



TC, 22 JANVIER 1921, COLONIE DE LA COTE D'IVOIRE C. SOCIETE COMMERCIALE DE L'OUEST AFRICAIN DIT « BAC D'ELOKA »

Naissance mythique (et discutée)
de la notion de service public
à caractère industriel & commercial (SPIC)

#mythedudroitpublic
#commeunindustrielordinaire
#servicepublic #spic #compétence

Rec. LEBON : p. 91.

Bibl. : note de Mathieu TOUZEIL-DIVINA
aux *Mythes du Droit public* 2019 ; p. 267 et s.

L'objet

Lot constitué d'un porte-clefs, d'une action divisible de 50 francs de la Société Commerciale de l'Ouest Africain ainsi que de brochures présentant la société et de trois cartes postales du bac d'Eloka.

Circa 1920

Papiers
& métal argenté (porte-clefs)

Ce lot est un témoignage de l'activité concrète (matérielle et financière) de la célèbre SCOA. On relèvera que la société avait pour emblème (sur le porte-clefs publicitaire) une automobile à l'instar de celles, objets du litige, échouées dans la lagune Ebrié.

Le service public, objet du droit administratif



LES FAITS :

En 1920, alors qu'un bac transportait des voyageurs et des marchandises (dont des automobiles appartenant à la Société Commerciale de l'Ouest Africain (SCOA)) sur la lagune Ebrié, le bateau à fond plat coula et la SCOA chercha à obtenir réparation du préjudice qu'elle avait subi. Elle attaqua alors la **colonie de la Côte d'Ivoire**, qui avait mis en place et géré le service de transport, devant le juge judiciaire puisque **l'activité en cause était commerciale**. Toutefois, le représentant de l'Etat fit élever le conflit car, selon lui, le contentieux relevait de la compétence administrative.

LA PORTEE :

Il a beaucoup (beaucoup, beaucoup !) été écrit à propos de cette décision devenue mythique et connue sous le nom de « bac d'Eloka » car c'est effectivement à Eloka, en actuelle Côte d'Ivoire que les faits se sont déroulés. Concrètement, la question posée au Tribunal des conflits n'était pas celle de condamner – ou non – l'ancienne colonie française, personne morale de droit public mais d'indiquer qui – du juge judiciaire (comme le soutenait la SCOA) ou du juge administratif (comme le soutenait le préfet) – était compétent. Pour le Tribunal, il fallait repousser les arguments préfectoraux : **le bac ne matérialisant ni un ouvrage public ni une opération de travaux publics et n'étant pas, selon lui, la continuité de la route (domaine public)** y conduisant des deux côtés de la rive. Concrètement, affirme-t-on, l'exploitation du service de transports était une **exploitation purement commerciale et industrielle**, d'où la compétence judiciaire de principe et ce, **malgré la présence organique de la colonie gérant l'activité**. On relèvera toutefois que désormais les juges estiment non seulement que les bacs gérés par des personnes publiques peuvent être qualifiés d'ouvrages publics mais encore que les dommages liés à leur exploitation peuvent être considérés comme des dommages de travaux publics (cf. CE, 25 avril 1958, *Dame veuve BARBAZA*).

Alors, résume pourtant le juge en 1921, parce que le service serait géré « *dans les mêmes conditions qu'un industriel ordinaire* », son contentieux serait judiciaire. De façon extensive, la doctrine majoritaire y voit la naissance (explicite ou implicite selon les auteurs) de la **notion de service public à caractère industriel et commercial**. A titre personnel, on considère que le Tribunal des conflits a, au contraire, consacré ici une gestion purement commerciale (sans service public) et ce n'est qu'en fin de cette même année 1921 que le Conseil d'Etat va consacrer – explicitement – la notion de SPIC (CE, 23 décembre 1921, *Société générale d'armement*). Pour vous en convaincre, relisez simplement la décision et les conclusions de Paul MATTER y conduisant. Jamais la notion de SPIC n'est employée. **Un mythe est né.**