Conseil constitutionnel, 25 juin 2026, n° 2026-1208

Conseil constitutionnel 25 juin 2026

LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL A ÉTÉ SAISI le 15 avril 2026 par la Cour de cassation (chambre commerciale, arrêt n° 292 du même jour), dans les conditions prévues à l'article 61-1 de la Constitution et selon les modalités fixées par la dernière phrase du premier alinéa de l'article 23-7 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, d'une question prioritaire de constitutionnalité posée pour le groupement d'intérêt économique Norgal par Me Géraud Mégret, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation. Elle a été enregistrée au secrétariat général du Conseil constitutionnel sous le n° 2026-1208 QPC. Elle est relative à la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit de l'article L. 5341-11 du code des transports.

Au vu des textes suivants :

– la Constitution ;

– l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel ;

– le code des transports ;

– l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports ;

– le règlement du 4 février 2010 sur la procédure suivie devant le Conseil constitutionnel pour les questions prioritaires de constitutionnalité ;

Au vu des pièces suivantes :

– les observations présentées par le Premier ministre, enregistrées le 1er mai 2026 ;

– les observations présentées pour la société Chane Terminal Le Havre, partie au litige à l'occasion duquel la question prioritaire de constitutionnalité a été posée, par la SCP Waquet, Farge, Hazan, Féliers, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le 5 mai 2026 ;

– les observations présentées pour les sociétés TotalEnergies Petrochemicals France et autres, parties au litige à l'occasion duquel la question prioritaire de constitutionnalité a été posée, par la SELARL Le Prado – Gilbert, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le même jour ;

– les observations présentées pour M. Alexandre V., partie au litige à l'occasion duquel la question prioritaire de constitutionnalité a été posée, par la SCP Bouzidi – Bouhanna, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le 6 mai 2026 ;

– les observations présentées pour la Fédération française des pilotes maritimes, intervenante à l'instance à l'occasion de laquelle la question prioritaire de constitutionnalité a été posée, par la SELAS Froger et Zajdela, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le même jour ;

– les secondes observations présentées pour le groupement d'intérêt économique Norgal par la SARL Boré, Salve de Bruneton et Mégret, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, enregistrées le 20 mai 2026 ;

– les secondes observations présentées pour la Fédération française des pilotes maritimes par la SELAS Froger et Zajdela, enregistrées le même jour ;

– les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Après avoir entendu M. Thibault Cayssials, désigné par le Premier ministre, à l'audience publique du 16 juin 2026 ;

Et après avoir entendu le rapporteur ;

LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL S'EST FONDÉ SUR CE QUI SUIT :

1. La question prioritaire de constitutionnalité doit être considérée comme portant sur les dispositions applicables au litige à l'occasion duquel elle a été posée. Dès lors, le Conseil constitutionnel est saisi de l'article L. 5341-11 du code des transports dans sa rédaction issue de l'ordonnance du 28 octobre 2010 mentionnée ci-dessus.

2. L'article L. 5341-11 du code des transports, dans cette rédaction, relatif à la responsabilité civile des pilotes maritimes, prévoit :

« Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

« Il contribue à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, si celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote ».

3. Le requérant, rejoint par certaines parties au litige à l'occasion duquel la question prioritaire de constitutionnalité a été posée, reproche à ces dispositions d'exonérer le pilote maritime de toute responsabilité civile à l'égard des tiers en cas de dommage causé au cours des opérations de pilotage. Selon lui, en prévoyant une telle irresponsabilité, y compris dans le cas où le pilote aurait soit outrepassé les limites de sa mission soit commis un dol ou une faute inexcusable, ces dispositions institueraient à son profit une immunité générale et absolue, en méconnaissance du principe de responsabilité garanti par l'article 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789.

4. Par conséquent, la question prioritaire de constitutionnalité porte sur le premier alinéa de l'article L. 5341-11 du code des transports.

5. Certaines parties au litige à l'occasion duquel la question prioritaire de constitutionnalité a été posée soutiennent par ailleurs que, pour les mêmes motifs, ces dispositions méconnaîtraient le droit à un recours juridictionnel effectif.

6. Aux termes de l'article 4 de la Déclaration de 1789 : « La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui ». Il résulte de ces dispositions qu'en principe, tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. La faculté d'agir en responsabilité met en œuvre cette exigence constitutionnelle. Toutefois, cette dernière ne fait pas obstacle à ce que le législateur aménage, pour un motif d'intérêt général, les conditions dans lesquelles la responsabilité peut être engagée. Il peut ainsi, pour un tel motif, apporter à ce principe des exclusions ou des limitations à condition qu'il n'en résulte pas une atteinte disproportionnée aux droits des victimes d'actes fautifs ainsi qu'au droit à un recours juridictionnel effectif qui découle de l'article 16 de la Déclaration de 1789.

7. Selon l'article L. 5341-1 du code des transports, le pilotage maritime consiste dans l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel commissionné par l'État, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et dans les eaux maritimes de certains estuaires, cours d'eau et canaux.

8. Les dispositions contestées de l'article L. 5341-11 du même code prévoient que le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

9. En premier lieu, en adoptant ces dispositions, le législateur a entendu protéger des agents chargés d'une mission de service public et prendre en considération les difficultés inhérentes à leur activité de pilotage maritime. Il a ainsi poursuivi un objectif d'intérêt général.

10. En second lieu, d'une part, les dispositions contestées n'ont ni pour objet ni pour effet de priver les tiers aux opérations de pilotage de leur droit d'obtenir de l'armateur responsable du navire la réparation de leur préjudice sur le fondement du droit commun de la responsabilité civile.

11. D'autre part, ces dispositions n'emportent pas, par elles-mêmes, exonération du pilote de toute responsabilité personnelle.

12. En effet, lorsqu'il est établi que le dommage est dû à sa faute, le pilote est tenu de contribuer à la réparation dans ses rapports avec l'armateur du navire, en vertu du second alinéa de l'article L. 5341-11 du code des transports. Il ne peut alors s'affranchir de cette obligation que, sous certaines conditions, par l'abandon au profit de l'armateur du cautionnement qu'il a préconstitué en application de l'article L. 5341-13 du même code.

13. Il résulte de ce qui précède que les dispositions contestées ne portent pas, au regard de l'objectif poursuivi, une atteinte disproportionnée au principe de responsabilité. Le grief tiré de la méconnaissance de cette exigence constitutionnelle doit donc être écarté.

14. Par conséquent, ces dispositions, qui ne méconnaissent pas non plus le droit à un recours juridictionnel effectif, ni aucun autre droit ou liberté que la Constitution garantit, doivent être déclarées conformes à la Constitution.

LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL DÉCIDE :

Article 1er. – Le premier alinéa de l'article L. 5341-11 du code des transports, dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, est conforme à la Constitution.

Article 2. – Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française et notifiée dans les conditions prévues à l'article 23-11 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 susvisée.

Jugé par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 24 juin 2026, où siégeaient : M. Richard FERRAND, Président, M. Philippe BAS, Mme Jacqueline GOURAULT, Mme Véronique MALBEC, MM. Jacques MÉZARD, François PILLET, François SÉNERS et Mme Laurence VICHNIEVSKY.

Rendu public le 25 juin 2026.