forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions ».

Cette interdiction n'étant cependant ni absolue ni inconditionnelle, il importe en ce cas de soumettre préalablement le projet au contrôle de la Commission, comme le prévoit l'article 88 du Traité. A pu ainsi être sanctionnée par le juge administratif l'absence de notification de l'institution d'une taxe parafiscale destinée à financer diverses actions en faveur du secteur de l'horticulture [65]. Une telle solution est sans aucun doute transposable aux taxes fiscales.

La combinaison de ces différentes règles doit donc conduire les pouvoirs publics à ne pas rechercher trop systématiquement, dans la création d'une taxe spécifique affectée, un palliatif à toute censure contentieuse d'une redevance.

Pour ce qui est des redevances perçues par l'État, lorsque l'absence d'un véritable service rendu ferme la voie d'une rémunération par l'usager établie par voie réglementaire et qu'il semble légitime d'instituer une taxe s'adressant à la même catégorie restreinte de redevables, il paraît inévitable, sauf à ce que le service prestataire soit doté de la personnalité morale, que cette « fiscalisation » soit mise en œuvre dans le respect du principe d'universalité budgétaire, c'est-à-dire qu'elle se traduise, quelle que soit la spécificité de ce prélèvement, par une affectation au budget général.

C'est au demeurant cette voie qui a été généralement suivie dans la période récente lorsque, pour faire suite à des décisions du Conseil constitutionnel censurant des utilisations abusives de la procédure des fonds de concours [66], la « fiscalisation » et la « rebudgétisation » de certains modes de financement des dépenses de l'État par des recettes spécifiques ont été opérées (prélèvement sur les exploitants d'installations nucléaires de base, qui finançait en grande part le service du ministère de l'Industrie chargé du contrôle de ces installations ; droits de chancellerie qui venaient abonder le budget des affaires étrangères ; « crédits d'articles » couvrant certaines dépenses de rémunérations du ministère des Finances à partir d'une fraction des redressements fiscaux et des frais d'assiette et de recouvrement des impôts locaux, etc.).

1.4. La tarification

La théorie économique assigne plusieurs objectifs aux tarifs publics [67]. Ces derniers servent tout d'abord à collecter des recettes visant à couvrir, en tout ou partie, le coût du service. Ils ont également un objectif de redistribution,

---

65 - CE, 6 novembre 1998, *Comité national interprofessionnel de l'horticulture florale et ornementale et des pépinières (CNIH)*, p. 387.

66 - Décisions n° 94-351 DC du 29 décembre 1994, précitée, et n° 97-395 du 30 décembre 1997.

67 - « Quel sens donner aux tarifs publics ? », Maurice Marchandet et Henri Tulkens, *Annales de l'économie publique, sociale et coopérative*, université de Bruxelles, septembre 1979.

consistant à rendre le service accessible à toutes les classes de revenus, en prévoyant un niveau de prix abordable et des tarifs sociaux. En outre, les tarifs publics influencent le niveau général des prix et, au-delà, la compétitivité de l'économie nationale : ils ont donc longtemps constitué et sont toujours susceptibles d'être un instrument de politique économique. Enfin, dans le souci d'éviter le gaspillage des ressources, ils doivent orienter la demande des usagers en les rendant conscients des coûts que leur consommation entraîne.

La réalisation de ces objectifs doit se concilier avec les règles dégagées par la jurisprudence. Ainsi que cela a été dit, la somme exigée des usagers à titre de redevance ne peut en principe incorporer que des éléments visant à couvrir les coûts du service rendu, sous peine d'être requalifiée en taxe, ce qui rend délicate l'utilisation des redevances à des fins de politique économique. En revanche, la jurisprudence reconnaît, sous certaines conditions, la possibilité de moduler le tarif des redevances. Avant d'en exposer les principes, il faut s'arrêter quelques instants sur la règle du plafonnement, c'est-à-dire l'interdiction d'une facturation du service au-delà de son coût, dont l'apparente simplicité occulte la complexité de la tarification. Se pose en effet le problème de l'appréhension du coût du service, qui présente des aspects à la fois théoriques et pratiques. C'est la raison pour laquelle la jurisprudence admet le recours à des critères forfaitaires de tarification.

1.4.1. L'assouplissement de la règle traditionnelle du plafonnement par la mise en œuvre de critères forfaitaires

L'application de la règle du plafonnement du montant de la redevance suppose que soit calculé le coût du service, sujet qui divise les économistes et se heurte souvent aux insuffisances de la comptabilité analytique des services publics. Dans un souci de simplification, la jurisprudence a admis l'utilisation de critères forfaitaires.

1.4.1.1. La portée de la règle du plafonnement en fonction du coût du service

Une fois identifiés les éléments qui peuvent être intégrés dans la redevance, quel coût faut-il retenir pour appliquer la règle du plafonnement du montant de celle-ci ? Ainsi que le souligne le professeur Robert Hertzog [68], les économistes ont des théories très élaborées pour définir le juste prix, mais celui-ci varie en fonction de l'objectif assigné à la redevance. Or ces objectifs sont susceptibles d'entrer en conflit. Par exemple, la recherche de l'équilibre budgétaire, qui suppose que les tarifs couvrent les coûts, y compris les coûts fixes, n'est pas toujours conciliable avec l'objectif d'efficacité productive, qui n'assure pas nécessairement la couverture du coût des investissements.

68 - *Le prix du service public*, par Robert Hertzog, numéro spécial de l'AJDA, 20 juin 1997, p. 55.

Après la guerre, le Commissariat au Plan recommandait aux établissements publics de l'État de facturer leurs services au coût marginal, c'est-à-dire en prenant en compte le supplément de coût résultant d'une augmentation unitaire de production. Cette recommandation a été progressivement abandonnée pour faire place à des orientations reposant sur la recherche de l'équilibre budgétaire. Pour y parvenir, les fournisseurs de services publics suivent des méthodes très hétérogènes. Au coût marginal est parfois préféré le coût total de production du service, qui intègre à la fois les coûts variables, dépendant de la quantité produite, et les coûts fixes, supportés indépendamment du volume de production, tels que, par exemple, les coûts de formation du personnel [69].

Au cours de la période récente, le concept de coût de développement, ou coût de long terme, a gagné du terrain. Ce coût est établi sur la base de la valeur de remplacement des équipements et des investissements, mais tient également compte de leur évolution anticipée. Si l'on suppose que les capacités de production vont tôt ou tard être saturées, ce raisonnement conduit à intégrer les équipements et investissements qui seront nécessaires à terme pour satisfaire un supplément de demande sans dégrader la qualité du bien offert.

Quel que soit le coût retenu, son calcul se heurte à de sérieuses difficultés pratiques. Le calcul du coût de développement repose ainsi sur des prévisions de demande, d'accroissement de capacité et de renouvellement du capital existant, mais aussi sur des prévisions de coûts correspondant à ceux que supporterait une entreprise efficace utilisant les meilleures technologies disponibles et dimensionnant ses équipements de façon optimale : autant d'hypothèses dont la fiabilité pèse sur la validité des tarifs. **Le raisonnement en coût marginal ou en coût total suppose quant à lui que puisse être isolée une entité économique et que son activité soit décrite par une comptabilité analytique détaillée susceptible de servir de justification devant le juge, conditions qui sont rarement satisfaites dans le cas des services publics.**

Cette complexité explique que, dans les faits, les fournisseurs de services publics déterminent le tarif des redevances avec une connaissance du coût du service d'autant plus faible que les sommes en cause font figure de recettes accessoires dans leur budget.

1.4.1.2. L'utilisation de critères forfaitaires

Si le Conseil d'État statuant au contentieux a su bâtir une jurisprudence qui décrit avec de plus en plus de précision la nature des éléments qui peuvent entrer dans le montant de la redevance, il semble plus circonspect lorsqu'il s'agit de définir une méthode permettant d'évaluer ces éléments. La jurisprudence s'abstient ainsi de fixer des règles trop rigides, préférant se borner à vérifier, sur la base des éléments apportés par les parties, que la fixation du montant de la redevance n'est pas manifestement erronée [70].

---

69 - CE Sect., 10 février 1995, *Chambre syndicale du transport aérien*, n° 148035, p. 70.
70 - CE, 17 novembre 1978, *Société Établissements Geismann frères*, p. 447 ; 2 novembre 1987, *Mansier*, p. 341.

Le juge admet également, dans certains cas, que puissent être retenus des critères forfaitaires de tarification. Deux exemples peuvent être mentionnés à cet égard.

Le premier concerne la matière, déjà évoquée, des redevances de contrôle aérien : ainsi a-t-il été admis, dans un souci de réalisme et de simplification, que la répartition de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne repose sur un critère de base prenant en compte la masse des aéronefs au décollage, et fasse en outre l'objet d'une péréquation, à travers un mécanisme de taux unitaire, entre des coûts de contrôle qui peuvent varier d'un aérodrome à l'autre [71].

La jurisprudence a également admis une certaine « forfaitisation » de la redevance d'enlèvement des ordures ménagères. Un premier élément de souplesse a été introduit lorsqu'une décision s'est bornée à exiger qu'existe un « lien suffisant » entre le montant de la redevance et le service rendu [72]. Il a par la suite été admis que la redevance soit fixée forfaitairement, au même niveau, pour un terrain de camping isolé et pour un foyer de résidents permanents, sans que soient méconnues les dispositions de l'article L. 233-78 du code des communes alors en vigueur qui prévoient que la redevance est calculée en fonction de l'importance du service rendu [73].

Dans cette dernière hypothèse, la forfaitisation de la redevance doit toutefois être relativisée, dans la mesure où le Conseil d'État en justifie le principe en se fondant sur les charges fixes qu'entraînent, pour le service d'enlèvement des ordures, l'utilisation saisonnière des terrains de camping isolés et leur dispersion géographique. Il est à noter que, par cette dernière précision, le juge adopte le raisonnement en coût complet opéré par le syndicat intercommunal.

1.4.2. Les possibilités de modulation

La fixation du tarif des redevances peut poursuivre d'autres objectifs que la couverture du coût du service et s'inscrire dans une politique délibérée mise en œuvre par la collectivité. Il est alors fait usage de modulations du montant des redevances. En effet, si la règle du plafonnement interdit de mettre à la charge de l'usager une redevance d'un montant supérieur au coût du service, au risque qu'elle revête une coloration fiscale, ce montant peut en revanche être inférieur sans que la somme demandée perde son caractère de redevance [74]. La jurisprudence a ainsi admis de nombreuses modulations, fondées

71 - CE, 21 octobre 1988, *Syndicat national des transporteurs aériens*, p. 374.
72 - CE, 6 mai 1985, *Commune de Pointe-à-Pitre c/Martin*, Tables p. 557.
73 - CE, 4 juin 1986, *Association des propriétaires des terrains pour les loisirs en Oléron c/SIVOM d'Oléron*, Tables p. 431 ; les dispositions correspondantes sont aujourd'hui codifiées à l'article L. 2333-76 du code général des collectivités territoriales.
74 - CE, 3 décembre 1996, *OPHLM de la ville de Paris c/Commissaire de la République de la région Île-de-France*, p. 412.

sur des critères géographiques ou sociaux, ou encore, plus récemment, tenant compte de la congestion des ouvrages ou de considérations commerciales.

Ces modulations ont en commun d'être soumises au principe d'égalité devant le service public, énoncé en particulier par la décision *Denoyez et Chorques* [75], et selon lequel *« la fixation de tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure »* [76].

Par construction, dès lors que le montant de la redevance ne peut être supérieur au coût du service rendu, un fournisseur de services qui pratique des modulations tarifaires ne peut atteindre l'équilibre budgétaire qu'au moyen d'une subvention, ce qui pose des problèmes de concurrence qui seront examinés dans la troisième partie de cette étude.

1.4.2.1. La modulation au regard de critères géographiques

C'est à l'occasion de l'affaire *Denoyez et Chorques* que le Conseil d'État a fixé les limites de la modulation tarifaire reposant sur des critères géographiques. Le conseil général de la Charente-Maritime avait fixé des tarifs différents pour le bac reliant alors la commune de La Pallice à l'île de Ré : un tarif réduit pour les insulaires, un tarif intermédiaire pour les habitants du département et un tarif général pour les autres passagers. Faisant application du principe d'égalité devant le service public, le Conseil d'État a jugé que si l'application d'un tarif différent aux habitants de l'île de Ré était justifiée par leur situation géographique, il n'en allait pas de même de la différence de tarif entre les habitants du département et les autres passagers.

Le législateur, déterminant le régime des bacs et ponts à péage, a mis fin aux effets de cette jurisprudence en rendant légale la discrimination tarifaire pratiquée au profit des usagers ayant *« leur domicile ou leur lieu de travail dans le ou les départements concernés »* [77].

Le Conseil d'État a, depuis 1974, fait application en plusieurs occasions du même raisonnement. C'est ainsi qu'il a admis la légalité d'une discrimination opérée dans les tarifs d'une cantine scolaire [78] et d'une école de musique [79], selon que les élèves sont ou non domiciliés sur le territoire de la commune. Il a également admis la légalité d'une telle discrimination entre des usagers d'un service de transport scolaire selon que les établissements qu'ils fréquentent

---

75 - CE, 10 mai 1974, *Denoyez et Chorques*, p. 274.

76 - CE, 13 octobre 1999, *Compagnie nationale Air France*, p. 303.

77 - Loi du 12 juillet 1979 relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales, codifiée aux articles L. 152-1 et suivants du code de la voirie routière ; le Conseil constitutionnel ayant admis cette distinction par sa décision n° 79-107 DC 12 juillet 1979, on peut relever que, au regard du principe d'égalité, le législateur dispose ainsi de plus de latitude que le pouvoir réglementaire en matière de distinctions tarifaires.

78 - CE Sect., 13 mai 1984, *Commissaire de la République de l'Ariège*, p. 315.

79 - CE, 2 décembre 1987, *Commune de Romainville*, p. 556.

sont ou non situés à l'intérieur du secteur de ramassage [80]. Le Conseil a toutefois précisé que le tarif le plus élevé pratiqué devait demeurer inférieur ou égal au coût des prestations.

1.4.2.2. La modulation au regard de critères sociaux

La jurisprudence admet la modulation tarifaire fondée sur des critères sociaux, suivant une pratique de « discrimination positive », pour reprendre l'expression utilisée en doctrine [81]. Alors qu'il avait initialement déclaré illégale la différenciation des tarifs d'une école de musique fondée sur les ressources financières des familles [82], le Conseil d'État autorise désormais cette discrimination, admise depuis longtemps dans le cas des crèches collectives, à vocation sociale plus affichée [83]. Il est toutefois intéressant de noter qu'il appuie son raisonnement non pas sur la différence de situation que pourraient représenter les disparités de ressources entre les familles, mais sur *« l'intérêt général qui s'attache à ce qu'un conservatoire de musique puisse être fréquenté par les élèves qui le souhaitent sans distinction de leurs possibilités financières »* [84]. C'est en ce sens que prend parti l'article 147 de la loi du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions, aux termes duquel : *« Les tarifs des services publics administratifs à caractère facultatif peuvent être fixés en fonction du niveau du revenu des usagers et du nombre de personnes vivant au foyer. Les droits les plus élevés ainsi fixés ne peuvent être supérieurs au coût par usager de la prestation concernée. Les taux ainsi fixés ne font pas obstacle à l'égal accès de tous les usagers au service ».*

Cette nouvelle orientation de la loi et de la jurisprudence justifie une politique tarifaire allant dans certains cas jusqu'à la gratuité. L'exonération de la redevance n'est jugée illégale que lorsque la loi peut être interprétée comme ne l'autorisant pas ou lorsqu'elle est sans rapport avec l'objet du service. Dans le premier cas, ont été jugés illégaux comme non conformes aux règles fixées par les articles L. 372-6 et suivants du code des communes alors en vigueur les dégrèvements de redevance d'assainissement consentis par un syndicat intercommunal aux bénéficiaires de l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité, ainsi qu'à certaines personnes âgées ou atteintes d'une invalidité les rendant inaptes au travail [85]. Dans le second cas, a été annulée la délibération d'un conseil municipal décidant d'exonérer de redevance pour enlèvement des ordures ménagères les personnes âgées de plus de soixante-dix ans, au motif que l'exonération était sans lien avec le service rendu [86].

---

80 - CE, 19 juin 1992, *Département du Puy-de-Dôme*, p. 237.
81 - *Cf.* notamment Guy Braibant et Bernard Stirn, *Le droit administratif français*, Presses de Sciences Po et Dalloz, 5e édition, p. 230.
82 - CE Sect., 26 avril 1985, *Ville de Tarbes*, p. 119.
83 - CE, 20 janvier 1989, *Centre communal d'action sociale de La Rochelle*, p. 8.
84 - CE Sect., 29 décembre 1997, *Commune de Gennevilliers et commune de Nanterre*, p. 499.
85 - CE, 17 décembre 1982, *Préfet de la Charente-Maritime*, p. 427.
86 - CE, 27 février 1998, *Commune de Sassenay c/Loup*, Tables p. 777.

1.4.2.3. La difficile modulation des tarifs au regard de la congestion de l'ouvrage

La modulation du tarif de la redevance peut également intervenir afin d'éviter la congestion du service ou de l'ouvrage. L'assemblée générale du Conseil d'État a rendu le 24 juin 1993 un avis sur la tarification du TGV Nord Europe dans lequel, après avoir relevé que la SNCF est soumise au principe d'égalité de traitement des usagers d'un même service, elle admet la rupture de l'unicité du tarif de base, à la condition que cette mesure *« soit assortie de certaines précautions destinées à la fois à limiter sa portée à ce qui est indispensable pour atteindre les objectifs légitimes poursuivis et à prendre en compte les autres obligations de service public qui s'imposent à la SNCF »* [87]. Dans cette limite, il est reconnu à la SNCF la possibilité d'opérer une modulation temporelle des tarifs.

Dans le même esprit, la modulation temporelle des tarifs a été expérimentée sur certains tronçons d'autoroute. Toutefois, en l'état du droit, cette pratique est fortement contrainte, même si le Conseil d'État statuant au contentieux a admis la légalité d'une variation du prix des péages autoroutiers en fonction de l'intensité du trafic [88]. D'une part, l'article L. 122-4 du code de la voirie routière limite l'usage du péage au financement de l'infrastructure et à son exploitation. D'autre part, la modulation tarifaire est bornée par la règle du plafonnement en fonction du coût du service rendu, qui amoindrit sa portée incitative et pose en outre un problème d'équilibre financier.

En l'état de la jurisprudence, il n'est donc possible de relever le plafond que dans la mesure où le coût unitaire d'usage de l'autoroute croît en cas de congestion. Or une telle corrélation n'est pas évidente à démontrer. Il est vrai que le coût total augmente lorsqu'un surcroît de trafic rend nécessaires la multiplication des postes de péage et le recours à un nombre supérieur d'agents de service et de nettoyage des aires de repos, mais le coût unitaire n'augmente pas pour autant. Une telle augmentation ne peut être constatée qu'en tenant compte des externalités subies par les autres usagers de l'autoroute en raison de l'encombrement. Il est également tentant d'inclure dans le coût les dépenses supplémentaires auxquelles contraint la réglementation pour protéger l'environnement des conséquences néfastes des embouteillages. Mais on est alors confronté aux limites, évoquées plus haut, posées par la jurisprudence à propos du financement des coûts induits par les nuisances sonores autour des aérodromes [89]. Dans le même esprit, la modulation serait facilitée si le juge adoptait un raisonnement intégrant le coût de développement de long terme que représente la nécessité de dédoubler les tronçons souffrant régulièrement de congestion.

Si l'évolution jurisprudentielle allait, comme cela est suggéré dans la troisième partie de cette étude, dans le sens d'un rapprochement des règles de tarification des redevances pour service rendu et des redevances

---

87 - Avis n° 353605, EDCE n° 45, p. 338.

88 - CE, 28 février 1996, *Association FO consommateurs*, p. 51, soulignant l'intérêt général qui s'attache à ce que le tarif favorise la fluidité du trafic.

89 - *Cf.* ci-dessus 1.1.2.4.

domaniales, il deviendrait possible de justifier un relèvement des péages en cas de congestion. En effet, il pourrait être considéré que l'utilisation des autoroutes en période de pointe correspond à un service d'une valeur supérieure, en raison même de l'accroissement de la demande [90].

C'est une logique compréhensive à l'égard de ces préoccupations qui sous-tend la directive 2001/14 du 26 février 2001, sur laquelle est fondé le régime des redevances versées par la SNCF à Réseau ferré de France. Ce texte prévoit en effet que les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire – lesquelles, au regard du droit français, ont la nature de redevances pour service rendu – peuvent être modulées en fonction de la plus ou moins grande congestion du réseau mais aussi pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation ferroviaire. La directive opère donc une distinction claire entre la congestion et les coûts relatifs à l'environnement.

Des questions analogues se posent pour d'autres modes de transport. Ainsi, les aéroports français s'interrogent-ils actuellement sur les possibilités de modulation des tarifs en fonction des pics horaires, avec pour objectif d'améliorer l'utilisation des infrastructures existantes et de dégager de l'autofinancement pour la mise en place de nouvelles capacités, sur le modèle de ce qu'a fait l'aéroport britannique d'Heathrow pour la redevance d'atterrissage [91]. De leurs côtés les ports, confrontés eux aussi à des problèmes de congestion, ont engagé une réflexion similaire.

1.4.2.4. La modulation au service d'une politique commerciale

Enfin, la modulation du tarif de la redevance est parfois conçue comme l'instrument privilégié d'une politique commerciale. Elle bénéficie, sous certaines conditions, de l'aval du juge, ainsi que le Conseil d'État a eu l'occasion de l'affirmer s'agissant de la fixation par Aéroports de Paris du montant des redevances d'atterrissage des avions cargos. Le Conseil admet la justification d'un tarif progressif en fonction du tonnage de jauge atterrie annuelle par compagnie *« eu égard à l'intérêt général qui s'attache au développement des aérodromes parisiens comme plate-forme de fret international et à un élargissement de l'offre de fret aérien au départ de ces aérodromes »* [92].

Cette tarification, qui avait au cas particulier pour effet de faire supporter une part essentielle du financement du service par le client captif qu'est Air France, n'est cependant pas sans bornes : l'écart de charge entre compagnies aériennes doit être limité à ce que permet la prise en compte de l'intérêt général, ce qui n'était pas le cas en l'espèce. On peut néanmoins voir dans cette jurisprudence le souci de prendre en compte les contraintes économiques et commerciales auxquelles sont confrontés certains organismes publics : pour peu qu'elle demeure raisonnable, une politique tarifaire incitative peut être

90 - Sur le modèle des périodes bleues, blanches et rouges de la grille tarifaire de la SNCF.
91 - *British Airport Authority* a été récemment autorisé à augmenter ses redevances d'atterrissage de 20 % sur cinq ans pour financer la construction d'un nouveau terminal à l'aéroport d'Heathrow.
92 - CE, 13 octobre 1999, *Compagnie Air France*, p. 303.

menée à bien sans s'exposer à la censure du juge, à qui il incombe de veiller au respect du principe d'égalité des usagers devant le service public.

Ce sont de semblables préoccupations que connaissent les ports de commerce, confrontés à la concurrence des grands ports étrangers. Ainsi la modulation des tarifs à des fins commerciales est-elle également utilisée par les établissements publics gestionnaires, qui perçoivent les droits de port, institués par la loi [93] et dont l'assiette, les taux et l'affectation sont fixés par voie réglementaire. Ces droits ont la nature de redevances pour service rendu [94]. Ils comprennent les droits sur les navires, la marchandise et les passagers et rémunèrent l'ensemble des services obligatoires utilisés ou offerts à l'occasion du simple passage ou du séjour dans un port.

Toutefois, la modulation des tarifs portuaires peut parfois être pratiquée dans des conditions dont la légalité n'apparaît pas assurée, dans la mesure où elles font apparaître un système de subventions croisées. En effet, certains droits de port sont aujourd'hui très supérieurs aux coûts du service qu'ils financent. Le surplus sert à combler le déficit causé par une politique commerciale agressive sur les redevances d'usage des installations, improprement appelées « taxes d'outillage », mais qui sont également des redevances pour service rendu. Le recours à l'outillage public n'étant pas obligatoire, le niveau de ces redevances est moins déterminé par les coûts que par les tarifs des ports concurrents.

Il convient de souligner que la directive 2000/52/CE du 26 juillet 2000 [95] vise à mettre bon ordre à ces pratiques, et va contraindre les ports à tenir des comptabilités séparées pour leurs activités de nature régalienne, d'une part, et de nature concurrentielle, d'autre part, avec la finalité de justifier les flux financiers entre ces types d'activité. Cette séparation va rendre plus direct le lien entre les droits de port et le coût des services qu'ils rémunèrent.

---

93 - Article L. 211-1 du code des ports maritimes.
94 - Cons. const., 6 octobre 1976, n° 76-92 L.
95 - Directive 2000/52 du 26 juillet 2000 modifiant la directive 80/723/CEE relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques.