

PLP / Ports - Littoral - Plaisance

DOCTRINE

La réforme portuaire a dix ans

Robert RÉZENTHEL
Docteur en droit
Avocat au barreau de
Montpellier

ENGLISH SUMMARY

The port reforms adopted in 2008 have improved the previous situation, but they cannot be said to be immune to criticism. The rules governing the development and operation of ports still give rise to difficulties in adapting to the practices of a liberal economy.

Il faut le reconnaître, la réforme portuaire n'a pas passionné le grand public, ni la presse généraliste. Pourtant, la plupart des biens de consommation utilisent à un stade ou à un autre le transport maritime, et passent donc par les ports. L'impact économique de ceux-ci est pourtant considérable, ils sont indispensables au développement du commerce extérieur et participent à l'aménagement du territoire en conditionnant l'aménagement d'autres infrastructures de transport (réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux). Pour illustrer ce propos, prenons le cas d'un port ayant un trafic annuel de 60 millions de tonnes chargées dans des camions, cela représente une file pare-chocs contre pare-chocs faisant le tour de notre planète.

Après divers rapports établis par le Conseil économique, social et environnemental, par des hauts fonctionnaires ou par la Cour des comptes, le législateur est intervenu avec la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 pour organiser une réforme portuaire, comme d'autres États de l'Union européenne notamment l'Espagne et l'Italie.

Si les pouvoirs publics contribuent à orienter et développer le trafic maritime, cette capacité doit prendre en compte la stratégie des chargeurs et des armements. Le cadre légal résulte d'un compromis politique qui doit se concilier avec les objectifs des opérateurs économiques. Des adaptations légales et réglementaires s'avèrent nécessaires à la suite de la réforme, tandis que la jurisprudence interprète ou complète les textes en vigueur.

I - LES ASPECTS STRUCTURELS (OU ORGANIQUES)

Affirmer que la réforme portuaire est incomplète relève de la banalité, car aucune réforme n'est vraiment parfaite, elle est toujours appelée à évoluer. Seuls les ports maritimes métropolitains étaient concernés par la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008, il a fallu attendre quatre ans pour qu'une loi réforme le régime des ports maritimes d'outre-mer⁽¹⁾, dont les principaux (hormis celui de Point-à-Pitre) étaient restés assez longtemps en marge de la décentralisation⁽²⁾.

A - Le statut des ports

La création des ports à gestion décentralisée est intervenue avant celle des « grands ports maritimes ». Mais à aucun moment, la notion de « port » n'a été définie en droit français, hormis pour les ports militaires⁽³⁾.

La loi se borne à définir le grand port maritime comme un établissement public de l'État, mais sans préciser son caractère. La même imprécision avait été relevée pour les ports maritimes autonomes, il en était résulté une divergence de jurisprudence entre les deux ordres de juridictions. Pour le Conseil d'État, le port autonome était un établissement public mixte⁽⁴⁾, exerçant à la fois des missions de service public à caractère administratif et des activités industrielles et commerciales, tandis que la Cour de cassation jugeait qu'il s'agissait d'un établissement public à caractère industriel et commercial⁽⁵⁾ exerçant parfois des missions à caractère administratif.

Peut-on considérer que cette jurisprudence soit transposable aux grands ports maritimes ? Nous ne le pensons pas pour deux raisons.

En premier lieu, l'article 7 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire interdit à ces établissements publics métropolitains d'exploiter et d'être propriétaires d'outillages publics destinés à la manutention des marchandises. L'exploitation de ces outillages caractérisait la principale activité industrielle et commerciale des ports maritimes autonomes.

En second lieu, à l'occasion d'un contentieux fiscal, le Conseil d'État a considéré⁽⁶⁾ que la loi visée ci-dessus a ajouté une nouvelle catégorie de port, à savoir les grands ports maritimes.

(1) « La création des grands ports maritimes d'outre-mer : une volonté de clarification et d'harmonisation » R. Rézenthel; *DMF* 2013 p. 452 ; « Les ports maritimes d'outre-mer : décodés » R. Rézenthel, *JMM* 23 mars 2012 p. 12.

(2) « Les ports maritimes des départements d'outre-mer exclus de la décentralisation » R. Rézenthel, *Rev. « Les annales de la voirie »* 2006, n° 4, p. 90.

(3) Art. R 3223-61 du code de la défense.

(4) CE Sect. 17 avril 1959, Abadie, Rec. p. 239 concl. Henry ; CE 26 juin 1974, Port Autonome de Marseille, req. n° 85.687 ; CE Sect. 26 juillet 1982, ministre du budget c/ établissement public « Port autonome de Bordeaux », Rec. p. 293, *DMF* 1982 p. 724 note R. Rézenthel ; CE 21 octobre 1988, S.A.R.L. CETRA c/ Port autonome de Nantes - Saint Nazaire, req. n° 78.489.

(5) Cass. 1^{ère} ch. Civ. 13 janvier 1982, M. Vingtrois e.a. c/ Port autonome de Rouen, pourvoi n° 80-16461 ; Cass. 1^{ère} ch. Civ. 31 mai 1989, syndicat des manutentionnaires et employeurs de main d'œuvre du port de Rouen e.a. c/ Port autonome de Rouen, pourvoi n° 87-17236, *DMF* 1990 p. 374 note R. Rézenthel ; Cass. 1^{ère} ch. Civ. 6 octobre 1993, Port Autonome de Rouen c/ syndicat des manutentionnaires et employeurs de main d'œuvre du port de Rouen e.a., pourvoi n° 91-16568.

(6) CE 2 juillet 2014, grand port maritime de La Rochelle, req. n° 374807.

On observe toutefois que les grands ports maritimes ne sont pas répertoriés dans la liste des administrations publiques⁽⁷⁾ au sens de l'article 1^{er} 4^o du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, alors que l'établissement public « Voies navigables de France » fait partie de cette catégorie.

Cependant cette classification n'est pas déterminante car elle ne concerne que l'application des règles de la comptabilité publique, lesquelles ne suffisent pas à définir le caractère d'un établissement public.

S'agissant des grands ports maritimes d'outre-mer relevant de la loi n° 2012-260 du 22 février 2012, bien que qualifiés d'établissement public de l'État, le législateur a entendu, d'une part, prendre en compte la spécificité du mode de gestion de ces ports, et d'autre part, assurer une représentation accrue des collectivités territoriales au sein du conseil de surveillance et leur accorder une influence particulière⁽⁸⁾.

Même si la loi n'interdit pas à ces établissements publics d'outre-mer d'exercer des activités de manutention, elle ne les empêche pas de vendre leurs outillages publics et d'encourager les opérateurs privés à utiliser leurs propres outillages.

B - La Gouvernance

Depuis la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 quelques modifications sont intervenues dans l'organisation de la gouvernance des grands ports maritimes. Ainsi, une commission des investissements a été créée au sein des conseils de développement⁽⁹⁾.

L'article L 5312-11 du code des transports définit sa composition et précise qu'elle est présidée par le président du conseil régional ou son délégué et est composée de deux collègues, l'un représentant les investisseurs publics et l'autre les investisseurs privés.

Sont soumis à l'avis de la commission des investissements :

- le projet stratégique du grand port maritime, avant sa transmission pour examen au conseil de surveillance ;
- les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique.

Le conseil de développement peut demander à la commission des investissements une nouvelle délibération sur les investissements à inclure dans le projet stratégique avant de transmettre son avis définitif au conseil de surveillance.

Si le conseil de surveillance décide de ne pas suivre un avis défavorable de la commission des investissements, il doit motiver sa décision. Celle-ci est publiée au recueil des actes administratifs du département.

Le montant des projets d'investissements d'infrastructures soumis à l'avis de la commission des investissements est défini par le conseil de surveillance.

(7) Arrêté ministériel du 1^{er} juillet 2013, JO 9 juillet 2013.

(8) Cons const décision n° 2013-313 QPC du 22 mai 2013, JO 24 mai 2013 p. 8599.

(9) art. 23 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

Divers aspects de la réforme portuaire n'ont toujours pas été précisés, c'est le cas de la force exécutoire des délibérations des conseils de coordination interportuaires. S'imposent-elles aux établissements publics qui en font partie, ou est-ce des orientations qui leur sont suggérées ?

En tout état de cause, ces délibérations ne sauraient aller à l'encontre des objectifs des projets stratégiques et des délibérations des conseils de surveillance.

Outre la présidence de la commission des investissements par le président du conseil régional, celui-ci est désormais consulté⁽¹⁰⁾ pour avis sur la nomination du président du directoire.

A propos de ce dernier, les textes législatifs et réglementaires n'ont pas déterminé sa situation sociale lorsqu'il n'a pas la qualité de fonctionnaire détaché et qu'il vient du secteur privé. Si le mandat des membres du directoire est de cinq ans, en cas de non renouvellement de ce mandat, le Président du directoire doit-il être considéré comme étant licencié au sens du droit du travail ?

Si le décret n° 2009-348 du 30 mars 2009 fixe les modalités de détermination de la rémunération des dirigeants d'entreprises publiques, ses dispositions ne constituent pas un statut⁽¹¹⁾. Certes, la convention collective nationale⁽¹²⁾ unifiée ports - manutention exclut expressément de son champ d'application la situation du Président du directoire, directeur général, d'un grand port maritime, toutefois, la Cour de cassation a jugé⁽¹³⁾ que la qualité de directeur d'un établissement public à caractère industriel et commercial n'avait pas pour effet de le soumettre à un statut de droit public. Il résulte de la loi⁽¹⁴⁾ que le personnel des grands ports maritimes est soumis au droit du travail, c'est-à-dire également le Président du directoire qui a la qualité de salarié de l'établissement.

Dans son rapport de 2012, la Cour des comptes estime que la circonstance que les représentants de la place portuaire ne siègent pas au conseil de surveillance mais au conseil de développement a pour effet d'éviter les conflits d'intérêts⁽¹⁵⁾.

Dans son rapport de 2017, la Cour fait le constat⁽¹⁶⁾ que la gouvernance des grands ports maritimes a été améliorée par rapport à celle des ports maritimes autonomes, que le comité d'audit constitue un des apports de la réforme car il permet une expertise indépendante des questions financières, en revanche un retard est constaté dans la mise en place des directoires et dans celle de certains conseils de développement.

II - LES ASPECTS FONCTIONNELS

Les grands ports maritimes étant habilités à engager des actions concourant à la promotion générale du port, certains d'entre eux participent à une structure de

(10) Art 22 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 devenu article L 5312-9 du code des transports.

(11) Le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable ne saurait constituer un statut juridique pour les ordonnateurs et les comptables.

(12) Convention collective nationale unifiée ports - manutention (CCNU) du 15 avril 2011.

(13) Cass. Soc. 29 janvier 2009, pourvoi n° 42809.

(14) Il s'agit de la combinaison des articles L 5312-15 et L 5313-11 du code des transports.

(15) Rapport annuel de la Cour des comptes 2012, p. 122.

(16) Rapport annuel de la Cour des comptes 2017, p. 240.

coopération avec d'autres établissements publics portuaires. C'est le cas du G.I.E HAROPA créé en 2012, regroupant les grands ports maritimes du Havre et de Rouen et le port autonome de Paris. Il a pour objectif de former un système portuaire de dimension européenne dans le domaine de l'industrie, de la logistique et du tourisme au service de leurs clients.

Au Nord de la Seine, la coopération entre les ports prend la forme d'une association : « Ports des Hauts de France », créé en 2016. Elle regroupe les ports maritimes et les ports intérieurs des Hauts de France. Il s'agit de répondre aux enjeux environnementaux et commerciaux et de rechercher à élargir l'hinterland de chaque port. Déjà, en 2012 un G.I.E « Nord Gateway » avait été créé entre « Ports de Lille », « Delta 3 » (plate-forme multimodale de Dourges) et le grand port maritime de Dunkerque.

A - La subrogation des grands ports maritimes

La création ou la modification du statut des établissements publics portuaires a nécessité la subrogation aux anciennes structures. Ainsi, les grands ports maritimes métropolitains et celui de la Guadeloupe ont été subrogés dans les droits et obligations des ports maritimes autonomes, tandis que ceux de la Guyane française, de la Martinique et de La Réunion se sont substitués au service maritime de l'État.

Pour les sociétés par actions, la Cour de cassation a jugé⁽¹⁷⁾ qu'en cas de cession de la totalité des parts ou actions ou de changement de ses dirigeants, en l'absence d'une stipulation particulière autorisant la rupture avant l'échéance, sans écarter le caractère intuitu personae, la convention est maintenue en dépit des changements survenus. C'est-à-dire que les contrats conclus par une personne morale se poursuivent lorsque celle-ci est reprise par une autre entité. C'est le cas qui se produit avec la substitution d'un port maritime autonome ou du service maritime de l'État par un grand port maritime. La substitution dans les droits et obligations produit des effets sur des situations extra-contractuelles. Ainsi, la responsabilité de l'État ayant été engagée avant la création d'un grand port maritime, celui-ci était de plein droit tenu de supporter la poursuite de l'instance engagée avant sa constitution⁽¹⁸⁾, et alors même que l'inventaire contradictoire⁽¹⁹⁾ constatant la remise des biens à l'établissement public portuaire n'avait pas encore été établi.

En matière fiscale, le juge administratif adopte une position différente. En effet, à propos de l'assujettissement à la taxe foncière sur les propriétés bâties, la subrogation consacrée par la loi ne suffit pas à soumettre le grand port maritime à cette mesure fiscale, il faut que « le transfert de propriété doit être formalisé par la publication d'un acte translatif de propriété à la conservation des hypothèques »⁽²⁰⁾.

Il y a lieu de préciser à propos de cette imposition, que selon le Conseil d'État, si les ports maritimes autonomes en étaient exonérés en application d'une doctrine

fiscale, en revanche, les grands ports maritimes relevant d'une nouvelle catégorie d'établissements publics, ne pouvaient plus bénéficier de cette décharge⁽²¹⁾. Toutefois, le législateur est intervenu pour les exonérer de cette taxe, sauf délibération contraire de la collectivité concernée (art. 1382 E du code général des impôts).

La remise aux grands ports maritimes des biens faisant partie du domaine public de l'État est susceptible de soulever une difficulté s'agissant du domaine public naturel. En effet, si les biens du domaine public portuaire artificiel sont transférés gratuitement en pleine propriété, ceux faisant partie du domaine public naturel ne sont remis qu'à titre de jouissance. Or, un avis du Conseil d'État a considéré⁽²²⁾ que des terrains appartenant au domaine public naturel situés dans un port, étaient incorporés au domaine public artificiel lors de leur aménagement. Il semble que dans cette hypothèse, le transfert de propriété des terrains en cause intervient de plein droit au profit du grand port maritime.

Dans les départements et collectivités d'outre-mer, la subrogation d'un grand port maritime à un service de l'État devrait permettre au nouvel établissement public de bénéficier de la jouissance de l'ancien domaine colonial⁽²³⁾ dont profitait précédemment l'État, sachant que la propriété de ce domaine appartient au département ou à la collectivité d'outre-mer⁽²⁴⁾, et ce, d'autant qu'il y a une continuité dans l'affectation à des fins portuaires.

B - Les missions des autorités portuaires et leurs modalités d'exercice

La Cour des comptes observe dans son rapport de 2017 que « les premiers projets stratégiques étaient ambitieux avec des hypothèses de trafic volontaristes, des projets d'investissement lourds et des perspectives de financement plus ou moins précises »⁽²⁵⁾. Elle ajoute : « Si la qualité des projets stratégiques s'est améliorée pour la période 2014-2018, certaines critiques subsistent, en particulier le défaut de hiérarchisation des investissements et, pour certains ports, une vision toujours très optimiste de l'évolution des trafics ».

L'une des missions assignées aux grands ports maritimes concerne « la gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté »⁽²⁶⁾. Ainsi que l'a souligné M. J.-M. Sauvé, Vice-Président du Conseil d'État lors des entretiens du Conseil d'État en droit public économique : « L'objectif de valorisation économique doit être concilié avec les autres composantes fondamentales de l'intérêt général... Cette conciliation met en balance l'objectif de valorisation économique, non seulement avec la protection des propriétés publiques nécessaire à l'action administrative, mais également avec la protection tout aussi nécessaire des opérateurs économiques »⁽²⁷⁾. Il

(21) CE 2 juillet 2014, grand port maritime de La Rochelle, req n° 374807.

(22) Avis CE assemblée générale 16 octobre 1980, n° 327217.

(23) « La zone des cinquante pas géométriques et l'ancien domaine colonial : des vestiges de la colonisation » R. Rézenthel, Revue du droit de la voirie et du domaine public 2017, n° 199, p. 161 et suiv.

(24) Avis CE section des finances et de l'intérieur réunies 12 mars 1948, n° 243134.

(25) Rapport annuel de la Cour des comptes 2017, p. 241.

(26) Art. L. 5312-2-3° du code des transports.

(27) « La valorisation économique des propriétés des personnes publiques » J.-M. Sauvé, in « Entretiens du Conseil d'État en droit public économique » 6 juin 2011 (site internet du Conseil d'État).

(17) Cass com 29 janvier 2013, pourvoi n° 11-23676.

(18) CE 27 juillet 2015, société EDF, req n° 387239.

(19) Art. R 5312-8 du code des transports.

(20) CE 23 octobre 2015, grand port maritime de Bordeaux, req n° 375735.

ajoute : « la protection des opérateurs économiques est assurée par l'application, dans le respect des exigences du droit de l'Union, des règles de la concurrence et du principe de liberté du commerce et de l'industrie ».

Le Conseil d'État a jugé que la mission de valorisation de leur domaine par les grands ports maritimes justifiait la liberté de choix du régime domanial par ces établissements publics⁽²⁸⁾.

L'exercice d'une telle mission répond au besoin du grand port maritime d'assurer le fonctionnement d'ensemble du port qui constitue une mission de service public indépendamment du régime juridique des activités qui s'y exercent⁽²⁹⁾. Cette analyse a constitué l'un des éléments d'appréciation qui ont conduit la Haute Juridiction à requalifier⁽³⁰⁾ une convention de terminal portuaire⁽³¹⁾ en concession de service public.

La mission de valorisation du patrimoine imposée par le législateur au grand port maritime a semble-t-il conduit le juge administratif à faire prévaloir la spécialité de l'établissement public sur la destination du domaine public portuaire, en admettant l'implantation d'un complexe cinématographique sur ledit domaine⁽³²⁾. Il est vrai que la jurisprudence administrative avait déjà affirmé une conception souple de la destination du domaine public portuaire en admettant l'aménagement d'un espace commercial comportant un parking sur le domaine public portuaire⁽³³⁾, et ce, dès lors que le projet avait pour objectif d'améliorer les conditions d'accueil des voyageurs empruntant un terminal portuaire.

Cette doctrine libérale est à présent encadrée par le législateur, ainsi il résulte de l'Ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques, que sous réserve de dérogations à la formulation imprécise, l'octroi des autorisations d'occupation du domaine public donnent lieu préalablement à une publicité et une mise en concurrence. Il convient toutefois d'observer que la directive n° 2006/123/UE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur exclut expressément de son champ d'application les services portuaires. Par ailleurs, plusieurs membres du Conseil d'État, dont son Vice-Président⁽³⁴⁾, ont estimé que les modalités de mise en concurrence des autorisations d'occupation temporaire du domaine public ne pouvaient pas relever d'une « construction prétorienne ad hoc ». En raison de l'imprécision manifeste des dérogations prévues à l'article L 2122-1-3-4° du code général de la propriété des personnes publiques, c'est le champ d'application de la procédure de mise en concurrence qui s'avère contraire au principe de sécurité juridique.

(28) CE 27 mars 2015, société Nautech c/ Grand port maritime de Marseille, req n° 388831.

(29) Cf. les conclusions de M. Gilles Pellissier, rapporteur public (conclusions sur le site ARIANE WEB du Conseil d'État sous l'arrêt CE 14 février 2017, grand port maritime de Bordeaux et société SMPA, req n° 405157 et 405183.

(30) CE 14 février 2017, grand port maritime de Bordeaux et société SMPA, req n° 405157 et 40518, DMF 2017, n° 791, p. 460 observ. L. Bordereaux ; « La convention de terminal portuaire et les principes de la commande publique » R. Rézenthel, DMF 2017, n° 792, p. 553.

(31) La Cour des comptes a souligné dans son rapport de 2017 (p. 244) « des négociations et une mise en œuvre difficiles des conventions de terminal » sous l'effet de la pression sociale.

(32) CAA Bordeaux 13 avril 2015, SCOP Utopia - Saint Siméon, req n° 15BX01432 et 15BX01513.

(33) CE 10 mars 2006, société Unibail Management, req n° 284802.

(34) M. Jean-Marc Sauvé, cf renvoi n° 27.

Non seulement il ne doit pas y avoir de distorsion de concurrence entre les usagers des ports, mais également entre les autorités portuaires. C'est l'un des objectifs du règlement UE n° 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 sur les prestations portuaires et la transparence financière des autorités portuaires⁽³⁵⁾, qui impose une telle procédure. Ce texte a également pour objectif d'assurer la transparence sur le plan financier de l'exercice des missions des autorités portuaires, afin d'éviter une distorsion de concurrence entre elles. Ainsi l'article 11 du règlement dispose que : « Les relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire du port, ou toute autre entité fournissant des services portuaires en son nom, et bénéficiant de financements publics sont consignées en toute transparence dans le système comptable de manière à faire apparaître clairement les éléments suivants : a) Les fonds publics mis directement à la disposition des gestionnaires des ports concernés par les pouvoirs publics ; b) les fonds publics mis à disposition par les pouvoirs publics par l'intermédiaire d'entreprises publiques ou d'institutions financières publiques ; c) l'utilisation à laquelle ces fonds publics ont été affectés ».

Ce règlement n'exclut pas la faculté pour le prestataire de services portuaires d'adopter une démarche commerciale inhérente à l'économie de marché. En effet, selon le point 48 du préambule de ce texte : « Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux droits éventuels des ports et de leurs clients de s'entendre sur des remises commerciales confidentielles. Il n'a pas pour objet d'exiger la communication de telles remises au public ou à des tierces parties. Toutefois, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait au moins publier les niveaux usuels des redevances avant de pratiquer toute différenciation de prix ».

Une modification de la législation devrait intervenir en France concernant le recouvrement des droits de port, d'une part, si l'on voulait autoriser l'application de remises commerciales, et d'autre part, afin de permettre le cas échéant une facturation unique ainsi que le suggère l'article 12.2 du règlement prescrivant que : « Le paiement des redevances de services portuaires peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances d'infrastructure portuaire ».

La Cour des comptes constate à juste titre que : « Les déterminants de l'attractivité d'un port sont de plusieurs ordres et ne se limitent pas au prix des services rendus et au tarif des droits portuaires ». Elle observe parmi les facteurs importants qui motivent les chargeurs à faire passer leurs marchandises par un port : « le temps d'immobilisation à quai d'un navire, la productivité à quai des terminaux, la taille des terminaux, le nombre de portiques des manutentionnaires, la durée de transit des marchandises dans les terminaux, l'efficacité et la rapidité des procédures administratives et douanières, et la qualité des dessertes avec l'hinterland »⁽³⁶⁾. On peut ajouter à cette énumération, le nombre de lignes maritimes régulières desservant le port et la capacité d'accueil des infrastructures portuaires.

(35) « Le règlement européen du 15 février 2017 sur les services portuaires et la transparence financière des ports : pragmatisme et petits pas » G. Gueguen-Hallouët, DMF 2017, n° 796, p. 917 ; « La fourniture de services portuaires et la transparence financière des autorités portuaires » L. Fédi et R. Rézenthel, revue : e-Neptunus Vol 23, 2017/4.

(36) Rapport annuel de la Cour des comptes 2017, p. 252.

Conclusion

Les réformes sont souvent le résultat d'un compromis entre des intérêts opposés. Celles relatives aux ports maritimes n'échappent pas à cette tendance. Les pouvoirs publics ont pour objectif de satisfaire au mieux l'intérêt général, tandis que les opérateurs privés recherchent l'efficacité économique de leurs investissements.

Comment concilier ces intérêts dans une économie libérale ? S'agissant de la réforme portuaire résultant de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008, le législateur a imposé le repli des grands ports maritimes métropolitains sur leurs fonctions régaliennes ; la Cour des comptes suggère pour sa part des axes de progrès pour la gestion de ces établissements publics dont : la mise en place d'une desserte portuaire concurrentielle, la dynamisation de la politique domaniale, la coopération dynamique entre les ports, et le renforcement du pilotage national de la politique portuaire.

Il est surprenant de constater que le renforcement de l'encadrement des activités portuaires par les pouvoirs publics s'écarte de la doctrine de l'Union européenne qui admet une démarche commerciale des prestataires de services portuaires allant jusqu'à l'octroi de remises confidentielles aux usagers, et recommandant l'assujettissement des autorités portuaires à l'impôt sur les sociétés⁽³⁷⁾.

Pour garantir la liberté du commerce et de l'industrie, il faut nécessairement lever les restrictions à la liberté des prestations de services et à la circulation des capitaux.

(37) « Les ports et l'impôt sur les sociétés : quand la fiscalité rime avec perplexité » R. Rézenthel, *JMM* 29 janvier 2016 p. 12 ; « La Commission européenne veut faire entrer la gestion des ports dans le moule de l'entreprise » R. Rézenthel, *JMM* 19 août 2016 p. 15.

JURISPRUDENCE FRANÇAISE*Jurisprudence commentée***Valeur agréée ou valeur à neuf ?**

Pierre-Yves NICOLAS

COUR DE CASSATION (2^e ch. civ.) - 29 MARS 2018 > Navire *Lys d'O*
N° 16-24326

ASSURANCE PLAISANCE

Assurance sur corps de navires. Plaisance. Valeur assurée. Clause de valeur agréée ou de valeur à neuf. Interprétation. Pouvoir souverain des juges du fond. Indemnité d'assurance. Limitation à la valeur vénale du navire.

En matière d'assurance sur corps de navires de plaisance, l'interprétation des clauses ambiguës d'une police d'assurance, rapprochant les notions de valeur agréée et de valeur à neuf, relève du pouvoir souverain des juges du fond qui peuvent limiter l'indemnité d'assurance à la valeur vénale du navire assuré au moment du sinistre si l'assureur est en mesure de prouver l'importance du dommage à ce même moment.

Sté DUNMAS INC. c/ Sté ACE EUROPEAN GROUP LIMITED et a.

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR,

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 24 mai 2016), que la société Dunmas Inc. (la société), propriétaire d'un yacht, le « Lys d'O », l'a assuré auprès des sociétés Ace European Group Limited, Allianz Global Corporate and Specialty AG, AIG Europe Limited, Hanse Marine Versicherung AG, Helvetia International Versicherung AG, Kravag Logistics Versicherung AG, et Zurich Insurance PLC (les assureurs), en souscrivant une police « Multi-risques Plaisance » garantissant notamment les pertes et dommages subis par le navire par suite de naufrage ; que suivant un avenant du 4 juin 2008, la valeur agréée du navire a été fixée à 3 480 000 USD ; que le « Lys d'O » ayant fait naufrage le 28 février 2010 et les assureurs ayant refusé leur garantie, la société les a assignés en exécution du contrat ;

Sur le moyen unique, pris en ses quatre premières branches :

Attendu que la société fait grief à l'arrêt de condamner les assureurs à lui payer l'équivalent en euros, au jour de l'arrêt, de la somme de 750 000 USD avec intérêts