



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ports

Question écrite n° 66734

Texte de la question

M. Christian Estrosi attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation du port de Saint-Laurent-du-Var. Ce port a été construit, d'une part, sur la base d'une concession octroyée par l'Etat à la commune de Saint-Laurent-du-Var le 17 avril 1975 et, d'autre part, sur un sous-traité de concession passé le 28 avril 1975 entre la ville et la société anonyme Yacht Club International (YCI) dont le seul objet est la construction et l'exploitation du port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var. Trois difficultés apparaissent. Tout d'abord, en termes d'occupation régulière du domaine public, aucune amodiation n'a été délivrée tant pour les anneaux d'amarrage que pour les cellules commerciales, alors que les deux actes de concession le prévoyaient expressément. Le montage juridique ne repose que sur un système d'actionnariat donnant droits, à leurs bénéficiaires, à un droit de jouissance pour la durée de la concession soit d'un ou plusieurs anneaux, soit d'une ou plusieurs cellules commerciales selon les capitaux investis. Par ailleurs, les statuts et le règlement intérieur de cette société mentionnent clairement une capacité pour les actionnaires de louer, transmettre et céder leurs droits. Aussi, la commune est aujourd'hui confrontée à des occupants du domaine public maritime portuaire qui ne sont ni amodiataires ni même actionnaires du YCI, et qui ont acheté devant notaire des fonds de commerce alors que cela paraît impossible sur le domaine public. Ensuite, les lois de décentralisation de 1982 et 1983 ont donné la compétence de l'installation et de la gestion des ports de plaisance aux communes. En conséquence, le port de Saint-Laurent-du-Var a fait l'objet d'un « procès verbal de mise à disposition » établi par les services de l'Etat et accepté par le Conseil municipal de la commune le 29 mai 1985. Toutefois, pour des motifs tenant vraisemblablement à une divergence d'interprétation entre la commune et la société gestionnaire sur les possibilités d'adaptation de l'équilibre financier du contrat, aucun acte contractuel nouveau n'a été signé par les parties à l'époque. Le 28 septembre 1989, le conseil municipal a pris une seconde délibération décidant qu'il fallait s'en tenir aux termes de la concession de 1975 et que le sous-traité de concession devait être lu comme un cahier des charges de concession. Cette décision n'a jamais été entérinée ni formalisée. Dans deux décisions récentes, le tribunal administratif de Nice a pu ainsi édicter que la société YCI ne disposait d'une concession passée en bonne et due forme mais « que le sous-traité de concession conclu le 28 novembre 1975 entre elle-même et la commune, alors concessionnaire du port ; que si la loi du 22 juillet 1983 a permis à l'Etat de mettre à la disposition de la commune de Saint-Laurent-du-Var, devenu ainsi port communal, aucune disposition législative n'a jamais donné la qualité de concessionnaire de port de plaisance aux anciens bénéficiaires de sous-traités ». Compte tenu de la date des délibérations de 1984 et de 1989, il aurait pu être envisagé de pallier cette carence formelle en réécrivant les actes de 1975 dans le respect des lois de décentralisation. Or l'étendue de la délégation de service public compte tenu de l'importante augmentation de la SHON semble constituer un obstacle de fond empêchant cette réécriture. Enfin, en matière de construction sur le domaine public maritime portuaire, la surface hors oeuvre nette d'origine est très rapidement passée de plus de 4 000 mètres carrés autorisés en 1975 à 7 453 m² en 1984 dont 5 117 en dur et 2 366 mètres carrés de constructions légères, pour être portées à 9 650 mètres carrés, dans le projet du nouveau plan d'occupation des sols qui va faire l'objet dans les prochaines semaines d'une mise à l'enquête publique en vue de son approbation début 2002. La volonté de la commune est à présent d'organiser au mieux ce périmètre en créant du stationnement non plus à l'intérieur du port mais à ses extrémités est et ouest, et de dégager ainsi une surface qui sera rendue aux piétons et aux cycles. Cela permettrait en outre de rendre possible des

surfaces commerciales harmonieuses et viables en dotant les locaux d'une profondeur cohérente avec les exigences des normes d'hygiène et de sécurité. La commune, pour ce faire, est tenue par les délais des procédures d'urbanisme, d'une part, et, d'autre part, par la nécessaire clarification de la situation du Yacht Club International, ce qui déterminera la personnalité juridique qui aura vocation à déposer un permis de construire en vue de la requalification du port. Aujourd'hui, les propriétaires sont dans une situation extrêmement difficile du fait de la demande de démolition. Compte tenu de cette difficulté, compte tenu de l'absence de réaction de l'Etat depuis plus de vingt-cinq ans, compte tenu des dommages importants qui seraient portés à l'économie locale d'un des ports les plus florissants des Alpes-Maritimes, il lui demande de bien vouloir lui préciser si l'Etat souhaite s'engager dans une démarche de régularisation permettant aux occupants actuels du port de ne pas être pénalisés par une situation dont ils ne sont en rien responsables.

Données clés

Auteur : [M. Christian Estrosi](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 66734

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement, transports, logement et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er octobre 2001, page 5530