

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 12952	De <b>Mme Sophie Panonacle</b> ( La République en Marche - Gironde )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > Statut des conventions de terminal portuaire	<b>Analyse</b> > Statut des conventions de terminal portuaire.
Question publiée au JO le : <b>02/10/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/01/2019</b> page : <b>214</b>		

### Texte de la question

Mme Sophie Panonacle interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le statut des conventions de terminal portuaire. En effet, la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a instauré le régime des conventions de terminal, qui permettent au port de déléguer des activités commerciales à des entreprises privées spécialisées. Pour ces entreprises, ces conventions valent occupation du domaine public. En 2014, la directive européenne 2014/23/UE du 26 février sur l'attribution de contrats de concessions de services - privés comme publics - a exclu de son champ d'application les accords dans le secteur des ports maritimes. Toutefois, en 2016, la transposition effectuée par l'ordonnance du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession n'exclut pas clairement les conventions de terminal du champ d'application de cette directive. Et en 2017, le Conseil d'État a requalifié une convention de terminal en concession de service, dans un arrêt du 14 février 2017 relatif au terminal du Verdon, qui dépend du grand port maritime de Bordeaux. Cette situation crée une incertitude forte pour les industries manutentionnaires, car les concessions de services ne constituent pas un cadre juridique adapté de nature à favoriser l'investissement dans les ports. À l'occasion de la remise du rapport d'application de la loi pour l'économie bleue le 21 mars 2018, Mme la ministre l'a informée que la rédaction d'un « projet d'article législatif était en cours afin d'adapter le cadre juridique aux spécificités portuaires ». Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui préciser l'état d'avancement des travaux, et dans quelle mesure le traitement de cette problématique pourra être effectué dans le cadre de la prochaine loi d'orientation des mobilités.

### Texte de la réponse

La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a donné aux opérateurs de manutention portuaire tous les leviers humains et matériels pour optimiser le service rendu aux usagers et soutenir la compétitivité des ports concernés. La convention de terminal a été créée dans ce cadre. Il s'agit d'une convention d'occupation du domaine public portuaire relevant du droit domanial, conclue entre les Grands ports maritimes (GPM) et les opérateurs de manutention, après une procédure de sélection transparente et non discriminatoire. Cet outil juridique ad hoc a rendu possible la mise en place d'opérateurs de terminaux intégrés responsables de l'ensemble des opérations de manutention horizontale et verticale, à l'instar de ce qui se pratique dans les autres pays européens. Le considérant 15 de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concessions a depuis pris en compte les spécificités portuaires en admettant la possibilité de conclure de simples conventions, en dehors du cadre concessif, lorsque le port fixe uniquement des conditions générales d'utilisation, « sans acquisition de travaux ou services spécifiques ». Par une décision du 14 février 2017 Société de manutention portuaire d'Aquitaine, le Conseil d'État a cependant requalifié une convention de terminal

en concession de service, considérant notamment que ce contrat répondait à un besoin du grand port maritime pour réaliser certaines des missions qui lui sont conférées par la loi et que la convention prévoyait des droits et obligations constitutifs d'un contrat de concession au sens de la directive précitée et de l'ordonnance relative aux contrats de concessions. Cette décision a pour conséquence de soumettre les conventions de terminal répondant aux critères dégagés par le Conseil d'État, au cadre juridique des concessions de service (directive 2014/23/UE du 26 février 2014 précitée, ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et décret n° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concessions). Or, il apparaît que l'application du droit de la commande publique, n'est pas nécessairement compatible avec le modèle économique international du transport maritime et de la logistique portuaire, la plupart des ports européens pouvant gérer leurs terminaux en recourant à des titres domaniaux comme le permet le considérant 15 de la directive 2014/23. Une évolution du cadre législatif de l'exploitation des terminaux portuaires est donc en effet souhaitable pour sécuriser et clarifier la typologie des contrats portuaires. C'est pourquoi, au vu des enjeux ci-dessus rappelés, le Gouvernement a initié une phase de concertation avec les différents partenaires du secteur portuaire dont l'Union nationale des industries de la manutention (UNIM), l'Union des ports de France (UPF), l'Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF), l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF). Cette concertation a permis d'aboutir à un article législatif adapté au secteur portuaire qui a été introduit dans le projet de loi d'orientation des mobilités présenté en Conseil des ministres le 26 novembre dernier. Cette disposition législative s'attache à réaffirmer la possibilité d'exploiter les terminaux portuaires dans le cadre de deux modèles de contrats : - des conventions de terminal (qui sont des conventions domaniales), dont l'attribution et le contenu relèveraient des dispositions du code général de la propriété des personnes publiques. La procédure de sélection introduite par l'ordonnance de 2017 leur serait pleinement applicable. Cette convention s'inscrit dans le considérant 15 de la directive. - des concessions, lorsque la réalisation et l'exploitation du terminal répond à des besoins spécifiques exprimés du port, ayant vocation à être conclues dans l'esprit de la directive 2014/23 précitée et adaptées sur certains points aux spécificités du secteur portuaire.