléments de réponse : ce que les intervenants voulaient signifier en rappelant que le contrat de garantie d'usage n'avait pas été pensé pour un cas comme Port Grimaud ne signifie pas qu'il ne lui est pas applicable. La difficulté provient du fait que Port Grimaud est un cas complexe, différent des ports de plaisance ordinaires. Il n'en reste pas moins vrai que le seul régime juridique existant et donc applicable est celui des ports de plaisance tels que résultant, notamment, des codes des transports, des propriétés publiques et du code général des collectivités territoriales. Il convient de déterminer des relations juridiques intégrant ces exigences et tenant compte, dans la mesure du possible, de la particularité du site.

« Solution :

Se mettre autour d'une table avec des experts et des représentants des propriétaires de Port-Grimaud pour écrire un « contrat d'usage affecté » qui respecte toutes les spécificités de la Cité lacustre, des places d'amarrage liées à la maison.

Dans ce contrat on devrait aussi exclure le stockage des bateaux devant des propriétés qui n'ont pas de bateau ni souscrit à un contrat d'usage. On ne peut pas laisser occuper l'accès principal d'une maison par un tiers ».

Éléments de réponse : un tel « contrat d'usage affecté » n'existant pas dans les textes il ne peut pas être conclu. Le respect du lien entre la place d'amarrage située au droit des immeubles et ceux-ci est la volonté des autorités portuaires. Le contrat de garantie d'usage traduira ce lien ce qui constitue en soi une adaptation du régime juridique ordinaire et commun de ce contrat. On ne peut pas considérer l'accès par lamer comme l'accès « principal » étant donné qu'il existe un accès par la « terre ». Il n'est pas possible en revanche en l'absence de contrat, d'exclure le stationnement de navires tiers car cela reviendrait à lier, par contrat, la marge d'appréciation de l'autorité portuaire, ce qui est illégal.

Contribution n° 22 (Jean-Jacques Arbitre, septembre 2024)

La contribution soulève une série de questions qui appellent les éléments de réponse suivants.

Pour l'essentiel, la contribution s'appuie sur la communication en ligne (sur le site du ministère de l'écologie) accompagnant la publication du décret de 2023 réformant le régime des garanties d'usage. La lecture retenue par l'auteur de la contribution est souvent erronée.

En effet, il est vrai que le régime juridique des garanties d'usage ne concerne que les ports de plaisance relevant des collectivités territoriales et tel est bien le cas de Port Grimaud dont le plan d'eau est géré par la commune et constitue, avec les accessoires qui l'accompagnent, une dépendance du domaine public maritime artificiel (art. L. 2111-6). Peu importe que les quais soient privés, les textes n'exigeant pas que les quais appartiennent à la personne publique compétente (un port peut aisément mêler des propriétés publiques et des propriétés privées, seules les premières relevant du domaine public).

Il est par ailleurs relevé que Port Grimaud présente une spécificité qu'il faut prendre en compte : c'est une évidence que l'autorité portuaire s'efforce de traduire dans le respect des textes et du droit applicable à la situation. Si le contributeur évoque des « options de financement », celles-ci (le choix entre ces options) relèvent de la compétence du gestionnaire.

Sur l'adéquation du projet de la commune avec les attentes des usagers : s'il est vrai que les travaux initiaux ont été financés par les propriétaires cela n'a rien d'anormal dans le cadre d'une concession et d'amodiations (qui ont été délivrées à l'époque) c'est même une exigence juridique. Cela ne lie pas le gestionnaire des ouvrages portuaires et du domaine pour ce qui concerne les biens qui lui appartiennent (plan d'eau et accessoires, c'est-à-dire ce qui compose le domaine public maritime artificiel) c'est-à-dire la commune. Celle-ci a néanmoins indiqué souhaiter assurer le lien entre la propriété d'une maison et un poste d'amarrage adjacent ce qui fera l'objet d'une clause du contrat de garantie d'usage et constitue, en soi, une adaptation du régime ordinaire ou commun de ce type de contrat.

Quant aux objectifs mis en avant dans le communiqué du ministère indiquant que la réforme du régime des garanties d'usage vise à faciliter la modernisation et la transition écologique des ports, il convient de donner à ces éléments (de communication) leur juste place : il s'agit d'exemples fournis sur une page internet d'un ministère qui n'ont qu'une valeur indicative. Par conséquent, ce qu'il faut comprendre c'est que les garanties d'usage permettent de financer tous les ouvrages ou équipement favorisant le développement ou l'exploitation du port (c'est ce que prévoit le texte du décret) à portée modernisatrice, écologique ou autre.

Contribution n° 23 (Christine Halphen, 23 septembre 2024)

L'auteur de la contribution considère, d'une manière générale, que les projets de la régie et la rédaction des contrats de garantie d'usage doivent prendre en compte les attentes des usagers principalement intéressés et même les associer à la préparation de ces projets et à la gestion du plan d'eau. Les passages suivants (extraits de la contribution) sont suivis des commentaires qu'ils appellent.

1. A quel prix le contrat sera-t-il finalement proposé ? Dans la circulaire de notre ASL d'avril 2024, le cout du contrat était estimé à 10 000 euros. Dans les présentations lors de réunions publiques ultérieures et sur la base de conversation récentes avec la Régie, on parle maintenant d'un cout d'environ 20 000 euros.

Cette question a fait l'objet d'une communication de la part des autorités municipales. Ce sont elles qui font foi.

2. Quand ce contrat nous sera-t-il finalement proposé ?

La date et la période de présentation restent à préciser.

3. Quel est notre droit dans l'interim (cad, 2025 et, possiblement 2026 ??)

Les droits d'un occupant ordinaire du domaine public maritime artificiel qui exige que celui-ci dispose d'un titre (L. 2122-1 CGPPP) exprès (CE, 2015, SCI du Port de Boulogne), donnant lieu au paiement d'une redevance (L. 2125-3 CGPPP), le titre étant précaire et révocable (R. 2122-1 CGPPP) et délivré à titre personnel, pour une durée d'une année (art. R. 5314-31 Code des transports).

4. Comme stipulé dans le Règlement de Police du Port, le cout est fonction du financement "des ouvrages portuaires, de bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci". Par quel mécanisme aurons-nous l'assurance que les recettes de contrat seront entièrement et exclusivement consacrés aux objectifs retenus ?

La question de l'affectation des fonds à des travaux particuliers ne peut pas être contractualisée à ce niveau de détail. La réglementation budgétaire s'y oppose de même que la logique générale du droit des travaux publics.

5. Il semble que, étant donnés l'ampleur des projets et leur complexité, les couts ne pourront être correctement évalués avant un long processus d'études, d'obtention d'autorisations et d'appels d'offres, entre autres. Que se passera-t-il si l'enveloppe financière nécessaire atteint de telles sommes que le contrat devient inaccessible à beaucoup de propriétaires ?

Les autorités municipales ont indiqué que dans un tel cas, d'autres sources de financement seraient mobilisées.

6. Quoique la contribution soit payable en principe à la signature du contrat (ou, possiblement échelonnée sur une période), il n'est pas stipulé que cette contribution est fixe et non révisable. A qui revient la charge des surcouts ?

Cette question sera réglée par des stipulations du contrat en cours d'étude.

7. Le Règlement stipule clairement que le contrat est précaire. C'est très inquiétant. Rien n'empêche donc la Mairie de résilier les contrats en cours et de proposer de nouveaux contrats. Par exemple, en cas de surcouts, la mairie peut ainsi agir pour récupérer une nouvelle source de financement nécessaire à l'achèvement de travaux initialement prévus mais inachevés.

Le règlement l'indique car les textes le prévoient (art. R. 2122-1 CGPPP) et s'imposent à un règlement local. Une autre disposition serait illégale. Il en est de même de la possibilité

de résilier un contrat domanial qui existe en toute hypothèse et ne peut être écarté par les clauses du contrat (CE, 1985, Eurolat).

8. Le montant des contributions sera-t-il ajusté en fonction de la taille des amarrages (cad, une maison avec un amarrage de 16mx10m paierait proportionnellement plus cher qu'une maison avec un amarrage de 12mx4m).

Cette question doit être réglée dans le cadre de la préparation des contrats et de leur négociation.

9. L'obligation d'obtenir un agrément de la Régie avant de pouvoir vendre sa maison est une atteinte grave au droit de la propriété privée. Car une maison privée de son droit d'amarrage ne vaut plus grand chose. Quels sont les critères qui guideront la Régie à agréer ou non un rescrit ?

Ce n'est pas ce qu'indique le règlement : c'est la cession du droit d'occuper le plan d'eau qui doit faire l'objet d'un agrément de la part de l'autorité compétente et non la cession de l'immeuble, de la propriété privée, qui reste quant à elle totalement libre.

10. Lors de la vente d'une maison avec rescrit, la Régie peut-elle exiger une réévaluation du prix du contrat ?

Non, la valeur résiduelle du contrat est celle qui résulte du prorata temporis d'occupation.

11. Bien que 35 ans soit une longue durée, on doit se demander ce qui se passera dans 35 ans. Si un Contrat de Garantie d'Usage n'est disponible que dans le cadre de "financement d'ouvrages portuaires, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer au développement de celui-ci", que se passera-t-il si on ne peut identifier aucun travaux répondant aux critères ? Le simple entretien ou réparation de certains ouvrages rentrera-t-il dans les critères ?

Le droit commun s'appliquera : à défaut de travaux éligibles aux garanties d'usage, il faudra solliciter des autorisations « annuelles ». La réparation des quais est éligible (à condition qu'ils constituent des éléments du domaine public, ce qui n'est pas le cas à ce jour).

12. En ce qui concerne la redevance annuelle actuellement fixée à 20 euros/m², le Règlement stipule seulement que la Mairie décide de son montant. Selon quels critères et sur la base de quelle information sera décidé le prix au m²? Il semble essentiel d'aligner l'augmentation du prix de la redevance annuelle sur un index cohérent.

Ce sera le cas d'autant que les textes l'exigent de même que le principe d'égalité entre les usagers du domaine public. La jurisprudence administratives estime que la redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public doit tenir compte des avantages de toutes natures procurés au titulaire de l'autorisation et doit être calculée en fonction non seulement de la valeur locative d'une propriété privée comparable à la dépendance du domaine public pour laquelle la permission est délivrée, mais aussi de l'avantage spécifique que constitue le fait d'être autorisé à jouir d'une façon privative du domaine public. Le montant peut ainsi être supérieur à la valeur locative d'une propriété privée comparable.

13. Que finance la redevance annuelle ? Aurons-nous accès aux documents budgétaires détaillant les recettes annuelles et les dépenses ? Directement ou à travers une expertise comptable indépendante ?

La redevance annuelle est en principe payée par le bénéficiaire d'une autorisation d'occupation du domaine public. Oui les recettes et les dépenses seront communicables. Ces éléments sont notamment abordés lors des conseils portuaires ou des CLUPP.

L'expertise comptable indépendante ne s'impose pas aux personnes publiques et reste même impossible (c'est la direction des finances publiques et le trésor public qui assure cette comptabilité).