

Dossiers n° 2300110

Société Transport service international, Société Transport service Miquelon et Société Transport maritime service c./ Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon et Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

TA de Saint-Pierre-et-Miquelon

Audience du 3 juillet 2024

Jugement du 25 juillet 2024

CONCLUSIONS

M. Frédéric LANCELOT, rapporteur public

Monsieur le Président, Madame et Monsieur les conseillers,

Voici une nouvelle requête relative au transport maritime de marchandises entre l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada. Comme vous le savez, ce sujet très sensible, mais vital compte tenu de la situation de dépendance économique de l'archipel, a déjà donné lieu à plusieurs litiges entre l'Etat et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour résumer les positions de chacun, rappelons, tout d'abord, que, jusqu'en 2003, le transport maritime de marchandises était, comme en métropole et comme dans la plupart des territoires ultra-marins, entièrement laissé à l'initiative privée, l'Etat consentant uniquement des subventions aux transporteurs assurant la desserte de l'archipel. Ce système n'était toutefois pas satisfaisant, en ce qu'il ne permettait pas d'assurer la continuité de l'approvisionnement de la population de l'archipel en produits frais et de première nécessité, ni la continuité de l'approvisionnement des entreprises en matières premières. C'est pourquoi, en 2004, l'Etat a décidé d'ériger le transport de fret entre l'archipel et le Canada, et entre les 2 îles, en service public, dont la gestion prendrait la forme d'un contrat de délégation de service public, conclu tous les 5 ans entre l'Etat et un opérateur privé. Ce contrat prévoit ainsi le principe d'une desserte hebdomadaire du port de Saint-Pierre, puis du port de Miquelon, depuis le port canadien de Halifax.

Vous n'ignorez pas que, de son côté, la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, en application de l'article L. 5754-1 du code des transports, est en charge du transport maritime de personnes, entre Saint-Pierre et Miquelon d'une part, et entre Saint-Pierre et Fortune, à Terre-Neuve, d'autre part. Depuis 2010, cette activité de transport de passagers est exercée en régie, et la collectivité a d'ailleurs massivement investi dans l'acquisition de navires modernes et performants, et dans la rénovation des installations portuaires destinées à accueillir les passagers. Ainsi, essentiellement afin de rentabiliser ces investissements, la collectivité souhaite, depuis plusieurs années, utiliser ses navires pour exercer, de manière accessoire au transport de personnes, une petite activité de transport de fret.

Cela a donné lieu à plusieurs saisines de votre tribunal et, en particulier, dans le courant de l'été 2020, à un référé précontractuel introduit par la collectivité, qui entendait faire annuler la procédure de passation, engagée par le préfet en vue du renouvellement de la délégation de service public pour le transport de fret entre l'archipel et Halifax. Ce référé précontractuel a été rejeté. Voyez votre ordonnance n° 2000410 du 27 août 2020, confirmée par une décision du Conseil d'Etat n° 444430 du 17 novembre 2020.

De son côté, le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon a introduit un déferé préfectoral, contre 3 délibérations du 30 mars 2021, par lesquelles le conseil territorial entendait mettre en place une activité de transport de marchandises sur les navires de la collectivité. Ces délibérations ont été suspendues par votre juge des référés, voyez votre ordonnance n° 2100201 du 27 avril 2021, également confirmée par un arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux n° 21BX01890 du 10 novembre 2021, puis par une décision du Conseil d'Etat n° 458882 du 24 février 2022.

C'est cependant au cours de l'instruction de ce déferé préfectoral, au fond, que vous avez suggéré la mise en place d'une médiation entre le préfet et la collectivité. Parallèlement, la collectivité a saisi le Conseil d'Etat d'une demande d'avis, sur le fondement de l'article LO. 6462-9 du code général des collectivités territoriales. La section des travaux publics s'est prononcée le 14 juin 2022. Elle a rappelé le principe selon lequel l'Etat est seul compétent pour organiser le transport maritime de fret, qu'il s'agisse du transport depuis le Canada ou du transport inter-îles. Ce même avis détaille toutefois ensuite longuement les différentes modalités selon lesquelles la collectivité pourrait intervenir dans cette activité, sans remettre en cause la compétence de principe de l'Etat. Enfin, la collectivité a également saisi le Gouvernement, le 2 juin 2022, sur le fondement du quatrième alinéa de l'article 72 de la Constitution, afin d'être autorisée par la loi à déroger, à titre expérimental, aux dispositions législatives et réglementaires régissant l'exercice de ses compétences. Il s'agissait ainsi de solliciter le transfert entier de la compétence d'organisation du transport de fret maritime, de l'Etat vers la collectivité. Cette demande a fait l'objet d'une réponse du ministre délégué, chargé des outre-mer, le 8 août 2022. Il ressort de cette réponse gouvernementale qu'avant de saisir le Parlement d'un projet de loi permettant le transfert expérimental de la compétence au profit de la collectivité, le Gouvernement entendait proposer à la collectivité de conclure une convention avec l'Etat, afin d'expérimenter, sur une durée d'un an, le transport de fret par les ferries de la collectivité. Une expérimentation de l'expérimentation, en quelques sortes...

En tous cas, vous aurez compris que les planètes étaient parfaitement alignées pour que la médiation, initiée par votre tribunal, aboutisse. Ainsi, le préfet et le président du conseil territorial ont signé une convention, le 19 décembre 2022. Que prévoit cette convention ? Elle répond précisément à la proposition du ministre délégué, chargé des outre-mer, puisqu'il s'agit de mettre en place, à titre expérimental, au moins jusqu'au 31 décembre 2023, des prestations de transport de marchandises par la collectivité, sur ses liaisons régulières entre Saint-Pierre et Fortune. La convention précise qu'un bilan sera effectué à l'issue de cette expérimentation, afin, d'envisager, le cas échéant, la pérennisation de cette activité de transport de marchandises par la collectivité. En outre, le préfet s'engage à se désister de son déferé, introduit contre les délibérations du 30 mars 2021. De son côté, la collectivité s'engage à abroger ces délibérations, et à renoncer à toute contestation contre la délégation de service public, relative au transport de marchandises entre l'archipel et Halifax.

L'expérimentation semble avoir été concluante, puisque, par une nouvelle délibération du 30 janvier 2024, le conseil territorial a confirmé sa demande d'habilitation législative, pour se voir transférer entièrement la compétence d'organisation du transport maritime de marchandises. Nous supposons donc que, dans l'attente de cette éventuelle habilitation législative, l'exécution de la convention en litige se poursuit actuellement.

Au vu de l'apaisement du conflit entre la collectivité territoriale et l'Etat, on aurait pu croire que le sujet était clos, mais c'était sans compter sur le fait que cette expérimentation du

transport de marchandises par la collectivité territoriale a suscité certaines réticences, d'une part au sein de l'opposition, et d'autre part dans les milieux économiques, et en particulier chez les entreprises privées, qui assurent déjà la desserte maritime en fret, et qui craignent donc de voir leur activité concurrencée par la collectivité territoriale.

Vous êtes ainsi saisis d'une première requête, formée par les sociétés Transport service international, Transport service Miquelon et Transport maritime service. Les 2 premières sont, depuis 2009, les attributaires, dans le cadre d'un groupement solidaire, de la délégation de service public relative au transport de marchandises entre l'archipel et Halifax. Quant à la société Transport maritime service, elle assure ponctuellement des prestations de transport de fret entre Saint-Pierre et Terre-Neuve, dans le cadre d'une initiative privée, totalement indépendante de toute intervention de la puissance publique, étant rappelé que, même si cela n'a pas toujours été le cas, la délégation de service public ne porte désormais que sur le transport de fret depuis Halifax et inter-îles.

Ces 3 sociétés vous demandent d'annuler la convention, conclue le 19 décembre 2022 entre l'Etat et la collectivité, en vue de mettre en place un service expérimental de transport de fret entre l'archipel et Terre-Neuve. Il s'agit donc, selon la formule consacrée, d'un recours *Tarn-et-Garonne*, en référence à la jurisprudence : *CE Ass., 4 avril 2014, n° 358994, Département du Tarn-et-Garonne*, qui, comme vous le savez, permet aux tiers à un contrat administratif d'exercer un recours de plein contentieux, destiné à contester la validité de ce contrat.

Vous devrez d'abord examiner la recevabilité de cette requête, qui est contestée tant par le préfet que par la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le préfet soutient, tout d'abord, aux termes d'une argumentation assez confuse que, par principe, la convention en litige ne pourrait pas faire l'objet d'un recours *Tarn-et-Garonne*, dès lors qu'elle n'entre pas dans le champ classique des contrats de la commande publique. Cependant, le champ d'application de la jurisprudence *Tarn-et-Garonne* est très large, et s'étend à tous les contrats administratifs, à la seule exception des contrats ayant pour objet le versement d'une subvention. Voyez en ce sens : *CE avis, 29 mai 2019, n° 428040, Société Royal cinéma*. Ainsi, la circonstance que la convention en litige ne se limite pas à confier à la collectivité territoriale l'exécution du service public de transport maritime de fret entre Saint-Pierre et Fortune, comme dans le cadre classique d'une concession de service public, mais contient également d'autres types de stipulations, notamment celles par lesquelles, aux termes de concessions réciproques, la collectivité territoriale s'engage à abroger les délibérations du 30 mars 2021, tandis que l'Etat s'engage à se désister de son déféré, ne fait pas obstacle à l'application de la jurisprudence *Tarn-et-Garonne*. Voyez, en particulier, sur la recevabilité d'un recours formé par les tiers, contre une transaction ayant pour objet de mettre fin à un litige impliquant une personne publique : *CE, 13 juillet 2020, n° 435869, M. Avrillier*. De même, contrairement à ce que semble soutenir le préfet, le fait que le contrat soit conclu entre deux personnes publiques ne fait nullement obstacle à ce qu'il soit contesté par le biais d'un recours *Tarn-et-Garonne*. Voyez en ce sens, par exemple : *TA Orléans, 15 juin 2017, n° 1602194, M. Prou*. En outre, le préfet ne peut sérieusement soutenir que l'acte en litige n'aurait pas véritablement de caractère contractuel, en ce sens qu'il se bornerait à exécuter la décision unilatérale du ministre délégué, chargé des outre-mer, invitant la collectivité territoriale à conclure une convention avec l'Etat. Au contraire, la conclusion de cette convention n'avait rien d'obligatoire, et résulte d'un libre accord entre les deux parties. Enfin, la circonstance que la convention ne prévoit de confier à la collectivité territoriale l'exécution du service public de transport maritime de fret entre Saint-Pierre et Fortune qu'à titre

expérimental, et non à titre pérenne, ne fait pas non plus échapper la convention au champ d'application de la jurisprudence *Tarn-et-Garonne*. Voyez notamment en ce sens, pour un cas assez similaire de contrat administratif prévoyant de confier une prestation à un tiers à titre expérimental : *TA Paris, 25 juin 2015, n° 1405464, Société Delta process*. Bref, vous écarterez cette première fin de non-recevoir, tirée de ce que la convention en litige n'entrerait pas dans le champ d'application de la jurisprudence *Tarn-et-Garonne*.

La seconde fin de non-recevoir, tirée du défaut d'intérêt à agir des sociétés requérantes, est un peu plus sérieuse, et fait l'objet de longs débats entre les parties. Comme vous le savez, il ressort des termes mêmes de la décision : *CE Ass, 4 avril 2014, n° 358994, Département du Tarn-et-Garonne*, que l'intérêt à agir y est apprécié de façon assez restrictive. Le contrat ne peut ainsi être contesté que par les tiers, qui sont susceptibles d'être lésés dans leurs intérêts de façon suffisamment directe et certaine. Il appartient ainsi aux sociétés requérantes de démontrer une telle atteinte à leurs intérêts.

A ce titre, les sociétés requérantes se prévalent, tout d'abord, de façon générale, du fait que l'expérimentation d'une desserte de fret entre Saint-Pierre et Fortune est susceptible de porter préjudice à leur propre activité commerciale. Elles craignent ainsi de perdre des parts de marché, au profit de la collectivité territoriale. Nous ne vous cachons pas que nous sommes très peu convaincu. En effet, la prestation de transport de marchandises, assurée par la société Transport service international et la société Transport service Miquelon, dans le cadre de la délégation de service public reconduite depuis 2009, porte sur des volumes largement supérieurs à ceux que la convention en litige a pour objet de permettre à la collectivité de transporter. Il convient ainsi de rappeler que les navires de la collectivité demeurent dévolus, à titre principal, au transport de personnes et de véhicules accompagnés, le transport de fret n'étant qu'une activité accessoire, sans commune mesure avec l'ampleur de l'activité exercée par les sociétés requérantes. Malgré cette expérimentation d'une desserte de transport de marchandises entre Saint-Pierre et Fortune, la desserte depuis Halifax a vocation à demeurer, et de loin, le principal vecteur d'approvisionnement de l'archipel. L'activité préexistante des sociétés requérantes ne nous semble donc pas véritablement menacée par la prestation proposée par la collectivité territoriale, et les attestations établies par un commissaire aux comptes, faisant état d'une menace de perte de chiffre d'affaires, nous semblent plutôt fantaisistes, d'autant plus qu'au vu d'un courrier rédigé le 8 juillet 2022 par la présidente de la chambre d'agriculture, de commerce, d'industrie, de métiers et de l'artisanat, les importateurs de l'archipel semblent assez frileux à faire appel aux services de la collectivité, pour acheminer leurs marchandises. Nous vous proposons donc de retenir que les intérêts des sociétés requérantes ne sont pas susceptibles d'être lésés, de façon suffisamment directe et certaine, par la création de cette desserte maritime de transport de marchandises entre Saint-Pierre et Fortune.

En revanche, si nous sommes finalement convaincu de l'intérêt à agir des sociétés requérantes, c'est au titre du deuxième temps de leur raisonnement. Les sociétés requérantes se prévalent, ainsi, de leur qualité de concurrentes évincées. Elles soutiennent qu'elles auraient eu intérêt à conclure avec l'Etat un contrat similaire, leur permettant d'étendre leur activité et d'assurer, à la place de la collectivité, cette nouvelle prestation de service public de transport de marchandises, entre Saint-Pierre et Fortune.

Des précisions s'imposent, d'emblée, sur la notion de « concurrent évincé », qui est très ambiguë, et plus large que ce qu'elle sous-entend. Elle recouvre, en fait, toute entreprise, qui aurait eu intérêt à conclure le contrat, peu importe qu'elle ait effectivement candidaté ou non.

Dans ce cadre, peuvent être considérées comme « concurrentes évincées » des entreprises, qui n'ont, en pratique, fait l'objet d'aucune mesure d'éviction, faute d'avoir candidaté. Voyez, pour des précisions sur ce point : *CE avis, 11 avril 2012, n° 355446, Société Gouelle*. Nous insistons, à cet égard, sur le fait qu'au stade de l'intérêt à agir, cette question de l'intérêt à conclure le contrat est la seule que vous devez examiner. Contrairement à ce que semblent soutenir les défendeurs, peu importe, à ce stade, que le contrat ne serait pas un contrat classique de la commande publique et ne serait pas soumis aux règles de publicité et de mise en concurrence. C'est une question qui relève non pas de la recevabilité, mais du fond, et nous y reviendrons ultérieurement.

Cet intérêt à conclure le contrat s'apprécie, au regard de l'activité professionnelle de l'entreprise requérante, qui doit être en lien avec l'objet du contrat. L'intérêt à agir ne fait donc pas de doute en l'espèce, dans la mesure où la convention en litige a notamment pour objet et pour effet de confier à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon une prestation de transport maritime de marchandises, ce qui correspond précisément à l'activité des sociétés requérantes. Si l'Etat avait initié une procédure de publicité et de mise en concurrence, avant de confier l'exécution de ce service à la collectivité territoriale, les sociétés requérantes auraient eu intérêt à candidater. Vous admettez donc qu'elles sont recevables à vous saisir, en qualité de concurrentes évincées.

Vous examinerez donc le fond, et vous passerez rapidement sur les premiers moyens soulevés par les sociétés requérantes, qui ne nous ont pas convaincu.

Le premier de ces moyens est tiré de ce que la convention en litige aurait pour effet de déroger à la répartition des compétences entre l'Etat et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, telle que définie par les articles LO. 6413-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, sans que cela ait été autorisé par une habilitation législative, ainsi que le prévoit le 4^{ème} alinéa de l'article 72 de la Constitution.

A supposer que le moyen soit opérant, ce qui est loin d'être évident puisque cela supposerait qu'un tel vice soit en rapport direct avec l'intérêt lésé dont se prévalent les sociétés requérantes, vous l'écarterez, de toutes façons, sans aucune hésitation. S'il est vrai que le terme d'expérimentation peut prêter à confusion, il n'en demeure pas moins que l'objet de la convention en litige n'est pas de transférer intégralement de l'Etat à la collectivité la compétence en matière d'organisation du transport maritime de fret, mais uniquement de confier à la collectivité, en qualité d'opérateur, le soin d'assurer une partie des prestations correspondantes, l'Etat demeurant l'autorité organisatrice. La convention en litige n'a donc nullement pour réduire le périmètre des compétences de l'Etat au profit de la collectivité, et aucune loi d'habilitation n'était ainsi requise. Vous écarterez donc ce premier moyen.

Pour les mêmes raisons, vous écarterez le deuxième moyen, tiré de ce que seul l'Etat serait compétent pour organiser le transport maritime de fret, ainsi que l'a rappelé la section des travaux publics du Conseil d'Etat, dans son avis du 14 juin 2022. Encore une fois, la convention en litige n'a pas pour effet de doter la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon d'une quelconque compétence en matière d'organisation du transport.

Le seul moyen, véritablement intéressant, est tiré de ce que la convention en litige aurait dû être précédée d'une procédure de publicité et de mise en concurrence, afin que toute entreprise intéressée puisse candidater.

Il nous semble effectivement exact que, même si ce n'est pas son seul objet, puisqu'il s'agit aussi d'une transaction visant, par des compromis réciproques, à mettre fin au litige opposant l'Etat à la collectivité territoriale, cette convention a également pour effet de confier à la collectivité territoriale le soin d'assurer le service public du transport maritime de fret entre Saint-Pierre et Terre-Neuve. A ce titre, et même si elle ne présente qu'un caractère expérimental, la convention peut donc être qualifiée de concession de services, au sens des articles L. 1121-1 et suivants du code de la commande publique. Il s'agit, en effet, de confier la gestion et l'exploitation de ce service à la collectivité territoriale, en lui permettant de se rémunérer directement auprès des usagers.

Pour tenter de vous convaincre que la convention ne présenterait pas le caractère d'une concession de services, les défendeurs relèvent, tout d'abord, que la convention ne vise pas à répondre un quelconque besoin de l'Etat. Cette argumentation a toutefois peu de sens, elle ne serait opérante que si les requérantes soutenaient que le contrat était susceptible d'être qualifié de marché public. A contrario, s'agissant d'une concession, il ne s'agit pas de répondre à un besoin du pouvoir adjudicateur mais avant tout à un besoin de la population, en confiant à un opérateur le soin d'assurer telle ou telle mission de service public. Vous avez d'ailleurs déjà jugé que le cadre de la délégation de service public était adapté à l'organisation du transport maritime de fret entre l'archipel et le Canada. Voyez, sur ce point, votre jugement n° 20/10 du 26 septembre 2012.

Les défendeurs font ensuite valoir que, même si la convention en litige a pour effet de confier à la collectivité territoriale l'exécution d'un service public, elle s'inscrit dans le cadre d'une coopération entre personnes publiques, et échappe ainsi aux obligations de publicité et de mise en concurrence. La Cour de justice de l'Union européenne admet, en effet, notamment, qu'une convention, conclue entre plusieurs personnes publiques, afin de mutualiser leurs moyens pour gérer un même service public, n'est pas soumise aux règles de publicité et de mise en concurrence. Voyez, sur ce point : *CJUE, 6 juin 2009, n° 480/06, Commission c/ Allemagne*. Le législateur en a tiré les conséquences, en précisant que ne sont pas soumis aux obligations de publicité et de mise en concurrence les contrats, par lesquels plusieurs pouvoirs adjudicateurs mettent en œuvre une coopération, afin d'exercer en commun les services publics dont ils ont la responsabilité. C'est ce que prévoit l'article L. 3211-6 du code de la commande publique. Le plus souvent, de telles coopérations sont organisées entre collectivités territoriales, celles-ci se mettant d'accord, par une simple convention et en dehors de toute structure de coopération institutionnalisée telle un syndicat mixte, pour assurer en commun sur leurs territoires tel ou tel service public, comme la distribution d'eau potable, la restauration scolaire ou l'élimination des déchets. Voyez, pour des précisions sur ce point : *CE, 3 février 2012, n° 353737, Commune de Veyrier-du-Lac*.

Vous devrez donc déterminer si la convention en litige, conclue entre l'Etat et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, est susceptible de rentrer dans ce cadre. Nous ne pensons pas que ce soit le cas, dans la mesure où plusieurs conditions font défaut. Premièrement, comme son nom l'indique, un contrat de coopération entre personnes publiques suppose une véritable coopération. Il s'agit ainsi d'exécuter conjointement une mission de service public que tous les partenaires doivent assurer, chacun d'entre eux ayant vocation à apporter ses moyens et ses compétences. Ce n'est pas véritablement le cas qui vous occupe aujourd'hui puisqu'au travers de la convention litigieuse, l'Etat attribue entièrement la mission de transport maritime entre Saint-Pierre et Terre-Neuve à la collectivité territoriale, sans avoir vocation à intervenir lui-même, ni matériellement ni même financièrement. La convention stipule, ainsi, clairement que la prestation, assurée par la collectivité, ne fera

l'objet d'aucune subvention par l'Etat. Deuxièmement, la coopération entre personnes publiques, pour être qualifiée de telle, ne doit obéir qu'à des considérations d'intérêt général. Si l'on peut admettre que le fait d'instaurer une nouvelle desserte de transport maritime, afin d'améliorer les possibilités d'approvisionnement de l'archipel, répond à un besoin de la population, il a toujours été parfaitement assumé que cela n'est pas le seul objectif poursuivi par la collectivité, qui cherche autant, sinon davantage, à tirer des recettes de cette activité de transport de fret, afin de rentabiliser ses investissements. Dans ces conditions, la collectivité territoriale poursuit un intérêt commercial et agit de la même manière que pourrait le faire un opérateur privé.

Les défendeurs ne sont donc pas fondés à soutenir que la convention en litige échapperait aux règles de la commande publique. Il s'agit d'un contrat de concession classique, et l'Etat ne pouvait donc initier cette nouvelle ligne de transport maritime de fret entre Saint-Pierre et Fortune, sans respecter les règles de publicité et de mise en concurrence. C'est d'ailleurs précisément ce qu'a rappelé la section des travaux publics du Conseil d'Etat, dans son avis du 14 juin 2022, en indiquant que la collectivité territoriale ne pourrait intervenir, en qualité d'opérateur de transport maritime, qu'après que l'Etat ait émis un appel d'offres en ce sens.

Il est précisé, à cet égard, que, s'il est parfaitement loisible à une personne publique de se porter candidate à un contrat de la commande publique initié par une autre personne publique, le pouvoir adjudicateur demeure assujéti au principe d'égalité de traitement entre les candidats, et ne saurait favoriser, de quelque manière que ce soit, l'attribution du contrat à une personne publique plutôt qu'à un opérateur privé. De même, la candidature de la personne publique ne doit pas fausser les conditions de la concurrence, notamment en ce qui concerne les prix proposés. Voyez, pour des précisions sur ce point : *CE Ass, 30 décembre 2014, n° 355563, Société Armor*.

Vous retiendrez donc qu'en l'espèce, l'absence de toute procédure de publicité et de mise en concurrence est de nature à entraîner l'illégalité de la convention, conclue entre l'Etat et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon le 19 décembre 2022, en tant que cette convention concède à la collectivité, à titre expérimental, une activité de transport maritime de fret. En revanche, une telle illégalité n'est pas de nature à affecter les autres stipulations de cette convention, notamment en ce qui concerne l'engagement de la collectivité à abroger les délibérations du 30 mars 2021, et l'engagement du préfet à se désister de son déferé.

Vous écarterez, en revanche, sans aucune hésitation, les derniers moyens, tirés de ce que, d'une part, le préfet et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon n'auraient pas respecté les termes du courrier du ministre délégué chargé des outre-mer du 8 août 2022, qui recommandait que l'élaboration de la convention soit conduite en étroite concertation avec les acteurs économiques de l'archipel. Ce courrier du ministre n'a, en effet, aucune valeur réglementaire et sa méconnaissance n'est donc pas de nature à entraîner l'illégalité de la convention. D'autre part, vous écarterez le moyen tiré de ce que le préfet aurait méconnu l'article 15 du contrat de délégation de service public, conclu avec le groupement composé de la société Transport service international et de la société Transport service Miquelon, relatif à la desserte depuis Halifax. Dans cette convention de délégation de service public, l'Etat s'est engagé à ne pas mettre en place de desserte concurrente. Cependant, à supposer même que cette nouvelle desserte entre Saint-Pierre et Fortune soit susceptible de faire concurrence à la desserte depuis Halifax, ce qui est loin d'être évident, ainsi que nous l'avons évoqué au stade de l'intérêt à agir, la méconnaissance d'une obligation contractuelle ne peut, en tout état de cause, qu'engager la responsabilité contractuelle de l'Etat vis-à-vis des sociétés Transport

service international et Transport service Miquelon. Elle ne saurait entraîner l'illégalité de la convention, présentement en litige.

Mais revenons au seul vice qui est fondé, et qui est tiré de l'absence de procédure de publicité et de mise en concurrence, avant la conclusion de la convention litigieuse. Quelles conséquences devrez-vous tirer de ce manquement ? Comme vous le savez, la jurisprudence : *CE Ass., 4 avril 2014, n° 358994, Département du Tarn-et-Garonne* vous offre plusieurs options, sans que vous soyez tenus par la demande des sociétés requérantes. Vous pouvez, premièrement, estimer que, malgré les vices relevés, la poursuite de l'exécution du contrat demeure possible, éventuellement après avoir ordonné des mesures de régularisation, deuxièmement, prononcer la résiliation du contrat, uniquement pour l'avenir et, troisièmement, prononcer l'annulation rétroactive du contrat. Le choix entre ces différentes possibilités dépend, d'une part, de la gravité des vices relevés et, d'autre part, de l'intérêt général qui s'attache à la poursuite du contrat.

La poursuite de l'exécution de la convention nous semble difficilement envisageable, en l'espèce. D'une part, le vice, tenant au manquement aux règles de publicité et de mise en concurrence, n'est pas régularisable. Voyez, pour des précisions sur ce point : *CE, 2 décembre 2022, n° 455033, Société Paris tennis*. D'autre part, aucun motif d'intérêt général ne nous semble pouvoir justifier que l'exécution de la convention se poursuive. En particulier, contrairement à ce que soutient le préfet, la poursuite de cette expérimentation ne nous semble pas indispensable, à ce jour, pour permettre au législateur de se prononcer en toute connaissance de cause sur la demande d'habilitation législative, présentée par la collectivité. En outre, l'impact pour la population de l'archipel sera minime puisque, comme on l'a déjà vu, l'essentiel de l'approvisionnement continue de s'opérer par la desserte depuis Halifax.

A l'extrême inverse, l'annulation rétroactive de la convention nous semble tout aussi difficilement envisageable. Une telle solution est réservée aux vices d'une particulière gravité, et il a déjà été clairement jugé que la méconnaissance de l'obligation d'organiser une procédure de sélection préalable à l'attribution du contrat ne justifie pas, en tant que telle, son annulation. Voyez sur ce point : *CE, 2 décembre 2022, n° 455033, Société Paris tennis*, que nous vous avons déjà cité.

La résiliation de la convention, à compter de la date de notification de votre jugement, nous semble donc la solution la plus adaptée. Ainsi, en définitive, nous vous invitons à prononcer la résiliation de la convention, conclue entre l'Etat et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon le 19 décembre 2022, en tant que cette convention concède à la collectivité, à titre expérimental, une activité de transport maritime de fret. Tel est le sens de nos conclusions.