

- Le régime actuel du domaine public maritime portuaire

[Le régime actuel du domaine public maritime portuaire](#)

[I. - L'AFFECTATION AU SERVICE PUBLIC](#)

[II. - LES BIENS CONCOURANT AU FONCTIONNEMENT D'ENSEMBLE DU PORT](#)

[III. - PEU D'ÉVOLUTION SIGNIFICATIVE POUR LES DROITS RÉELS SUR LE DOMAINE PUBLIC MARITIME PORTUAIRE](#)

[IV. - LA PROCÉDURE DE CONTRAVENTION DE GRANDE VOIRIE CONFORTÉE](#)

[CONCLUSION](#)

Laurent FEDI

Docteur en droit

Maître de conférences associé à l'Université Paul Cézanne U3

Robert RÉZENTHEL

Docteur en droit

Chargé de cours à l'Université de Lille 2

Jusqu'à une époque récente, l'article 538 du Code civil aujourd'hui abrogé par l'Ordonnance n° 2006-460 du 21 avril 2006 instituant le Code général de la propriété des personnes publiques (1) (CG3P), classait les ports dans le domaine public (2). Cette disposition devait s'interpréter comme une appropriation publique des ouvrages portuaires, sans que l'ensemble d'un port soit nécessairement soumis au régime de la domanialité publique, au sens où nous l'entendons aujourd'hui.

Avec l'arrêt « Société Le Béton » (3), les zones portuaires ont largement contribué à la définition jurisprudentielle du domaine public. C'est d'ailleurs essentiellement la jurisprudence qui a consacré la notion de « *domaine public portuaire* » (4). Malgré la spécificité de sa destination, il est soumis au droit commun de la domanialité publique, mais il bénéficie toutefois de la protection de la police de la contravention de grande voirie.

Désormais, ce domaine public possède une définition légale en tant que « domaine public maritime artificiel » (5), laquelle est distincte de la définition générale du domaine public. Malgré le souci de clarification des auteurs du Code général de la propriété des personnes publiques (6), le « CG3P », il est vraisemblable que la jurisprudence devra arbitrer de nombreux débats doctrinaux sur la consistance du domaine public dans les ports maritimes.

Nous nous attacherons en premier lieu à analyser le principe fondamental de l'affectation au service public caractérisant le domaine public au regard de ce nouveau code et de la jurisprudence antérieure (I). En second lieu, face à une définition spécifique du domaine public maritime par rapport à celle du domaine public général, nous nous interrogerons sur la consistance des « biens concourant au fonctionnement du port » (II). Enfin, nous évoquerons le régime différencié des droits réels maintenu par le code (III) et la contravention de grande voirie qui a fait l'objet d'une véritable consécration (IV) attestant que les dépendances publiques appartiennent toujours à un domaine protégé dont les principes d'inaliénabilité et de l'affectation à l'utilité publique demeurent vivaces.

I. - L'AFFECTATION AU SERVICE PUBLIC

La notion d'aménagement est à présent utilisée de manière plus restrictive dans la définition du domaine public. Ainsi, l'article L 2111-1 du CG3P dispose que : « *Sous réserve de dispositions législatives spéciales, le domaine public d'une*

personne publique mentionnée à l'article L. 1 est constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public ». L'affectation des biens au service public est toujours indispensable à la reconnaissance de la domanialité publique, mais à condition que ces biens fassent l'objet d'un « *aménagement indispensable* » audit service.

Les auteurs de ce nouveau code ont entendu restreindre la consistance du domaine public. Dans le rapport au Président de la République qui a exposé les motifs de l'Ordonnance n° 2006-460 du 21 avril 2006 relative à la partie législative du CG3P, il est précisé que : « *Il s'agit de proposer une définition qui réduit le périmètre de la domanialité publique. C'est désormais la réalisation certaine et effective d'un aménagement indispensable pour concrétiser l'affectation d'un immeuble au service public, qui déterminera de façon objective l'application à ce bien du régime de la domanialité publique. De la sorte, cette définition prive d'effet la théorie de la domanialité publique virtuelle* » (7) .

Doit-on considérer que la réduction de la consistance du domaine public ne résulte que du caractère « indispensable » de l'aménagement à l'exécution des missions de service public ? On peut penser que la notion de service public devrait également connaître une portée plus restrictive, notamment s'agissant de la manutention portuaire qui constitue l'activité principale d'un port.

Selon le Conseil d'Etat : « *les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de transport des marchandises dans les ports et rades constituent des éléments du service public à l'exécution duquel le domaine public maritime est normalement destiné* » (8) . Si cette interprétation extensive du service public était compréhensible dans le contexte de l'époque où cette décision a été rendue, en raison de l'impérieuse nécessité d'assurer l'approvisionnement de la France affectée par la seconde guerre mondiale, autant il semble excessif aujourd'hui de maintenir une telle qualification juridique de la manutention portuaire.

Certes, l'exploitation de l'outillage public est toujours considérée (9) à juste titre comme une mission de service public à caractère industriel et commercial, en raison de la réglementation et du contrôle de cette activité par une personne de droit public et de son utilité pour l'intérêt général, mais s'agissant des activités des entreprises de manutention, il n'y a aucun motif justifiant de les qualifier de mission de service public. D'ailleurs, la Cour de justice des communautés européennes a estimé que la manutention portuaire ne constituait pas un service d'intérêt économique général (10) . De plus, elle considère (11) à propos de la création d'un service public ou d'obligations de service public que la « *libre prestation de services, en tant que principe fondamental du traité, ne peut être limitée que par des réglementations justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général et s'appliquant à toute personne ou entreprise exerçant une activité sur le territoire de l'État membre d'accueil* ».

La domanialité publique est-elle nécessaire pour assurer le fonctionnement normal des services publics ? Le Conseil constitutionnel a répondu par la négative à cette question en soulignant toutefois que la continuité du service devait être protégée (12) .

Sous cette réserve, la définition générale du domaine public résultant de l'article L 2111-1 du CG3P répond à la nécessité de concilier la protection du service public et les intérêts des opérateurs portuaires. La définition du domaine public maritime artificiel assure-t-elle cet équilibre ?

II. - LES BIENS CONCOURANT AU FONCTIONNEMENT D'ENSEMBLE DU PORT

La définition légale du domaine public précise qu'elle est donnée « *sous réserve des dispositions législatives spéciales* ». Faut-il entendre par là que des régimes spécifiques peuvent être conçus de manière autonome par rapport au régime général ? Nous ne le pensons pas, car la création du CG3P a pour finalité d'harmoniser les règles relatives à la domanialité publique. Les auteurs de ce texte ont pris la mesure des préoccupations des investisseurs privés occupant le

domaine public et la définition légale du domaine public maritime artificiel devrait en tenir compte.

Jusqu'à présent, la jurisprudence donnait une interprétation extensive du domaine public portuaire, notamment en estimant que la proximité des terrains appartenant à l'Etat par rapport un port et susceptibles de contribuer à son développement était assimilable à un aménagement spécial destiné au fonctionnement du service public (13). Egalement, l'aménagement d'une station service fournissant en carburant les usagers d'un port a été qualifié d'aménagement spécial (14).

Le Conseil d'Etat a cependant admis (15) que des terrains portuaires non aménagés dans l'intérêt du service public faisaient partie du domaine privé de l'autorité portuaire. Il a également considéré (16) que des terrains du domaine public portuaire pouvaient faire l'objet d'un déclassement en vue d'y réaliser des aménagements à caractère industriel. Cette doctrine tend à montrer que les zones non aménagées spécifiquement dans l'intérêt du service public portuaire n'ont pas vocation à faire partie du domaine public.

L'article L 2111-6-2^o du CG3P dispose que le domaine public maritime artificiel est constitué « *A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers, situés en aval de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables* ».

Bien que la notion d'aménagement indispensable à l'exécution de missions de service public ne soit pas expressément rappelée, elle demeure sans aucun doute un critère de la domanialité publique portuaire. Toutefois, que faut-il entendre par « *biens immobiliers concourant au fonctionnement d'ensemble du port* » ? Les ouvrages d'infrastructure entrent nécessairement dans cette catégorie, il s'agit notamment des quais, des bassins, des chenaux, des écluses. Malgré leur nature souvent mobilière, mais pouvant être juridiquement qualifiés d'immeubles par accessoire, les outillages publics comme les portiques, les grues, les pontons dans les ports de plaisance font également partie du domaine public portuaire. Ainsi que le souligne le rapport au Président de la République évoqué ci-dessus, « *la distinction entre le domaine public et le domaine privé retrouve sa fonction essentielle, celle qui détermine le régime de gestion et d'aliénation d'une propriété publique* ». Cette remarque est intéressante car elle facilite la distinction entre les missions de service public qui sont soumises à un régime juridique spécifique, et les activités purement économiques relevant du droit commun. Si la protection de la continuité du service public implique des sujétions particulières pour son gestionnaire, en revanche, le principe de la liberté d'établissement et du commerce et de l'industrie doit s'appliquer pour les activités purement économiques. Les contraintes imposées par la domanialité publique ne devraient plus subsister pour ce qui les concerne.

Si l'on suit ce raisonnement, par exemple les boutiques exploitées dans les ports de plaisance devraient bénéficier de cette réduction du champ de la domanialité publique. Certes, il est admis (17) qu'elles participent à l'animation de ces ports, mais ce n'est pas le cas s'agissant du fonctionnement de ceux-ci. Il y aurait lieu de reconnaître aux commerçants concernés la possibilité de conclure un bail commercial et l'existence d'un fonds de commerce.

L'idée d'aménagement spécial qui était consacrée jusqu'à présent par la jurisprudence administrative demeure-t-elle sous-jacente dans la définition légale du domaine public portuaire ? Dès lors qu'il est admis que l'objectif du Code général de la propriété des personnes publiques est de rassembler « *un maximum de règles communes* », il convient d'admettre, comme pour la définition générale du domaine public, que le critère de l'aménagement spécial (dans le sens de spécifique aux activités portuaires) est nécessaire mais insuffisant.

Il y a lieu de penser que les rédacteurs du nouveau code n'ont pas approfondi la réflexion sur le domaine public portuaire. Ce manque d'approfondissement transparaît au travers d'une incohérence ou d'un oubli de principe important nous semble-t-il. En effet, dans la définition de la consistance du domaine public maritime artificiel, l'article L. 2111-6 du CG3P désigne les ouvrages et installations appartenant à une personne publique qui sont destinés à assurer

la sécurité et la facilité de la navigation maritime mais ignore totalement ceux destinés à la sûreté. Cette critique rédactionnelle tend à souligner que la sécurité maritime et portuaire relève depuis l'adoption du Code ISPS (18) d'un binôme presque indissociable : la sécurité et la sûreté. Cet oubli résulte de la confusion qui est souvent faite entre la sécurité et la sûreté, l'article L 2132-8 du CG3P en donne une illustration.

Dans le même sens, le rapport au président de la République ne contient aucun commentaire concernant le domaine public portuaire, en outre, il se borne à indiquer que le sol et le sous-sol des plans d'eau font normalement partie de ce domaine. Or, sur ce dernier point, la loi aurait pu ajouter que l'eau dans les ouvrages portuaires est également soumise à la domanialité publique (19) .

Nonobstant sa longue gestation, le CG3P n'est donc pas l'outil parfait que les juristes et praticiens étaient en droit d'attendre. Le régime des droits réels est particulièrement révélateur de l'une des carences de cette codification du droit des propriétés des personnes publiques.

III. - PEU D'ÉVOLUTION SIGNIFICATIVE POUR LES DROITS RÉELS SUR LE DOMAINE PUBLIC MARITIME PORTUAIRE

Si la doctrine a pu saluer la clarification du régime des droits réels instauré par le code (20) , en particulier pour les collectivités territoriales, nous pouvons regretter qu'en ce qui concerne le domaine public de l'État et de ses établissements, les rédacteurs aient maintenu les imperfections des règles posées par la loi de 1994 (21) . L'innovation majeure s'adresse principalement aux collectivités territoriales, leurs groupements ainsi que leurs établissements publics qui ne disposaient jusqu'à présent que du bail emphytéotique peuvent désormais délivrer des autorisations d'occupation constitutives de droits réels. En revanche, à l'exception de quelques modifications, le régime des occupations du domaine public de l'État et de ses établissements a été repris à droit constant. Parmi ces modifications, il faut noter l'effort rédactionnel réalisé par le CG3P dans la définition du droit réel octroyé à l'occupant permettant de mettre fin au débat relatif à la distinction entre le droit réel sur le domaine occupé et le droit réel sur les constructions réalisées. A la différence du Code du domaine de l'État à présent abrogé, le CG3P se réfère à ce droit réel non plus au pluriel mais au singulier (22) . Enfin, l'article L. 2122-9 consacre la faculté pour le créancier hypothécaire de se substituer au débiteur défaillant en cas de retrait de l'autorisation pour inexécution des clauses et conditions. Or, en pratique, cette possibilité était formalisée depuis de nombreuses années dans la plupart des contrats d'occupation du domaine public portuaire notamment ceux des ports maritimes autonomes.

La carence majeure du CG3P reste cependant le maintien de l'interdiction du recours au crédit-bail, dès lors que les biens notamment des ports autonomes concernés sont affectés au service public. Selon l'article L. 2122-13, le crédit-bail ne peut pas concerner les « *biens affectés à un service public et faisant l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution de ce service ou affectés à l'usage direct du public ainsi que les travaux exécutés pour une personne publique dans un but d'intérêt général* ». Si la doctrine y voit un « léger » élargissement des possibilités de recours à ce mode de financement pour les autorisations d'occupation temporaire (AOT) constitutives de droits réels, les gestionnaires portuaires peuvent s'interroger sur la portée de cette interdiction en particulier face à la définition du domaine public maritime artificiel qui ne réfère pas à la notion d'« *aménagement indispensable* ». Ainsi, afin d'envisager le recours au crédit-bail sur certaines installations, les gestionnaires de ports devront vérifier que les « *biens concourant à l'ensemble du port* », ne font pas l'objet d'un « *aménagement indispensable* » au service public ou qu'ils ne sont pas à « *l'usage direct du public* ». Que d'interrogations dubitatives face au besoin de pragmatisme que requiert la gestion de dépendances maritimes portuaires !

Les modalités de financement des ouvrages portuaires sont plus ou moins étendues selon que le port est géré par une collectivité territoriale ou un établissement public de l'Etat. L'objet du code d'améliorer la lisibilité de la norme est donc manqué !

IV.- LA PROCÉDURE DE CONTRAVENTION DE GRANDE VOIRIE CONFORTEE

Au-delà de la définition de la consistance du domaine public maritime, l'un des apports du CG3P est la définition de la contravention de grande voirie dont l'importance dans le contentieux de la sinistralité des installations portuaires et terminales publiques n'est plus à démontrer (23). Selon l'article L. 2132-2 du CG3P « *les contraventions de grande voirie sont instituées par la loi, par décret selon le montant de l'amende encourue, en vue de la répression des manquements aux textes qui ont pour objet, pour les dépendances du domaine public n'appartenant pas à la voirie routière, la protection soit de l'intégrité ou de l'utilisation de ce domaine public, soit d'une servitude administrative mentionnée à l'article L. 2131-1* ». Cette définition simple rappelle de manière implicite la singularité de la contravention de grande voirie à savoir son caractère à la fois répressif à travers une sanction pécuniaire, et son caractère civil, celle de la réparation à l'atteinte aux dépendances du domaine public. De plus, c'est l'ensemble du domaine public portuaire, à l'exception de la voirie routière, qui est désormais protégé par cette procédure, et ce, quel que soit le propriétaire dudit domaine.

Avec l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes (24) et l'ordonnance du 21 avril 2006, la procédure de contravention de grande voirie fait une « cure de jouvence ». Elle se trouve renforcée par un relèvement du taux d'amende pour les atteintes au domaine public portuaire et pour son devenir par la formalisation de sa définition. La revendication formulée par la doctrine en droit de l'environnement d'une extension du champ d'application de cette procédure aux atteintes environnementales (25) n'est cependant pas satisfaite.

Le naufrage de l'*Erika* a rappelé que la procédure de contravention de grande voirie pouvait être utilisée afin d'obtenir la réparation de l'atteinte portée au domaine public maritime naturel. Cependant, en l'espèce, l'obligation de poursuivre l'infraction trouvait sa limite « *dans les autres intérêts dont l'administration a la charge et notamment dans les nécessités de l'ordre public* » (26), c'est-à-dire le respect des obligations de prise en charge technique et financière des déchets, des opérations de pompage et de remise en état du littoral souillé. L'exercice des poursuites au titre de la contravention de grande voirie ne permettait pas d'obtenir un meilleur résultat. Il convient aussi d'observer que le nouveau code n'incorpore pas l'eau de la mer dans le domaine public, circonstance qui ne permet pas à celle-ci d'être protégée par la police de la grande voirie (27) en dehors des ports maritimes.

A l'instar de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, la contravention de grande voirie est une procédure dérogatoire du droit commun de la responsabilité. Il faut souhaiter que le niveau des sanctions soit adapté pour assurer une protection efficace du domaine public portuaire.

CONCLUSION

La réduction de la consistance du domaine public voulue par le législateur doit s'appliquer au domaine public portuaire. Cette évolution se justifie d'autant plus, que les activités portuaires sont soumises à une forte concurrence internationale, et que l'attrait des investisseurs privés est indispensable en raison du désengagement financier progressif de l'Etat.

Certes, le Code général de la propriété des personnes publiques apporte une contribution indéniable au régime de la domanialité publique portuaire, notamment en étendant, d'une part, la protection de la police de la grande voirie, et d'autre part, la reconnaissance de droits réels au profit des occupants sur le domaine public portuaire, quelle qu'en soit la collectivité propriétaire. Mais si la domanialité publique conserve toujours son utilité pour protéger la pérennité des services publics, elle implique encore de fortes sujétions pour les occupants, lesquelles sont parfois incompatibles avec une économie de marché.

Le dernier Rapport de la Cour des comptes sur l'activité des ports français en 2006 a relevé le net recul de certains d'entre eux sur des trafics stratégiques en particulier le trafic conteneurisé (28). La reconquête de ces parts de marché

sur nos voisins européens (29) ne doit pas être freinée par des règles domaniales rigides et contraires au bon sens économique, ce bon sens, que les responsables portuaires souhaitent depuis longtemps par la réforme de la domanialité publique portuaire (30) . Il convient de susciter l'attractivité des ports à l'égard des investisseurs privés et de fidéliser les usagers. La valorisation de cet espace créateur de richesses pour notre économie (31) demeure un enjeu dont l'importance est plus que jamais stratégique. Il faut donc souhaiter que la jurisprudence ne retombe pas dans les dérives d'une domanialité publique extensive et que le régime des droits réels soit unifié pour l'ensemble des personnes publiques.

- (1) Ordonnance n° 2006-460 du 21 avril 2006 relative à la partie législative du Code général de la propriété des personnes publiques, *J.O.* du 22 avril 2006, p. 6024. cf. R. Rézenthel : « Colbert victime de la modernisation du droit », *Les Annales de la voirie*, juin 2006 p. 111.
- (2) L'article 538 Code civil disposait : « *Les chemins, routes et rues à la charge de l'État, les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public* ».
- (3) CE 19 octobre 1956, *Société Le Béton*, *Rec.* p. 375, *D.* 1956, J, p. 681 concl. Long, *JCP* 1957 - II - 9765 note Blaevoet.
- (4) CE 22 juin 1984, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports, chargé de la mer, req. n° 53630 ; CE 15 juin 1987, société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux, req. n° 39250, 39291 et 39308.
- (5) Certains arrêts qualifiaient le domaine public dans les ports de « domaine public maritime » : CE 13 décembre 1968, ministre de l'équipement, req. n° 72453 et 72478 ; CE 2 novembre 2005, association « baie de la Moselle », req. n° 260922.
- (6) Ch. Maugué et G. Bachelier : « Genèse et présentation du Code général de la propriété des personnes publiques », *AJDA* du 29 mai 2006 p. 1073.
- (7) Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2006-460 du 21 avril 2006 relative à la partie législative du Code général de la propriété des personnes publiques, *J.O.* du 22 avril 2006, p. 6016.
- (8) E Sect. 5 mai 1944, compagnie maritime de l'Afrique Orientale, req. n° 66679, *Rec.* p. 129.
- (9) CE 15 décembre 1967, Level, *AJDA* 1968, II, p. 230 concl. G. Braibant ; CE 5 avril 1978, société X..., *Rec.* p. 176 ; Trib. Confl. 12 janvier 1987, société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux c/ port autonome de Dunkerque, req. n° 2449, *D.* 1987, J, p. 707 note R. Rézenthel ; CE 24 juillet 1987, société Carfos, *Rec.* p. 274.
- (10) CJCE 10 décembre 1991, société merci convenzionali porto di Genova, aff. n° C-179/90, *Rec.* p. I-5889 ; « L'aménagement du régime de la manutention portuaire : droit interne et droit communautaire » G. Mattei-Dawance et R. Rézenthel, *RFDA* 1993 p. 356.
- (11) CJCE 20 février 2001, asociación profesional de empresas navieras de lineas regulares (ANALIR), aff. n° C-205/99, point 25.
- (12) Cons. Const. décis. n° 96-380 DC du 23 juillet 1996, *AJDA* 1996 p. 696 observ. O. Schrameck ; Cons. Const. décis. n° 2005-513 DC du 14 avril 2005, cf. « Le régime juridique des biens affectés au service public » E. Fatôme, *AJDA* 2006 p. 178.
- (13) CE 17 décembre 2003, société Leader racing, req. n° 236827.

- (14) CE 8 mars 1993, MM Jean et Jean-Jacques Villedieu, SARL Villedieu Pneus, req. n° 119801.
- (15) CE 30 mai 1951, Sempé, Rec. p. 297 ; CE 11 avril 1986, ministre des transports c/ Daney, Mme Giret, syndicat des pilotes de la Gironde et M. Nebout, Rec. p. 88, *RFDA* 1987 p. 44, note Ph. Terneyre.
- (16) Avis du CE Ass. 16 octobre 1980, *RDI* 1981 p. 309.
- (17) Conclusions M. Franc sous CE Ass. 29 décembre 1978, association de défense de la côte fleurie, *Revue Juridique de l'Environnement* 1979 p. 129.
- (18) Amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, chapitre XI-2, Annexe 2, Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime. OMI.SOLAS/CONF.5/DC/1 12 décembre 2002. Règlement CE 725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004, *J.O.C.E.* L 129 du 29 avril 2004 p. 6.
- (19) CE Sect. 2 juin 1972, Fédération française des syndicats professionnels de pilotes maritimes, *AJDA* 1972 p. 646 concl. M. Rougevin-Baville, Rec. p. 407 ; « L'eau de la mer. Réflexions sur son statut juridique et sa protection » S. Caudal, in *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant*, p. 59, éd. L'Harmattan (1999).
- (20) Ch. Pisani et C. Bosgiraud : « Premières réflexions sur le code général des propriétés publiques », *ADJA* du 29 mai 2006 p. 1098.
- (21) Loi n° 94-631 du 25 juillet 1994 complétant le Code du domaine de l'Etat et relative à la constitution de droits réels sur le domaine public, *J.O.* du 26 juillet 1994, p. 10749. M. Dewevre-Fourcade et R. Rézenthel : « La réforme de la domanialité publique et le développement économique », *DMF* 1995 p. 419.
- (22) Les dispositions du Code de l'État issues de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994, se réfèrent à la fois au droit réel au singulier (art. L. 34-1) et au pluriel (art. L. 34-2). E. Fatôme et Ph. Terneyre : « La loi du 25 juillet 1994 : observations complémentaires », *AJDA* du 20 novembre 1994 p. 780.
- (23) L. Fedi : « *Le cadre juridique de l'exploitation des terminaux pétroliers* », thèse Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, 2006. Cf. 2^{ème} partie, p. 384 et suivantes.
- (24) Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes (partie législative), *J.O.* du 3 août 2005 p. 12702.
- (25) D. Seguin : « La mise en œuvre de la contravention de grande voirie par le juge administratif : comparaison avec le droit répressif de l'environnement », *Droit de l'environnement* n° 136, mars 2006 p 80.
- (26) CE 30 septembre 2005, M. Henri X..., n° 263442. Cette décision s'inscrit dans la jurisprudence constante du Conseil d'Etat (CE Sect. 23 Février 1979, association des amis des chemins de ronde, req. 04467, Rec. p. 75 concl. A. Bacquet).
- (27) CE 27 juillet 1984, ministre de la mer c/ Mme Galli et autres, *AJDA* 1985 p. 47 note R. Rézenthel et F. Pitron.
- (28) « Rapport thématique publique sur les ports français face à la mutation du transport maritime : l'urgence de l'action », juillet 2006, 187 pages. Pour le trafic conteneur lire pages 21 à 31.
- (29) Ph. Mathieu : « Les ports français veulent combler leur retard en Europe », *MOCI* n° 1763 du 13 juillet 2006 p. 21.
- (30) M. Baux, R. Bonnet, R. Rézenthel : « Une réforme portuaire à la recherche du bon sens et de l'efficacité », *Revue Navigation Port et Industrie* du 30 avril 1996 p. 227.

(31) R. Rézenthel : « Les ports : une puissance logistique au service de l'économie locale et nationale », *Revue Navigation Port et Industrie* du 30 décembre 1994 p. 704
