



ÉCOLE DOCTORALE « VILLE ET ENVIRONNEMENT »

**Thèse pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université Paris-Est**

Discipline : Aménagement de l'Espace, Urbanisme

Mariantonia LO PRETE

Port de commerce et environnement : une relation en évolution.

**Ce que nous apprennent les recours contentieux dans les ports français et italiens
en mer Méditerranée**

Thèse codirigée par Elisabeth GOUVERNAL et Valérie LAVAUD-LETILLEUL

Soutenue le 26 novembre 2012

Jury :

M. Jean DEBRIE, Professeur des universités d'Aménagement et Géographie, Université Panthéon-Sorbonne Paris 1 (Rapporteur)

M. Thierry KIRAT, Directeur de recherche CNRS, Université Paris-Dauphine (Rapporteur)

Mme Elisabeth GOUVERNAL, Directrice de recherche IFSTTAR (Directrice de thèse)

Mme Valérie LAVAUD-LETILLEUL, Maître de conférences en Géographie, Université Paul Valéry Montpellier 3 (Co-directrice de thèse)

M. Brian SLACK, Professeur émérite de Géographie, Université de Concordia, Canada (Examinateur)

Mme Cécile LEGROS, Professeur des universités de Droit, Université de Rouen (Examinatrice)

Remerciements

Je remercie Mesdames Elisabeth Gouvernal, Valérie Lavaud-Letilleul et Françoise Odier pour avoir dirigé cette aventure au cours de laquelle elles m'ont énormément appris, prodigué leurs conseils, donné beaucoup de leur temps, et accordé leur confiance.

J'exprime également ma gratitude à Madame Cécile Legros et à Messieurs Jean Debrie, Thierry Kirat, et Brian Slack pour avoir accepté de constituer le jury de cette thèse.

Mes remerciements vont aussi à toutes celles et tous ceux qui m'ont accompagnée et encouragée pendant ce travail : Maître Marie-Caroline Rabeyroux, Notaire à Paris, et Maître Carmelo Briguglio, Avocat à Messine, pour avoir mis à ma disposition les bases de données des recours contentieux français et italiens ; Lilia Khodjet El Khil, ex Administrateur du programme protection du milieu marin au REMPEC, aujourd'hui Directrice des Affaires environnementales à la Fédération maritime du Canada, pour les échanges stimulants dans le domaine du transport maritime en mer Méditerranée ; Dario Cambria, Consigliere al Parlamento Italiano, ami de toujours, pour son écoute attentive et son partage des connaissances qui éveillent toujours la discussion ; Jean-François Richard pour son aide et sa générosité incommensurables ; Marie-Hélène Briens, Cécilia Cruz, Laetitia Dablanc, Olivier Dutour, Pierre-Louis Fort, Patricia Gomis, Michel Lafay, Romain Melot, Elsa Paffoni, Charlotte Paul, Marie-Caroline Rabeyroux, Pétronille Rème-Harnay, Françoise Riera-Dabo, Cécile Ruby, Gemma Ware, Géraldine Wolf pour leurs relectures vigilantes et les discussions passionnantes et chaleureuses que nous avons partagées ; Françoise Bahoken pour son aide cartographique ; mes collègues de l'INRETS/IFSTTAR pour m'avoir encouragée et m'avoir permis de travailler de façon confortable, tant matériellement qu'intellectuellement ; mes collègues de l'ESCE, de l'Université de Rouen et de l'Université de Cergy-Pontoise, et en particulier Charlotte Girard avec qui j'ai eu la chance de partager cette si riche expérience de l'enseignement, qui comme la recherche me passionne, et qui m'a permis de comprendre que transmettre est aussi difficile que chercher ; les lieux qui m'ont inspirée ; ma famille.

Cette liste de pensées serait bien sûr incomplète sans... *le plaisir de l'écoute* : merci à Sarah Juliette, dont la voix, chaque jour, me soutient, me guide et m'accompagne.

À S.J.

Sommaire

Remerciement.....	3
Sommaire	7
Introduction générale	9
Première partie La prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire, source de conflits	21
Chapitre 1 « Port » et « Environnement » : l'émergence de relations conflictuelles.....	23
Chapitre 2 Les recours contentieux en lien avec l'environnement impliquant les ports de commerce méditerranéens français et italiens. Proposition d'une grille d'analyse géo-juridique	85
Conclusion de la première partie	125
Deuxième partie Inventaire et analyse des contentieux environnementaux portuaires ...	127
Chapitre 3 Les formes de dégradation de l'environnement et leur localisation.....	129
Chapitre 4 Acteurs privés, et acteurs publics : le rôle des « intervenants » dans les contentieux environnementaux portuaires et leurs échelles d'intervention	177
Chapitre 5 La place de l'environnement dans la qualification du conflit et dans les décisions de justice	225
Conclusion de la deuxième partie.....	273
Troisième partie Définition de différents « profils portuaires » face aux contraintes environnementales	275
Chapitre 6 Deux exemples emblématiques d'atteinte au milieu marin : les rejets illicites et les déchets provenant des navires	277
Chapitre 7 Typologie de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire.....	323
Conclusion de la troisième partie.....	373
Conclusion générale.....	375
Liste des sigles et abréviations.....	381
Bibliographie.....	385
ANNEXES.....	423
Table des illustrations.....	429
Table des tableaux.....	433
Table des encadrés.....	434
Table des matières	435

Introduction générale

Venise, 13 juillet 2011 : sur les quais qui bordent la lagune, on inaugure le nouveau terminal croisière Isonzo II. Celui-ci a non seulement bénéficié de « l'utilisation de technologies et de matériaux qui réduisent l'impact environnemental », mais a aussi été conçu avec « les critères de rationalisation maximale des espaces et une extrême attention portée à la sécurité des usagers » (*Il Nautilus*, 13 juillet 2011). L'Autorité Portuaire, présente à l'inauguration, déclare ainsi Venise « capitale de la croisière en mer Adriatique » (*Testata Giornalistica Regionale*, 13 juillet 2011).

Tarente, 20 juin 2012 : en présence du ministre de la cohésion territoriale, du ministre des infrastructures et des transports, du ministre de l'environnement, du président de la région des Pouilles, du président de la *provincia* de Tarente, du maire de Tarente et des opérateurs du nouveau terminal à conteneurs inauguré trois mois plus tôt, l'accord de relance du port de Tarente est signé. Par là, le port s'engage à relever le défi des objectifs économiques tout en soignant sa relation avec la ville. Pour le président de la région des Pouilles, il s'agit d'un véritable « tournant pour tout le Mezzogiorno » (*Il Quotidiano*, 20 juin 2012 et 26 mars 2012).

Ces images sont moins scandaleuses et donc moins connues que celle des mouettes mazoutées, ou des barils rouillés qui, provenant d'une épave au naufrage méconnu, remontent à la surface de la mer au large du port de Gioia Tauro (*La Repubblica*, 27 octobre 2009), ou encore que celles évoquées par le roman *Gomorra* : images des « entrailles des conteneurs » vidées dans le port de Naples où « des années de déchets poussés vers la rive par les marées ont formé une nouvelle couche [et où les] bateaux vident leurs latrines et nettoient leurs soutes, laissant couler dans l'eau une mousse jaune » (SAVIANO, 2007, p.15 et p.19). Les deux existent, pourtant : désastres et progrès, crainte des catastrophes anthropiques et sentiment d'avancée et de maîtrise. Ce que disent ces images contrastées, c'est donc bien l'extrême complexité de la relation entre le port, comme instrument de puissance économique (MIOSSEC, 2004, p.78), et son environnement, au sens de milieu naturel et de milieu anthropique (BERQUE, 2000).

Comment comprendre cette relation ? Comment penser à la fois les problèmes qui peuvent se rencontrer dans le développement du port et les efforts d'adaptation des ports à l'environnement ? Peut-on saisir ce qui détermine la prise en compte de l'environnement dans les ports, c'est-à-dire ce qui fait qu'elle évolue, et comprendre vers quoi elle évolue ?

Le port face à l'environnement

Pour mener un tel questionnement, il est nécessaire, logiquement, d'utiliser à la fois les travaux sur les ports de commerce et ceux sur l'environnement.

Sur les ports, la perspective historique de James Bird est essentielle car elle permet de comprendre comment on passe du port primitif, c'est-à-dire du port adapté à l'espace biophysique, à la spécialisation des quais (1952, 1971, 1984). Elle ouvre elle-même la question du développement portuaire en termes de réseau, c'est-à-dire en tant qu'il forme un « ensemble de lignes connectant des nœuds¹ pour la desserte d'un territoire, géré par un opérateur » (PUMAIN et SAINT-JULIEN, 1997, p.156), question abordée dans les travaux précurseurs de Christian Verlaque (1970, 1975) et d'André Vigarié (1979), et poursuivie par Adalberto Vallega (1997) ainsi que par Fernand Verger (1999) lorsqu'ils s'intéressent à la façon dont ces réseaux produisent une artificialisation croissante des espaces littoraux visant à favoriser les échanges entre terre et mer. La réflexion sur les espaces du port concernés par le développement est donc elle aussi essentielle. Sur ce point, A. Vigarié a beaucoup apporté avec la notion de *triptyque portuaire* (1979), qui permet de rendre compte de la dynamique du développement portuaire entre avant-pays, espace portuaire et arrière-pays.

Sur l'environnement, la littérature est immense. L'enjeu est d'abord de définir ce terme si ambigu (MESNARD, 1979) et polymorphe (LAVAUD-LETILLEUL, 2009). Le concept de « médiance », élaboré par Augustin Berque (2000), est pour cela d'une grande utilité car il permet de comprendre que le milieu naturel et le milieu anthropique sont liés. Entre l'un et l'autre, il n'y a pas donc de séparation nette : l'artificialisation du milieu naturel est

¹ Par nœud on peut entendre un « lieu d'intersection et d'échange » (VALLEGA, 1975, p.11). La notion de « nœud » s'explique avec celle de « nodalité » pour la quelle on peut entendre une « Situation carrefour dans un réseau de relations. » (BAILLY, 1995).

intrinsèque, ce qui met l'homme et le milieu naturel dans une dépendance réciproque, comme l'a montré Jacques Theys (1993)¹.

Or cette dépendance est particulièrement évidente pour le littoral car le milieu naturel y est fragilisé par le développement portuaire. Cet aspect est développé dans de nombreux travaux : Roland Paskoff (1993, 1998) met en relation la fragilité des milieux littoraux avec les aménagements humains, tandis qu'Alain Miossec (1994) se penche plus sur la question des pratiques sociales. Dans les deux cas, comme l'explique A. Vallega (1999) le problème est celui de l'impact des aménagements et des usages sur le littoral, qui, comme « interface entre la terre et la mer » (VALLEGA, 1975, 1984), et dans un contexte d'anthropisation croissante des milieux côtiers, est un espace particulièrement convoité (LEFEUVRE, 1991).

Pour cette raison, la relation du port avec l'environnement est inséparable de la question de la relation ville-port. Jacques Charlier (1992) a ainsi montré l'importance de considérer le développement non plus du seul point de vue du port, mais aussi du point de vue de ses relations avec la ville, tandis que Claude Chaline (1994) s'est intéressé aux étapes de cette relation. Celle-ci peut aller jusqu'à la rupture : c'est l'objet notamment des travaux de Francesco Capoccia (1991) et de Giuliano Gallanti (2003), qui attirent l'attention sur l'enjeu de la qualité de vie des riverains ; mais la réconciliation est aussi possible, comme l'a montré Valérie Lavaud-Letilleul (2002a, 2005) à propos des ports d'Anvers et Rotterdam, et cette réconciliation peut être vue comme une réponse à l'impact croissant du développement portuaire (DUCRUET, 2005b).

En fait cette question de la relation ville-port est caractéristique de l'approche qui s'est affirmée à partir des années 2000 : celle qui considère *ensemble* développement portuaire et environnement. L'intérêt des travaux pionniers de Claude Comtois et Brian Slack (2003, 2005) est ainsi d'avoir montré que le lien entre le développement portuaire et l'environnement se fait selon deux axes : selon un axe technique, c'est-à-dire à travers l'innovation technologique en matière d'équipement et d'infrastructures, et selon un axe

¹ Il s'agit de la conception *technocentrique*. A cette conception se rajoutent deux autres grandes conceptions de l'environnement : la conception *biocentrique*, fondée sur la dissociation entre nature et culture où la nature est prise en compte du point de vue exclusivement biophysique ; et la conception *anthropocentrique*, fondée sur les relations entre l'homme et le milieu naturel sur lequel l'homme a l'emprise (CHARVOLIN 1993, 2003 ; LARRERE, 1997).

spatial, c'est-à-dire à travers la régulation des espaces déjà sous l'emprise des opérateurs portuaires ou bien dans leur perspective de développement. Mais les travaux de ces mêmes auteurs sur la modification des missions des autorités portuaires (COMTOIS et SLACK, 2003), ainsi que les travaux de Cyril Chedot sur la modification des pratiques des opérateurs portuaires (2001) permettent aussi d'identifier un troisième axe, l'axe socio-économique. En effet, comme le montrent Jean Debrie et V. Lavaud-Letilleul (2010), les autorités portuaires qui intègrent l'environnement dans leur gestion sont aujourd'hui nombreuses, et cette intégration comporte des coûts externes au marché (FABUREL, 2002a, MEUNIER et ZEROUAL, 2006 ; BLANQUART et HYARD, 2009).

Enjeux juridiques de la relation entre port et environnement

Or, comme le soulignent encore C. Comtois et B. Slack (2005), on peut considérer tant l'innovation technologique (axe technique), que le besoin de régulation des espaces (axe spatial) et l'évolution des modes d'actions des acteurs (axe socio-économique), comme « une réponse à l'augmentation de la législation environnementale » (*Ibid.*, 2005, p.49). Le droit est donc essentiel à considérer pour l'étude de la prise en compte de l'environnement par le port. En effet, il s'est forgé depuis les années 1970 un arsenal juridique environnemental reçu à la fois comme une contrainte (VANDERMEULEN, 1992, 1996) et comme un défi pour les autorités portuaires (NOTTEBOOM, 1996). Elles ne peuvent pas s'y soustraire ; elles sont les destinataires de cet arsenal juridique environnemental concernant les usages et aménagements du port, tant côté terre que côté mer (VAN HOOYDONK 2002, 2006, 2007). Le développement portuaire est désormais confronté à l'application du droit de l'environnement, que l'on retrouve, comme le souligne Nathalie Ansaud, « dans tous les domaines de l'activité portuaire » (2006, p.334). Fragilité du milieu littoral, rupture et réconciliation entre ville et port, contrainte et défi du droit pour les acteurs portuaires : on comprend que la relation entre le port et l'environnement est éminemment conflictuelle. Ce sont ces conflits qui feront l'objet de notre étude. La piste est féconde, comme le souligne Anne Cadoret : les conflits, explique-t-elle, permettent de « mieux comprendre les processus de production et de reconfiguration des territoires (LECOURT, 2003 ; CADORET, 2006 ; GUYOT, 2006) et de mieux saisir la complexité des relations entre espaces et sociétés (LECOURT et

FABOUREL, 2005). Ils offrent une entrée efficace pour l'analyse des logiques d'action des acteurs d'un territoire (MELE, 2004 ; PLANTE *et alii*, 2006) et permettent d'explorer de façon multiscalaire les rapports de pouvoir entre les acteurs dans le domaine de l'aménagement et de l'environnement et leurs dispositions politiques (SUBRA, 2008) » (CADORET, 2011a, p.231-232). Ces considérations sont encore plus prégnantes si l'on pense, comme le dit Laetitia Dabanc, qu'on assiste non seulement « à une "juridicisation" croissante de l'action publique, à savoir une utilisation croissante du droit comme encadrement et instrument de l'action publique » (1997, p.259) mais aussi à une "judiciarisation" de la société par le biais de l'utilisation du recours contentieux comme instrument de régulation¹ des « rapports entre corps sociaux » (ROMANO, 1975).

C'est pourquoi nous étudierons ces conflits plus précisément dans leur dimension judiciaire, c'est-à-dire à travers les recours contentieux. Par là, il sera possible de comprendre les actions des acteurs en vertu des intérêts qu'ils manifestent lorsqu'ils donnent l'impulsion à la mise en œuvre du droit selon le cas d'espèce, mise en œuvre qui s'effectue à travers l'activité du juge.

Pour cette utilisation des recours contentieux comme outil d'analyse des conflits qui concernent le port et l'environnement, nous avons pu nous appuyer sur les travaux de Thierry Kirat, Romain Melot et André Torre (2003, 2005, 2006, 2007, 2008) ainsi que sur ceux d'André Torre *et alii* (2010). Et c'est avec cette méthode que nous contribué au projet PISTE (Port-Industrie-Société-Territoire-Environnement), dirigé par Valérie Lavaud-Letilleul, et intitulé : « Développement industrialo-portuaire, enjeux socio-environnementaux et gestion durable des territoires dans les ports de commerce. Réalités françaises, comparaisons internationales »², cela au sein de l'équipe SPLOTT de l'INRETS, qui a financé la thèse³. Notre formation en droit nous y prédisposait (inscription au Barreau des Avocats de Messine en Italie), et le projet répondait à notre désir d'explorer des enjeux déjà entrevus au cours de deux formations

¹ La décision du juge est un mode de régulations des conflits parmi d'autres modes plus informels comme la concertation, la médiation, etc. Le juge ne résout donc pas le conflit proprement dit (KIRAT et MELOT, 2006).

² Le projet PISTE comporte quatre axes d'analyse : 1) Causes et contexte d'émergence des enjeux socio-environnementaux ; 2) Interactions port-société-territoire-environnement ; 3) Stratégies d'acteurs et gouvernance ; 4) Comparaison et coordination.

³ C'est l'INRETS (aujourd'hui IFSTTAR) qui a financé pendant 3 ans et 6 mois cette thèse.

professionnalisantes, l'une sur la « Gestion des Mers et des Littoraux »¹ et l'autre sur la « Gouvernance en Europe du Sud »², cette fois par le biais de la recherche en aménagement. C'est donc avec l'ambition de tirer parti de la rencontre de deux disciplines, le droit et l'aménagement, que nous utiliserons les recours contentieux comme clé de lecture de la relation entre port et environnement, et cela pour les ports de commerce méditerranéens français et italiens.

Terrain et corpus de données

Il y a plusieurs raisons à notre choix d'étudier les ports méditerranéens français et italiens. En premier lieu, c'est la complexité des enjeux de la mer Méditerranée qui a retenu notre attention. Cette complexité est d'abord géographique. Il s'agit d'une mer semi-fermée, ouverte à l'ouest par le détroit de Gibraltar entre l'Afrique et l'Europe, à l'est par le canal de Suez entre l'Afrique et l'Asie, et au nord-est avec le détroit du Bosphore entre l'Asie et l'Europe. Située, donc, à l'intersection de trois continents, elle est « un carrefour antique » (BRAUDEL, 1985, t. 1, p.8) bordé aujourd'hui par 21 pays³ qui, en termes de prise en compte de l'environnement, n'ont pas le même niveau de développement. A la complexité géographique s'ajoute une complexité écologique : cette mer est très riche mais aussi très en danger à cause des pressions anthropiques exercées sur les milieux littoraux, marins et terrestres. Cette complexité est enfin aussi institutionnelle, en raison du double niveau, supranational et national, auquel se situe le cadre juridique relatif à la prise en compte l'environnement dans le développement des usages marins et côtiers.

En second lieu, il est apparu que la France et l'Italie constituent un terrain d'étude particulièrement intéressant. La France, bien sûr, se singularise par sa triple façade maritime – Atlantique, mer du Nord et Méditerranée –, alors que l'Italie est complètement entourée par trois mers de la Méditerranée : la mer Tyrrhénienne qui borde aussi les côtes françaises, la mer Ionienne au sud-est de l'Italie et la mer Adriatique à l'est de l'Italie. Mais

¹ Master II Professionnel « Gestion des Littoraux et des Mers », dynamiques spatiales, gestion des territoires et développement, Université Paul-Valéry Montpellier 3.

² Master II Recherche « Gouvernance en Europe du Sud », Sciences Politiques, Université de Montpellier 1.

³ Espagne, France, Monaco, Italie, Slovénie, Croatie, Bosnie-Herzégovine, Serbie & Monténégro, Albanie, Grèce, Turquie, Syrie, Liban, Israël, Autorité Palestinienne, Egypte, Libye, Tunisie, Algérie, Maroc, Gibraltar (R-U) et les îles de Malte et de Chypre.

du seul point de vue de la Méditerranée, les façades maritimes de ces deux pays se situent dans le bassin occidental, c'est-à-dire dans un espace de croissance et de concurrence en raison du grand nombre de ports (environ 80% des ports de la région méditerranéenne – REMPEC, 2008). De plus, outre l'importance du trafic portuaire (par année, pour la période 2007-2010, environ 100 millions de tonnes en France et 400 millions en Italie, cf. JMM, 2008-2011 et ASSOPORTI, 2008-2011), ces deux pays sont comparables en termes d'investissements pour le développement des infrastructures portuaires (pour la période 2010-2013, 760 millions d'euros en France et 1,5 milliards en Italie)¹. Enfin, il s'agit de deux pays de droit civil, caractérisés par une architecture institutionnelle qui comporte suffisamment de points communs pour permettre la comparaison, mais aussi des différences instructives, par exemple en ce qui concerne le poids des régions en Italie. Nous avons ainsi analysé 133 contentieux environnementaux portuaires français et italiens, retenus sur un ensemble de 6 731 arrêts répertoriés grâce aux bases de données française (*LexisNexis*) et italienne (*DeJure*), bases que nous avons choisies en raison de l'exhaustivité de leur contenu². Dans la base de données française, la recherche des contentieux environnementaux portuaires a été effectuée sur tous les ports de commerce du pourtour méditerranéen car leur nombre est réduit : 12 ports français. Dans la base de données italienne, la recherche des arrêts a été limitée aux ports ayant plus de 1000 tonnes de trafic total : 43 ports italiens ont été sélectionnés sur les 123 ports indiqués dans les statistiques Eurostat, ce qui en exclut donc 80 dont le trafic est inférieur à 1000 tonnes (EUROSTAT, 2007). La recherche des arrêts a donc été effectuée sur 55 ports.

C'est en lisant chaque arrêt que, par le biais d'une méthode inductive, nous avons retenus

¹ Il s'agit du montant total prévu sur trois années (2010-2013) dans les ports de commerce français et italiens pour les investissements portuaires, c'est-à-dire pour la réalisation d'infrastructures, d'installations et d'équipements, la construction d'immeubles, la mise en place de projets de développement, l'effectuation de la manutention extraordinaire ainsi que pour l'achat de biens immatériels comme par exemple de servitudes, et pour la prestation des services. Voir la carte 7 du chapitre 1. Pour ces chiffres comme pour ceux qui concernent le trafic, il faut évidemment tenir compte du plus grand nombre de ports en Italie.

² Ces bases donnent en effet accès aux contentieux judiciaires, administratifs, constitutionnels, européens et internationaux dont les arrêts relèvent des juridictions de 1^{er} et 2^e degré ainsi que des juridictions dites supérieures (Cour de cassation, Cour de justice de l'Union européenne, Tribunal international du droit de la mer) depuis les années 1950. Voir le tableau 1 sur le contenu des bases des données LexisNexis (France) et DeJure (Italie) du chapitre 2. Pour avoir mis gratuitement à notre disposition ces bases de données normalement très coûteuses, nous remercions vivement Maître Marie-Caroline Rabeyroux, Notaire à Paris (pour la base de données française LexisNexis) et *ringraziamento* aussi vivement Maître Carmelo Briguglio et ses collaborateurs du Cabinet d'Avocat de Messine en Italie (pour DeJure).

133 contentieux distribués respectivement entre 6 ports français¹ (25 arrêts) et 24 ports italiens² (108 arrêts)³. Le fait de limiter notre étude aux ports méditerranéens réduit donc notablement le nombre des ports français mais en procurant l'avantage de cibler le terrain dans la même zone d'étude, le bassin méditerranéen nord-occidental. Le contentieux le plus ancien (un contentieux français) date de 1965. Notre corpus de données s'étend donc sur une période de 45 ans : 1965-2010⁴.

Les trente ports précisément concernés par les contentieux ont l'avantage de présenter une grande variété, tant du côté français que du côté italien : configurations hétérogènes (position, arrière-pays, relation ville-port), tailles différentes (grande, moyenne, petite), trafics de types différents et grande diversité dans les montants financiers engagés pour le développement des infrastructures portuaires. La comparaison s'en trouve enrichie, et il est ainsi possible de répondre à l'exigence exprimée par André Vigarié (VIGARIE, 1965 in ANSAUD, 2006, p.37) : celle d'aller au-delà de la « destinée individuelle » de chaque port pour analyser chacun de ces ports dans un « contexte global » afin de ne pas « méconnaître la multiplicité des relations [et de ne pas] fausser la compréhension des causes et des effets ».

Les recours contentieux : limites et avantages d'un tel outil

Ce sont donc les recours contentieux qui nous serviront à apprécier la relation entre port et environnement dans cet ensemble de ports français et italiens. Il faut dès lors envisager une objection, ou plutôt une limite de nos analyses. Avec les recours contentieux, nous avons accès à ce qui a été formalisé par la justice à travers la résolution des conflits par le juge. Notre travail, et nos statistiques, portent donc sur les conflits rendus certains par la justice – c'est-à-dire qu'ils *ne portent que* sur les conflits rendus certains par la justice. Impossible d'interpréter, en conséquence, l'absence de conflits formalisés par la justice :

¹ Il s'agit des ports de Bonifacio, Cannes, Calvi, Marseille-Fos, Port-la-Nouvelle et Sète.

² Il s'agit des ports d'Ancône, Augusta, Bari, Brindisi, Cagliari, Chioggia, Civitavecchia, Gênes, Gioia Tauro, La Spezia, Livourne, Marghera, Messine/Milazzo, Monfalcone, Naples, Olbia, Palerme, Piombino, Porto Torres, Ravenna, Sarroch, Tarente, Trieste et Venise.

³ Voir la carte 8 du chapitre 2.

⁴ 2010 est la date du contentieux le plus récent issu de la dernière consultation de bases des données. Les arrêts des recours contentieux « environnementaux portuaires » constituent donc la base de données : « Conflits sur port et environnement » (LO PRETE, 2010).

celle-ci renvoie-t-elle à une organisation harmonieuse des rapports ? ou à des conflits d'autres formes ? Nous sommes face à une asymétrie analysée par Ragnar Fjelland (2002) dans une réflexion sur la notion d'incertitude en science et notamment sur la façon dont le fonctionnement des statistiques empêche de considérer le doute. Le poids des preuves, dit l'auteur, n'est que du côté du rapport prouvé¹ – autrement dit, et c'est particulièrement vrai dans les questions environnementales, c'est à celui qui affirme qu'il y a un effet que revient la charge de prouver cet effet. Le fait de ne pas se limiter aux seules décisions de justice mais, au contraire, de prendre en compte le scénario de l'action en justice permet toutefois d'élargir un peu le point de vue : car du récit de chaque partie au litige ressortent des informations qui permettent d'entrevoir des cas de conflits non formalisés.

Cette objection étant considérée, l'intérêt de l'analyse des recours contentieux est évident. D'abord, nous sommes dans des cas où les acteurs assument la responsabilité juridique de leurs déclarations, et où les conflits trouvent une issue car ils sont tranchés par le juge. Dans ce sens, les informations sont donc précises, certaines et stables. Elles ne soulèvent pas les problèmes qui peuvent se poser, par exemple, avec l'analyse de la presse, où les conflits restent souvent sur le plan de la médiatisation ou de la publicisation, ce qui peut conduire à une distorsion de l'information sur la gravité des formes de dégradations au service de différentes stratégies (problèmes qui conduisent Anne Cadoret à associer l'analyse de la Presse quotidienne régionale notamment à celle de certains recours contentieux, CADORET, 2011a, p. 235). Ensuite, comme chaque recours contentieux met en évidence des intérêts précis, ceux qui sont canalisés par les parties du litige, la comparaison des recours contentieux fait apparaître différentes facettes d'un même problème. Enfin, l'analyse des recours contentieux permet de reconstituer les différentes étapes du processus d'opposition (KIRAT et TORRE, 2006) des acteurs concernés par le développement portuaire et la prise en compte de l'environnement.

Objectifs et étapes de l'analyse

Cette thèse a trois objectifs : utiliser les recours contentieux de manière à proposer un

¹ L'auteur dit : « To put the burden of proof on the one who asserts that there is an effect may be justified in basic science, but it turns out differently when used in applied science. In environmental questions, it is often the case that those affected by the pollution have the burden of proof, while those who pollute benefit from the question of doubt » (FJELLAND, 2002, p.163).

outil méthodologique permettant en quelque sorte de mesurer la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire ; voir quelles sont les tendances de cette prise en compte ; voir s'il est possible d'identifier des « profils portuaires » dans ce processus de prise en compte de l'environnement.

Afin d'atteindre ces trois objectifs, il faudra franchir trois étapes dans l'analyse.

Partie 1

D'abord, nous présenterons le port et l'environnement comme éléments constitutifs de cette relation en évolution. Le chapitre 1 permettra de comprendre que la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire s'inscrit d'emblée dans une relation conflictuelle, cela particulièrement dans le cas des ports de commerce méditerranéens français et italiens. Le chapitre 2 permettra de bâtir la méthodologie de notre analyse des recours contentieux en lien avec l'environnement. Nous expliquerons le mode de sélection des arrêts avant de proposer un outil méthodologique qui permet de stocker et de hiérarchiser les informations de chaque arrêt, puis nous donnerons un exemple de son application.

Partie 2

Nous présenterons ensuite les résultats issus de l'analyse quantitative et qualitative des 25 arrêts concernant les 6 ports français et des 108 arrêts concernant les 24 ports italiens. L'analyse des ces contentieux environnementaux portuaires se fera sous forme d'inventaire, c'est-à-dire en fonction des informations retenues dans l'analyse. Dans le chapitre 3, nous présenterons ainsi le volet « environnement » de la grille d'une part à travers les résultats portant sur les formes de dégradation de l'environnement, c'est-à-dire sur l'enjeu environnemental en fonction du type d'usage et d'aménagement portuaire, et d'autre part à travers les résultats portant sur la localisation spatiale des dégradations, c'est-à-dire sur les informations qui nous permettent de situer dans l'espace le contentieux. Dans le chapitre 4, nous présenterons le volet « intervenants », c'est-à-dire le volet des acteurs privés et des acteurs publics engagés dans les contentieux en fonction du type d'acteurs, de leur rôle et de leur échelle d'intervention. Une attention particulière sera donnée à l'autorité portuaire. Dans le chapitre 5 nous étudierons la place de

l'environnement dans deux étapes du travail du juge : la qualification du conflit et la décision de justice.

Partie 3

Enfin, dans une troisième étape, nous appliquerons cette grille d'analyse géo-juridique d'une part à des cas spécifiques de formes de dégradations de l'environnement, d'autre part à l'ensemble des conflits. Dans le chapitre 6, nous étudierons ainsi deux cas emblématiques d'atteinte au milieu marin : les rejets illicites et les déchets provenant des navires. Et dans le chapitre 7, nous effectuerons une analyse globale de l'ensemble des ports étudiés avec l'ensemble des données de la grille afin d'identifier les différences et les éléments communs¹ des 30 ports étudiés. Nous pourrions alors établir une typologie de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire à travers l'identification de « profils portuaires ».

¹ La réflexion a été aussi nourrie par d'autres sources d'information outre que les travaux de recherche. En France ils ont été effectuées 3 missions concernant 1) le port de Marseille-Fos, avec un entretien d'Anne Ferrier (Port Autonome de Marseille, PAM) effectuée avec Valérie Lavaud-Letilleul, Brian Slack et moi même le 25 octobre 2007 ; 2) le port de Sète, avec un entretien de Adeline Fourier (chargée de mission Gestion du milieu maritime & planification) du Cepralmar (acteur régional du Languedoc-Roussillon de la GIZC) effectuée le 26 novembre 2007 et avec un entretien de Stéphane Lobbedey du Conseil Général de l'Hérault (service gestion des ports) effectuée le 23 novembre 2007. En Italie, il a été effectué une seule mission concernant le port de Messine. Il a été effectué un entretien d'Angelo Corrado Savasta de l'Autorité Portuaire de Messine (responsable du service juridique), le 7 novembre 2008, ce qui a permis de tester une première version de questionnaire utilisé pour le projet PISTE (Port-Industrie-Société-Territoire-Environnement). Voir annexe 1.

Première partie

La prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire, source de conflits

Depuis que le port n'est plus seulement un espace adapté au milieu biophysique, comme il l'était dans la première configuration de son développement, mais aussi un espace qui modifie ce milieu et évolue en termes d'aménagement, son développement est inexorablement lié à la prise en compte de l'environnement. Cette prise en compte n'a cessé d'évoluer, en corrélation avec l'affirmation du concept de « développement durable », notamment à travers le processus de formation et d'application du droit de l'environnement et des politiques environnementales dans le développement portuaire : désormais, celui-ci est de plus en plus soumis à la mise en œuvre d'un cadre juridique environnemental contraignant.

Cette partie a comme objectif de comprendre la relation conflictuelle du port, dans ses différents facettes, avec l'environnement et de montrer que, selon un paradoxe qui n'est qu'apparent, le processus de prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire n'a pas seulement pour effet de résoudre les conflits, mais peut aussi les exacerber. De fait, cette prise en compte a eu comme conséquence d'introduire de nouveaux acteurs et également de modifier les relations entre eux, en fonction des nouveaux intérêts à prendre en compte. Nous allons étudier comment cette recomposition des acteurs en présence (DEBRIE, 2010) nourrit la divergence d'intérêts intrinsèques au port, et favorise la production de conflits environnementaux dans l'espace portuaire. Nous montrerons ensuite que le cas de la mer Méditerranée en raison de sa complexité géographique, écologique et institutionnelle est particulièrement intéressant pour notre analyse, laquelle ne portera que sur les ports méditerranéens français et italiens.

Nous verrons ensuite que ces conflits peuvent engendrer divers types d'actions en justice, portées devant les tribunaux par différents types d'acteurs, à différents niveaux de juridictions. Un juge doit alors se prononcer sur les litiges à travers l'évaluation du droit applicable au cas d'espèce. Chaque décision de justice est alors contenue dans un arrêt relatif au contentieux examiné. La collection de ces différents arrêts constitue notre corpus de données. L'utilisation des arrêts comme données de recherche donne à la fois

des informations sur l'espace et les acteurs présents sur le territoire portuaire, ainsi que des informations juridiques sur la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire. Pour analyser chaque arrêt nous avons donc élaboré une grille d'analyse géo-juridique. Les informations données par les arrêts concernent d'une part l'environnement et, d'autre part, les intervenants, qui représentent les deux volets de la grille d'analyse. Les informations sur le volet « environnement » concernent les formes de dégradations de l'environnement et leur localisation spatiale. Les informations sur le volet « intervenants » concernent les acteurs privés et publics de chaque contentieux. Les informations juridiques retenues, quant à elles, portent sur le cadre et les décisions de justice ; elles nous sont restituées à travers l'interprétation que le juge fait du droit applicable au cas d'espèce.

Chapitre 1

« Port » et « Environnement » : l'émergence de relations conflictuelles

La prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire s'inscrit d'emblée dans une trajectoire d'intérêts divergents : dans un port, *a priori*, le développement économique s'oppose aux intérêts environnementaux, c'est pourquoi on peut considérer les ports comme de potentiels lieux de conflits sur le littoral. Valérie Lavaud-Letilleul parle ainsi de « points noirs » sur le littoral (2009a). Dans ce premier chapitre, nous allons étudier les phases de développement du port afin d'identifier les étapes marquantes de sa relation avec l'environnement et les enjeux potentiellement conflictuels que cette relation suscite. Nous verrons ensuite comment la législation et la politique environnementale sont développées pour minimiser ces conflits, respectivement par un processus de formalisation juridique des préoccupations environnementales et par la mise en place de politiques publiques.

L'étude de la conflictualité environnementale dans les ports de la mer Méditerranée nécessite d'explorer les tendances du développement de cette mer semi-fermée et de ses ports du point de vue géographique, écologique et institutionnel. Nous nous intéresserons particulièrement ici aux ports de commerce français et italiens qui, l'un et l'autre, présentent une grande variété de trafics et une importance comparable des investissements engagés pour le développement de leurs infrastructures.

1. Le développement des ports de commerce et sa relation avec l'environnement

1.1. Le port de commerce, un lieu de développement incessant

Ce sont les modalités du développement portuaire qui expliquent la relation entre port et environnement. Le port n'est pas seulement une entité historique, un lieu qui témoigne d'une histoire des échanges à travers son architecture (PUGNALONI, 2000), mais aussi un instrument de puissance économique (MIOSSEC, 2004, p.78) et, à ce titre, un facteur essentiel de la mondialisation (FREMONT, 2007a, 2008). Dans une vision globale,

Adalberto Vallega le considère comme un « nœud », c'est-à-dire comme un lieu d'intersection et d'échange, situé à l'intérieur d'un système de nœuds mis en réseau entre eux, dans lequel le port n'occupe plus la fonction centrale mais contribue avec les autres nœuds à la réalisation d'un objectif commun à travers des actions intégrées au service du transport et du développement économique (VALLEGA, 1975, p.11). Cette caractéristique s'est particulièrement renforcée dans la seconde moitié du XXe siècle : « le transport maritime, pilier du commerce international, a connu une croissance sans précédent depuis les années 1950 grâce à une double révolution technique fondée sur le gigantisme et la spécialisation des navires.... Or, son développement s'appuie sur les ports de commerce qui, en assurant sur le littoral la fonction d'interface entre routes maritimes et réseaux de transport¹ terrestre, constituent des points d'ancrage fondamentaux de la mondialisation » (LAVAUD-LETILLEUL, 2009a, p.111).

Cette révolution du transport maritime s'est accompagnée d'un phénomène d'industrialisation entre les années 1950 et 1960 avec la création de zones industrialo-portuaire (ZIP) ou de MIDA (*Maritime Industrial Development Area*) (VIGARIE, 1979) en arrière des quais du port. Ces zones peuvent servir à la production, à la transformation sur place de matières premières, au transport de la marchandise ou bien aux opérations annexes pour sa distribution, ou encore au transport des personnes. Comme l'explique V. Lavaud-Letilleul (2007a, p.12), c'est l'apport de l'activité industrielle destinée à transformer la marchandise qui caractérise le *port-logistique*, à la différence du *port-couloir* où le port est un simple lieu de transit de la marchandise (entre la terre et la mer) ou de transbordement (de navire à navire).

Au-delà de ces différentes configurations, le port de commerce est un centre d'intérêts économiques qui évoluent constamment. Depuis les années 1970, l'explosion de la conteneurisation ne fait qu'augmenter les besoins d'espaces pour les opérations de manutention et de stockage ainsi que les besoins de réseaux pour la distribution de conteneurs par route, rails, fleuve ou encore à nouveau par mer (*ibid.*, 2007b). Cette consommation d'espace au service du développement s'effectue particulièrement dans

¹ Un réseau de transport est un ensemble de voies de transport interconnectées. Il est défini par ses composantes, c'est-à-dire les lieux et les liaisons qui les joignent pour un mode de transport donné (BAILLY, 1995).

l'interface terre-mer (VIGARIE, 1979). La dimension maritime reste toutefois dominante et joue un rôle moteur pour l'activité industrielle du port qui, plus « fixe », a besoin de la mobilité du transport et de la fluidité des opérations logistiques. C'est Umberto Toschi (1960) qui développe ces deux notions de *fixité* et de *fluidité*, montrant que c'est avec le port, « organe fixe » point de contact entre la mer et la terre émergée, que la navigation maritime, activité « fluide », s'inscrit dans le paysage (TOSCHI, 1960). Le port se caractérise donc à la fois par sa fluidité, avec son rapport à la navigation, dont il constitue l'ancrage territorial, et par sa fixité, cela notamment en tant qu'espace commercial (CLARK et HALL, 2010). Ce couple de notions aide à caractériser les différentes formes de la relation du port avec l'environnement.

C'est la fluidité qui caractérise la définition donnée par André Vigarié, pour qui le port est une zone de contact entre deux différents domaines de circulation : terrestre et maritime (VIGARIE, 1983, p.72). A. Vallega, au contraire, considère davantage la fixité du port qui est selon lui « le produit d'une stratification des structures et des formes » qui s'est formée au cours du temps (VALLEGA, 1997, p.9). En hommage à A. Vigarié il reprend toutefois cette idée de la fluidité, dans son ouvrage sur les stratégies maritimes, pour traiter la question de la massification des flux¹ et les conséquences qui en découlent (VALLEGA, 1997). La massification des flux suscitée par la réalisation d'économies d'échelle a en effet engendré de nouveaux besoins, notamment en infrastructures portuaires coûteuses. Les ports de commerce doivent s'insérer dans la concurrence mondiale, ce qui entraîne une course à l'aménagement visant à accroître les capacités d'accueil des navires et des entreprises (PUJOL, 2006). Ils doivent de plus en plus s'adapter aux exigences d'une industrie maritime qui est hautement compétitive, mais dont les besoins sont fluctuants : de nouveaux terminaux sont nécessaires, ainsi que des équipements de manutention efficaces et des liaisons terrestres directes rapides tant ferroviaires que routières. L'enjeu est d'obtenir dans les temps, à bas coût et dans des conditions satisfaisantes de sécurité, les conditions pour réaliser l'adaptation indispensable des équipements portuaires, dans un contexte de mondialisation et de concurrence aigüe pour répondre à la demande de l'économie locale et internationale (AIVP, 2000). On voit donc comment cette

¹ Massification des flux : « concentration des flux de transport sur certain axes et lieux par l'augmentation des capacités de transport afin de réaliser des économies d'échelle. » (FRANC, 2009, p. 457).

conception du port comme organe fluide rend compte de l'exigence incessante d'adaptation. Dans le même temps cette exigence de fluidité doit coexister avec la dimension fixe du port : pour y faire face, les ports expriment de plus en plus souvent des revendications en termes d'espaces supplémentaires qui, souvent, empiètent sur la ville. Cela entraîne donc une augmentation non seulement de la taille du port en termes de tonnes de trafic, mais aussi une expansion de son espace en termes de surface et une modification du périmètre qui donne une forme au port même (GALLANTI, 2003). Selon l'extension du périmètre et donc selon sa forme, le port augmente les points de contact avec la ville, c'est-à-dire avec le début de l'arrière-pays. En entrant en contact avec la ville, il génère potentiellement de la pollution, du bruit, des embouteillages pour la circulation urbaine et a un impact sur le paysage qui est souvent perçu comme négatif (*ibid.*, 2003). La perception de la population ne sera donc pas la même selon que celle-ci habite dans un rayon proche du périmètre portuaire, dans un rayon plus éloigné ou très lointain du port.

1.2. Les principales étapes du développement portuaire et leur rapport avec l'environnement

On distingue trois phases caractérisant la relation du port avec l'environnement : dans la première phase, le port est au début de son développement, lequel s'adapte à l'environnement comme espace biophysique ; dans la deuxième phase, le port, qui se développe en terme d'aménagement exerce une emprise majeure sur cet espace, ce qui multiplie les enjeux environnementaux concernant la qualité du milieu ; dans la troisième phase, le port, dans la course à la performance de son développement, s'inscrit dans un environnement qui n'est pas seulement un espace biophysique mais aussi un milieu de vie des populations riveraines : la relation du port avec l'environnement inclut alors les enjeux de la qualité de vie. Nous allons ici présenter ces trois phases.

1.2.1. L'adaptation à l'espace biophysique

À Porigine, le port est un lieu d'accueil naturel pour les navires et d'abri contre les tempêtes¹. Le développement portuaire consiste alors en une adaptation à l'espace biophysique en fonction de la morphologie littorale, du marnage, de la courantologie, etc. (VIGARIE, 1979). Mais l'espace occupé est également aménagé, introduisant ainsi la notion d'artificialisation. L'aménagement portuaire peut en effet « être défini fondamentalement comme un processus d'artificialisation volontaire et structuré d'un espace biophysique entrepris par une collectivité dans un but de développer l'activité économique commerciale à l'interface terre-mer. Il peut être initié par la puissance publique ou par des entrepreneurs privés, voire les deux à la fois » (LAVAUD-LETILLEUL, 2007a). Cette citation nous permet de réfléchir à l'aménagement portuaire dans sa relation avec l'environnement et de considérer que cette relation se définit par la fragilité des équilibres entre l'occupant et le milieu occupé car déjà rompus *a priori* en faveur de l'occupant fort de ses capacités de développement en termes d'aménagement.

Dans cette première phase du développement portuaire la relation du port avec l'environnement concerne encore un nombre très réduits d'enjeux environnementaux. En effet, à l'aube du stade paléo-industriel, comme le montre le travail de J.-H. Vandermeulen, la problématique environnementale est limitée aux questions des eaux turbides du port et aux déchets des navires (VANDERMEULEN, 1992), ce qui explique que ce soit à travers l'activité maritime et son impact sur le milieu marin que le port « se heurte » en premier à l'environnement.

Mais si l'adaptation du port au milieu biophysique a d'abord pris la forme d'équipements limités à des sites en front de mer ou en fond d'estuaire localisés à proximité du centre urbain, par la suite, les organismes portuaires sont devenus gigantesques, notamment au cours du XXe siècle, au fur et à mesure du glissement des infrastructures le long du front de mer ou vers l'aval des estuaires (BIRD, 1963). Cette stratégie a été analysée par James Bird, qui a pu mettre à jour un modèle de développement portuaire « anyport » (*Ibid.*,

¹ « Je prends le mot de port dans un sens large, considérant que chaque anse ou crique où les vaisseaux trouvent à s'abriter des tempêtes est un port » : cette citation de Giovanni Assereto se réfère à la conception première du port. Cette citation a été traduite de l'italien : « La parola di porto, io la prendo qui largamente. Di maniera che ogni seno, o sia cala, dove i vascelli hanno ricetto sicuro dalle tempeste, io voglio intender che sia porto » (cité par CAVACIOCCHI, 1988, p.272).

1952, 1957, 1963, 1971, 1984, 1986). Ce modèle rend compte au départ du cas de Londres, mais il est aussi valable pour la plupart des ports anglais et continentaux établis en bordure d'estuaires, et aisément transposable à ceux de front de mer. Dans ce cas, avec un mécanisme de glissement latéral, il suppose la mise en place, à partir d'un site initial localisé plus ou moins en amont sur le fleuve concerné, d'installations portuaires toujours plus puissantes vers l'aval. Ce modèle montre la transition qui existe entre le stade du port primitif jusqu'au stade des quais spécialisés¹ et fait apparaître le processus d'englobement dans le tissu urbain du port et de son développement. Le port est ainsi un lieu de développement des entreprises économiques (POHL, 1988) et, à ce titre, un consommateur d'espace (RÉZENTHEL, 2009). Au fur et à mesure que le port intègre l'activité industrielle, entre les années 1950 et 1960, le besoin d'espace est croissant, notamment dans l'arrière-pays, afin d'assurer non seulement l'intégration de l'activité industrielle avec l'activité maritime mais aussi de développer les réseaux avec le reste du territoire (VERLAQUE, 1970, 1975). On voit donc que, dans un deuxième temps, c'est pour répondre tant aux nécessités d'accroissement du transport maritime qu'à celles de l'activité industrielle que le développement portuaire pose des questions d'aménagement. Il n'est plus fondé sur une adaptation mais sur une maîtrise de l'espace de la part des acteurs portuaires. En cela, le développement portuaire est inséparable de l'artificialisation des espaces littoraux.

1.2.2. Le développement portuaire en termes d'aménagement

Comme le montre le travail d'Anne Conchon, l'aménagement portuaire était, au début du XVIII^e siècle, « extrêmement rudimentaire » (CONCHON, 2007, p.48), puisqu'il

¹ Schématiquement, Bird a distingué six étapes (les 6 stades), avec un panachage de quais en rivière et de bassins éclusés qui ne s'observe pas partout, car le marnage est variable d'un port à l'autre et la construction d'écluses ne s'est pas toujours imposée ; de plus, les divers groupes de quais ou de bassins peuvent être jointifs ou non selon les circonstances locales, à la fois physiques et juridiques. Ainsi, dans le cas de Londres, la Tamise présente de nombreux méandres et diverses compagnies privées ont développé des complexes portuaires distincts qui furent progressivement fusionnés administrativement, mais pas physiquement. Dans le cas des ports plurifonctionnels, le processus historico-génétique peut être résumé comme suit : aux stades I (port primitif), II (extension marginale des quais) et III (élaboration marginale des quais), le site du port est très urbain et les entrepôts se situent en ville même, souvent combinés à l'habitat des marchands ; aux stades IV (élaboration initiale des bassins) et V (extension linéaire des quais), le port, toujours axé sur les marchandises diverses, s'exurbanise de plus en plus et son emprise spatiale augmente considérablement, des bassins de plus en plus allongés et profonds étant séparés par des terre-pleins de plus en plus vastes ; au stade VI (quais spécialisés), des postes pour vrac liquides ou solides, ainsi que pour les conteneurs et le transroulage sont développés encore plus en aval, pour des navires de forte taille.

consistait, comme nous l'avons vu, en une simple adaptation aux dynamiques biophysiques spécifiques à chaque site portuaire. C'est avec les progrès techniques permettant la transformation complète des espaces littoraux que la qualité des sites portuaires, qui se jugeait auparavant sur le critère d'abri naturel pour le navire, s'est mise à dépendre presque exclusivement de l'importance des investissements consentis par les sociétés en fonction de l'acceptabilité sociale et des décisions politiques, le tout menant à l'artificialisation croissante des espaces littoraux (construction de digues, bassins, écluses, terre-pleins remblayés ou poldérisés) (VIGARIE, 1979 ; VALLEGA, 1997 ; VERGER, 1999).

La relation du port avec l'environnement est donc désormais fondée sur la maîtrise croissante de l'espace par les opérateurs portuaires afin d'atteindre des objectifs qui ne sont plus seulement d'adaptation mais d'artificialisation des espaces littoraux. Les stratégies de développement portuaire pour l'activité terrestre sont différentes de celles pour l'activité maritime et se traduisent en termes de choix sur les fonctions portuaires, les équipements, le zonage portuaire, et les plans de gestion, de surveillance et de protection :

- Les fonctions portuaires déterminent le type de port selon les caractéristiques du transport maritime et de l'activité industrielle. La fonction du transport maritime varie selon les types de trafics et leur dépendance soit continentale (transit, transbordement, transport voyageurs, etc.), soit océanique (de bourse et de marché, etc.) (VERLAQUE, 1975). La fonction de l'activité industrielle varie selon le type d'usines situées dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) (VIGARIE, 1979).

- Les équipements sont les infrastructures et les superstructures spécifiques et adéquates aux orientations de développement correspondantes (*Ibid.*, 1979) tant pour le transport maritime que pour l'activité industrielle (bassins, quais, grues, terre-pleins, adaptation aux grandes calaisons, construction des terminaux, installations de réception portuaire, station de lagunage, branchement à quais des navires, entrepôts, routes, rails, plateformes logistiques, etc.). Ces équipements portuaires sont concentrés et localisés afin de répondre aux différents types et besoins des trafics et d'activités.

- Le zonage portuaire concerne le choix sur la destination des sols et l'élargissement des zones portuaires pour le développement de l'activité maritime et industrielle

(démantèlement des navires, manutention, chantier naval, implantation d'une usine ou d'une autre activité industrielle, etc.) ou pour la protection et/ou la valorisation de l'environnement dans l'espace portuaire ou en proximité (réserves naturelles, aires marines protégées, etc.).

- Les plans de gestion, de surveillance et de protection, enfin, visent à améliorer la gestion de l'activité portuaire et à surveiller les risques dus à son exploitation (plan d'urgence, de sécurité et de surveillance, plans de prévention des risques industriels, plan de gestion des déchets, plan de gestion énergétique, etc.), mais aussi à réduire leur impact sur l'environnement et sur les populations riveraines (plan d'optimisation et protection des ressources en eau, plan de protection du sol et du sous-sol, plan de réduction des émissions et plan de protection de l'atmosphère, etc.).

On le voit, dans cette étape du développement portuaire en termes d'aménagement, c'est la notion de spatialité du port qui domine, c'est-à-dire qu'avec les opérateurs sociaux, protagonistes de l'organisation du port, ce sont les usages de l'*espace* portuaire qui sont en question (LUSSAULT, 2007).

Avec le développement portuaire en termes d'aménagement au service de l'usage maritime et industriel, on voit que la relation du port avec l'environnement implique un accroissement d'enjeux environnementaux, où le port est le plus souvent *menaçant pour* l'environnement, mais aussi, parfois, *menacé par* l'environnement. En effet, l'augmentation du niveau des mers et océans à cause du réchauffement climatique peut mettre en péril l'activité économique (VALLEGA, 1997, p.257). Mais le plus souvent, le problème se pose en termes de menace pour l'environnement. Les travaux de Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois et Brian Slack (2006), sur la question plus large des rapports entre transport et environnement permettent de comprendre pourquoi le nombre d'enjeux environnementaux s'accroît dans les ports, où plusieurs modes de transports convergent. Ces travaux s'intéressent à la variété d'impacts du transport sur l'environnement : le changement climatique, la qualité de l'air, la qualité de l'eau et du sol, la biodiversité et le paysage (RODRIGUE, COMTOIS et SLACK, 2006, 2009). Tels sont, en effet, les principaux enjeux communs à tous les modes de transport qui, caractérisent aujourd'hui le développement portuaire. Mais si tous les modes de transports ont des enjeux communs,

chaque activité portuaire, comme le transport maritime, se caractérise par des enjeux propres directement liés à l'exploitation des navires tels que les marées noires ou les rejets illicites.

Or, à partir des années 1990, on assiste à une multiplication des sources de pollutions. On pense par exemple aux aménagements maritimes comme les travaux de dragage¹, la construction des nouveaux terminaux ou les implantations d'activités industrielles.

La deuxième phase du développement portuaire centrée sur l'aménagement se caractérise donc par une intensification des préoccupations environnementales liées à la qualité du milieu marin et terrestre.

1.2.3. La prise en compte de la qualité de vie : une problématique qui concerne particulièrement la relation du port avec la ville

Plus récemment, une troisième phase a pu être identifiée : quand le développement portuaire est perçu comme une menace pour l'environnement, appréhendé non seulement en tant qu'espace biophysique, mais aussi en tant que milieu de vie. Dans cette troisième phase, donc, il ne s'agit pas seulement des impacts sur la qualité du milieu naturel mais aussi sur la qualité de vie des populations (VALLEGA, 1997 ; RODRIGUE, COMTOIS et SLACK, 2009).

L'inversion des relations homme-nature (BAVOUX, 2005), que l'on situe traditionnellement dans les années 1970, a beaucoup fait pour l'évolution de cette notion d'aménagement. Dans le cas du port, cela se voit dans les rapports du port avec la ville, étudiés notamment par Jacques Charlier, dans le sillage de Bird. J. Charlier propose le modèle chrono-spatial du « cycle de vie portuaire » (1992a, p.139). Alors que la proposition de J. Bird n'envisage que la modernisation continue des plus anciennes installations, le modèle de J. Charlier introduit l'option du « redéveloppement portuaire » mais aussi celle du « déclassement urbain »² que Bird n'avait pas prévue à l'époque où fut

¹ Dans le cas des travaux de dragage il y a des enjeux tant économiques qu'environnementaux : « l'accumulation de sédiments dans les ports, les chenaux d'accès, les canaux, les rivières et les fleuves empêchent la circulation des bateaux et perturbent les équilibres physico-chimiques des masses d'eau » (RAMOGE, 2008).

² Le déclassement urbain, intègre la composante spatiale en considérant des sites L1 à L5 de plus en plus éloignés de la ville et prend par ailleurs simultanément en compte les cinq stades qui peuvent théoriquement

conçu « anyport ». Le modèle de J. Charlier permet de considérer le développement non plus seulement du point de vue du port, mais aussi du point de vue de ses relations avec la ville, dont les intérêts sont prioritairement fonciers et immobiliers¹. C'est donc en fonction des intérêts du port et de la ville que la relation entre l'un et l'autre a évolué, cela selon les phases et les données technologiques de l'époque, comme l'ont montré les travaux de Claude Chaline (1994). Tout au début, dans la phase pré-industrielle, avant le XIXe siècle, quand la navigation se fait encore à la voile avec des navires en bois, la ville et le port sont imbriqués (*ibid.*, 1994, p.34). Dans cette phase, les quartiers portuaires sont un lieu de récréation (*ibid.*, 1994, p.157) pour les habitants de la ville. Ensuite seulement, ces derniers subissent les effets néfastes de la phase industrielle dans laquelle « les quais ressemblent de plus en plus à une industrie »² (CAPOCCIA, 1991, p.7). C'est donc entre le XIXe siècle et le début du XXe que se détermine une coupure totale entre la ville et l'eau, avec la phase industrielle, caractérisée par l'avancée des navires en métal à combustible à charbon, par les machines à vapeur et le chemin de fer, ainsi que par la très forte spécialisation de l'espace portuaire juxtaposé à la ville (CHALINE, 1994, p.35). Il s'agit donc de la première rupture entre la ville et le port, ayant un impact néfaste sur la qualité de vie des populations riveraines.

Entre les années 1970-80, avec la phase post-industrielle caractérisée par l'explosion du transport routier et le gigantisme naval, on assiste au deuxième grand moment de rupture de la ville avec le port (*ibid.* 1994, p.35). Cette rupture se manifeste à travers l'éloignement de la population des zones portuaires devenues désormais invivables : l'intérêt prioritaire est celui de la qualité de vie.

Enfin, c'est seulement avec les avancées culturelles et l'accroissement du temps libre, au début du XXIe siècle qu'on assiste à la mutation de la relation ville-port dans le sens d'une recomposition (LAVAUD-LETILLEUL, 2002a ; DEBRIE et LAVAUD-LETILLEUL,

être distingués dans la « vie » d'une installation donnée, de la 'croissance' en T1, à la 'maturité' en T2, à l' 'obsolescence' en T3, à l' 'abandon' en T4 et au 'redéveloppement' en T5 (éventuellement en sautant la quatrième étape à travers une « bifurcation de destinée »).

¹ Le modèle de J. Charlier éclaire notamment le syndrome des Docklands entre la fin des années soixante et le milieu des années quatre-vingts. Le néologisme « docklandisation » qualifie d'une manière générale le phénomène du redéveloppement urbain d'anciennes friches portuaires (CHARLIER, 1994a).

² « La banchina somiglia sempre più ad un'industria » (CAPOCCIA, 1991, p.7).

2009, 2010 ; BERTONCELLO et DUBOIS, 2010a, 2010b ; BERTONCELLO, BERTONI et HAGEL, 2011) et dans le sens des « nouveaux modèles d'organisation ville-port émergents » (DUCRUET, 2005a, p.72).

La focalisation sur la relation ville-port permet donc d'observer des phénomènes de rupture, qui se déclinent sur tous les plans : spatial, économique, institutionnel et culturel (VIGARIE, 1979 ; HOYLE, 2000). Dans une approche comparative, le travail de modélisation (au niveau mondial) des rapports entre l'urbain, le portuaire et le maritime mené par César Ducruet (2004, 2005a, 2005b, 2008) est un des rares essais de caractérisation des effets de l'évolution portuaire sur l'espace urbain. V. Lavaud-Letilleul (2005), quant à elle, s'intéresse à la réconciliation des espaces urbains et portuaires dans son étude sur les aménagements portuaires dans les places d'Anvers et Rotterdam. On peut considérer cette réconciliation comme une réponse à l'impact croissant du port sur la qualité de vie des populations riveraines qui n'acceptent plus de vivre dans un environnement perturbé par l'exploitation des activités portuaires (DUCRUET, 2005b).

La qualité du milieu naturel et la qualité de vie sont donc deux notions clé à considérer lorsqu'on étudie l'environnement dans sa relation avec le port. Ces deux notions intègrent la qualité de l'environnement, dans le sens de la protection des ressources (eau, sol) et de la lutte contre les pollutions (émissions, déchets, rejets) ainsi que la qualité des espaces de vie des populations riveraines avec la préservation des aires naturelles ou des milieux particulièrement fragiles (THEYS, 1993 *et alii*). Deux aspects ont pu être distingués : la durabilité, faisant référence à la préservation à long terme de la nature (utilisation économique des ressources naturelles) et la qualité de la vie, faisant référence à l'appréciation de l'environnement par sa population (VALARIE et ZACCARIA, 1997).

De fait, la relation du port avec l'environnement se décline non seulement selon de nouveaux enjeux environnementaux dus aux usages et aux aménagements portuaires, mais aussi en fonction de la perception de ces enjeux par la population. Chaque enjeu peut en effet avoir plusieurs sens, selon son association avec le port, comme cela se voit par exemple à travers l'enjeu du paysage qui, selon A. Vallega (1997), est, de même que l'environnement, une notion polymorphe. Pour l'auteur, le sens de cet enjeu varie selon qu'il est associé au phénomène de la containerisation, à celui de l'industrialisation et

encore à celui de la conservation des sites portuaires ayant une valeur historique et architecturale qu'il faut valoriser (VALLEGA, 1997, p.258-259). En un sens, les enjeux ne sont pas complètement mesurables en eux-mêmes, ils sont relatifs. C'est l'hypothèse que fait Yvette Veyret (2007) pour expliquer le sentiment d'aggravation de la situation : celui-ci serait la conséquence d'une sensibilisation croissante voire généralisée à des enjeux dont on ne se préoccupait guère jusque là ou alors sans percevoir les interdépendances qu'ils entretiennent : qualité de la nature et qualité de la vie, et, en amont, ressources et activités.

La relation du port avec l'environnement prend donc différentes formes selon les étapes du développement portuaire tant du point de vue du port que de celui de sa relation avec la ville, l'enjeu et le contexte portuaire. Cela montre que cette relation, qui peut se comprendre en termes de rôles de menaçant et de menacé, est dépendante d'une perception des faits, et c'est cela qui la rend potentiellement conflictuelle.

2. Le port comme lieu d'intérêts divergents

Dans son travail sur les métamorphoses de la question spatiale, Robert Castel (1995) montre la complexité de la société entendue à la fois comme produit de l'action et des interactions du jeu des acteurs et comme agencement de systèmes qui finissent par s'instituer et prendre leur propre autonomie pour exercer un ensemble de déterminations sur les jeux d'acteurs. Il s'inspire en cela de la conception d'Edgar Morin qui souligne la complexité des interactions entre les acteurs de la société¹. E. Morin affirme que « plus une société est complexe, plus elle comporte d'antagonismes, de désordres et de conflits » (MORIN, 1984, p.71), en mettant l'accent sur la conflictualité que produit la complexité de ces interactions. Or, le port est, comme le dit Jean Pierre Corlay à propos du littoral, « le miroir d'une société » (CORLAY, 1995, p.263) : il est un système complexe qui, confronté à la prise en compte de l'environnement, génère des conflits. Les règles et les stratégies en faveur de l'environnement, qui, de plus en plus, se rattachent à ce que Raphaël Romi appelle l' « écologie revendicative » (2010), peuvent en effet à la fois

¹ L'auteur définit ainsi la société : « Finalement, qu'est-ce qu'une société ? Un ensemble d'interactions économiques, psychiques, culturelles, etc., formant système, lequel système comporte des appareils de commande/contrôle, au premier chef l'État, qui rétroagissent sur les interactions dont dépend leur existence. Ainsi, évidemment, l'existence de l'État dépend des citoyens dont l'existence dépend de celle de l'État. Tout cela constitue un système... » (MORIN, 1984, p.68).

introduire de l'ordre, mais aussi accentuer la divergence d'intérêts. Ces intérêts, qui varient selon les usages et les stratégies de développement, peuvent générer des conflits différents selon les types d'activités et d'aménagements portuaires. Par exemple, l'activité maritime ou industrielle du port peut générer des conflits au sujet de l'impact que l'exploitation de ces usages peut avoir sur la qualité du milieu et sur la qualité de vie. Les aménagements portuaires, quant à eux, si on regard les stratégies de développement maritime, peuvent provoquer des conflits sur le transbordement ou la spécialisation des terminaux pour le transport des éoliennes ou pour le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Enfin, si on considère les stratégies de développement terrestre, les aménagements peuvent générer des conflits sur la construction d'une infrastructure, comme une route, ou d'un équipement, comme un incinérateur de déchets, l'identification d'une zone à destiner au stockage de la marchandise avec des entrepôts, ou l'installation d'une usine.

Les conflits portuaires en lien avec l'environnement peuvent être éclairés par la notion d'« espace approprié » (MELE, 2004). Lorsque, par exemple, un projet d'aménagement est perçu comme une menace, il peut susciter des réactions conflictuelles de la part des riverains qui tendent à affirmer donc leur « appropriation » d'un espace menacé. L'affirmation de cette appropriation a plusieurs « degrés »¹ en fonction du type d'attachement manifesté (RAFFESTIN, 1980 ; CADORET, 2011a), ce qui a donc comme conséquence de faire varier l'intensité de la divergence d'intérêts au centre de laquelle se situe le projet d'aménagement.

Depuis les années 1970, il y a eu de nombreuses tentatives pour encadrer le développement portuaire, tant sous l'angle des usages que sous celui des aménagements. Avant même de développer ce point dans le paragraphe suivant, il est important de souligner que ces tentatives sont elles-mêmes bien souvent sources de conflits. En effet, qu'il s'agisse d'une réorganisation de l'espace (par exemple, la délimitation du périmètre portuaire ou de l'espace maritime d'un pays) ou des éléments constitutifs d'un espace (par exemple, la réglementation des usages portuaires ou d'autres usages connexes au port),

¹ A ce sujet, comme le cite A. Cadoret (2011, p.239), Claude Raffestin (1980) définit le degré d'appropriation par une population d'un espace par la distinction entre la notion de territorialité faible et de territorialité élevée, caractérisées par les manifestations d'attachement par la population à l'espace dont il est question confronté à différentes altérations.

cette réorganisation implique des modes de régulation qui peuvent eux-mêmes renforcer les oppositions existantes (KIRAT et TORRE, 2007 ; PHAM et KIRAT, 2007, 2008 ; CADORET, 2006, 2011a ; TORRE *et alii*, 2010 ; CADORET et BEURET, 2011 ; CADORET et MOUNIE, 2011). Les travaux de Patrice Melé sur la notion d'« espace délimité » (MELE, 2004) mettent en évidence un des aspects de ce processus : un « espace délimité » est un espace qui résulte de l'action de zonage. Lorsque, par exemple, il se crée une zone spéciale de protection, comme une aire marine protégée, les institutions doivent fixer les limites de son extension ainsi que ses règles de fonctionnement. C'est une « procédure de spatialisation de l'action publique » (*Ibid.*, 2004, p.10) qui produit du territoire (*Ibid.*, 2005). L'espace bénéficie d'une qualification juridique spécifique, il est institutionnalisé par l'action publique en faveur de l'environnement. Or cela a entre autres pour conséquence de favoriser les contrastes entre les territoires, ce qui peut entraîner la mobilisation des procédures d'oppositions et des modes de régulations générateurs des conflits.

Si, d'une part, la prise en compte de l'environnement fixe des contraintes et rouvre les dialogues entre les acteurs autour du développement durable (DEBRIE, 2010), d'autre part, elle nourrit aussi la divergence d'intérêts déjà intrinsèque au port en produisant des *tensions*, c'est-à-dire, selon André Torre, Romain Melot, Thierry Kirat, Luc Bossuet, Anne Cadoret *et alii* (TORRE *et alii*, 2010, p.5), « une opposition sans engagement des protagonistes ». D'autres auteurs utilisent plutôt la notion de *friction*, comme Markus Hesse, à propos des conflits dans la « supply chain », les contraintes de transport et les stratégies de planification (HESSE, 2008), pour faire référence à une divergence d'intérêts plus manifeste, à la différence donc des tensions qui restent plus tacites et moins visibles.

Ces deux notions différentes s'opposent à une troisième, celle de *conflit*, qui nous intéresse. On peut considérer, en effet, que lorsque les choix des acteurs sont perçus comme dangereux pour d'autres acteurs porteurs d'un intérêt opposé et considéré comme dominant, on passe des tensions ou des frictions, selon les cas, aux conflits. Cela signifie que d'une situation objective de divergence d'intérêts, on passe à une situation subjective d'opposition d'intérêts, face à laquelle un ou plusieurs acteurs vont affirmer leur intérêt (KIRAT et LO PRETE, 2011 ; TORRE, 2010 ; TORRE *et alii*, 2010 ; JANNEAUX et

KIRAT, 2005). Ce qui met manifestement en opposition les intérêts des acteurs privés et publics, est donc un sentiment de dangerosité et de domination. Comme l'expliquent A. Torre *et alii* (2010) « un conflit prend naissance avec l'engagement de l'une des parties. Cet engagement se définit par la mise en œuvre d'une menace crédible, qui peut prendre différentes formes... »¹ (TORRE *et alii*, 2010, p.5). Par « conflit », on entend donc une manifestation produite par l'action humaine autour d'intérêts divergents manifestement en opposition.

Le port constitue ainsi un lieu propice à l'émergence de conflits, surtout dans la mesure où son développement concerne l'environnement.

3. La prise en compte de l'environnement : droit, politique du développement durable et stratégies d'acteurs

On constate que la relation entre le port et l'environnement est indissociable d'un cadre juridique, politique et stratégique visant à renforcer le processus d'intégration de l'environnement dans le développement portuaire.

3.1. La formalisation des préoccupations environnementales à travers le droit de l'environnement

L'apparition dans les mentalités d'un souci de préservation de la nature est souvent rattachée à l'œuvre de Henry David Thoreau, écrivain dit « écologiste », qui écrit, par exemple, que l'« environnement naturel élève la spiritualité et conforte la personnalité » (THOREAU, 1854, p.253). Il faut cependant attendre la fin du XIXe siècle pour que les premières conférences pour la protection de la faune, aboutissent à la Convention de Berlin sur les saumons du Rhin (1885). Ensuite, la conférence de Paris sur la protection des oiseaux (1895) et la conférence de Londres sur la protection des mammifères africains (1900) contribueront à la diffusion de cette prise de conscience environnementale. Au

¹ Les différentes formes d'un conflit sont : « le recours en justice (demande de jugement par les tribunaux) ; la publicisation (différend porté devant des instances publiques ou des représentants des services de l'État) ; la médiatisation (différend porté devant les médias, presse, radio, télévision, etc.) ; les voies de faits ou la confrontation verbale ; la production de signes (panneaux interdisant un accès, barrières, etc.) » (TORRE *et alii*, 2010, p.5).

cours du XXe siècle, les conférences internationales se multiplient : sur les monuments naturels, les paysages, les baleines, les oiseaux, les zones humides, l'utilisation rationnelle des ressources, etc. Ce sont les années 1960 qui marquent une vraie étape dans ce domaine : on commence à formaliser le droit de l'environnement (MORAND-DEVILLER, 2006). Puis, dans les années 1970, avec le ralentissement du développement industriel s'ouvrent de nouveaux questionnements environnementaux (COMMENNE, 2006). De nouvelles règles à respecter sont ainsi fixées (REYNAUD, 1989) comme celles sur les études d'impacts et les enquêtes publiques¹, qui renforcent le cadre juridique environnemental (VANDERMEULEN, 1996 ; LAVAUD-LETILLEUL, 2005 ; LOCHMAZEUR, 2008 ; BLATRIX, 2010 *et alii*). En 1972, le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) avec la conférence de Stockholm « Une seule terre » marque les prémices de l'émergence d'un droit environnemental international qui a depuis continué à évoluer avec une multitude des Conventions et accords concernant différentes problématiques environnementales. C'est dans les années 1980 que sont pris en compte, par exemple, les enjeux du changement climatique et celui de l'altération de l'écosystème local, comme le montrent certains rapports de la Commission des Nations Unies sur le Développement Durable (CNUDD, 1992) et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI, 1992). En 2002, avec la conférence de Johannesburg, de nouveaux thèmes ont été mis en avant : climat, biodiversité², désertification, énergie, etc. Ces thèmes, confirmés au sommet de Copenhague en 2009, font l'objet des nouvelles régulations.

Le droit de l'environnement a donc une origine supranationale, et il s'inscrit dans un processus de transposition³ et d'application¹ qui va du global au local ainsi que dans un

¹ En France, ces deux outils du droit de l'environnement sont régis par le Code de l'Environnement dans sa dernière modification de 2012, au titre II. Il est utile de faire référence à la récente réforme sur les enquêtes publiques et les études d'impact intervenues en France avec la publication de trois décrets au Journal Officiel dont l'entrée en vigueur a eu lieu le 1er juin 2012. En Italie, ces deux outils sont régis par le Code de l'Environnement italien, le D.Lgs n. 152/2006, dans sa dernière modification de 2010, au titre II, sous le nom de VAS (*Valutazione Ambientale Strategica*, ce qui correspond en France aux enquêtes publiques) et de VIA (*Valutazione Impatto Ambientale*, ce qui correspond en France aux études d'impact).

² Le terme « biodiversité » est inventé en 1985, lors de la préparation du « National Forum on Biological Diversity » et mis en avant depuis la Convention de Rio en 1992 comme un « bien commun de l'humanité ».

³ La transposition est le premier processus de création des normes grâce auquel l'UE ou un État intègre dans son système juridique des sources de droit international et/ou de droit européen. La logique top-down de la

processus de mise en œuvre² qui va aussi du local au global³. C'est donc entre le global et le local que se renforce le processus d'intégration de l'environnement dans l'ordre juridique⁴ national et dans ses corps sociaux (ROMANO, 1975). Or c'est précisément cette multiplication de niveaux qui peut poser problème.

Au niveau international, on peut ainsi constater que les États n'ont pas toujours la volonté de signer et de ratifier une Convention internationale pour la transposer dans l'ordre juridique étatique. Et même quand une Convention est transposée, ce n'est pas sûr qu'elle soit appliquée : d'où les problèmes des limites de la souveraineté des institutions supranationales qui veillent à l'application des Conventions dans l'ordre juridique étatique et des pouvoirs limités des juridictions internationales comme le Tribunal International du Droit de la Mer (TREVES, 1983 ; BOISSON DE CHAZOURNES, DESGAGNE et ROMANO, 1998). Toujours au niveau international, ces problèmes sont encore plus marqués et plus complexes dans les régions géographiques englobant des régions de plusieurs pays, comme dans le cas de la région méditerranéenne (LEANZA, 1993 ;

transposition peut être : du niveau international au niveau européen ; du niveau international au niveau national et du niveau européen au niveau national.

¹ Le deuxième processus de création des normes se caractérise par un processus d'application ayant pour objectif la mise en œuvre des réglementations via des structures administratives appropriées. La logique top-down de l'application des normes est mise en œuvre à des échelles inférieures : du niveau national au niveau régional ; du niveau national au niveau local et du niveau régional au niveau local. L'application des réglementations varie selon les articulations des échelles (international, UE, national, régional, locale) à travers lesquelles s'effectue la transposition des textes du global au local.

² C'est à l'intérieur du processus d'application que se déploie le processus de mise en œuvre du droit qui se décline, au cas par cas, à travers l'activité du juge. Tant en France qu'en Italie, la majorité de la doctrine considère l'activité juridictionnelle comme faisant partie du processus de création des normes, ce qui caractérise donc la jurisprudence comme une source de droit (CHABAS *et alii*, 1996 ; SCALISI, 2004).

³ Nous approfondirons ce triple processus de transposition, application et mise en œuvre dans le chapitre 6.

⁴ Dérivé de la pensée de Max Weber (1971), le concept d'« ordre juridique » d'abord développé par Santi Romano (1975) puis par Jacques Chevalier (1984) fait selon Guy Rocher (1988) l'objet d'une définition en cinq éléments. Selon G. Rocher, « un ordre juridique se reconnaît aux critères suivants : 1) un ensemble de règles, de normes sont acceptées comme au moins théoriquement contraignantes par les membres d'une unité sociale particulière, qu'il s'agisse d'une nation, d'une société, d'une organisation, d'un groupe, etc.; 2) des agents ou des appareils sont reconnus dans l'unité sociale comme étant spécialisés pour : élaborer de nouvelles règles ou modifier celles qui existent; interpréter les règles existantes; les appliquer et les faire respecter; 3) l'intervention des appareils ou agents est fondée sur une légitimité, c'est-à-dire que les membres de l'unité sociale considèrent que l'action de ces agents ou appareils est justifiée, parce qu'ils leur reconnaissent l'autorité nécessaire pour faire, interpréter, ou appliquer les règles; concrètement, cela signifie que les membres de l'unité sociale ont une conscience des rapports entre les règles et les appareils ou agents; 4) les trois fonctions énumérées en 2 peuvent être remplies par des agents ou des appareils différents, ou par les mêmes. Ce qui est important cependant pour reconnaître l'existence d'un ordre juridique, c'est que ces trois fonctions – et non seulement une ou deux – soient exercées; 5) les règles et les agents ou appareils doivent faire preuve de stabilité dans le temps, d'une relative permanence. Ces règles ne doivent pas sans cesse varier et les agents être constamment relayés. » (ROCHER, 1988, p.104).

KHODJET EL KHIL, 2003 ; GALLETTI, 2011 *et alii*), qui regroupent des espaces maritimes de différents pays et ayant parfois des régimes juridiques spécifiques comme les détroits internationaux (TREVES, 1983 ; GALLETTI, 2011).

Au niveau européen, le droit rencontre moins de problèmes dans ce processus de transposition, d'application et de mise en œuvre. Cette efficacité qui ne concerne donc que les États membres de l'UE, s'explique essentiellement par le fait que les États membres se sont engagés à partager et à adopter une politique commune (ROMI, 2010). Cette politique se traduit par la manière très détaillée avec laquelle les institutions européennes formalisent les préoccupations environnementales spécifiques au type de matière (sécurité, propriété privée, risques) et d'activité (transport maritime, exploitation industrielle, aménagement), cela, donc, à la différence du droit international qui fixe des règles et des principes plus généraux. Avec le droit européen, les juges sont souvent sollicités pour résoudre des problèmes de mise en œuvre du droit de l'environnement dans le cas de la résolution d'un conflit (MERINO, 2006). C'est dire que l'environnement trouve une reconnaissance au sein des juridictions de l'UE (ABDOULOUSSEN, 2007) : au sein de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), mais aussi de la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), juridictions dont Colombine Madelaine (2010) a montré qu'elles produisaient de plus en plus souvent des obligations positives qui obligent les États destinataires de la décision à mettre en place tous les moyens et mesures nécessaires pour la mise en œuvre du droit de l'environnement.

Ainsi, bien que le droit à l'environnement s'affirme en tant que droit fondamental (SUDRE, 2011) ayant à la fois une valeur constitutionnelle (GALOCHET, 2008) et une valeur de liberté concrète (ANDRIANTSIMBAZOVINA, 2011), contraignant les États à limiter leur pouvoir ou à le mettre au service de la concrétisation de cette liberté fondamentale (*ibid.*, 2011), son application est plus ou moins forte selon les niveaux.

Au niveau international son application est faible. C'est au fur et à mesure de la transposition du droit international au droit national et de son application que la prise en compte de l'environnement se renforce sous forme de contrainte pour les ports. La formalisation des préoccupations environnementales permet de rendre officiellement pertinent l'intérêt environnemental et de bâtir une tendance coercitive liée au respect de

l'environnement. A cette tendance coercitive s'associe une volonté politique nationale qui montre la volonté de mieux connaître le patrimoine naturel d'un territoire. Par exemple, en France, l'initiative du Ministère de l'Environnement¹ français, lancée en 1982, a donné lieu à un inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) concernant les espaces marin, marin littoral et terrestre (BECET et MORVAN, 1991 ; BOUCHER, BOUCHET, COUTE, DAUVIN *et alii*, 1991), zones qui peuvent être situées aussi dans les espaces portuaires.

Cette formalisation se nourrit des atteintes à l'environnement qui semblent gagner en ampleur depuis les années 1980, sous l'effet des pollutions (pluies acides, émissions de gaz toxique, marées noires), de l'agriculture intensive et de la production industrielle, des catastrophes technologiques à répétition². Cette multiplication de normes, souvent en réaction à des catastrophes, fait apparaître que l'intégration de l'environnement est spécifique selon qu'il s'agit du transport maritime ou de l'activité industrielle. On le voit avec les cas de l'Erika en 1999 et du Prestige en 2002 : le transport maritime a intégré une série de normes (paquets Erika I, II et III) destinées à améliorer la sécurité et la sûreté des navires en navigation et dans le port, ainsi que les équipements portuaires (installations de réception des eaux usées et des eaux de ballaste), et à mettre en place des plans de gestion (déchets provenant des navires). D'autres catastrophes industrielles, comme l'explosion Seveso en Italie³ en 1976, ont stimulé une production normative spécifique au risque industriel⁴ et à la pollution terrestre destinée à préserver la qualité des ressources⁵. En amont d'une réaction législative importante, il y a donc souvent des catastrophes

¹ Le Ministère de l'environnement est créé en France en 1971 et en Italie en 1986.

² On pense, par exemple, au nuage toxique de Bhopal en Inde en 1984 ; à l'explosion d'un réacteur de la centrale nucléaire de Tchernobyl en 1986 ; aux marées noires de l'Amoco Cadiz en 1978, de l'Exxon Valdez sur les côtes de l'Alaska en 1987, etc.

³ Parmi les événements historiques marquants on peut aussi citer : Feyzin (France, 1966) ; Bhopal (Inde, 1984) et l'usine AZF à Toulouse (2001).

⁴ Le 24 juin 1982 la directive dite SEVESO demande aux États et aux entreprises d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et de prendre les mesures nécessaires pour y faire face. La directive SEVESO a été modifiée à diverses reprises et son champ a été progressivement étendu, notamment à la suite de l'accident de Bâle en 1986. Le cadre de cette action est dorénavant la directive 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses appelée directive SEVESO II (actu-environnement.com, 2012).

⁵ La directive-cadre sur l'eau (DCE) 2000/60/CE du 23 octobre 2000 définit un cadre pour la gestion et la protection des eaux par grand bassin hydrographique et fixe des objectifs pour la préservation et la restauration de l'état des eaux souterraines. La directive 2006/118/CE vient compléter la DCE et vise à protéger les eaux souterraines de tout type de pollution ou de détérioration (developpement-durable.gouv.fr, 2012).

médiatisées, qui révèlent soit un vide juridique soit un mauvais respect des normes déjà existantes, soit le besoin de renforcer ou de changer ces normes pour les adapter aux besoins actuels. En matière d'aménagement, la création de normes a d'autres causes, notamment les mouvements sociaux¹. L'UE joue alors un rôle clé avec la mise en place de mesures visant à prévenir les impacts néfastes des aménagements², par exemple dans des zones particulièrement fragiles³ (BERNI, 2011).

En cela, le droit de l'environnement est spécifique à des questions ciblées qui peuvent se trouver à l'intersection d'autres domaines déjà régis par le droit : le transport maritime, l'exploitation industrielle ou les aménagements. C'est pourquoi il est nécessaire de situer le droit de l'environnement par rapport au droit portuaire : le droit de l'environnement pénètre tant dans la réglementation du transport maritime (KHODJET EL KHIL, 2003) que dans celle de l'activité industrielle (MESNARD et RÉZENTHEL, 1995 ; RÉZENTHEL, 1996a, 1996b). Robert Rézenthel a aussi montré que la transposition du droit de l'environnement dans l'ordre juridique national implique son intégration dans plusieurs autres aspects du développement portuaire régis par des sources normatives variées telles que le droit de l'urbanisme ou le droit administratif (BECET et RÉZENTHEL, 2004). Or, pour l'auteur, cette variété des sources pose précisément problème : « Si nous partageons l'idée selon laquelle il faut faire évoluer les mentalités et les mœurs du milieu portuaire, la simplification des textes et leur mise en cohérence constituent les premières mesures à réaliser. La dispersion de la plupart des règles en

¹ Parmi les mouvements sociaux on peut citer, par exemple, le référendum local qui a empêché le projet d'implantation d'une usine sidérurgique sur la zone industrialo-portuaire de la Maasvlakte à Rotterdam (MALEZIEUX, 1971 et 1981). Ou l'annulation par le gouvernement britannique en 2004 du projet de terminal à conteneur proposé par Associated British Ports sur le site de Dibden Bay à Southampton (LAVAUD-LETILLEUL, 2005, 2009c et 2011).

² Il s'agit, par exemple, de la directive « étude d'impact » 85/337 du 27/06/85 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. La directive prévoit que "les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une procédure de demande d'autorisation et à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences". Cette directive est abrogée et remplacée par la directive 2011/92/UE du 13/12/2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (actu-environnement.com, 2012).

³ Il s'agit, par exemple, de la directive « Habitats » 92/43/CEE du 21/05/1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. La directive « Habitats » met en place le réseau Natura 2000. Ce réseau est le plus grand réseau écologique du monde. Il est constitué de zones spéciales de conservation désignées par les États membres au titre de la présente directive. En outre, il inclut aussi les zones de protection spéciales instaurées en vertu de la directive « Oiseaux » 2009/147/CE (europa.eu, 2012)

dehors d'un code et leurs fréquentes modifications entraînent leur méconnaissance et parfois des abus.» (RÉZENTHEL, 1995, p.950). Le fait que la prise en compte de l'environnement dans le port s'effectue non seulement du global au local mais aussi de manière transversale, à travers son intégration dans les autres branches du droit¹ auxquelles le port est confronté, peut donc être source d'une complexité souvent créatrice de conflits.

Enfin il faut souligner que cette intégration a lieu non seulement à travers une dynamique top-down de transposition et d'application, variant en fonction des espaces concernés (FOREST, 2009), mais aussi à travers une dynamique bottom-up, comme le montrent les travaux de J.-P. Rodrigue, C. Comtois et B. Slack (2009) sur les entreprises de transport qui intègrent l'environnement dans les priorités de leur développement non seulement dans un processus d'application du droit mais aussi à travers des initiatives et des bonnes pratiques, au-delà donc de ce qui est prévu par le droit. Les auteurs ajoutent que ces deux dynamiques, top-down et bottom-up, ne s'excluent pas et qu'elles sont influencées par le concept du développement durable (*Ibid.*, 2009). En effet, la politique du développement durable encourage les entreprises à intégrer l'environnement, par exemple à travers des dispositifs d'aide fiscale. Cela peut mettre ces dernières en concurrence et avoir comme conséquence une multiplication des conflits.

3.2. Le renforcement du processus de prise en compte de l'environnement à travers le « développement durable »

Après une période d'intense réflexion législative supranationale, en 1987, le rapport Brundtland² intitulé *Notre avenir à tous* a formalisé les liens étroits qui existent entre développement et environnement et introduit la notion de « développement durable ». Cette notion, fondée sur un oxymore, c'est-à-dire sur le rapprochement de deux réalités

¹ On pense par exemple à l'intégration de l'environnement dans le droit de l'urbanisme avec le récent décret relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme qui a été publié au Journal officiel du 25 août 2012. Ce texte, qui entrera en vigueur le 1er février 2013, permet de compléter la transposition de la directive 2001/42, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, dont la transposition avait été commencée par le Ministère de l'écologie avec le décret du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement (<http://www.actu-environnement.com/ae/news/urbanisme-documents-Scot-PLU-evaluation-environnementale-16443.php4>).

² Le titre du rapport vient du nom du premier ministre de Norvège.

opposées, a fait l'objet de très nombreuses études (THEYS, 2003, ERKMAN, 2004 ; BEHAR, 2006 ; ALLEMAND, 2007 ; FIALARE, 2008 ; LAZZERI et MOUSTIER, 2010) montrant la complexité de cette notion et de sa concrétisation. La définition officielle du rapport Brundtland¹ met l'accent sur la responsabilité à l'égard des générations futures dans les pays du Sud plus que dans les pays du Nord². Cette notion, encore relativement théorique dans le rapport, trouve un contenu plus pratique avec le sommet de la terre de Rio en 1992 qui intègre les objectifs sociaux, économiques et écologiques (les trois piliers du développement durable) ainsi que le principe pollueur-payeur, prévention, précaution, participation, responsabilité, ingérence. Les trois piliers reflètent les trois dimensions de la société, qui sont en constante interaction avec le territoire, comme le montre Yves Gilbert (2009) : la société est donc investie de la responsabilité de son territoire sous le triple angle de la dimension imaginaire, politique et spatiale – imaginaire, dans le sens où les rapports sociaux produisent des logiques d'action ; politique, notamment au travers des décisions publiques ou collectives ; spatiale dans l'interaction entre espaces et sociétés. La formule d'E. Morin, que cite Y. Gilbert, est emblématique de cette interaction : « les hommes façonnent les territoires qui les façonnent en retour » (MORIN, 1984).

Avec le développement durable, le processus d'intégration de l'environnement se renforce à travers la mise en place de politiques environnementales spécifiques (BLANCHON, MOREAU et VEYRET, 2009), et cela de deux manières différentes : en se rapprochant du local, et en prenant en compte la diversité des espaces.

¹ Le rapport Brundtland de 1987 donne la définition suivante : « Le développement soutenable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».

² Depuis, une profusion des définitions ont été proposées pour suppléer les manques de la première en mettant à la fois l'accent sur les enjeux environnementaux et sociaux. La plupart s'inscrivent dans une optique de protection de l'environnement et c'est pour cette raison que souvent entre la notion d'environnement et celle de développement durable il y a un risque d'ambiguïté. D'autres définitions manifestent un souci éthique ou de solidarité. Toutes ne s'opposent pas à l'économie marchande, mais s'inscrivent au contraire dans une logique d'hybridation avec d'autres économies : non marchande, sociale ou solidaire. Certains auteurs (DEL CONT, 2010) ont souligné certains des effets contradictoires de certains de ces outils ou initiatives comme par exemple le commerce équitable ou les labels. Sans compter la querelle sémantique entre théoriciens, autour du choix du qualificatif : durable ou soutenable ? Dans un cas (durable), on ne renonce pas à entretenir la croissance économique, en se souciant cependant davantage que par le passé des ses effets sur l'environnement et la cohésion sociale. Dans l'autre (soutenable), on se préoccupe des équilibres au regard de la planète, quitte à refréner la croissance.

Selon Jacques Fialare (2008), le développement durable est d'abord une notion à visée planétaire dont la réalisation suppose « le respect simultané de trois critères : finalité sociale, efficacité économique, prudence écologique ». Le passage de l'échelle internationale à l'échelle locale ne s'impose pas d'emblée (FIALARE, 2008). C'est aussi ce que montre Cyria Emelianoff (2009), pour qui les politiques d'aménagement durable sont en proie à une « terrestrialisation ». Par ce terme, l'auteur désigne le travail d'inscription d'une activité dans un environnement planétaire, conçu dans sa dimension écologique. Elle note cependant qu'un double mouvement d'ajustement global (terrestrialisation) et local (territorialisation) parcourt aujourd'hui les politiques publiques (EMELIANOFF, 2009). Cela se voit dans le système des Agenda 21, « stratégie globale pour le développement durable », qui se décline au niveau local¹. Comme le dit J. Fialare, il s'agit d'une « feuille de route qui définit les objectifs et les moyens de mise en œuvre du développement durable du territoire » (FIALARE, 2008, p.18). C'est la volonté des acteurs locaux qui génère, par exemple, la création de zones protégées, définissant les règles de gestion appropriées. Luc Bodiguel parle de « liberté locale où prévalent l'engagement volontaire et la contractualisation » pour expliquer l'ancrage du développement durable à l'échelle locale (BODIGUEL, 2008, p.403). En théorie, il s'agit de nouveaux styles de décisions plus ouverts et négociés, d'actions qui ne sont pas unilatérales mais qui sont le produit de l'implication des membres de la société dans les choix les concernant - même si Gérard Timsit manifeste à ce sujet sa perplexité (TIMSIT, 1998)². La mise en place d'Agenda 21 détermine donc un lien entre le global et le local, comme le montre Daniel Béhar (2006).

Les Agenda 21 sont donc un bon exemple de la façon dont le développement durable tend à devenir un « agent mobilisateur » pour les décideurs et acteurs locaux (cf. Commission du développement durable, 1996). Il s'infiltré dans de nombreuses politiques publiques, particulièrement dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, mettant généralement ensemble une pluralité d'acteurs locaux poussés à coopérer entre eux, à l'intérieur d'une nouvelle « territorialisation » de l'action publique

¹ L'Agenda 21 est en effet une formule de *soft law* ajustée aux territoires locaux sur qui ne pèse pas l'obligation de mettre en œuvre cette politique environnementale, par exemple, à travers la création des zones protégées.

² Selon G. Timsit (1991) c'est l'intensité du caractère obligatoire d'une règle qui permet son application et respect effectifs.

(LOZACHMEUR, 2008). Le développement durable encourage donc des actions territorialisées, comme aussi le Grenelle de l'environnement en France (UICN, 2008), qui font progresser les coopérations institutionnelles à plusieurs niveaux, surtout régionales et locales¹. Mais, paradoxalement, cette articulation de la politique environnementale avec les politiques d'aménagement et d'urbanisme peut avoir comme conséquence de produire de nouveaux conflits et donc d'intensifier les tensions ou les frictions déjà propres à la relation du port avec l'environnement, surtout au niveau local où le port se situe.

Outre ce renforcement de l'intégration de l'environnement au niveau local, le développement durable permet aussi de prendre en compte l'environnement de manière spécialisée en fonction des espaces. Quand la nature a une place prédominante, les politiques visent à spécialiser les espaces : cela donne lieu aux parcs nationaux, aux aires protégées ou aux aires marines protégées, qui peuvent donc être à l'intérieur des espaces portuaires ou à leur proximité. Dans les autres espaces à dominance économique, la conservation des espaces naturels et des milieux fragiles se fait à travers différents types de zonages, prévus dans les Agenda 21 locaux, qui intègrent l'aménagement du territoire. Dans ce cas aussi, cette politique visant à renforcer la prise en compte de l'environnement sous l'angle de la diversité des espaces peut contribuer à la formation de nouveaux conflits car elle marque la différence entre des intérêts déjà divergents : ceux de la préservation d'espaces naturels et ceux du besoin d'espace au service du développement des activités portuaires.

On comprend donc pourquoi D. Béhar (2006) parle d'articulation entre d'une part, les échelles du global et du local et d'autre part, les différents espaces dans leur spécialisation. Il inscrit cette articulation dans le temps afin de prendre en compte, cette fois,

¹ Il est intéressant de remarquer qu'en France, les 68% des instruments de protection de la biodiversité relèvent des décisions de l'État (instruments centralisés ou déconcentrés) et que 32% relèvent des décisions de la collectivité territoriale (instruments décentralisés). Parmi les instruments centralisés ou déconcentrés on peut citer les suivants : parc national, site classé, site inscrit, arrêté de biotope sur le domaine public maritime (ministériel), arrêté de biotope (préfectoral), forêt de protection, parc naturel régional, site Natura 2000, document d'objectifs (DOCOB), agenda 21 local, parc naturel marin, directive paysagère, réserve naturelle nationale, périmètre de protection de réserve naturelle nationale, zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP), mesures de protection dans espace naturel sensible, arrêtés de protection et de gestion des espèces sauvages. Parmi les instruments décentralisés on peut citer les suivants : espace naturel sensible, taxe départementale d'espace naturel sensible, périmètre de protection d'un espace agricole et naturel périurbain, réserve naturelle régionale, périmètre de protection de réserve naturelle régionale, réserve naturelle de Corse, périmètre de protection de réserve naturelle de Corse, site inscrit de Corse (cf. UICN, 2008).

l'interdépendance entre les phénomènes de court terme et de longue durée. Il s'agit donc d'un dialogue entre espaces, niveaux et échelles qui varie dans le temps selon les modalités d'implication des acteurs concernés (entreprises, élus, habitants, associations) (BEHAR, 2006, p.115). On peut ainsi constater avec Pierre Veltz (2006, 2008) que la structure des activités humaines « obéit de moins en moins au bon vieux modèle en poupées russes qui imprègne en profondeur nos représentations mentales et nos institutions régulatrices » (VELTZ, 2008, p.155), c'est-à-dire de moins en moins à une structure hiérarchique, où les parties inférieures sont englobées dans les parties supérieures¹. La relation du port avec l'environnement, elle aussi, dépend désormais de la façon dont se combinent les échelles d'interventions des acteurs ainsi que de la spécialisation des espaces concernés par le développement portuaire.

3.3. L'ouverture du port au développement durable : les principaux acteurs environnementaux portuaires

L'application au port de la politique du développement durable est actuellement une question sensible (LAVAUD-LETILLEUL, 2010a). C'est en 1993, juste un an après le sommet de la terre de Rio, qu'a été fait le premier rapport de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCD) concernant « le développement durable dans le secteur portuaire » (CNUCD, 1993). L'ouverture des ports au développement durable est donc relativement récente. Elle renforce le lien avec l'environnement tant sous l'angle normatif que sous l'aspect de l'organisation de l'espace portuaire. Ce processus est ainsi le résultat de la rencontre de la question normative avec la question spatiale de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire.

A côté de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), qui est le principal acteur international, l'UE joue un rôle majeur de promoteur du développement portuaire durable, à la fois en rapprochant le global du local, mais aussi en prenant en compte la spécificité de l'espace portuaire. Avec le Livre Vert *Pour une stratégie européenne du transport*

¹ Dans ce sens, l'auteur affirme aussi que, bien que le développement local soit évidemment immergé dans l'espace national, l'image même d'un espace national incluant une sorte de mosaïque d'espaces locaux est absolument trompeuse (VELTZ, 2008, p.128).

jusqu'à l'an 2010 : l'heure des choix lancé en 2001, la Commission européenne rappelle le rôle que les ports sont tenus de jouer dans la promotion du transport durable. Avec la recommandation sur la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC)¹ en 2002, l'UE manifeste sa volonté de prendre en compte la spécificité des espaces littoraux avec les ressources, le patrimoine et les risques qui y sont liés. En 2007, le Livre Bleu, *Une politique maritime intégrée pour l'UE*, confirme l'intérêt économique, social, environnemental du Livre Vert et l'UE souligne la nécessité d'une stratégie maritime intégrée au niveau portuaire. En 2009, la GIZC laisse la place à la Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral (GIML) ayant pour objectif d'améliorer la qualité de vie dans les régions portuaires et de gérer les « conflits » entre les différentes utilisations de la mer. En ce qui concerne la politique portuaire, la Commission européenne a présenté en 2007 sa communication qui met le développement portuaire au cœur des problématiques de la GILM. En 2008, il y a la directive-cadre *Stratégie pour le milieu marin* avec l'objectif d'atteindre un *bon état écologique du milieu marin* au plus tard en 2021, en protégeant les écosystèmes, en éliminant les pollutions et en contenant l'utilisation des services et biens marins². Il s'agit donc d'une politique qui vise à mieux intégrer l'environnement dans l'espace portuaire considéré comme un lieu de développement économique multiple grâce à la variété de ses activités qui ne sont pas incompatibles avec l'intérêt environnemental.

L'ouverture du port au développement durable se manifeste aussi à travers la création de plusieurs institutions et organismes aux différents niveaux institutionnels. Au niveau international, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)³ a été créé en 1976. Au niveau européen ont été

¹ La gestion intégrée est apparue dans le contexte du développement durable. Elle est définie comme le « processus dynamique qui réunit gouvernement et société, science et décideur, intérêts publics et privés en vue de la préparation et de l'exécution d'un plan de protection et de développement des systèmes et des ressources côtières. Il s'agit d'un instrument privilégié du développement durable des éco-socio-systèmes complexes en liant les questions environnementales, économiques et sociales » (Cf. Texte sur le développement durable à la suite de Rio 92). Ce type de gestion est construit à la suite du récent constat de dégradation et d'utilisation excessive des espaces marins et côtiers.

² Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (JO L 164 du 25.6.2008).

³ C'est un organisme spécifique de lutte et de prévention contre la pollution par les navires en mer Méditerranée. Nous reviendrons sur son rôle dans le chapitre 6.

créées l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM)¹, l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP)² et l'Organisation des Ports maritimes Européens (ESPO)³. L'EcoPort Foundation (EPF)⁴ se situe, pour sa part, au niveau international et européen. Au niveau national, on trouve enfin le Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF)⁵ en France et l'Institut Central pour la Recherche Appliquée au milieu Marin (ICRAM)⁶ ou l'Institut Supérieur pour la Protection et la Recherche pour l'Environnement (ISPRA)⁷, en Italie.

Ces organismes ont notamment pour but de faire progresser les études technologiques et de promouvoir les actions en matière environnementale, comme, par exemple, encourager les ports à utiliser des pratiques et des technologies au service de l'environnement (récolte différenciée des déchets, système de branchement à quais des navires ou encore camions électriques). À cet effet, l'association EcoPort a créé un réseau d'échanges de savoir-faire en termes de bonnes pratiques entre plusieurs ports mondiaux (ECOPORT, 2006). En adhérant à cette association, les ports montrent la volonté d'inscrire leur développement

¹ L'AESM a été créée en 2002 pour fournir une aide technique et scientifique aux États membres et à la Commission en vue d'une application correcte de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, du contrôle de sa mise en œuvre et de l'évaluation de son efficacité (europa.eu, 2012).

² Fondée en 1988, l'AIVP est un réseau international totalisant près de 200 membres actifs sur tous les continents. Elle apporte son expertise, favorise les échanges d'expériences, d'informations, l'élaboration des décisions de « bonne gouvernance » pour chaque ville portuaire ainsi que la création d'accords de coopération entre les villes et les ports. On peut, par exemple, citer la Convention de coopération décentralisée des villes et port de l'Océan Indien (2006-2015) dans laquelle est dit que « l'environnement portuaire est en perpétuelle mutation, les ports doivent désormais se développer dans un contexte de réseaux et de décisions prises par une multitude de partenaires. Les ports doivent apprendre à travailler avec une multitude d'acteurs » (p.3 de la Convention) (<http://www.aivp.org/>)

³ L'ESPO a été fondé le 26 janvier 1993 et elle contribue aussi à favoriser à travers des actions multiples le développement durable des ports de l'UE mais en gardant l'axe du développement économique comme prioritaire (<http://www.espo.be/index.php>)

⁴ EcoPorts, depuis 1994, est l'association spécialisée de l'ESPO afin de s'occuper en priorité de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire (<http://www.ecoport.com/>)

⁵ Le CETMEF, créé en 1998, est un service à compétence nationale placé sous l'égide du Ministère chargé du développement durable. Il exerce ses missions au service de l'État, des collectivités territoriales, des grands ports maritimes, de VNF, et de l'ensemble de la communauté maritime et fluviales. Le CETMEF compte nombre de partenaires assurant une synergie de travail (<http://www.cetmef.developpement-durable.gouv.fr/>).

⁶ L'ICRAM (*Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare*) a été créée en Italie par la Loi N° 61 du 21 janvier 1994 et il collabore avec le Ministère de l'environnement et pour la protection du territoire et du milieu marin pour la protection du milieu marin et côtier (<http://www.minambiente.it>).

⁷ L'ISPRA (*Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale*) a été créé en Italie par la Loi 133/2008 et il collabore comme l'ICRAM avec le Ministère pour la protection de l'environnement (<http://www.isprambiente.gov.it/site/fr-FR/ISPRA/>).

dans la logique du développement durable. L'adhésion permet aussi de donner une sorte de label vert à ces ports (label EcoPort). D'autres organismes, comme l'AIVP, contribuent plus à améliorer la relation du port avec la ville à travers des conférences qui visent à produire non seulement des recommandations, mais aussi des accords entre la ville et le port. C'est le cas de la *Charte des villes et des ports pour l'environnement* qui a été signée lors de la quatrième conférence de l'AIVP en 1993, à Montréal (Canada). Depuis, d'autres conférences ont été faites, mettant toujours l'accent sur la relation ville-port dans le sens de la qualité du milieu de vie (AIVP, 1996). Enfin, d'autres organismes, comme l'ESPO, ont élaboré un code de conduite en matière d'environnement compilant les meilleures pratiques utilisées dans l'activité quotidienne de l'industrie portuaire (TEI, 2011).

On constate ainsi que dans l'ouverture du port au développement durable, le volet environnemental reste dominant et qu'il est à la fois pris en compte *de façon interne* au développement portuaire, qui, avec le progrès technologique, tend à réduire son impact sur l'environnement, mais aussi *de façon externe* par rapport à sa relation avec la ville. Le développement économique du port et l'environnement sont ainsi mis face à leur antinomie. Et cela afin de trouver des meilleurs modes de conciliation tant dans la façon dont le port exploite son activité que dans la façon dont le port, représenté par son autorité portuaire, cohabite avec les populations riveraines. Comme le montre Michèle Collin (2003), le développement durable ouvre une phase de redéfinition des orientations portuaires en rupture avec l'époque industrielle. Dans ce sens, le développement économique du port doit tendre vers sa « soutenabilité » par les habitants de la ville (BAUDOUIN, 2003, p.16) ou par la population qui vit en proximité d'autres sites portuaire plus délocalisés.

Il y a de toute évidence un changement d'attitude des ports : ceux-ci veulent non seulement s'adapter à ces contraintes, mais aussi mieux comprendre et respecter le territoire dans lequel s'ancre leur activité. Cela explique que les ports deviennent aussi une source de financements pour des projets de recherche menés par des chercheurs investis dans les questions environnementales portuaires¹.

¹ Un exemple nous le donne le projet PISTE (Port-Industrie-Société-Territoire-Environnement). Ce projet de recherche (2010-2013), sous la direction de V. Lavaud-Letilleul, fait participer chercheurs internationaux

Cette volonté de rendre durable le développement portuaire rencontre toutefois des difficultés, car l'espace portuaire est par nature un lieu de convergence d'intérêts économiques où la place du social et de l'environnement reste tendanciellement réduite. Le développement portuaire a des besoins spécifiques en termes d'infrastructures et d'emprise spatiale qui se traduisent par un éclatement des zones portuaires visant accroître l'activité industrielle (HALL, 2012). Tant côté mer que côté terre, il s'agit d'aménagements rapides et progressifs entraînant un élargissement des secteurs d'activités. Il existe donc un décalage intrinsèque entre le rythme que le port doit tenir dans son développement économique afin d'être compétitif, d'une part, et son ouverture au développement durable, d'autre part. L'intérêt économique et l'intérêt environnemental sont en dissonance, dans un lieu qui est lui-même au centre d'intérêts divergents et de conflits potentiels.

4. Trois axes pour comprendre la relation conflictuelle entre port et environnement

D'une manière générale, les milieux littoraux sont fragiles (GUILCHER, 1965 et 1990 ; BAVOUX, 1997), et cela d'autant plus qu'ils subissent des modifications (METAYER et AMIARD-TRIQUET, 1991), en relation avec les aménagements humains (PASKOFF, 1993) et les pratiques sociales (MIOSSEC, 1994)¹. La question du port en particulier s'inscrit donc dans celle, plus générale, de l'anthropisation croissante des milieux côtiers (VALLEGA, 1999). Comme le montrent Claude Comtois et Brian Slack (2005), le lien entre le développement portuaire et l'environnement se fait selon deux axes : l'axe technique et l'axe spatial (COMTOIS et SLACK, 2005). En reprenant la notion d'« internalisation », nous verrons que ce lien se fait aussi selon un axe socio-économique.

experts en plusieurs disciplines. Voir aussi le projet GECOPE (Gouverner des espaces potentiellement conflictuels : ports et communautés portuaires d'Europe à l'heure de la mondialisation), est un programme de recherche qui a été coordonné par Eric Foulquier (UMR Géolittomer, financement ANR "Gouverner et Administrer") pour la période 2009-2011, qui approfondit la question de la gouvernance portuaire.

¹ L'auteur affirme que « La protection de la côte est l'expression de pratiques sociales » (MIOSSEC, 1994).

4.1. L'axe technique : la question de l'innovation et des bonnes pratiques

Concernant l'axe technique, des études ont montré l'impact sur les fonds marins des aménagements des ports en eau profonde, par exemple sous l'angle de la biologie marine (BAUDET et GRUET, 1991) et de la géomorphologie littorale (GUILCHER, 1954). En matière d'aménagement, les rapports faits à l'occasion des grands projets de développement portuaire, comme celui de Paul Scherrer et Pascal Galichon (2000) sur le port du Havre et le projet Port 2000 consacré au suivi environnemental du projet, ont permis un état des lieux des pollutions et des nuisances associées à la mise en œuvre du projet. Pour lutter contre les différents types de pollutions portuaires identifiés, on a alors pu envisager des outils procéduraux d'intervention technique : c'est ce que fait, par exemple, le guide opérationnel du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) sur la « Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur » (CEDRE, 2007). On a également pu mettre en évidence l'importance de l'innovation technologique (FINNEY et YOUNG, 1995 ; POLTRACK, 2000), non seulement pour lutter contre les pollutions mais aussi pour les prévenir (CEMT, 1999, 2003 ; REMPEC, 2006 ; ESPO, 2007).

A cet égard, de nombreuses solutions sont issues des travaux d'ingénierie qui, en intégrant l'environnement lors de la conception, de la réalisation ou de l'exploitation portuaire, répondent aux exigences de la législation environnementale : on pense, par exemple, aux règles sur les doubles coques des pétroliers ou sur la sécurité et la sûreté de zones industrialo-portuaire particulièrement sensibles au risque, du fait, par exemple, de la présence d'installations Seveso¹ (FREMONT, 2007b). L'innovation technique est un domaine supporté financièrement par les nombreux acteurs de l'industrie portuaire et du transport maritime, c'est-à-dire par les destinataires mêmes de cette législation, lesquels sont en contact par un système de conférences internationales favorisant le partage des connaissances et des compétences acquises par les multiples acteurs du secteur². Mais

¹ On pense par exemple au port de Brest en France sur la façade atlantique.

² On peut citer la conférence internationale « Safer Seas ». Depuis 2002, cette conférence internationale est conçue sur une base pluridisciplinaire, au carrefour des compétences et spécialités scientifiques, techniques, juridiques et institutionnelles, bénéficiant de l'expertise des opérateurs et professionnels de la mer. Elle a comme objectif de favoriser la recherche ainsi que le partage des avancées technologiques intervenues en matière de sécurité et de sûreté maritimes (<http://www.saferseas-brest.org/>).

l'innovation technique n'est pas seulement une réponse aux impératifs de la législation ; elle est aussi le résultat d'initiatives locales et/ou de l'instauration de bonnes pratiques. Dans le premier cas, il peut s'agir de la mise en place de plans et d'instruments de gestion, comme par exemple, pour les sites Natura 2000 (MORRIS et GIBSON, 2006), de l'élaboration d'une *Charte de l'environnement et de la qualité de vie*¹, comme par exemple pour le port de Nice², (ANSAUD, 2006), ou encore de l'utilisation optimale de l'espace portuaire (CHARLIER et MALEZIEUX, 1994), comme par exemple dans les ports de la Rangée³ Nord (LAVAUD-LETILLEUL, 2005). Dans le deuxième cas, l'instauration de bonnes pratiques apporte des nouveautés par rapport aux mesures prescrites. Ces nouveautés sont souvent issues d'une innovation locale pour répondre à des besoins spécifiques à chaque port : il peut s'agir, par exemple, de camions électriques (Bulk Handling, 2008) mis à disposition des activités de chargement et déchargement de conteneurs (Container Management Environment, 2008) pour réduire les nuisances du transport terrestre ; de systèmes de transfert de conteneurs directement en mer par d'autres bateaux capables d'effectuer un transfert flottant (Le Lloyd, 2008a), cela afin de réduire non seulement le bruit mais aussi de combler l'insuffisance de quais disponibles ; de systèmes de branchement de navires à quais pour réduire les émissions du transport maritime (Baltic Transport Journal, 2008 ; Mer et Marine, 2008, 2009 *et alii*)⁴ ainsi que pour en évaluer l'impact pour l'avenir (Communiqué de Presse, 2008) ; de systèmes qui favorisent la logistique verte (Le Lloyd, 2008b), par exemple, à travers l'utilisation de biocarburants permettant de réduire les émissions de CO₂ (Le journal de la logistique, 2008, 2009) ou de

¹ N. Ansaud (2006) explique qu'il s'agit d'instruments complémentaires du cadre législatif, c'est-à-dire des initiatives volontaires que le port même établit et intègre dans sa gestion. Il s'agit donc des dispositifs non juridiques que les ports mêmes mettent en place pour favoriser l'application du droit de l'environnement dans les zones industrialo-portuaires ainsi que dans les zones limitrophes, et cela pour mieux insérer le port dans le territoire.

² On peut citer l'exemple de la *Charte de l'environnement et de la qualité de vie du port de Nice et de son quartier 2005 – 2010*, signée le 13 décembre 2005. Ce texte définit un véritable programme commun d'actions à mener sur 5 années, dans les domaines de la qualité de l'air, du bruit, de la gestion des déchets, de la qualité de l'eau et du milieu marin, de l'urbanisme, du transport et de l'animation du quartier. Cet engagement progresse aujourd'hui avec d'autres accords entre le port et la ville afin d'améliorer d'autres points sensibles tels que la circulation et le stationnement des camions et d'autres sources d'émissions néfastes pour les riverains (La lettre du port, Journal du Port de Nice et de son quartier, 2011 : http://www.riviera-ports.com/Upload/Documents/FR/La-Lettre-du-Port_2.pdf).

³ Rangée : « suite de ports rapprochés ». Rangée Nord Europe : « suite de ports depuis Le Havre jusqu'à Hambourg. » (FRANC, 2009, p.458).

⁴ Depuis 2008 le Journal Mer et Marine est une source importante d'informations sur la relation du port avec l'environnement par rapport à différents ports du monde. Site : <http://www.meretmarine.com/fr>

machines de nettoyage des quais et des eaux portuaires (Le Lloyd, 2008a). Ces bonnes pratiques sont souvent évoquées dans les revues spécialisées, qui donnent aussi des exemples de ports dits « verts », très investis dans l'innovation locale, comme les ports du Benelux qui sont à la pointe de l'écologie portuaire (Greenport, 2008). Ces pratiques vont donc dans le sens de la mise en œuvre, dans les ports de l'UE, de la législation environnementale (Portstrategy, 2007) qui, malgré sa portée contraignante (Portworld, 2008), permet aussi aux ports de devenir de véritables acteurs du développement durable (Le Lloyd, 2007, 2008c, 2008d *et alii*). De plus, la vision du port comme acteur du développement durable (LAVAUD-LETILLEUL, 2009c ; ODIER, 2011) est aussi encouragée par certains rapports techniques réalisés par les ports eux-mêmes par le biais d'experts au service des autorités portuaires. L'objectif est alors non seulement de rendre compte des résultats en termes de productivité, mais aussi de produire un diagnostic annuel de l'état environnemental du port. On peut donner les exemples de rapports du port de Marseille-Fos (2006) en France¹, et des ports de Gênes (2007, 2008, 2009) et de Tarente (2006) en Italie. Les ports qui intègrent l'environnement dans leurs rapports annuels sont de plus en plus nombreux dans le monde entier² ; ces rapports semblent donc passer dans les habitudes : leur pratique se répète de plus en plus souvent, et elle semble désormais perçue comme obligatoire.

De manière générale, on voit donc s'imposer le concept d'« œuvrer avec la nature », mis en évidence par Paul Scherrer (2010). C'est ce qui apparaît dans le rapport sur le port du Havre et le projet Port 2000 ainsi que dans d'autres rapports élaborés par des organismes spécialisés comme dans le cas du PIANC (*The World Association for Waterborne Transport Infrastructure*)³. On voit en effet les efforts des opérateurs portuaires et logistiques pour appliquer les techniques issues des recherches récentes menées aux niveaux européen et national sur la réduction de la consommation d'énergie, des émissions de gaz à effet de

¹ Parmi les ports français non méditerranéens on peut aussi citer le port de Dunkerque (2004) comme un exemple phare de la prise en compte de l'environnement dans son développement.

² On peut aussi citer d'autres exemples : les ports de Valence (2006) ou de Barcelone (2011) en Espagne, les ports de la Rangée Nord avec Rotterdam et Anvers, les ports des États-Unis comme Long Beach, New York ou San Francisco, les ports du Canada avec Montréal ou encore les ports d'autres pays.

³ Il s'agit d'une commission technique concernée par le développement des infrastructures portuaires et des trafics fluviaux et maritimes. Cette organisation fournit, à travers l'élaboration de plusieurs rapports, des informations et des recommandations en matière environnementale afin de favoriser la mise en place des bonnes pratiques (PIANC, 2011a, 2011b, 2011c).

serre (GES) ou des nuisances générées par le bruit des opérations portuaires (SCHERRER, 2010 ; CHIN et LOW, 2010). Ces efforts doivent par ailleurs se faire avec la contrainte de l'espace.

4.2. L'axe spatial : la question de la planification portuaire

Le lien entre le développement portuaire et l'environnement se fait en effet aussi selon l'axe spatial (COMTOIS et SLACK, 2005). « Force est de constater que le manque d'espace et le problème environnemental seront au cœur des réflexions des aménageurs portuaires dans les vingt prochaines années », écrit V. Lavaud-Letilleul (2007a, p.81), qui fait ainsi apparaître deux contraintes principales : le manque d'espace et le problème environnemental. La gestion du manque d'espace se fait à travers la réglementation de zonage, qui règle l'acquisition des nouveaux espaces (BRISTOW et XIAOBIN, 1995 ; NOTTEBOOM, 1996 et 2007; ABOOD et METZGER, 2001 ; AMROMIN, KOVINSKAYA et SOFRONOV, 2002 ; TULL, 2006 ; LAVAUD-LETILLEUL, 2007a, 2009 ; RÉZENTHEL, 2009 ; RODRIGUE, COMTOIS et SLACK, 2009 ; PAROLA, 2010 ; HALL, 2012) ou, autrement dit, la « consommation d'espace » par les infrastructures de transport (CEMT, 1999, p.185). Le problème des atteintes à l'environnement est, quant à lui, pris en charge par les mesures environnementales qui règlent l'exploitation de l'espace rendu disponible pour des projets de développement portuaire. La réglementation de zonage prévoit, par exemple, des règles concernant le type d'occupation du sol et de destination en terme d'usage ou d'aménagement ; les mesures environnementales prévoient des règles relatives à l'activité maritime et portuaire, aux milieux littoraux et aux populations littorales (LAVAUD-LETILLEUL in DEBRIE et LAVAUD-LETILLEUL, 2010, p.161) pour réduire les impacts des usages et des aménagements afin d'améliorer l'exploitation portuaire tant côté mer que côté terre.

En tant que transformation volontaire et réfléchie de l'espace, l'aménagement est donc au centre de la relation entre port et environnement, comme le montre Nathalie Ansaud : l'« aménagement intégré »¹ permet de pondérer les stratégies de développement

¹ Selon N. Ansaud (2006), si l'on se situe sur le plan théorique au niveau de la hiérarchie des concepts, le concept de développement est toujours englobant et stratégique (il conduit à une étude d'opportunité par rapport à un projet politique préétabli), alors que l'environnement a une valeur médiane et médiatrice (en

économiques par la prise en compte des impacts sur l'environnement. C'est dans ce sens qu'on peut reconsidérer l'aménagement portuaire non seulement comme « un processus d'artificialisation volontaire et structuré d'un espace » (LAVAUD-LETILLEUL, 2007a, 2009) mais aussi comme un processus en quelque sorte réparateur du déséquilibre intrinsèque à la relation du port avec l'environnement, qui est au préalable en faveur du port dans son rôle d'occupant face du milieu occupé.

Bien sûr, cet idéal de prise en compte de l'environnement au niveau de l'espace ouvre d'autres questions : la planification portuaire intégrant la préservation de l'environnement est-elle compatible avec la demande de transport ? Il existe en effet souvent un décalage entre la planification des infrastructures et la demande de transport (NOTTEBOOM, 1996) ainsi qu'entre la conception et la réalisation des projets prévus (*ibid.*, 2007).

4.3. L'axe socio-économique : la question de la volonté et des moyens des acteurs portuaires

Ce décalage fait apparaître la nécessité d'analyser le lien entre développement portuaire et environnement non seulement sous l'axe technique et spatial (COMTOIS et SLACK, 2005), mais aussi sous un axe social. En effet, face à l'intégration de l'environnement, la volonté et le rôle des acteurs sont essentiels. La transformation progressive des missions des autorités portuaires est, à ce titre, intéressante : d'une mission d'exploitation (*service port*), elles passent de plus en plus à une mission de propriétaire-aménageur (*landlord port*) (DEBRIE et RUBY, 2009). Ces missions ont un impact direct sur la planification portuaire (MOGLIA et SANGUINERI, 2003), et les travaux de J. Debrie et de V. Lavaud-Letilleul sur la décentralisation portuaire (2009, 2010) montrent que les autorités portuaires qui intègrent l'environnement dans leur gestion sont aujourd'hui nombreuses (DEBRIE et LAVAUD-LETILLEUL, 2010). C'est le défi auquel sont désormais confrontés les ports (NOTTEBOOM, 1996). Il est évident que le port est au centre de ces préoccupations et qu'il y a des moyens pour agir au service du développement

fonction du principe de précaution, nécessité de mener une étude d'impact pour tout projet). Et l'aménagement, qui est à la fois stratégique (d'où l'émission de schémas et de plans d'organisation des territoires à diverses échelles) et opérationnel (d'où pour tout projet une étude de faisabilité assortie d'une fiche financière justifiant l'investissement à consentir et son amortissement), se situe donc toujours au centre du dispositif conceptuel développement-environnement.

durable, mais ces moyens impliquent un coût que les ports assument de façon différente selon leur situation, leur gouvernance et leurs recettes (MIOSSEC, 1996a).

La question des rapports entre port et environnement, selon cet axe social, implique donc aussi l'économie. Des recherches ont permis par exemple de quantifier les coûts de consommation d'énergie ou d'eau pour améliorer la gestion des terminaux portuaires (NOTTEBOOM *et alii*, 2003)¹. Cependant, les dépenses pour l'innovation environnementale ne font pas tout : s'interrogeant sur le poids de la variable environnementale dans la gestion des grands ports de commerce, Cyril Chedot (2001) fait l'hypothèse que ces innovations, notamment en matière de savoir faire écologique, ne peuvent masquer la nécessité de repenser le lien des ports au territoire et aux communautés locales.

Ce lien peut se faire grâce à l'impact positif du trafic portuaire sur les économies nationales. En effet, R. Rézenthel (2009) a montré que les ports de commerce, souvent présentés comme de grands consommateurs d'espace et de béton, assurent en fait aussi sur le littoral la fonction d'interface entre routes maritimes et réseaux de transport terrestre, constituant ainsi des points d'ancrage fondamentaux de la mondialisation (RÉZENTHEL, 2009). Et Françoise Odier (2007, 2008, 2011) souligne que ceux-ci pourraient être utilisés aussi bien pour la prospérité économique que pour la protection écologique.

De manière générale, en effet, que ce soit sous l'axe technique, spatial ou social, on observe que le port prend de plus en plus en compte l'environnement en amont dans son développement. C'est pour rendre compte de ce phénomène que V. Lavaud-Letilleul parle d'« internalisation » (2009). Cette notion recouvre des questions économiques et sociologiques.

En économie, l'internalisation est définie comme le processus de prise en charge des coûts sociaux² dus aux dommages causés à l'environnement par les différentes activités

¹ Sur la gestion des terminaux portuaires oscillant entre un ensemble de normes à appliquer et une méthode de travail, voir les travaux de Manuel Matoses Rebollo *et alii* (1999).

² La théorie économique qualifie ces coûts de sociaux car ils ne sont pas facturés aux agents qui en sont responsables (FABUREL, 2002a), et ils retombent ainsi sur la société.

humaines (MARSHALL, 1980). Ces dommages « ignorés par le marché et ne provenant pas de l'agent qui le subit ou en bénéficie » (FABUREL, 2002a, p.1) représentent des coûts externes au marché, ce qui est connu sous l'appellation d'« externalités négatives ». Parmi les activités économiques, les transports génèrent de nombreuses externalités négatives – notamment environnementales (MEUNIER et ZEROUAL, 2006 ; BLANQUART et HYARD, 2009 *et alii*). La question qui se pose est donc de savoir comment s'effectue cette politique d'internalisation, c'est-à-dire d'« évaluation des effets externes des transports sur l'environnement » (CEMT, 1999, p.158) ainsi que d'évaluation de la prise en charge de ces coûts. Dans son travail sur l'évaluation de coûts sociaux des transports, Guillaume Faburel (2002b) explique, à travers l'exemple des bruits des aéroports (FABUREL, 2003a, 2003b, 2010), que ces coûts peuvent être pris en charge soit par la société, à travers une intervention de l'État qui impose une taxation destinée à indemniser les victimes de la pollution (PIGOU, 1932), soit par les acteurs du marché à travers des mécanismes de négociation entre les responsables et les victimes de la pollution (COASE, 1960). Ces deux mécanismes trouvent application notamment dans le domaine du transport (KIRAT et LEVRATTO, 2008) qui, depuis la création de la notion de « transport durable »¹, a fait l'objet, surtout au niveau européen, d'études spécifiques ayant pour objectif de développer une politique d'internalisation des externalités négatives dues aux différents modes de transports (CEMT, 1999), et cela en application du principe du pollueur-payeur². Ce principe permet donc un processus d'intégration des externalités négatives. Cette politique d'internalisation agit surtout *a posteriori*, c'est-à-dire une fois les externalités négatives évaluées.

¹ Apparue officiellement en 1991 dans le cadre de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres du Transport), cette notion retient une acception proche de celle du rapport Brundtland, en reprenant notamment les trois piliers traditionnels du développement durable : le transport durable doit « contribuer à la prospérité économique, au bien être social, et ce sans nuire à l'environnement et à la santé de l'homme » (CEMT, 1991 ; MEUNIER et ZEROUAL, 2006, p.2).

² Ce principe, qui a été développé par l'économiste libéral Arthur Cecil Pigou au début des années 1920, est cité par nombreuses Conventions de droit international et européen ainsi qu'au niveau des États. Par exemple en France, ce principe est reconnu au niveau constitutionnel à l'article 4 de la Charte de l'environnement de 2005 selon lequel : « Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement dans les conditions définies par la loi. ». En Italie, ce principe est reconnu au niveau constitutionnel à travers l'art. 10 de la constitution italienne pour la quelle « l'ordre juridique italien se conforme aux normes de droit internationales », mais c'est surtout avec l'art. 18 de la Loi n. 349/1986 que ce principe est reconnu à travers la reconnaissance du dommage environnemental.

Dans le cas de la relation du port avec l'environnement, la définition que certains sociologues donnent de l'internalisation comme « internalisation de la nature » semble plus adaptée. Selon Rémi Barbier et Philippe Larédo (1997), dans leur travail sur l'internalisation des déchets dans la Communauté urbaine de Lille, l'internalisation de la nature désigne « un mouvement en vertu duquel il se produit une transformation de la société » (BARBIER et LAREDO, 1997, p.19) due à la prise en compte de « ce qui ne nous concernait pas (plus) » et qui se met à « nous envahir et à nous concerner » (LATOUR *et alii*, 1989). On voit comment cette définition rend compte du phénomène de prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire. Mais il faut alors préciser : s'agissant de la problématique environnementale, nous préférons parler ici d'internalisation de l'environnement car il ne s'agit pas seulement des enjeux liés à la dégradation de la nature (dans le sens d'espace biophysique), mais aussi de ceux liés à la qualité de vie des populations. L'internalisation est ainsi « une manière commode de désigner un processus social complexe de recomposition d'un collectif étendu à des nouvelles entités » (BARBIER, LAREDO, 1997, p.19). Dans les ports, celui-ci s'effectue principalement à travers l'application des mesures environnementales et à travers les choix des acteurs dans les projets de développement (LAVAUD-LETILLEUL, 2009), c'est-à-dire, donc, dans un cadre juridique, qui pourra ensuite être prolongé par les initiatives locales du simple fait de la volonté des acteurs et par l'instauration de bonnes pratiques.

On constate donc que le développement du port se fait en privilégiant certains choix, qui appellent des moyens financiers et administratifs, et nécessitent des consensus auxquels parviennent ou non les acteurs. Par exemple, sur la même zone portuaire on peut avoir des acteurs qui privilégient l'inscription d'une zone portuaire dans la liste Natura 2000 et d'autres acteurs qui privilégient au contraire une implantation industrielle ou la création d'une plateforme logistique dans cette zone pour intensifier le trafic conteneurs du port. La prise en compte de l'environnement par le port est donc désormais incontournable, mais elle peut aussi bien prévenir les conflits que les générer.

5. La mer et les ports en Méditerranée : le choix des ports français et italiens

La Méditerranée est un espace de taille moyenne : Olivier Dollfus la définit comme un « mésocosme » (DOLLFUS, 1995, p.1). Ses principales dimensions ne dépassent pas quelques milliers de kilomètres. Mer semi-fermée, elle n'est accessible que par deux détroits - Gibraltar et Bosphore - et par le canal de Suez.

Dans cet espace, comme l'a souligné Fernand Braudel, il y a « mille choses à la fois. Non pas un paysage, mais d'innombrables paysages. Non pas une mer, mais une succession de mers. Non pas une civilisation, mais plusieurs civilisations superposées... La Méditerranée est un carrefour antique. Depuis des millénaires, tout conflue vers cette mer, bouleversant et enrichissant son histoire (...) » (BRAUDEL, 1985, t. 1, p.8). De fait, bordée aujourd'hui par 21 pays¹, elle est située à l'intersection de trois continents (BETHEMONT, 2001). Elle joue ainsi un rôle central dans le développement portuaire en continuelle expansion. Composée d'une multitude de mers (Adriatique, Tyrrhénienne, Ionien, Egée, ...), elle forme l'un des carrefours de navigation les plus importants au monde, partagé entre deux bassins, oriental et occidental (REMPEC, 2008).

Elle est ainsi, comme le disent Bertrand Hervieu et Sébastien Abis (2006), un espace attractif mais accablé de tensions. Sa complexité est de plusieurs ordres – c'est d'ailleurs ce que souligne Pierre Claval (1993) lorsqu'il dit qu'en Méditerranée toutes les disciplines « géographique, écologique et institutionnelle » sont totalement liées.

5.1. Les ports méditerranéens : point de vue géographique

Avec le développement des trafics de marchandises et de personnes, trafics aussi bien domestiques (Afrique du Nord-Europe du Sud, trafics insulaires, etc.) que de transit sur la route maritime entre Europe et Asie, la Méditerranée, de berceau de la navigation européenne qu'elle était, est devenue un axe majeur de la circulation maritime mondiale (LAVAUD-LETILLEUL, 2008). Sur huit milliards de tonnes de marchandises

¹ Espagne, France, Monaco, Italie, Slovénie, Croatie, Bosnie-Herzégovine, Serbie & Monténégro, Albanie, Grèce, Turquie, Syrie, Liban, Israël, Autorité Palestinienne, Egypte, Libye, Tunisie, Algérie, Maroc, Gibraltar (R-U) et les îles de Malte et de Chypre.

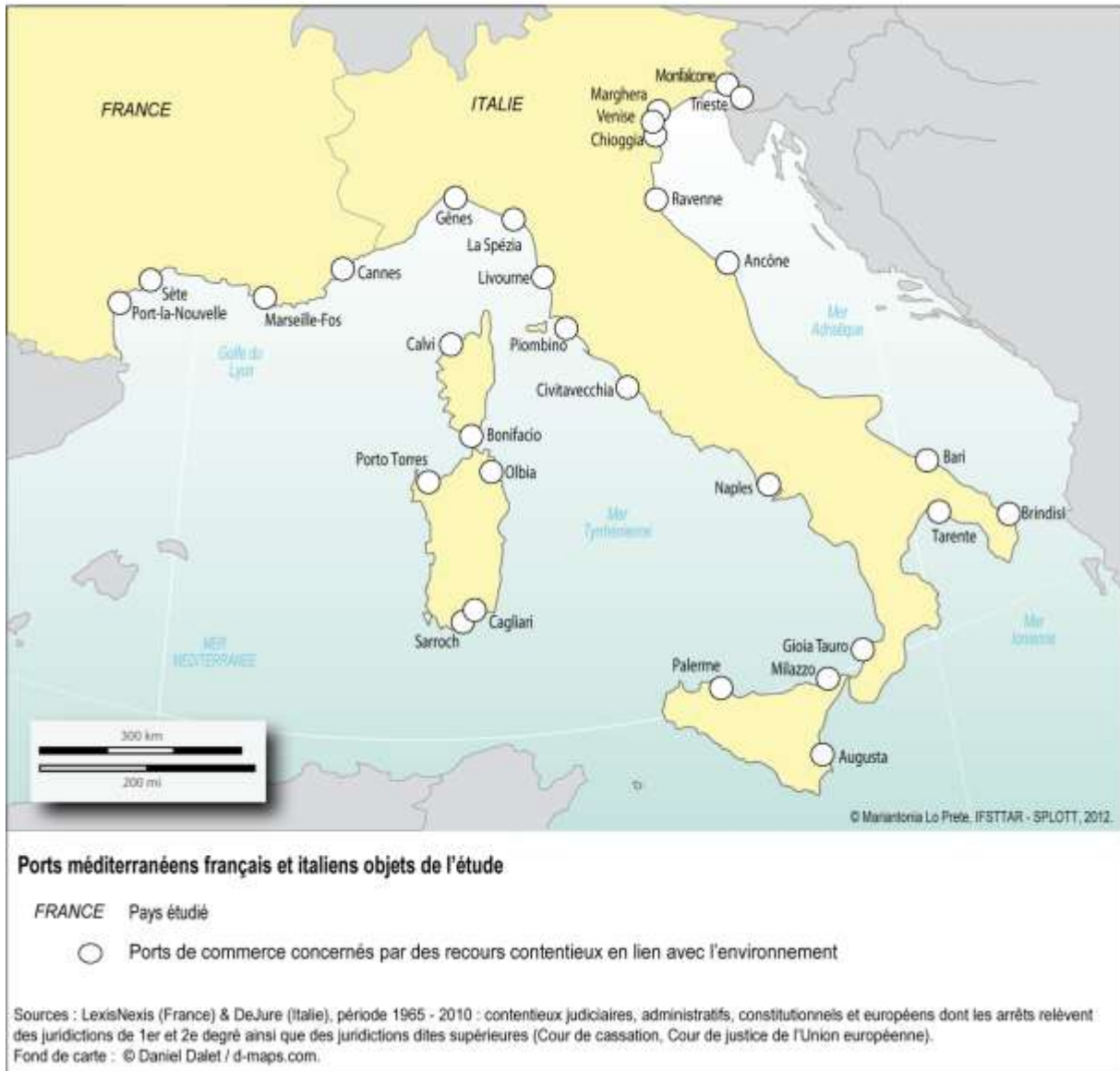
transportées par navire dans le monde en 2007, le tiers du trafic mondial transite par cette mer (1,5 milliards de tonnes en 2004). C'est donc une mer de transit et d'escales, qui supporte le flux majeur des trafics maritimes avec plus de 400 ports aujourd'hui en expansion (REMPEC, 2006). Selon les données du Lloyd's Marine Intelligence Unit (LLOYD'S MIU) analysées par le REMPEC (2008), la mer Méditerranée représente 15 % du transport maritime mondial en nombre d'escales et 10% en termes de tonnes de port en lourd (TPL)¹. Les pays riverains du pourtour méditerranéen représentent environ 19% du commerce maritime mondial en termes de volume. Selon les données qui proviennent de l'analyse de la LLOYD'S MIU, ce commerce se réalise pour 18% entre les seuls États côtiers méditerranéens, pour 23% entre les États côtiers méditerranéens et les pays non-méditerranéens, et pour 59% entre les pays non-méditerranéens et les États côtiers méditerranéens (REMPEC, 2008).

5.1.1. Les ports de commerce français et italiens objets de l'étude

Notre étude analyse 30 ports de commerce méditerranéens : 6 ports français et 24 ports italiens (Carte 1).

¹ Le port en lourd (exprimé en tonnes de port en lourd, ou TPL) désigne la capacité de chargement d'un navire, le poids maximum qu'il peut transporter, incluant équipage, soutes, vivres, etc. (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilFaire.htm>).

Carte 1 : Ports de commerce méditerranéens français et italiens objets de l'étude

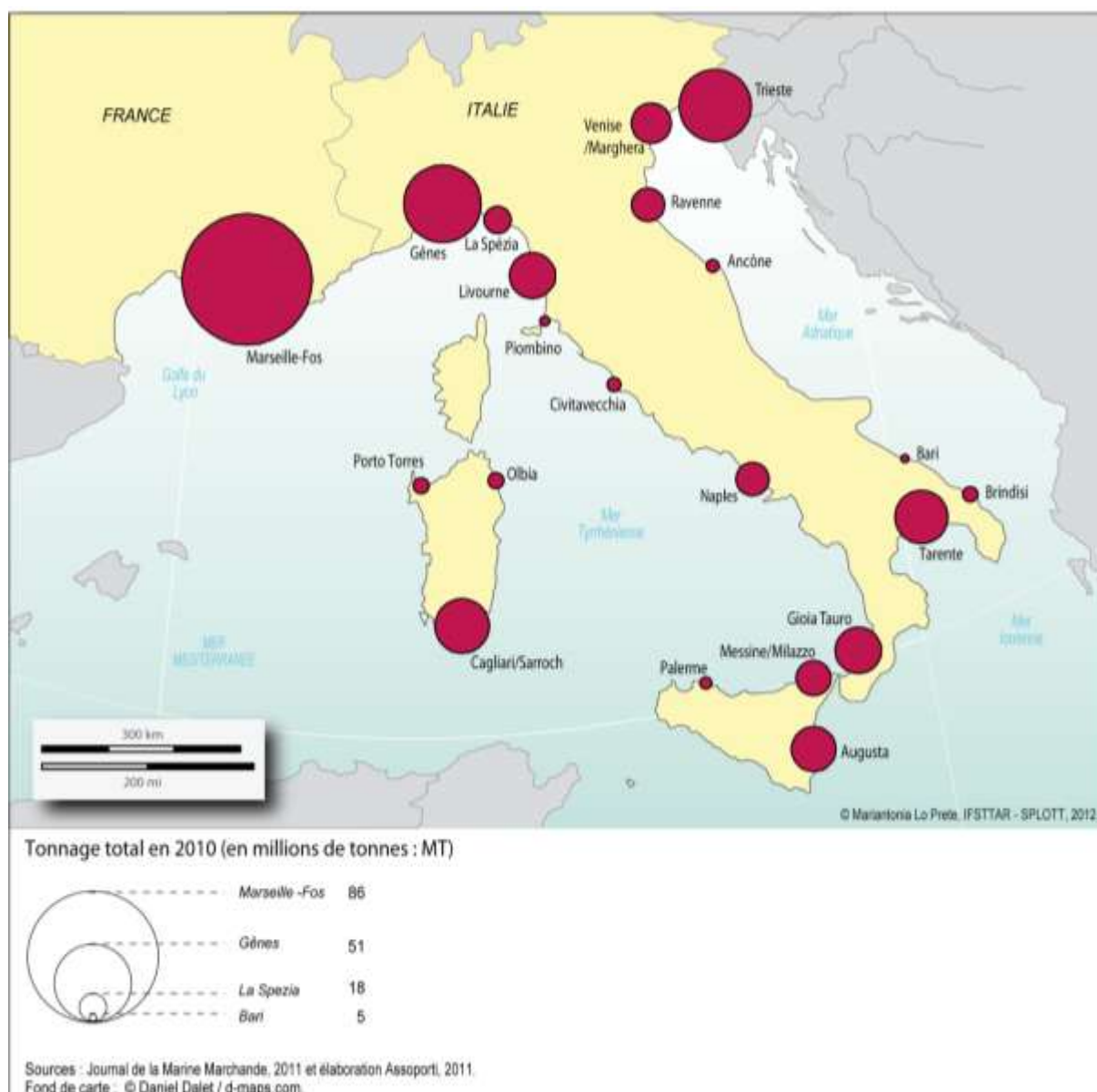


Cette carte montre la localisation des ports étudiés en France et en Italie. Le nombre des ports français est réduit car nous avons choisi de nous concentrer sur les ports de la façade méditerranéenne parce que la comparaison avec l'Italie est plus appropriée. Ceci explique le nombre majoritaire des ports de l'Italie, pays caractérisé par sa façade exclusivement méditerranéenne et situé au centre de deux bassins, occidental et oriental, de la mer Méditerranée. On constate une distribution variée de ces ports entre les îles et le continent sur les côtes de la mer Tyrrhénienne, Ionienne et Adriatique.

5.1.2. Trafic total de ports méditerranéens français et italiens en 2010

La Carte 2 indique le trafic total des ports de commerce méditerranéens français et italiens.

Carte 2 : Trafic total des ports méditerranéens français et italiens en 2010



Cette carte fait apparaître l'importance des trafics des ports méditerranéens français et italiens avec au total 523 765 949 millions de tonnes (JMM, 2011 ; ASSOPORTI, 2011). En effet, le gros du trafic maritime se concentre dans le bassin occidental ainsi que dans la partie centrale de la Méditerranée, où se trouvent environ 80% des ports de la région méditerranéenne.

Le grand axe maritime est-ouest permet une répartition de trafics entre l’Océan Indien et l’Atlantique, respectivement à travers le canal de Suez et le détroit de Gibraltar. Depuis cette route maritime principale qui traverse la mer Méditerranée en passant par le canal de Sicile, il y a des diramations de trafics majoritairement vers les ports du bassin nord-occidental et du bassin nord-oriental. La Carte 2 montre que les trafics du bassin nord-occidental – avec les ports français et italiens – restent dominants.

Les enjeux du transport maritime et de l’activité industrielle des ces ports sont donc variables selon leur position géographique ainsi que selon leur fonction portuaire¹. Selon le port et sa propre dynamique de développement varient aussi les catégories de marchandise (vracs, conteneurs), les passagers, les flux, le tonnage, etc.

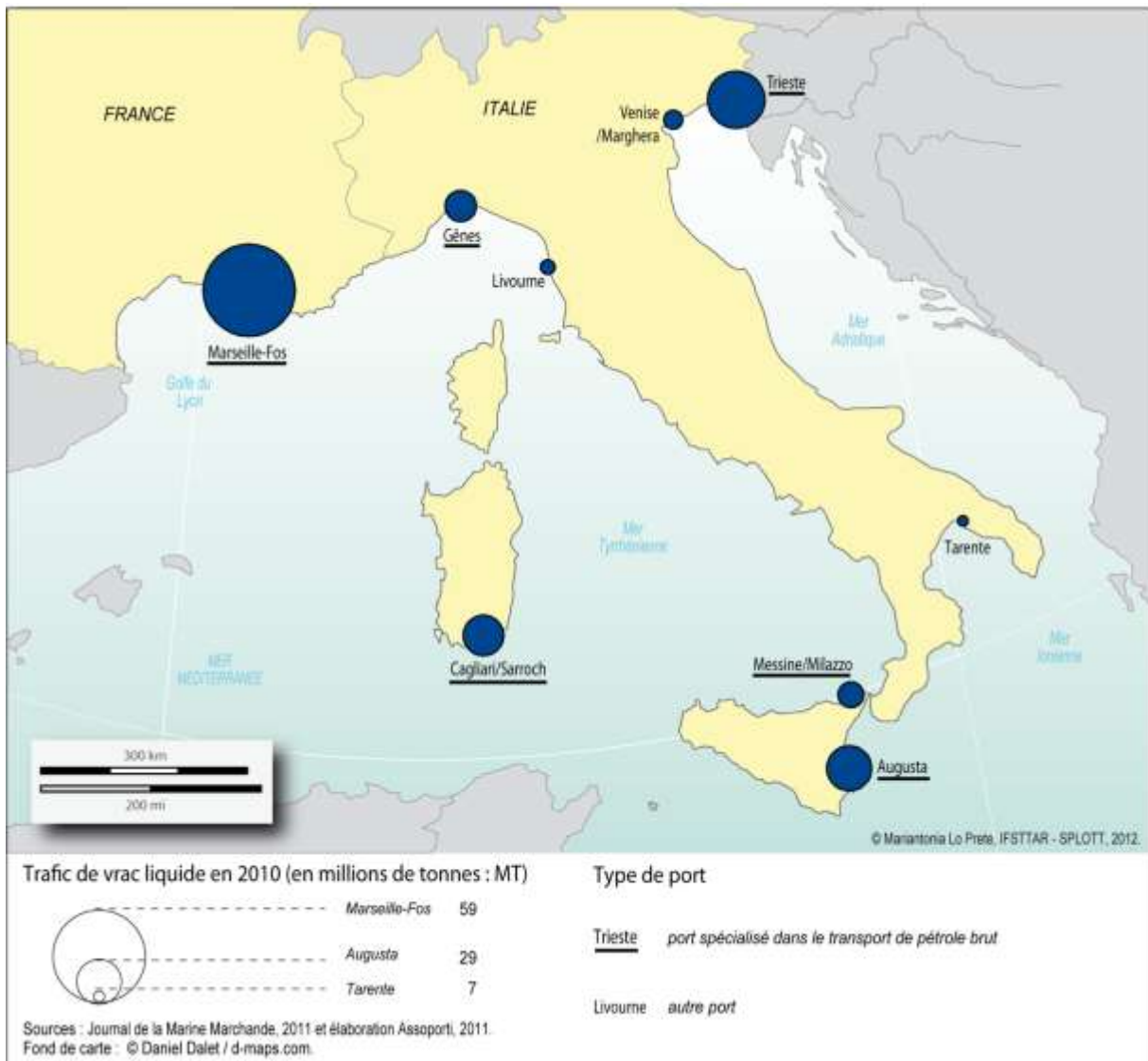
5.1.3. Trafic de vrac liquide de ports méditerranéens français et italiens en 2010

En Méditerranée, le transport d’hydrocarbures par tankers représente la majeure partie des échanges commerciaux entre les États riverains. Environ 18% des expéditions globales par la mer ont lieu en ou transitent par la Méditerranée (REMPEC, 2008).

La Carte 3 montre les principaux ports méditerranéens français et italiens investis respectivement dans le transport de vrac liquide.

¹ Voir le paragraphe 1.2.2. de ce chapitre.

Carte 3 : Trafic de vrac liquide des ports méditerranéens français et italiens en 2010



Cette carte montre l'importance du trafic de vrac liquide sur les côtes méditerranéennes françaises et italiennes avec 238 136 470 millions de tonnes transportées en 2010 (JMM, 2011 ; ASSOPORTI, 2011). Elle met aussi en évidence le fait qu'un certain nombre de ports se caractérisent par le transport de pétrole brut. Ces ports sont surtout spécialisés dans les opérations de déchargement de pétrole, à la différence des ports de la rive sud de la Méditerranée, spécialisés dans les opérations de chargement de pétrole. En effet, la double dynamique de chargement et de déchargement dans le trafic pétrolier se répartit entre le bassin occidental et le bassin oriental de la Méditerranée le long de la principale route maritime de l'axe est-ouest et des ses diramations vers le nord.

Les principaux ports sollicités par les opérations de chargement se trouvent au sud des deux bassins – pour le bassin occidental, en proximité du détroit de Gibraltar, et pour le bassin oriental en proximité du canal de Suez. Cette proximité montre que le trafic pétrolier, qui est en majorité canalisé dans l'axe est-ouest, ne reste pas qu'en Méditerranée¹.

Les principaux ports de déchargement se situent pour la plupart dans la partie nord du bassin occidental, sur les côtes françaises et italiennes². Les opérations de déchargement se concentrent dans le bassin nord-occidental, à la fois dans le golfe du Lion et dans la mer Tyrrhénienne entre la France et l'Italie, avec les ports de Fos³ en France, et de Gênes en Italie, et dans les îles majeures italiennes telles que la Sicile et la Sardaigne, avec les ports d'Augusta, Sarroch⁴, et dans le nord de la mer Adriatique, avec Trieste et Venise/Marghera. Ces ports accueillent presque la moitié du pétrole brut déchargé en Méditerranée. Cela montre leur rôle stratégique, notamment celui des ports de l'Adriatique qui constituent une porte d'entrée naturelle pour le trafic en Europe centrale et orientale, ce qui les met dans une position avantageuse en cas d'amélioration des infrastructures dans l'arrière-pays. Les ports du nord de l'Adriatique jouent donc un rôle clé dans le développement de trafics non seulement pétroliers mais aussi de vrac en général, surtout avec le développement de nouveaux terminaux de réception de GNL (gaz naturel liquéfié) et de GPL (gaz de pétrole liquéfié), cela en particulier sur les côtes italiennes, aussi bien au nord qu'au sud. On le voit, par exemple, avec le port de Tarente qui a une position particulièrement stratégique du côté de la mer Ionienne.

¹ Les ports de l'Afrique du Nord ont une grande réserve de pétrole, ce qui encourage la croissance du trafic pétrolier surtout grâce au développement des oléoducs qui augmentent les exportations de pétrole depuis les terminaux de chargement en Méditerranée orientale (REMPEC, 2008).

² En général il s'agit des ports qui se trouvent sur les côtes du sud de l'Europe et dans une moindre mesure sur les côtes de l'Afrique du Nord, dans le bassin sud-occidental avec le port d'Algésiras, et dans le bassin nord-oriental côté Asie, en proximité du détroit du Bosphore, avec le port de Tutunciftlik (REMPEC, 2008).

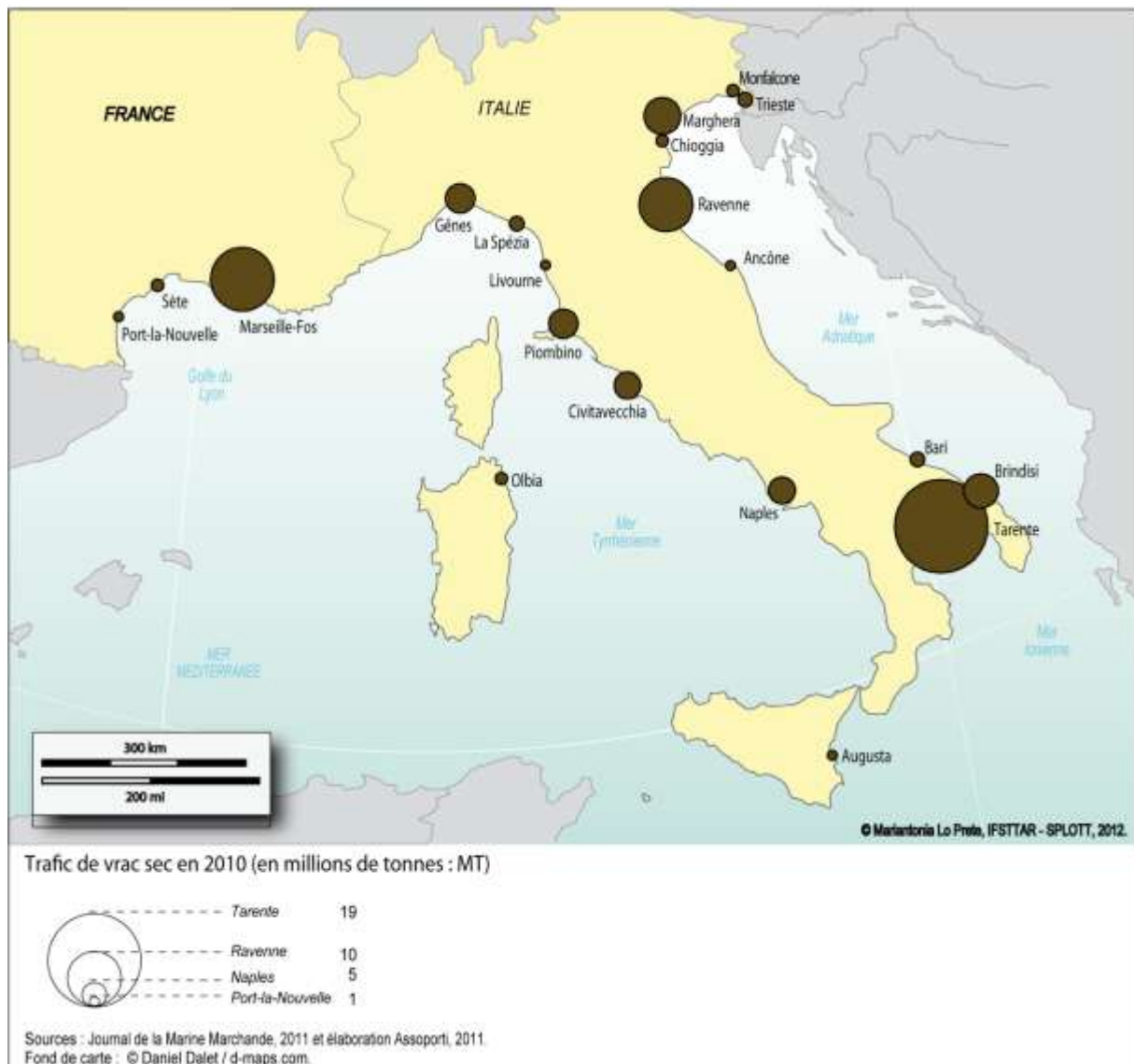
³ Fos est le site spécialisé dans le transport pétrolier pour le port de Marseille dans la région PACA.

⁴ Sarroch est le site spécialisé dans le transport pétrolier pour le port de Cagliari en Sardaigne.

5.1.4. Trafic de vrac sec de ports méditerranéens français et italiens en 2010

La Carte 4 indique le trafic de vrac sec des ports de commerce méditerranéens français et italiens en 2010.

Carte 4 : Trafic de vrac sec des ports méditerranéens français et italiens en 2010



Cette carte montre l'importance du trafic de vrac sec sur les côtes méditerranéenne française et italienne avec 84 389 841 millions de tonnes transporté en 2010 (JMM, 2011 ; ASSOPORTI, 2011). On constate que parmi les ports français, en plus de Marseille-Fos, il y a aussi les ports de Sète et de Port-la-Nouvelle. Parmi les ports italiens, la carte fait apparaître l'importance des ports de Tarente, Brindisi et, dans une moindre mesure, de Bari au sud de l'Italie ainsi celle des ports du nord de la mer Adriatique avec Ravenne et

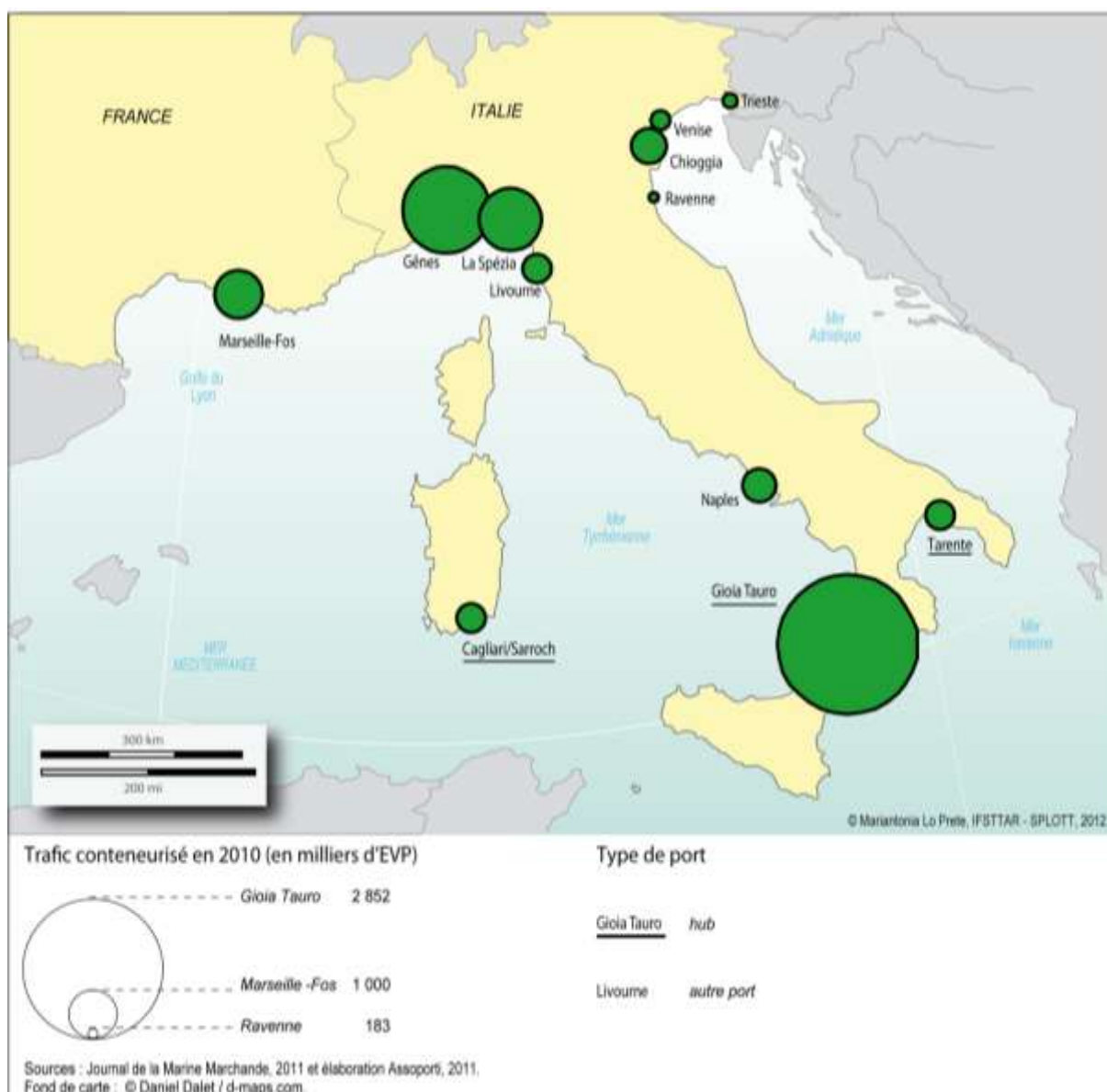
Venise/Marghera et, dans une moindre mesure, les ports de Ancône, Chioggia, Monfalcone et Trieste. Concernant la mer Tyrrhénienne, il s'agit du port de Naples et des ports de Piombino et de Civitavecchia, qui ont une part de trafic assez importante. Enfin, on constate qu'au nord les trafics sont relativement importants, avec les ports de Gênes, de La Spezia et de Livourne. Le trafic de vrac se développe particulièrement dans les ports italiens en raison de leur activité industrielle et de la localisation stratégique des terminaux dans ces ports. On pense par exemple au port de Civitavecchia, situé au centre de l'Italie, du côté de la mer Tyrrhénienne, où depuis 2006 on a commencé les démarches et les « luttes » pour la réalisation d'un nouveau terminal à charbon et à calcaire (LO PRETE, 2009). L'analyse de ce type de trafic met encore plus en évidence les différentes types des ports français et italiens en fonction du type de trafic.

5.1.5. Trafic conteneurisé de ports méditerranéens français et italiens en 2010

Le trafic conteneurisé est le deuxième plus grand trafic en Méditerranée. Le gigantisme naval a joué un rôle important pour la croissance de ce trafic. Les porte-conteneurs destinés au trafic de transit sont en moyenne trois fois plus grands que ceux cantonnés à l'intérieur de la Méditerranée, ce qui permet de distinguer les ports du trafic de conteneurs en deux catégories : celle des plates-formes de transbordement connues comme « hubs »¹, et celle des « ports d'entrée » desservant l'arrière-pays. La Carte 5 indique le trafic de conteneurs des ports français et italiens en 2010.

¹ Hub : dans un réseau de transport ou de communication, lieu nodal intermédiaire entre un ensemble d'origines et un ensemble de destinations, ayant la particularité d'organiser des correspondances permettant la maximisation du nombre de relations entre les lieux de ces deux ensembles (LEVY et LUSSAULT, 2003).

Carte 5 : Trafic de conteneurs des ports méditerranéens français et italien en 2010



Le trafic conteneurisé, assurant des liaisons principales est-ouest, est réparti entre la Méditerranée occidentale et orientale, avec une absence des ports de la rive sud qui, comme on l'a dit, concentrent leur activité sur le trafic pétrolier. Les ports du bassin oriental sont tous des « ports d'entrée » (Haïfa, Izmir ou Mersin), tandis que dans le bassin nord-occidental, ce sont les ports de Marseille, Gênes, La Spezia ou Chioggia qui assurent la desserte de l'arrière-pays. Les « hubs » se situent entre Suez et Gibraltar, dans l'axe de transit est-ouest : Port-Saïd et Le Pirée dans le bassin oriental, Marsaxlokk, en plein centre du bassin ; et, dans le bassin occidental, Gioia Tauro, Cagliari ou Tarente au sud de l'Italie. Cette carte montre que la France, avec le port de Marseille dans le golfe du Lion, et l'Italie

avec 11 ports distribués entre la mer Tyrrhénienne, Adriatique et Ionienne, ont au total réalisé un trafic de 12 139 140 EVP en 2010 (JMM, 2011 ; ASSOPORTI, 2011).

La tendance actuelle est de construire et de renouveler les infrastructures portuaires destinées à la prise en charge des conteneurs dans le but de s'approprier une part de ce marché en plein essor (Lloyds's Marine Intelligence Unit, 2006). Ce trafic encourage donc tant des travaux d'aménagement au service des navires de grande capacité (jusqu'à 17 mètres de tirant d'eau), que le développement d'infrastructures terrestres (route, voie ferrée) pour la distribution des conteneurs dans l'arrière-pays, notamment dans les marchés émergents d'Adriatique et de Mer Noire (REMPEC, 2008). Le port s'attache à valoriser au maximum ses capacités d'accueil des navires, pour faire avancer la terre sur la mer, pour aplanir les hinterlands et valoriser la multimodalité¹ (CHARLIER et RIDOLFI, 1994 ; NIERAT, 1998). Selon la société de conseil *Ocean Shipping Consultants* (2007), la demande de prise en charge de conteneurs en Méditerranée et en Mer Noire pourrait, à l'horizon 2015, atteindre une progression de 140% par rapport au volume de 2005. Même si cette estimation est aujourd'hui confrontée à la crise, cela implique une extension des espaces portuaires disponibles ainsi qu'une adaptation des infrastructures et des équipements nécessaires pour répondre aux nouvelles exigences des compagnies et à la croissance du trafic. Ce sont surtout les ports du bassin occidental qui, dans les cinq dernières années, ont fait le choix d'investir dans l'amélioration de leurs terminaux à conteneurs : Barcelone, Valence, Fos, Tarente, Naples, Algeiras et Tanger. En Méditerranée orientale, c'est la proximité du canal de Suez avec les marchés de la mer Adriatique et de la mer Noire qui a stratégiquement encouragé les projets des ports de Ravenne en Italie, de Mersin et de Yarimca en Turquie, du Pirée en Grèce et de Port Saïd en Egypte. Ces projets d'aménagement montrent que, dans chaque espace portuaire, la compétition dans le trafic de conteneurs se joue en termes d'aménagement : les aménagements peuvent avoir comme objectif la construction de nouveaux terminaux ou leur amélioration, par exemple avec des tirants d'eau adaptés pour permettre l'accueil des grands navires, ou la création de zones logistiques et l'amélioration des réseaux terrestres et fluviaux pour la distribution des conteneurs dans l'arrière-pays. En Italie, on constate

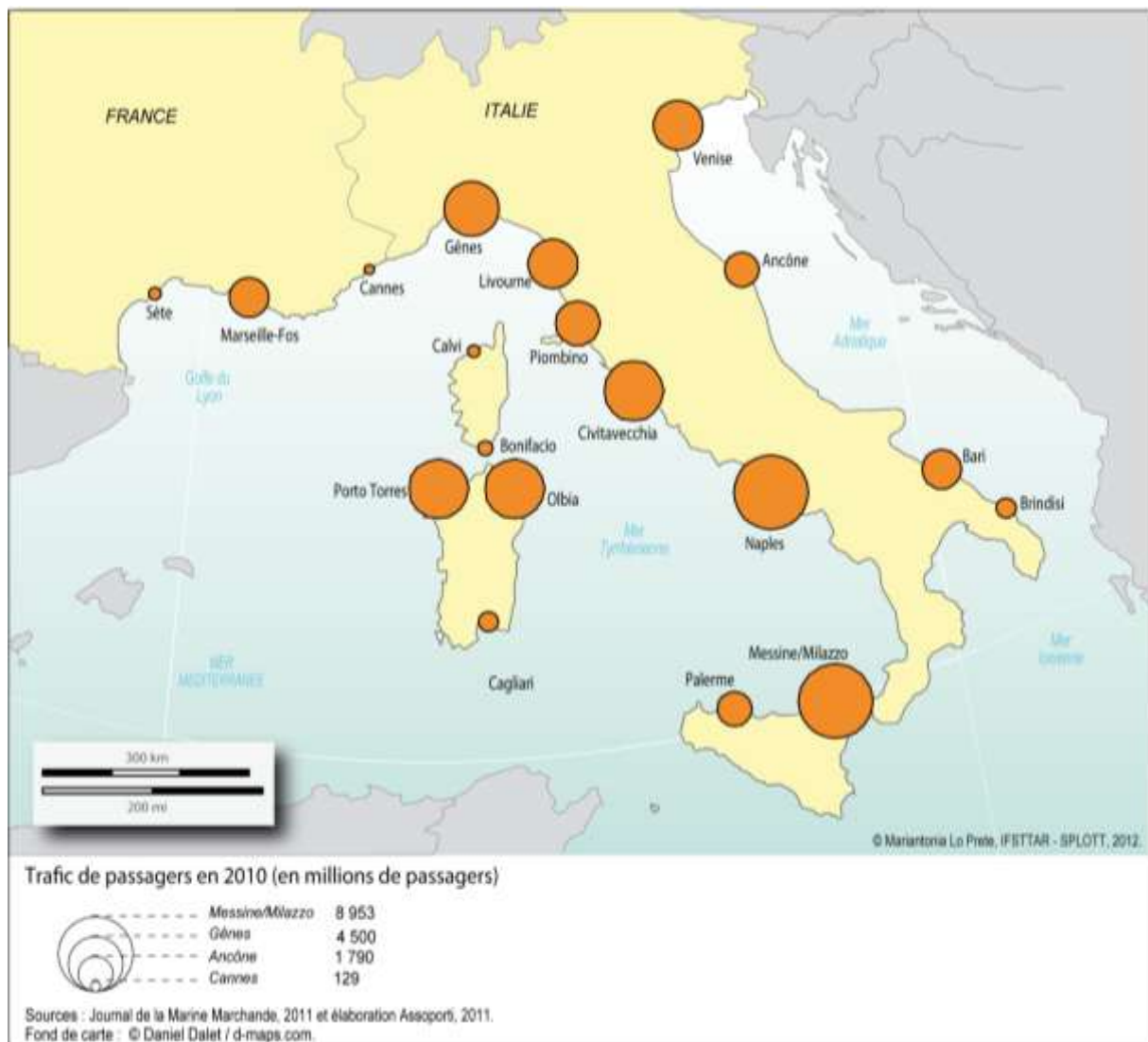
¹ Multimodalité : combinaison de différents modes permettant l'acheminement de voyageurs ou de marchandises (BAVOUX, BEAUCIRE, CHAPELON et ZEMBRI, 2005).

une tendance au développement du trafic conteneurisé dans certains ports ayant une vaste zone portuaire et une position particulièrement stratégique. Ces ports sont caractérisés par d'autres types de trafics, comme celui de gaz ou de vrac sec. C'est le cas du port de Brindisi où, depuis 2006, l'autorité portuaire a entamé des procédures d'appel d'offre pour les travaux de construction d'un nouveau terminal à conteneurs qui cohabitera avec les autres terminaux gaziers.

5.1.6. Trafic de passagers de ports méditerranéens français et italiens en 2010

Le trafic de passagers est le troisième grand trafic en Méditerranée. La Carte 6 indique ce type de trafic dans les ports français et italiens en 2010.

Carte 6 : Trafic de passagers des ports méditerranéens français et italiens en 2010



Cette carte fait apparaître l'importance du trafic des passagers des ports français et italiens avec 56 785 269 millions de passagers (JMM, 2011 ; ASSOPORTI, 2011). Ce trafic s'effectue surtout par ferries, et moins par croisière. Il y a de véritables autoroutes de la mer, à travers lesquelles sont assurées des liaisons fréquentes intra-méditerranéennes entre les îles et le continent (Corse, Sardaigne, Sicile), ainsi qu'entre les rives de cette mer semi-fermée : Espagne-Maroc, France-Tunisie, Italie-Espagne, etc. Concernant la croisière, malgré les récents événements qui ont mis en crise le secteur avec, par exemple, le naufrage du Costa Concordia le 15 janvier 2012 près des côtés de l'île du Giglio en Italie, ce secteur prévoit aussi des projets d'aménagement visant à améliorer les infrastructures portuaires et urbaines destinées à l'accueil de passagers des navires croisière. Cela souligne

encore une fois la densité des trafics du bassin occidental, concentrés entre la France et l'Italie.

Quel que soit la nature du trafic, le développement du transport maritime a un double dénominateur commun qui est technique : d'une part le besoin d'un rajeunissement de la flotte par de nouveaux navires – car celle-ci est souvent âgée d'environ 14 ans dans les ports de la Méditerranée occidentale, et de plus de 20 ans pour les navires faisant escale dans les ports de la Méditerranée orientale ; d'autre part, la nécessité d'une amélioration des capacités des infrastructures et des équipements portuaires ainsi que des espaces à dédier à leur développement (REMPEC, 2008). Ce double besoin fait donc apparaître un mouvement qui est à la fois celui d'une planétarisation et d'une régionalisation : les ports, qui doivent s'adapter à la mondialisation du trafic, s'inscrivent dans un processus de « terminalisation » (SLACK et OLIVIER, 2005 ; SLACK, 2007 ; FREMONT 2007a, 2008 ; FRANC, 2009) pour participer aux « évolutions mondiales engendrées par la conteneurisation » (DEBRIE et GUERRERO, 2008, p.47) ; mais en même temps, il participent à l'accroissement de la demande d'espace pour l'installation des activités logistiques et de distribution, notamment dans la région de l'arrière-pays du port. Cet « élargissement du territoire d'appréhension de la problématique portuaire [est alors bien traduit par] la notion de *régionalisation portuaire* » (LAVAUD-LETILLEUL 2007a, p.18). On retrouve donc le paradoxe souligné à propos de la Méditerranée par Jean-Baptiste Arrault, (2006) de la mondialisation faisant émerger une « fragmentation du monde » et du « littoral » (LAVAUD-LETILLEUL, 2005, p.43). Comme l'ont montré Bernanrd Kayser (1996) et Christian Grataloup (1996), on ne peut plus penser le monde qu'entre unité et fracture (DEPREST, 2002 *et alii*). Les ports méditerranéens sont au cœur de cette tension.

5.2. Les ports méditerranéens : point de vue écologique

La fragilité des milieux littoraux (PASKOFF, 1987 ; GUILCHER, 1987 ; MIOSSEC, 1988, 1990, 1996b, 1996c ; VANNEY, 1991) est une question particulièrement délicate dans la mer Méditerranée. Bien qu'elle ne couvre que 0,8% de la superficie marine mondiale, elle constitue l'un des réservoirs majeurs de la biodiversité marine et côtière,

avec 28% d'espèces endémiques¹, et 7,5% de la faune et 18% de la flore marines mondiales, comme le montrent plusieurs rapports scientifiques des organismes investis dans la protection de cette mer (CAR ASP de Tunis et le centre de l'UICN pour la coopération méditerranéenne de Malaga)². Et les experts biologistes soulignent qu'il y a encore de nombreuses espèces à découvrir (OCCHIPINTI *et alii*, 2007). Cette richesse écologique, répartie entre la Méditerranée occidentale et orientale, est principalement concentrée sur la côte et entre 0 et 50 mètres de profondeur. Il y a toutefois des zones en haute mer qui se caractérisent par des flux migratoires et qui sont des zones de reproduction de mammifères marins, comme par exemple le phoque moine, et de cétacés (*Ibid.*, 2007). Dans cette richesse, on recense de nombreux habitats sensibles : les communautés à coraux profonds, les herbiers de posidonies, les grottes sous-marines, les zones dunaires, les forêts littorales et les lagunes méditerranéennes (UICN-Med, 2010 et 2011).

Ce système complexe, caractérisé par une multitude de ressources terrestres et maritimes, rencontre quotidiennement les pressions anthropiques dues aux activités économiques telles que le tourisme (200 millions de touristes par an), l'agriculture, la pêche et l'aquaculture, l'urbanisation sur la frange littorale, le transport maritime, le développement portuaire, l'industrie, etc. Or selon le rapport sur l'état de l'environnement et du développement en Méditerranée de 2009, ces activités et la pollution qu'elles peuvent entraîner ont mené de façon directe à la dégradation de la biodiversité, à la raréfaction des espèces et à la menace d'habitats côtiers remarquables. La Méditerranée est donc une zone vulnérable, et cela ne fait que s'accroître, toujours selon le rapport sur L'état de l'environnement et du développement en Méditerranée, 2009.

Le travail de Michel Quercy et de Daniel Boudouin (2000) sur la massification des flux et le développement durable s'interroge sur le positionnement des ports de la Méditerranée occidentale qui pour se positionner de façon concurrentielle face aux ports du Nord ont impérativement besoin d'améliorer la performance de leur terminaux et d'étendre leur

¹ Espèce endémique : désigne une espèce indigène que l'on retrouve en une région particulière et dont la distribution est relativement restreinte de par son histoire et sa biogéographie (OCCHIPINTI *et alii*, 2007).

² Il s'agit du Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées (CAR ASP) et de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN).

hinterland, donc de développer des axes lourds de transports terrestres capables d'acheminer des volumes à l'échelle des navires de mer actuels et futurs. Leur analyse montre l'insertion des ports dans la logique de la Supply Chain Management (SCM) (CARBONE et GOUVERNAL, 2005 ; GOUVERNAL, LAVAUD-LETILLEUL et SLACK, 2009) et souligne l'aspect de la concurrence interportuaire exacerbée entre des ports très rapprochés, ainsi que le besoin d'intégration entre les différents segments maritimes et terrestres de la chaîne de transport (LAVAUD-LETILLEUL, 2008, p.135-143). Les exigences de cette compétitivité se heurtent à la montée des pressions écologistes vis-à-vis du transport et des activités logistiques (bruit, pollution, nuisance visuelle, risque d'accident, etc.) ainsi à la volonté de préservation des sites (naturels, touristiques et résidentiels). Les populations riveraines se sentent de plus en plus agressés, dans les grands couloirs de circulation, par les moyens mis en œuvre pour le trafic des marchandises : multiplication des poids lourds, encombrement des espaces par la voirie, les plates-formes logistiques et les entrepôts, conduisant parfois à un véritable rejet (CHARLIER, 2010). Le développement portuaire concerne donc plusieurs types d'enjeux environnementaux selon qu'il s'agit de la qualité du milieu naturel ou de la qualité de vie. Comme nous verrons dans le chapitre 2, ces enjeux se différencient principalement en fonction des usages et des aménagements liés au développement portuaire. Ce dernier est donc le dénominateur commun des différents types d'enjeux environnementaux : les populations riveraines sont ainsi « soumises à des problématiques comparables » (CADORET, 2011a, p.241) car en lien tant avec l'environnement qu'avec le développement portuaire.

5.3. Les ports méditerranéens : point de vue institutionnel

La Méditerranée se caractérise par un cadre institutionnel spécifique visant à réduire les risques de pollution et à améliorer l'état environnemental de ce milieu très fragile, d'autant plus qu'il s'agit d'une mer semi-fermée. C'est tout le défi d'une politique de développement durable en Méditerranée (BILLE, MAGNAN et ROCHETTE, 2010). La première prise de conscience quant à la vulnérabilité des milieux méditerranéens a été matérialisée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dans la Convention

MARPOL 73/78¹, qui a classé la Méditerranée en *zone spéciale* sensible aux risques d'une exploitation anthropique non durable (KHODJET EL KHIL, 2003). Cependant, le véritable cadre institutionnel pour la protection de la Méditerranée n'apparaît qu'en 1975 avec le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM)² conforté par la Convention de Barcelone, son volet juridique. Aujourd'hui, tous les États riverains ont adopté la Convention de Barcelone (1976) qui constitue la structure juridique pour la mise en œuvre du PAM. Le PAM comprenait à l'origine quatre volets : socio-économique³, scientifique⁴, juridique⁵ et institutionnel⁶. Suite à l'amendement de 1995, la Convention est devenue « Convention sur la protection de l'environnement marin et du littoral de la Méditerranée ». En 1995 s'est mise en place la seconde phase du PAM qui envisage, en plus des missions initiales, le développement durable et intégré des zones côtières. Il s'emploie donc aussi à renforcer la solidarité entre les États méditerranéens dans la gestion de leurs ressources et de leur patrimoine commun au profit des générations présentes et futures. La Convention de Barcelone témoigne de l'engagement des 21 pays signataires à accorder leurs priorités aux préoccupations environnementales, même s'ils peuvent se situer à des stades différents de développement économique. Les pays signataires sont tenus de prendre les mesures appropriées pour mettre en œuvre les dispositions organisationnelles et juridiques permettant une conformité maximale à la Convention. Mais la principale limite de la Convention de Barcelone est qu'elle n'apporte pas dans ce domaine des solutions suffisamment contraignantes⁷. C'est pour pallier ce

¹ La MARPOL est la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MAR équivaut à marine et POL à pollution), telle que modifiée par le protocole de 1978 y afférent.

² Le PAM a été adopté le 4 février 1975 au terme de la première Réunion des États méditerranéens (Barcelone, 28 janvier – 4 février 1975).

³ Chapitre I de la Convention consacré à la planification intégrée du développement et la gestion des ressources du bassin méditerranéen (Plan Bleu et Programme d'Actions Prioritaires – PAP).

⁴ Chapitre II : programme coordonné de recherche, de surveillance continue et d'échanges de renseignements, et évaluation de l'état de la pollution et des mesures de protection (MEDPOL).

⁵ Chapitre III : Convention-cadre relative à la protection du milieu marin en Méditerranée, et protocoles connexes et leurs annexes techniques (Convention de Barcelone et Protocoles additionnels).

⁶ Chapitre IV : incidences institutionnelles et financières du Plan d'action.

⁷ L'article 4 de la Convention de Barcelone de 1975 énonce les engagements généraux des Parties contractantes et prévoit d'une part qu'elles prennent toutes les mesures appropriées conformes à la Convention et aux protocoles pour « *prévenir, réduire et combattre la pollution dans la zone de la mer Méditerranée (...)* », et d'autre part, qu'elles coopèrent en vue de l'élaboration et de l'adoption des Protocoles additionnels.

défaut qu'ont été ajoutés sept protocoles additionnels¹, qui contiennent des dispositions techniques plus contraignantes. Ces dispositions concernent, par exemple, les équipements portuaires, les mesures à prendre pour réduire la pollution tellurique ou encore des critères pour la création de zones protégées. Ces protocoles permettent aux États de compléter progressivement ces obligations techniques, par exemple à travers la mise en adéquation des équipements portuaires pour les eaux de ballaste ou les déchets provenant des navires. Le principe présidant à l'adoption de ces protocoles qui, avec la Convention, constituent le Système de Barcelone², est celui de la concertation, ce qui fait du système de Barcelone un instrument de discussion au sein duquel chaque partie est amenée à faire les compromis qu'elle juge acceptables (HAAS, 1990 ; KHODJET EL KHIL, 2003).

Les pays riverains manifestent donc la volonté commune de mettre en œuvre les dispositions techniques malgré « la disparité des niveaux de développement entre les pays méditerranéens » (DE MONTESQUIOU, 1999). C'est afin de réduire ces disparités que le PAM a également généré la création de plusieurs organismes chargés de la mise en œuvre des protocoles à travers des actions et des échanges entre les pays visant à améliorer, par exemple, la formation des autorités portuaires ou la connaissance scientifique des organismes aptes à la gestion des ressources des mers et des littoraux. Certains organismes s'occupent, par exemple, de la pollution d'origine tellurique ou de

¹ Les Protocoles du PAM sont les suivants : Protocole « Immersions » sur la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer (1976, tel que modifié en 1995) ; Protocole « Tellurique » sur la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (1980, tel que modifié en 1996) ; Protocole « ASP et Biodiversité » sur les aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (1995, remplaçant le ASP de 1982) ; Protocole « Offshore » sur la protection de la Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (1994) ; Protocole « Déchets Dangereux » sur la prévention de la pollution en mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination (1996) ; Protocole « Prévention et Situation Critique » sur la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (2002) ; Protocole sur la gestion intégrée des zones côtières « GIZC » de la Méditerranée (2008).

² Le système de Barcelone est créé à la mesure de la mer Méditerranée, intégrant les diversités économiques et culturelles du bassin. Il repose sur un système juridique original : il s'agissait pour la première fois d'agir à l'échelle d'une éco-région marine au sein de laquelle se côtoyaient des États aux développements inégaux. La réalisation des objectifs du système de Barcelone se fonde sur les principes normatifs de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) signée en 1982 à Montego Bay. Ex. art. 123, cette Convention établit que « les États riverains des mers fermées et semi-fermées doivent coopérer entre eux, pour l'exercice de leurs droits et l'exécution de leurs obligations », puis « élaborer des réglementations adaptées aux particularités régionales et compatibles avec les principes généraux ».

celle provenant des navires¹, avec une attention particulière pour les aménagements portuaires, ou encore des aménagements littoraux face à la multitude d'usages auxquels les littoraux méditerranéens sont confrontés (touristiques, agricoles, transport, développement urbain). D'autres agissent pour la protection des écosystèmes en vue de préserver la biodiversité² à travers la mise en place de zones spéciales de protection ou d'aires marines protégées (AMP), aussi bien dans la mer territoriale qu'en haute mer (MABILE, 2004)³.

La Convention de Barcelone avec les différents protocoles est une Convention globale, c'est-à-dire régissant tout type de pollution susceptible de porter atteinte à la mer Méditerranée. Cette approche repose sur l'idée d'une unité entre les pays du bassin malgré les spécificités de chaque milieu. Elle souligne le rôle de la mer comme trait d'union entre les pays riverains plutôt que comme une frontière infranchissable. Elle encourage donc un processus de régionalisation qui privilégie des intérêts plus régionaux que nationaux, expression de la décentralisation croissante caractérisant les régions des pays méditerranéens (KHODJET EL KHIL, 2003). Cette décentralisation se manifeste d'une part à travers leur pouvoir législatif, c'est-à-dire, à travers les différentes façons de mettre en œuvre les textes internationaux au niveau local, comme par exemple en Italie ou en Espagne, où les régions ont un pouvoir législatif, et, d'autre part, à travers l'autonomie financière des régions, comme en France. On constate ainsi un mouvement des régions qui visent à obtenir les financements de l'UE. Ces financements sont aussi un moyen pour les pays de l'Europe du Sud de coopérer avec les autres pays de la région méditerranéenne. Les régions sont donc de plus en plus partie prenante de projets de recherche et d'échanges destinés à renforcer l'application des textes internationaux et européens, expression de la politique environnemental actuelle. L'accord RAMOGE

¹ Par exemple, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEEC), créé en 1976, à Malte.

² Par exemple, le Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées (CAR ASP), créé en 1985, à Tunis.

³ On peut citer l'exemple de la zone du Sanctuaire Pelagos pour la protection des mammifères marins, mesure prise « pour protéger des zones sensibles situées en haute mer » (État de l'environnement et du développement en méditerranée, 2009, p.95).. « La mise en place depuis 1998 du Sanctuaire Pelagos pour la protection des mammifères marins au large des côtes françaises, monégasques et italiennes, a permis de mener des programmes de recherche dans cette zone qui rassemblerait la plus forte concentration estivale d'individus. » (MABILE, 2004, p.41).

instauré entre la région PACA en France, Monaco et la région Ligurie en Italie, signé en 1976, est un bon exemple de coopération régionale pour la mise en œuvre du Système de Barcelone¹ dans la prévention et la lutte contre la pollution du milieu marin (*Ibid.*, 2003). Cet accord, impliquant la France, l'Italie et Monaco, constitue les prémises d'une série d'autres accords² concernant d'autres pays méditerranéens et visant aussi à mettre en œuvre le Système de Barcelone, tant sous l'angle législatif que dans le déploiement des moyens financiers.

5.4. Les ports de commerce français et italiens : des lieux de conflits

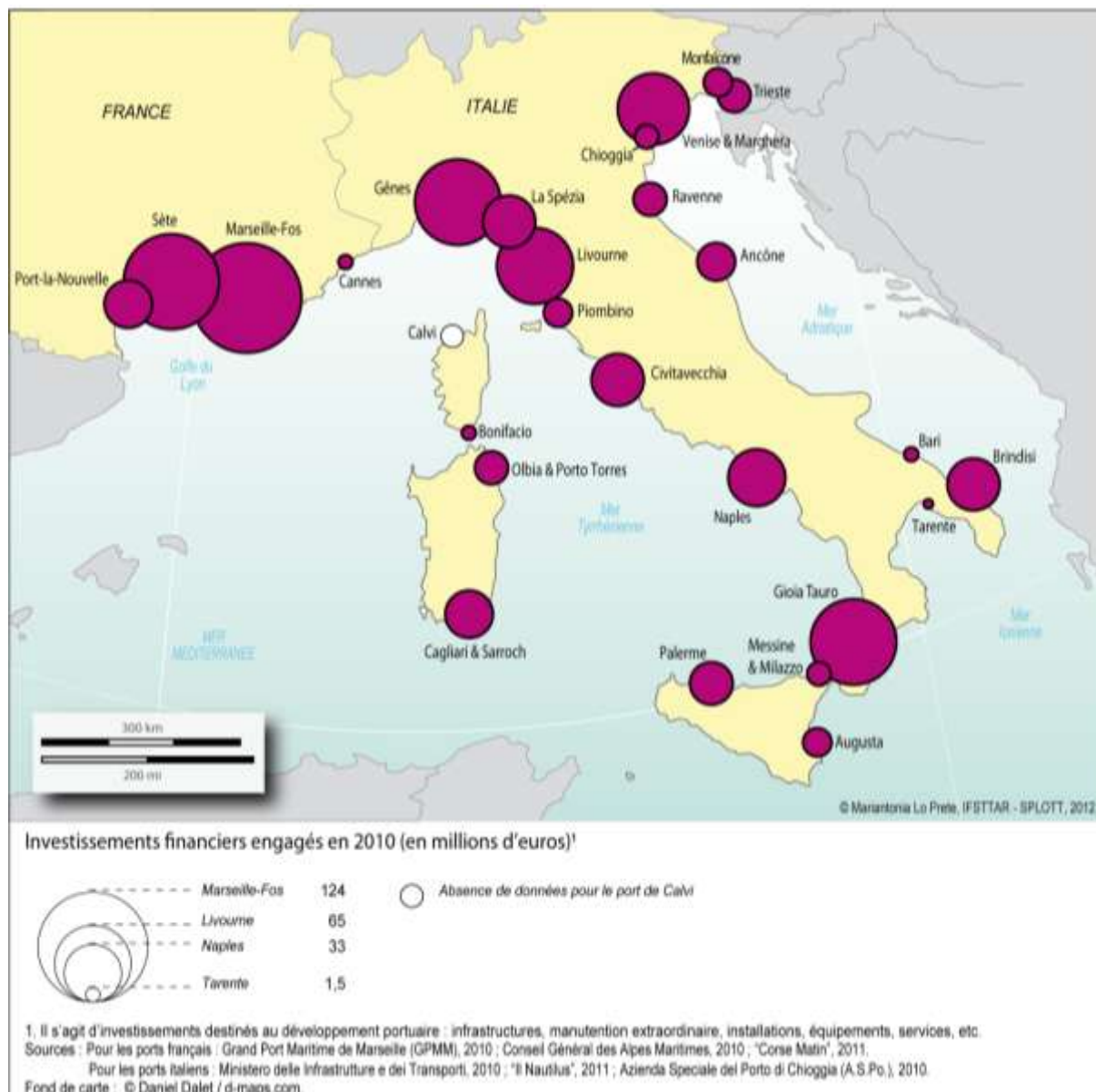
Comme nous l'avons vu avec les cartes précédentes, les ports méditerranéens français et italiens sont soumis à une forte pression commerciale – notamment pour les trafics d'hydrocarbures, de conteneurs et de passagers. Or, pour être compétitifs, ils ne disposent pas la plupart du temps des mêmes moyens financiers que les ports du Nord de l'Europe. Ce manque de moyens conduit souvent les ports à négliger certains aspects environnementaux. Ils prennent des risques économiques qui peuvent être bénéfiques à long terme, mais représentent souvent un coût pour la communauté. On le voit par exemple avec les projets de terminaux gaziers dans les ports italiens (SCHIFANO et MORICONI, 2008-2009). Fabio Schifano et Daniele Moriconi expliquent ainsi : « la construction de terminaux gaziers fait l'objet d'âpres débats en Italie. Pour la population locale, un terminal gazier est perçu simplement comme une menace à l'intégrité environnementale et non pas comme une perspective de croissance économique. Dans de nombreux endroits, la protestation contre la construction de terminaux gaziers est encouragée, voire parfois instrumentalisée, par les intérêts d'hommes politiques qui méconnaissent la plupart de temps les réels dangers tout comme les bénéfices potentiels » (*ibid.*, 2008-2009, p.151).

¹ L'Accord doit son nom aux premières syllabes des trois villes qui limitent alors sa zone de compétence : Saint-Raphaël à l'Ouest, Monaco et Gênes à l'Est. A travers l'instauration d'une zone dite RAMOGE, qui comprend les zones maritimes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de la Principauté de Monaco et de la Région Ligurie, cet accord représente un instrument de coopération scientifique, technique, juridique et administrative où les gouvernements Français, Monégasque et Italien mettent en œuvre des actions pour une gestion intégrée du littoral (<http://www.ramoge.org>).

² Il s'agit surtout de la lutte contre la pollution par les navires (chapitre 6).

La Carte 7 montre le montant des investissements financiers engagés en 2010, en France et en Italie, pour le développement portuaire.

Carte 7 : Investissements financiers engagés en 2010 pour le développement des ports français et italiens



Cette carte fait apparaître la diversité des montants engagés en 2010 dans les ports de commerce français et italiens pour les investissements portuaires, c'est-à-dire pour la réalisation d'infrastructures, d'installations et d'équipements, la construction d'immeubles, la mise en place des projets de développement, l'effectuation de la manutention extraordinaire ainsi que pour l'achat de biens immatériels comme par exemple de

servitudes¹, et pour la prestation des services². On constate qu'en France, c'est le port de Marseille-Fos qui a engagé le montant le plus élevé avec 128 millions d'euros. Ensuite, c'est le port de Sète avec 100 millions d'euros. Les autres ports français ont des montants inférieurs, et pour le port de Calvi, nous n'avons pas trouvé de données. Parmi les 24 ports italiens, c'est le port de Gênes qui a engagé le plus d'investissement avec 85 millions d'euros, suivi par le port de Gioia Tauro avec 81 millions d'euros. Viennent ensuite le port de Livourne avec 65 millions d'euros et celui de Venise/Marghera avec 56 millions d'euros. Les ports de Venise et de Marghera, placés sous la même autorité portuaire, sont destinataires du même montant d'investissements, raison pour laquelle ils ont été regroupés, comme les autres ports de Cagliari et Sarroch, de Olbia et Porto Torres ainsi que celui de Messine et Milazzo. Parmi les ports italiens, on note le montant important investi dans les ports des îles de Sardaigne avec 36 millions d'euros et de Sicile avec 32 millions d'euros. Les investissements des ports de la région des Pouilles tels que Tarente, Bari et Brindisi sont inférieurs à ceux prévus pour les ports de la mer Adriatique. On constate qu'en Italie les investissements se concentrent surtout du côté de la mer Tyrrhénienne avec respectivement le port de Naples, Civitavecchia et de Livourne, La Spezia et Gênes. Dans ces ports, les investissements sont faits pour accroître la compétitivité, essentiellement en améliorant les infrastructures destinées à la desserte de l'arrière-pays (cf. Ministère des Infrastructures et des Transports, 2010).

La relation très forte que les ports français et italiens entretiennent avec leur avant-pays et leur arrière-pays alimente de fait la conflictualité générée par le développement économique. La proximité du port avec les espaces urbains encourage les pressions sociales et les réactions d'opposition. On le voit avec les conflits autour des installations classées en France (MELOT, 2011 ; KIRAT et LO PRETE, 2011), et autour de la réalisation d'infrastructures de transport en Italie (LO PRETE, 2009). Cristiano Zagari (2008-2009) explique, par exemple, que, à cause de l'étude d'impact environnemental effectuée pour la portion d'autoroute Barberini-Florence, « il a fallu attendre 1 383 jours

¹ Par exemple, il peut s'agir d'une « servitude de passage » qui donne l'autorisation d'accès à un fond par un autre fond, ou encore d'une « servitude d'écoulement » qui donne le droit de laisser s'écouler les eaux naturellement sur le fonds servant (LE COURT, 1999).

² Par exemple, il peut s'agir de l'investissement dans des services d'intérêt général de caractère technique, comme par exemple le service de remorquage, de sécurité ou de récolte de déchets.

pour que le ministre donne le feu vert au lancement des opérations » (ZAGARI, 2008-2009, p.145). Ce retard a ensuite augmenté à cause des recours contentieux présentés par des riverains opposés au projet et alléguant des nuisances sonores et des problèmes de congestion routière potentiels¹. Les conséquences de ces oppositions ont été analysées par l'AGICI Finanza d'Impresa (2006) dans une étude plus générale sur la réalisation manquée ou retardée et sur l'inactivité des infrastructures : leur coût a été évalué à 200 milliards d'euros (27 milliards dans le secteur des déchets, environ 40 milliards dans l'énergie et jusqu'à 133 milliards pour le réseau autoroutier).

Cet exemple montre que les conflits ont plusieurs causes : ils peuvent naître des oppositions des riverains qui n'acceptent pas le projet d'aménagement perçu comme menaçant. Mais la mise en œuvre de mesures de plus en plus strictes en faveur de l'environnement, comme l'analyse des sédiments de dragage² et la protection des paysages littoraux visant à prévenir les « incidences esthétiques » (CEMT, 1999, p.189) des infrastructures de transport, ainsi que la mise en œuvre d'instruments de participation du public au projet d'aménagement, comme ici l'étude d'impact, peuvent aussi créer des conditions favorables à la manifestation de ces oppositions. De fait, la nature procédurale de ces mesures en faveur de l'environnement et de ces instruments participatifs est souvent liée à la formation de conflits sous forme de recours contentieux, qui doivent aussi se faire en respectant des procédures bien établies. Au sein de la Méditerranée comme espace relativement affranchi de mesures juridiques strictes, les ports se distinguent en effet par un encadrement juridique contraignant concernant la gestion de l'environnement. Les ports sont tenus de jouer un rôle significatif dans le processus de développement durable des espaces littoraux et maritimes malgré les différences institutionnelles des pays et la compétition qui caractérise le développement des ports méditerranéens et de leurs trafics. Or, pour ces ports italiens et français, le cadre juridique

¹ A ce sujet, Enrico Musso et Hilda Ghiara (2007) affirment qu'aujourd'hui, pour ancrer le port au territoire « il est nécessaire » de prendre en compte « les impacts environnementaux sur le territoire tels que la consommation d'espace, la pollution du milieu marin ou du milieu aérien et la congestion routière » (*ibid.*, 2007, p.52).

² Les enjeux environnementaux des travaux de dragage concernent seulement les impacts de ces travaux sur le fond marin mais aussi ceux qu'ont les sédiments de dragage sur le milieu marin et terrestre. Les résultats des projets récents (SEDIMARD, SEDIMED) ont montré que les pratiques systématiques de rejet en mer présentent un risque fort de dispersion de produits écotoxiques pour ce milieu très sensible (RAMOGE, 2008).

est à la fois méditerranéen et européen, en vertu de leur appartenance à l'UE. Celle-ci, sensible à la problématique de la relation du transport maritime et de l'activité industrielle avec l'environnement, multiplie et renforce les sources de droit en faveur de l'environnement (LAVILLE, 2010 ; BERNI, 2011). Ce double cadrage juridique peut générer d'autres conflits dans l'application des différentes sources de droit déclinée au niveau local.

La confrontation, dans les ports, entre le développement économique et la prise en compte de l'environnement est donc à l'origine de conflits, qui diffèrent selon qu'il s'agit du transport maritime, de l'activité industrielle ou de l'aménagement tant côté mer que terre, et selon les types de ports – types qui varient en fonction de la dynamique (*gateway ports, transshipment ports*), de la relation avec la ville (Marseille-Fos, Gênes, Venise, Civitavecchia), et des particularités écologiques et historiques des territoires proches de l'espace portuaire : réserve naturelle marine (La Spezia) ou terrestre (Port-la-Nouvelle et Cagliari), paysage protégé (Calvi et La Spezia) ou biens architecturaux de valeur historico-artistique (Sète, Brindisi et Ancône). Aujourd'hui, les ports se recentrent sur la recherche d'un équilibre entre ces deux intérêts *a priori* opposés (ODIER, 2011).

Ces conflits s'intensifient particulièrement dans les espaces littoraux des plusieurs pays, notamment en mer Méditerranée surtout du côté des pays de l'UE comme dans la mer Tyrrhénienne avec le port de Gênes qui a un impact tant sur le développement économique des zones côtières italiennes que sur leur état environnemental (VALLEGA, 1999).

Conclusion

Le port et son aménagement sont confrontés à la fois à l'instauration de mesures juridiques strictes en faveur de l'environnement, mais aussi aux pressions grandissantes des populations des territoires proches (SUBRA, 2009), de moins en moins tolérantes face aux pollutions, aux nuisances et aux risques de l'activité portuaire. Dans un cas comme dans l'autre, cela nourrit les oppositions entre, d'une part, les acteurs qui veulent favoriser le développement du port à travers des projets d'aménagement divers, et, d'autre part, ceux qui défendent la protection de l'environnement, celle-ci comprenant la qualité de vie

des populations riveraines. Ces oppositions sont révélatrices de la façon singulière dont chaque territoire décline le cadre institutionnel multi-niveaux. Le cas méditerranéen, avec ses fragilités écologiques engendrées par la croissance des trafics et des ports, souligne donc l'importance d'un cadre institutionnel de régulation des espaces et des usages littoraux, régulation qui est inévitablement source de conflits.

Chapitre 2

Les recours contentieux en lien avec l'environnement impliquant les ports de commerce méditerranéens français et italiens.

Proposition d'une grille d'analyse géo-juridique

Nous venons de voir que le développement portuaire donne inévitablement lieu à des conflits mettant en jeu l'environnement et que l'« écologie revendicative » (ROMI, 2010) a introduit de nouveaux bouleversements dans le développement portuaire. Les ports de commerce méditerranéens français et italiens sont ainsi traversés de tensions dans la mesure où les choix économiques de développement ne sont pas toujours compatibles avec la défense de la nature. Dans ce chapitre, nous présenterons la méthodologie mise en place pour analyser cette relation conflictuelle. Nous commencerons par expliquer pourquoi il faut considérer ces conflits à la fois comme des conflits d'usage, c'est-à-dire comme des différends relatifs à l'exercice de l'activité maritime et industrielle du port, et comme des conflits d'aménagement, c'est-à-dire comme des différends relatifs à l'organisation de l'espace, avant d'expliquer l'intérêt d'utiliser les recours contentieux comme donnée principale de l'analyse.

L'approche proposée s'appuie en effet sur l'analyse des contentieux portés devant les juridictions. Notre analyse porte sur l'ensemble des contentieux en lien avec l'environnement impliquant des ports de commerce français et italiens. C'est à partir de deux bases de données juridiques, LexisNexis pour la France et DeJure pour l'Italie, que nous avons constitué notre corpus de données. Nous avons réuni 133 arrêts distribués entre 6 ports français et 24 ports italiens. Pour le traitement de ces données, nous proposons une grille d'analyse géo-juridique qui permet de hiérarchiser les informations de différents types contenues dans chaque arrêt. Cette grille est un outil méthodologique qui permet une analyse quantitative et qualitative des informations. L'analyse des recours contentieux permet ainsi de traduire les différentes façons dont l'environnement s'inscrit dans le développement portuaire, question particulièrement prégnante au vu de la tendance à l'accroissement de ces conflits.

1. Les conflits environnementaux portuaires : conflits d'usage ou conflits d'aménagement ?

Les conflits étudiés concernent un ou plusieurs enjeux environnementaux en lien avec le port et parfois plus précisément avec son développement. Lorsqu'ils sont relatifs à l'exercice d'une activité (transport maritime, activité industrielle, etc.), on parle de conflits d'usage, et lorsqu'ils sont relatifs à une action de transformation en cours, visant soit à développer l'activité portuaire (projets de construction de terminaux, d'infrastructures, etc.), soit à encadrer et à réguler l'affectation de l'espace (que ce soit ou non pour l'activité portuaire), on parle de conflits d'aménagement (LAVAUD-LETILLEUL, 2010a). Ces deux notions sont nécessaires pour analyser les conflits environnementaux portuaires car la première permet de mener une réflexion sur les enjeux environnementaux dus à l'activité portuaire côté mer et côté terre, et la deuxième permet d'apprécier la prise en compte de l'environnement dans la dynamique d'aménagement côté mer et côté terre.

1.1. Entre port et environnement, des conflits d'usage

1.1.1. La dégradation de l'environnement par les usages du port

Les usages portuaires, on l'a vu, ont un impact sur l'environnement, qui peut alors être rendu vulnérable. Il peut s'agir d'un impact direct, c'est-à-dire de la conséquence immédiate d'un usage sur l'environnement avec, par exemple, la dégradation de la qualité de l'air à cause des émissions des usines, ou d'un impact indirect, c'est-à-dire d'un effet secondaire découlant d'un impact direct. C'est le cas, par exemple, avec la détérioration de la qualité de vie des riverains à cause de la dégradation de la qualité de l'air.

Les conflits environnementaux portuaires découlent souvent de cet impact, direct ou indirect. C'est pourquoi A. Torre considère qu'ils entrent dans la catégorie des conflits d'usage (TORRE, 2010). Il analyse plus précisément comment ces conflits résultent des préoccupations environnementales suscitées par ces impacts, d'une part à travers des « oppositions marquées quant aux buts, aux moyens et aux formes mêmes [du] développement, économique ou durable » et, d'autre part, à travers l'opposition entre riches et pauvres, « d'où la prégnance des conflits sociaux liés à des enjeux territoriaux et

des choix d'emprises spatiales » (TORRE, 2010, p.1-2). Cette deuxième perspective montre que les conflits environnementaux découlent des usages dans leur rapport à l'espace, comme l'a étudié Bruno Charlier (1999).

Pour Jean Claude Lefeuvre, ce sont précisément les espaces littoraux qui sont des lieux privilégiés de conflits d'usage, parce que, selon lui, il n'existe pas *un* littoral mais *des* littoraux, qui constituent des zones de contact entre la terre et la mer. La localisation des ports de commerce sur les littoraux favorise ce contact qui occasionne une « dégradation de la qualité des eaux littorales par des polluants ou des nutriments d'origine continentale [laquelle] est amplifiée par des apports liés à des activités purement marines » (LEFEUVRE, 1991, p.224).

Le diagnostic est pessimiste : l'auteur estime que le littoral, « convoité par de multiples utilisateurs souvent concurrents », est « fatalement lieu de conflits » (*ibid.*, p.227). L'industrialisation des sites portuaires est ainsi considérée comme une nuisance directe à laquelle « s'ajoutent des risques "venus d'ailleurs", de la terre...de la mer... » (*ibid.*, p.205), ce qui multiplie les conflits d'usage en complexifiant la relation du port avec l'environnement.

Dans le cadre du Programme National d'Océanographie côtière (PNOC) de 1991, des travaux plus techniques ont été produits sur l'état des lieux de l'écosystème et du milieu côtier ainsi que sur l'état de ses relations avec les différents usages (CLEMENT et BRUGIERE, 1992). Les résultats montrent que sur les littoraux, caractérisés par leur occupation croissante (GODARD, 1975), les conflits d'usages dépendent de la gestion des ressources et de l'espace (CLEMENT et BRUGIERE, 1992 ; PLATT, 1996).

Par ailleurs, toujours dans le cadre du PNOC d'autres études ont été faites (TEMPIER, BERGER et FERAL, 1991), notamment sur les conflits du littoral méditerranéen, montrant que la variété des usages intensifie les conflits. C'est ce que souligne déjà Robert Boyer : la multitude d'usages est une source inéluctable de crise (BOYER, 1987), et cela parce que ces usages sont autant de causes et de facteurs de dégradation des potentiels naturels (GOLDBERG, 1994). Prenant en compte cette dégradation, Joseph Catanzaro et Olivier Thébaud ont montré que, pour cette raison, les situations de conflits dans l'espace littoral, sont de deux types : les conflits concernant une « gestion à court terme de

situations concurrentielles multiples »¹, et les conflits concernant une « gestion à plus long terme des côtes »². Ces deux types de conflits s'organisent toujours autour d'une notion d'« irréversibilité » (CATANZANO et THEBAUD, 1995) : tant les conflits qui se produisent autour d'une même activité entre différents modes d'usage (pêche à moteur ou pêche à la voile) que ceux qui se produisent autour de l'allocation des espaces et des ressources à des usages (commerciaux, industriels, ...) font intervenir l'idée du risque non réparable, au regard duquel il faut faire des choix et hiérarchiser les affections.

Les conflits d'usage découlent donc du constat fait *a posteriori* des impacts des usages sur l'environnement, impacts reposant sur une répartition spatiale et fonctionnelle variable selon les usages.

1.1.2. Les relations entre les usages et leur impact sur l'environnement

Mais réfléchir sur la relation du port avec l'environnement en terme de conflits d'usage implique aussi de réfléchir sur les relations entre plusieurs usages. C'est ce que montre A. Vallega (1996, 1999) lorsqu'il analyse les conflits d'usage des zones côtières. Considérant la complexité du système côtier comme potentiellement génératrice de conflits (VALLEGA, 1999, p.163), il distingue deux types de conflits selon le choix qui est fait dans le passage d'un usage à un autre. Le choix peut être *mono-direction vector*, c'est-à-dire qu'il peut valoriser un usage parmi plusieurs usages, ou *bi-direction vector*, lorsqu'un usage est renforcé par rapport aux autres sans exclure aucun usage – la notion de vecteur étant prise ici dans le sens de « cause, impulsion qui mène au conflit ». Les conflits naissent de ces différentes « impulsions » qui établissent différents rapports entre les usages. Dans le port de commerce, par exemple, le choix de donner la préférence à l'activité de chargement et de déchargement des pétroliers (*mono-direction vector*) a un impact évident sur le paysage littoral, mettant en position d'infériorité l'usage de la côte comme

¹ Les auteurs précisent que : « Dans une gestion à court terme de situations concurrentielles multiples, il s'agit ici de considérer les problèmes de saturation et, plus généralement, des rapports d'externalités fondés sur la transformation de la qualité paysagère, rejets en mer et modification des milieux écologiques, perturbation de la dynamique côtière par modification des courants, accentuation des phénomènes érosifs ou accumulatifs, etc. ».

² Les auteurs précisent que : « Dans une gestion à plus long terme des côtes, il s'agit de rendre compte de la saturation progressive du littoral et de la volonté de maintenir une certaine flexibilité dans les possibilités d'usage. En particulier, les différents cas pour lesquels la préservation d'écosystèmes ou d'espèces côtières entrent en compte relèvent de cette seconde préoccupation ».

zone de baignade, ce qui peut faire naître des conflits. Le choix qui se pose entre deux stratégies différentes de développement local du port (*bi-direction vector*) peut lui aussi conduire à des conflits. Vallega évoque ainsi un cas où le privilège donné à l'amélioration de l'exploitation d'un terminal pétrolier par rapport à l'élargissement d'un terminal conteneurs avec création de plateformes logistiques dans les zones de l'arrière-pays du port, a été contesté parce que cela empêche d'améliorer la fluidité des trafics et la desserte locale.

Il y a ainsi trois configurations possibles pour les conflits selon Vallega :

- cas de deux usages potentiels de la même ressource ;
- cas d'un usage existant et un usage potentiel dans le même espace ;
- cas de deux usages existants.

Selon la configuration, l'aspect environnemental émerge de façon différente. Dans le premier cas, l'impact négatif d'un usage sur l'environnement est révélé au prisme de l'autre usage : ainsi, dans des pays comme le Canada ou la Norvège, l'impact négatif de la croissance de l'industrie de l'aquaculture et de l'élevage dans les espaces littoraux est révélé par le tort causé à la pêche traditionnelle (VALLEGA, 1999). Dans le deuxième cas, l'environnement apparaît menacé par la prédominance d'une activité : c'est le cas en Espagne, où le développement de l'urbanisation littorale par la construction d'hôtels et d'autres infrastructures destinées au tourisme rend difficile des actions de conservation et de valorisation de la nature. Dans le troisième cas, l'aspect environnemental n'émerge pas nécessairement. C'est d'abord le problème d'équilibre entre usages et usagers locaux qui se pose. Un exemple frappant est celui des zones de pêches qui subissent les conséquences de l'expansion des ports de commerce méditerranéens vers la mer, ainsi que vers l'intérieur (VALLEGA, 1997, p.86). L'analyse de Vallega fait donc apparaître que les conflits d'usages qui concernent le port et l'environnement doivent conduire non seulement à un *constat a posteriori* des conséquences engendrées par le choix de l'usage soit à valoriser (*mono-direction vector*), soit à renforcer par rapport aux autres (*bi-direction vector*), mais aussi à une *réflexion préalable* sur cette concurrence entre les usages.

Le rapport entre les différents usages fait aussi l'objet des travaux d'Alain Miossec, qui, en s'inspirant des travaux de A. Vallega a élaboré une grille de *compatibilité/incompatibilité* des usages de la mer en Méditerranée (MIOSSEC, 2004). Cette grille met en relation les différents usages littoraux (navigation, port, aquaculture, terminaux off shore, pêche, réserves naturelles, parcs marins, etc.) et établit un diagnostic de leur compatibilité ou incompatibilité. Le diagnostic varie selon les usages et leurs relations. La relation entre l'usage I et l'usage J peut ainsi être « conflictuelle », « problématique », « gênante », « réciproquement favorable » ou bien « favorable » (*ibid.*, 2004). Par exemple, la relation entre l'usage portuaire (usage I) et la navigation (usage J) est favorable, alors que la relation entre l'usage du littoral pour les rejets industriels (usage I) et l'usage du littoral pour les réserves naturelles (usage J) est conflictuelle. La question qui se pose est donc de savoir si, en fonction de la relation entre les usages, il est possible d'établir que des relations sont plus conflictuelles que d'autres comme dans le cas analysé par A. Miossec sur la relation *a priori* conflictuelle entre l'archéologie et l'extraction de sable, ou, dans le cas des ports, l'essor des industries et le tourisme littoral (MIOSSEC, 1998) ¹.

Les travaux récents d'A. Cadoret, qui s'inscrivent dans le sillage théorique d'A. Miossec, donnent des éléments précieux pour comprendre les dynamiques de ces conflits (CADORET, 2006, 2007, 2011a, 2011b). À travers l'analyse des articles de la Presse Quotidienne Régionale (PQR) qui témoignent de conflits, ainsi qu'à travers celle des recours contentieux dans le Languedoc-Roussillon et d'enquêtes de terrain, l'auteur montre que les relations d'alliance ou d'opposition entre acteurs privés et publics peuvent se faire au même niveau ou à des niveaux différents. D'autres travaux ont aussi éclairé le rôle des politiques publiques dans les conflits liés à la gestion intégrée des zones côtières

¹ A. Miossec montre comment le concept anglo-saxon de « gestion intégrée des zones côtières (GIZC) », fondé sur la cohabitation des usages, vise à réduire ces conflits. Ce concept exige que toutes les activités concernées par les côtes et les océans soient prises en compte à travers leurs représentants tant publics que privés. Il s'agit donc d'une procédure qui part des autorités supérieures (top-down), mais qui doit s'ancrer dans les préoccupations quotidiennes des groupes socio-économiques (bottom-up). Comme le souligne Sébastien Roussel (2007) dans sa thèse : « la GIZC, ne pouvant être détachée de la notion de développement durable, donne lieu à de multiples définitions dont nous pouvons retenir ici l'une des plus diffusées, où elle est entendue comme un « processus dynamique qui réunit gouvernements et sociétés, sciences et décideurs, intérêts publics et privés en vue de la protection et du développement des systèmes et ressources côtiers. Ce processus vise à optimiser les choix à long terme privilégiant les ressources et leurs usages raisonnés et raisonnables » (CINCIN-SAINTE et KNECHT, 1998) repris par la Commission Océanographique Intergouvernementale (COI) – UNESCO (2001) » (ROUSSEL, 2007, p.2 et p.60).

(GIZC) (VALARIE, 2007 ; ROUSSEL, 2007). Les conflits viennent du fait qu'avec la GIZC, les contraintes en matière d'environnement se multiplient. C'est ce qu'on voit avec l'autorité portuaire qui est, en même temps, maître de son espace et destinataire d'un arsenal juridique. Il n'est pas rare en effet, comme le dit Giuliano Gallanti dans son analyse sur le rôle du port dans l'aménagement du territoire, que les autorités portuaires et les autorités municipales soient dans une situation de divergence d'intérêt à propos des projets de redéveloppement prévus dans leurs schémas d'aménagement respectifs (GALLANTI, 2003). Or, les travaux de M. Hesse (2008) soulignent que la conflictualité, due à la divergence d'intérêts, s'intensifie dans certains enjeux d'aménagement : ceux qui concernent les choix des usages de l'espace, la prévision d'infrastructures et la protection de l'environnement¹, ce qui montre la charge conflictuelle de l'environnement par rapport à l'aménagement du territoire.

1.2. Entre port et environnement, des conflits d'aménagement

La question des conflits d'usage conduit ainsi aux problèmes liés à l'aménagement dans sa logique d'actions au service des usages. Ainsi, J.-C. Lefeuvre montre que c'est surtout dans les tentatives de régler et d'organiser les usages que naissent les conflits liés à l'aménagement : il constate que les conflits « se multiplient et s'exacerbent en l'absence de volonté claire et nette de protéger ce qui reste, de restaurer et de réhabiliter ce qui peut l'être, et de contrôler ce qui est déjà aménagé » (LEFEUVRE, 1991, p.227).

Il apparaît donc avec ces conflits que l'aménagement se décline selon la volonté des décideurs, que celle-ci soit une volonté de privilégier la performance d'un usage au détriment de l'environnement, ou une volonté de préserver ou de valoriser l'environnement. On le voit, par exemple, dans les travaux sur les golfs littoraux de René Paul Desse *et alii* (1991), qui montrent que les conflits viennent de la divergence d'intérêts entre les acteurs selon qu'ils accordent la priorité à la qualité paysagère et aux atouts esthétiques pour la réalisation de terrains de golf ou bien à la préservation de la consommation d'eau (DESSE, MEUR et GOASGUEN, 1991). Dans les deux cas,

¹ L'auteur précise que « the Distribution Centers raise many conflicts in terms of land use planning, infrastructure provision and the environment » (HESSE, 2008, p.45). L'auteur développe une grille de lecture pour lire tant les frictions, simples divergences manifestes d'intérêt entre acteurs, que les conflits.

l'environnement est pris en compte, mais le conflit vient de la priorité donnée à un enjeu sur un autre. La question de l'utilisation de l'espace renvoie donc à celle de la hiérarchie qui s'instaure entre les différents intérêts¹ et, par conséquent, aux choix faits par les acteurs (LECOURT, 2003). A ce titre, les mesures encadrant l'artificialisation des milieux littoraux sont aussi sources de conflits, par exemple lorsque les populations riveraines revendiquent la mise en place d'études d'impact ou d'autres mesures comme le débat public (LAVAUD-LETILLEUL, 2010b, 2011a, 2011b) visant à assurer la participation du public à un projet d'aménagement.

On retrouve ici les thèses majeures de Philippe Subra : l'aménagement du territoire fait « l'objet de conflits entre des acteurs, reflétant des divergences d'intérêts, de cultures ou de stratégies » (SUBRA, 2008, p.230). Selon lui, trois changements majeurs ont contribué à augmenter la conflictualité due à l'aménagement depuis les années 1970 : le mouvement écologique, qui a favorisé, par exemple, la diffusion de la contestation de projets d'infrastructures menaçant de nuire au milieu et aux populations² – en cela, l'apparition du thème du développement durable n'a fait qu'accroître les rivalités et les rapports de force qui sont déjà sous-jacents à l'aménagement (LEVY et LUSSAULT, 2003) ; le mouvement de délocalisation/désindustrialisation, qui a favorisé le développement économique de certains territoires au détriment des autres ; la décentralisation, enfin, qui, en donnant plus de poids au local, a contribué à intensifier les rapports de force entre les différentes échelles institutionnelles. « Ces trois bouleversements, résume Ph. Subra, ont installé le conflit comme l'une des figures centrales de la question de l'aménagement du territoire » (SUBRA, 2008, p.235). Étudiant plus particulièrement ce mouvement de délocalisation/désindustrialisation, T. Kirat et A. Torre ont montré que les choix de localisation de la zone industrialo-portuaire et d'autres implantations industrielles néfastes pour la qualité de vie des populations se font souvent dans des zones économiquement plus faibles et défavorisées (KIRAT et TORRE, 2007).

¹ Comme le dit Arnaud Lecourt (2003) avec une citation de Roger Brunet et Ollivier Dollfus, « l'espace est produit par une multiplicité d'acteurs dont les intérêts sont plus ou moins convergents ou contradictoires : sa production est source d'incessants conflits » (DOLLFUS et BRUNET, 1990, p.46, in LECOURT, 2003, p.41).

² Depuis 1985 « les seules infrastructures de transport, aéroports, canaux, terminaux portuaires, [...] ont généré une cinquantaine de conflits majeurs qui ont mobilisé dans certains cas plusieurs milliers d'opposants » (SUBRA, 2008, p.237).

En tant que conflits d'aménagement, les conflits environnementaux portuaires engagent donc des problématiques spatiales¹ concernant à la fois la régulation de l'espace et la construction du territoire. Les travaux de Catherine Mamontoff et de A. Cadoret sur les espaces littoraux (MAMONTOFF, 1992 ; CADORET, 2009, 2010, 2011a et 2011b) ont montré que le processus de régulation de l'espace est confronté à une divergence d'intérêts propre à chaque zone en tant qu'elle est caractérisée par sa législation spécifique (MAMONTOFF, 1992 ; PLATT, 1996) et par ses propres dynamiques locales (CADORET, 2009). Son approche rejoint donc celle de P. Melé qui met en relation les conflits avec leur territoire (MELE *et alii*, 2003) et qui souligne « le rôle des conflits dans les relations entre habitants et l'espace » (MELE, 2003, p.8).

Pour analyser la façon dont l'aménagement affecte le port, il faut donc prendre en compte la spécificité de chaque territoire. Pour A. Lecourt, cette spécificité tient à ce qu'il est convoité à la fois comme espace à aménager et comme espace à défendre (LECOURT, 2003, p.47) – l'auteur ne considérant ici l'aménagement que dans le sens des actions jugées nocives pour l'environnement comme, par exemple, celles visant à implanter des équipements industriels au profit du développement portuaire. On peut ainsi expliquer les réactions de contestation ou de rejet qui mènent souvent au conflit. Ph. Subra a en effet montré que les conflits d'aménagement portuaire entraînent le plus souvent dans la catégorie² de « l'aménagement rejeté » (SUBRA, 2007, p.45) où l'aménagement, existant ou en projet, « est contesté, rejeté, combattu par une partie des acteurs, en raison des nuisances, des atteintes à l'environnement, des risques qui lui sont associés » (SUBRA, 2008, p.235). Les nuisances environnementales et sociales dues à certain projet d'aménagement se traduisent souvent par le syndrome NIMBY (« Not In

¹ L'importance de l'espace pour l'étude des conflits d'aménagement se voit dans les travaux de plusieurs auteurs, spécifiques à la question des espaces urbains (TANGUY, 1979 ; KIRAT et MELOT, 2006 ; PHAM et KIRAT, 2007) ; périurbains (DARLY, 2009) ; ruraux (DARLY et TORRE, 2008) ou aéroportuaires (LECOURT et FABUREL, 2008).

² Selon Subra les conflits d'aménagement s'organisent en trois grandes familles. La première famille de conflits fait référence à l'aménagement menacé, par exemple en cas des fermetures d'entreprises et de services publics ; la deuxième fait référence à l'aménagement convoité dans le cas de la concurrence entre acteurs de territoires différents, de rivalités entre des acteurs d'un même territoire mais porteurs des projets différents ou encore lorsque un aménagement est « au cœur d'une revendication d'usagers » (SUBRA, 2008, p.235).

My BackYard»¹, notion sur laquelle plusieurs auteurs ont travaillé (BARBIER et LAREDO, 1994 ; GAUSSIER, 1995 ; JOBERT, 1998 ; LECOURT, 2003 ; VALARIE 2007 ; MELOT, 2011). Ce syndrome a pour conséquence la prolifération des « conflits de proximité » (SUBRA, 2007) qui sont strictement liés à l'attachement croissant des populations à leur « territoire proche » (*Ibid.*, 2006).

L'étude des conflits d'aménagement apparaît donc comme le complément indispensable de l'étude des conflits d'usage (LECOURT, 2003) pour comprendre comment l'environnement est pris en compte dans le développement portuaire. On saisit par là tant la question de la préservation des ressources naturelles que celle de la qualité de vie des populations. Les travaux de J.P. Rodrigue et T. Notteboom lient ainsi la conflictualité des aménagements portuaires, par exemple des terminaux ou d'autres infrastructures, à l'impact des usages portuaires sur les riverains et sur les milieux (RODRIGUE et NOTTEBOOM, 2005, p.300). Les travaux en cours de V. Lavaud-Letilleul et M. Lo Prete (2009), s'intéressent plus particulièrement aux aménagements au service des navires comme réponse à la question de l'impact du transport maritime comme usage potentiellement nocif pour l'environnement.

2. Notre corpus de données : les recours contentieux

Les conflits portuaires mettant en cause l'environnement ont donc une double dimension de conflits d'usage et de conflits d'aménagement. Pour les analyser, les recours contentieux, c'est-à-dire les conflits se traduisant par une intervention du juge, sont un outil efficace comme l'ont déjà montré les travaux de T. Kirat, A. Torre et R. Melot (KIRAT, TORRE et MELOT, 2003, 2005, 2006 et 2007) car ils sont des témoignages de l'impact des usages et des aménagements qui mettent clairement en évidence le rapport de causalité, les différentes stratégies des acteurs, et les orientations du développement

¹ Les conflits locaux opposant riverains, notables locaux, administration et aménageurs sont de plus en plus fréquents. Aux États-Unis, ce type de situations a été désigné par l'acronyme N.I.M.B.Y (« *Not (or Never) In My Back Yard* » soit « *jamais dans mon arrière-cour* »). Cette expression a été importée par les médias français de façon assez massive ces dix dernières années. Selon Arthur Jobert, du Centre d'études de la vie politique française (Cévipof), « la "théorie" décrite sous le terme de syndrome NIMBY est simple : l'implantation de tout équipement collectif crée des nuisances pour les riverains proches de l'équipement alors qu'ils n'en tirent pas d'avantage directs. Ceux-ci auront donc pour réaction "naturelle" et égoïste de refuser le projet et de réclamer qu'il se fasse ailleurs. » (JOBERT, 1998).

portuaire qui en découlent. Ils permettent ainsi d'observer comment la prise en compte de l'environnement se décline dans chaque territoire portuaire.

2.1. Les « recours contentieux » : un type spécifique de résolution des conflits

La résolution des conflits¹ n'est pas toujours juridictionnelle. Il existe également des modes de résolution alternatifs (KIRAT, TORRE et MELOT, 2007, 2006, 2005 et 2003) qui reposent sur des règlements à l'amiable. La conciliation², la médiation³ ou la transaction⁴ font partie de ces modes alternatifs de résolution. L'arbitrage est un autre mode alternatif qui a la particularité par rapport aux autres modes d'être une voie juridictionnelle. Les parties s'accordent, soit en amont (par une clause compromissoire), soit après (par un compromis) à l'apparition d'un litige entre elles, pour en confier l'examen à un ou plusieurs tiers, qui le tranchera en prononçant une décision revêtue de l'autorité de la chose jugée (la sentence) (GUYOMAR et SEILLIER, 2010)⁵. Le développement de procédures alternatives, présentées comme rapides, souples et aptes à la participation des personnes concernées, présentent l'avantage d'amoindrir les coûts et d'éviter l'affrontement (DZIEDZICKI, 2001).

Dans le cas des conflits résolus par l'appareil juridictionnel, c'est le juge qui met en œuvre le droit. La sollicitation de la justice par le justiciable se fait par une requête devant les tribunaux, ce qui formalise matériellement la manifestation du conflit. Chaque acteur peut

¹ Il faut préciser que la justice ne résout pas à proprement parler des conflits, mais se prononce sur des litiges : le fait que la justice fasse droit ou rejette une demande ne signifie pas forcément que le conflit est résolu.

² La conciliation peut être définie comme le mode de règlement des différends grâce auquel les parties en présence s'entendent directement pour mettre fin à leur litige, au besoin avec l'aide d'un tiers. Ce sujet tiers, désigné par le juge ou par les parties, a comme objectif d'amener les parties à trouver une solution au conflit (SCALISI, 2004).

³ La médiation consiste en la désignation par le juge (d'où le nom de médiation judiciaire) d'un tiers chargé d'entendre les parties, de rechercher et trouver une solution au conflit qui les oppose. Ce sujet tiers a comme objectif d'aider les parties à élaborer elles-mêmes la solution à leur litige. Voir les travaux de Dzedzicki J.-M., 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : Quelle place pour les processus de médiation ?*, Thèse pour le doctorat d'aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Tours, Tours.

⁴ La transaction est le contrat par lequel les parties terminent ou préviennent une contestation à naître. Quand les parties ne font pas recours à un sujet tiers, elles négocient contractuellement la prévention ou la résolution d'un litige (SCALISI, 2004).

⁵ L'arbitre qui juge en droit ou en équité, résout le conflit à travers un compromis contenu dans la décision, dite sentence arbitrale, qui conclut le processus prévu, tant en France qu'en Italie, par les codes de procédure civile. L'arbitrage qui est donc prévu par le système juridique étatique ne peut s'effectuer qu'en matière commerciale et en matière civile pour des raisons professionnelles. L'arbitrage est au contraire interdit en matière d'état et de capacité des personnes, et d'ordre public (GUYOMAR et SEILLIER, 2010).

être à l'origine de ce processus de formalisation juridictionnel des conflits lorsqu'il est porteur d'un intérêt et qu'il est investi de la qualité ainsi que de la capacité à agir (JEANNEAUX et KIRAT, 2005, p.228). C'est l'intérêt à agir qui légitime une ou plusieurs personnes à assigner en justice d'autres personnes porteuses d'intérêts divergents (« pas d'intérêt, pas d'action », dit l'adage). Par exemple, pour les contentieux qui nous intéressent, dans le cas de plaintes d'associations ou de riverains portant sur la cessation d'une activité nuisible, les acteurs agissent au nom d'un « droit à un environnement sain » (ABDOULOUSSEN, 2007 *et alii*). Ce droit leur confère une qualité, en quelque sorte une habilitation (SCALISI, 2004), en vertu de laquelle ils peuvent exercer un recours auprès d'un tribunal pour faire reconnaître un droit lésé.

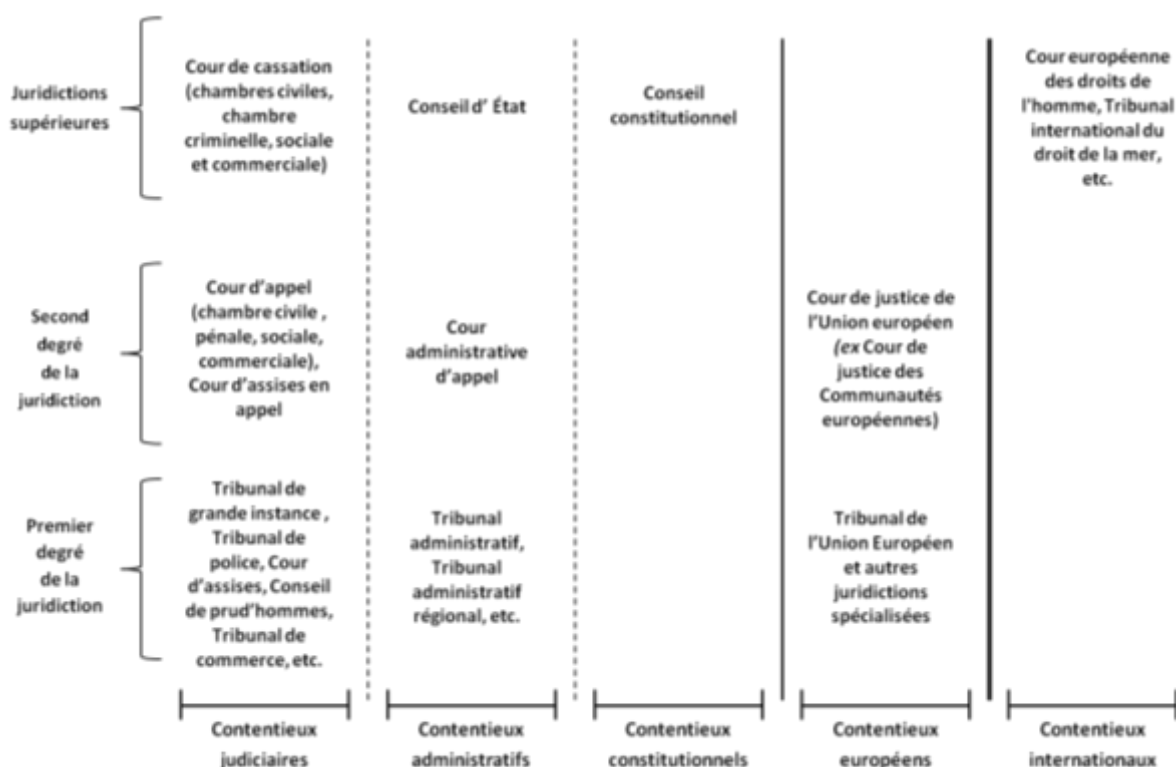
Enfin, la capacité d'agir en justice se rapporte à l'appréciation de la qualité de la personne physique et de la personne morale. Toute personne physique majeure en dispose en principe. La reconnaissance de la personnalité morale vaut pour les groupements, les associations, les entreprises. C'est donc lorsque ces trois conditions – intérêt, qualité et capacité – sont présentes qu'une action en justice peut se formaliser (SCALISI, 2004).

Selon la matière et le degré de juridiction, le litige est résolu par des tribunaux. Au niveau national, il existe deux ordres juridictionnels, l'ordre judiciaire et l'ordre administratif. La justice constitutionnelle est dans une situation hybride (HAMON et TROPER, 2007).

Au niveau européen et international, il y a des juridictions supranationales dont le fonctionnement n'est pas seulement dépendant des impulsions des juridictions nationales (MADELAINE, 2010). La Figure 1 schématise l'organisation juridictionnelle et la répartition des contentieux¹ au sein des juridictions judiciaires, administratives, constitutionnelles, européennes et internationales, tant pour la France que pour l'Italie.

¹ En fonction du type de contentieux on distingue les juridictions respectivement de l'ordre judiciaire, administratif, constitutionnel, européen et international.

Figure 1 : Schéma des juridictions par type de contentieux



Auteur : Mariantonia LO PRETE, 2012. Sources : Codes de procédure civile, pénale et administrative français (LexisNexis, 2011) et italiens (DeJure, 2011) ; Constitution française (2011) et Constitution italienne (2011) ; codes de droit européen et international (2011)

L'ordre judiciaire et l'ordre administratif s'articulent sur deux degrés. La Cour de cassation n'est pas un troisième degré de juridiction, car elle n'examine pas les faits. Elle assure la conformité au droit des jugements¹, des ordonnances² et des arrêts pris par les juridictions du premier et deuxième degré. Le recours contentieux se forme donc au premier degré des juridictions. Il incarne le cas pratique que le juge doit apprécier et qualifier juridiquement pour résoudre le litige. C'est la consolidation successive d'un ensemble de

¹ En droit français il y a une différence terminologique pour désigner la décision avec laquelle le juge tranche le conflit. Lorsque le contentieux est résolu par les juridictions de premier degré (Tribunal de grande instance, Tribunal d'instance, Tribunal de commerce), le juge émet un *jugement*. Lorsque le conflit est tranché par les juridictions de deuxième degré (Cour d'appel, Cour d'assises d'appel, Cour administrative d'appel) ou par les autres juridictions supérieures (Cour de cassation, Conseil constitutionnel) aussi bien au niveau de l'UE (Cour de Justice des Communautés Européennes), la décision s'appelle *arrêt*. Au contraire, en droit italien, il n'y a pas cette distinction en fonction du degré de la juridiction résolutive du conflit. Seul le mot *sentenza* est utilisé, suivi de la spécification de la juridiction émettrice de la décision. En français la traduction la plus proche est celle d'arrêt.

² L'ordonnance est une forme de décision prise par le juge souvent dans l'urgence sur des questions spécifiques pour la résolution desquelles il est nécessaire d'émettre des ordres qui imposent, par exemple, un séquestre ou une expertise.

décisions similaires pour leur contenu et leur orientation qui crée la jurisprudence, à laquelle on fait appel en cas d'incertitude juridique¹.

Les recours contentieux portés devant les juridictions judiciaires concernent la sphère privée, comme la propriété ou les dommages dus à une atteinte à la qualité de vie. Les contentieux administratifs concernent la sphère publique, et font donc intervenir des acteurs comme les autorités publiques, les collectivités territoriales, les établissements publics, etc.

Les demandes adressées au Conseil constitutionnel en France et par la Cour constitutionnelle en Italie (qui en est l'équivalent) se focalisent sur des questions liées aux droits et libertés fondamentaux reconnus par la Constitution française et italienne, tels que le droit de propriété, d'information ou le droit à un environnement sain et la liberté d'association, ou encore la liberté économique (CARETTI, 2002). Les conflits résolus par l'organe constitutionnel peuvent concerner la non conformité d'une loi à la Constitution ou l'enchevêtrement des compétences entre les acteurs institutionnels, comme entre les régions d'une part, et, d'autre part, l'État ou la commune en Italie. La récente réforme française sur « la question prioritaire de constitutionnalité » de 2009², qui existait déjà en Italie avec la Constitution de 1948 (ex articles 134 et 135), ouvre de nouvelles possibilités de recours direct de la part des citoyens (FOUCHER, 2010 ; ROUSSEAU, 2010). Cette réforme peut aussi renforcer la protection juridique de l'environnement en ce qu'elle permet un contrôle plus systématique de la conformité de la loi à la Charte de l'environnement, « adossée » à la Constitution par une loi constitutionnelle du 1er mars 2005 (HAMON et TROPER, 2007). A la différence de la Constitution française, la

¹ Face à la jurisprudence, le juge peut décider d'inscrire sa décision dans un courant de décisions consolidées ou bien de se distinguer en s'opposant ou en donnant le départ à la création d'une nouvelle jurisprudence.

² La loi organique n°2009-1523 du 10 décembre 2009 « relative à l'application de l'article 61-1 de la Constitution » précise le mécanisme d'une nouvelle procédure à la disposition des parties en justice : « la question prioritaire de constitutionnalité (QPC) ». La saisine du conseil constitutionnel est longtemps restée dans les mains du pouvoir exécutif en ce qui concerne le système juridique français, avant de s'ouvrir aux parlementaires (60 députés ou 60 sénateurs). Par la révision constitutionnelle du 23 juillet 2008 qui a introduit un article 61-1 dans la Constitution de 1958 aux termes duquel : « lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et aux libertés que la Constitution garantit, le Conseil constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'Etat ou de la Cour de Cassation qui se prononce dans un délai déterminé », il est désormais possible de contester, par la voie de l'exception, l'inconstitutionnalité de la loi via la « question prioritaire de constitutionnalité », communément appelé QPC (ROUSSEAU, 2010).

Constitution italienne ne prévoit pas explicitement le droit à un environnement sain. Pour parvenir à la protection constitutionnelle de l'environnement, il faut lire ensemble l'article 9 de la Constitution, qui engage la République Italienne à la protection du « paysage » entendu dans sa globalité (GROSSI 1972 ; LUCIANI, 1980 ; BALDASSARRE, 1989 ; COCCONI, 1998) et l'article 32 de la Constitution qui concerne la protection de la « santé » conçue comme droit fondamental de l'individu et intérêt de la collectivité. Ces deux dispositions constitutionnelles permettent de considérer l'individu non seulement de manière abstraite et séparée de son environnement mais aussi de manière concrète, en lien avec le milieu dans lequel il vit. Le caractère social¹ du droit à la santé englobe donc le droit à la protection du milieu, dans le sens de la préservation des conditions nécessaires à la salubrité environnementale² (MORTATI, 1961 ; MONTUSCHI, 1976 ; MADDALENA, 1993 ; FERRARA, 1997). En Italie, c'est donc par la combinaison de ces deux articles de la Constitution avec les autres droits et intérêts des individus que la protection juridique de l'environnement est assurée, et que l'on peut donc par exemple porter plainte dans le cas des pollutions, des nuisances et des risques portant atteinte à la qualité du milieu dans lequel vit l'individu.

Enfin, les conflits qui concernent des questions de droit européen et international, comme par exemple dans le cas de la non transposition par un État membre d'une directive de l'UE ou pour le non respect d'une Convention internationale, sont résolus par les juridictions internationales (CEDH, Tribunal international du droit de la mer, etc.) ou par les juridictions européennes (TUE, CJUE *ex* CJCE) au niveau supranational (SUDRE, MARGUENAUD, ANDRIANTSIMBAZOVINA *et alii*, 2009). Ces conflits montrent d'une part, le caractère supranational propre au droit international de l'environnement (MERINO, 2006 ; ABDOULOUSSEN, 2007), souvent moins contraignant que le droit national, et d'autre part, le rôle clé des États dans le processus de transposition et d'application du droit.

¹ Voir la décision de la Cour constitutionnelle italienne du 26 juillet 1979, n. 88, in *Giustizia costituzionale*, 1979, I, 656 p.

² Voir la décision de la Cour de cassation du 6 octobre 1979, n. 5172, in *Giurisprudenza Italiana*, 1980, I, p.859.

2.2. Constitution du corpus de données

Pour constituer notre corpus d'arrêts des ports méditerranéens français et italiens, nous avons utilisé deux bases de données, respectivement LexisNexis pour la France et DeJure pour l'Italie, qui contiennent des données indispensables à l'exercice des professions juridiques : revues, législations, réglementations, réponses ministérielles, sources européennes, droits étrangers, Conventions collectives, références bibliographiques et arrêts. Dans la base de données française, la recherche des contentieux environnementaux portuaires a été effectuée sur tous les ports de commerce du pourtour méditerranéen, car leur nombre est réduit : 12 ports français. Dans la base de données italienne, la recherche des arrêts a été limitée aux ports ayant plus de 1000 tonnes de trafic total : 43 ports italiens ont été sélectionnés sur les 123 ports indiqués dans les statistiques Eurostat (2007), ce qui en exclut donc 80 qui ont un trafic inférieur à 1000 tonnes (EUROSTAT, 2007). La recherche des arrêts a donc été effectuée sur 55 ports.

Tableau 1 : Contenu des bases des données LexisNexis (France) et DeJure (Italie)

Niveau	Type de Contentieux	Type de juridiction et degré dont relèvent les arrêts	Date des arrêts (sélection ou tous) LexisNexis FRANCE	Date des arrêts (sélection ou tous) DeJure Italie
International	Contentieux international	Cour européenne des droits de l'homme	Depuis 1959 (sélection)	Depuis 1989 (tous)
UE	Contentieux européen	Juridictions européennes	Depuis 1980 (sélection CJUE) Depuis 1989 (sélection TPIUE)	Depuis 1989 (tous)
National	Contentieux constitutionnel	Conseil constitutionnel	Depuis 1958 (tous)	Depuis 1956 (tous)
National	Contentieux judiciaire	Cours de cassation : - Sections civiles - Section pénale - Section sociale et commerciale	Sections civiles : - depuis 1960 (sélection) Section pénale : - depuis 1960 (sélection) - Section sociale et commerciale : - depuis 1960 (sélection)	Sections civiles : - depuis 1986 (sélection) - depuis 2006 (tous) Section pénale : - depuis 1995 (sélection) - depuis 2006 (tous) - Section sociale et commerciale : - depuis 1995 (sélection) - depuis 2006 (tous)
		Deuxième degré : - Cour d'appel, Cour d'Assise d'appel Premier degré : - TGI, TI, Tribunaux de commerce et Conseil de prud'hommes	Depuis 1980 (sélection d'arrêts de premier et deuxième degré)	Depuis 2001 (sélection d'arrêts de premier et deuxième degré) Depuis 1979 plus de 900000 <i>Massime</i> qui se présentent sous forme de principe concentré extrapolé par un arrêt d'une des juridictions nationales
National	Contentieux administratif	Conseil d'État	Depuis 1965 (tous)	Depuis 1998 (sélection) Depuis 2006 (tous)
		Cour administrative d'appel	Depuis 1989 (sélection)	Depuis 1998 (sélection) Depuis 2006 (tous)
		Cour de Comptes	Non	Depuis 2001 (sélection) Depuis 2006 (tous)
Régional		Premier degré : Tribunal administratif régional	Depuis 1980 (sélection)	Depuis 1998 (sélection) Depuis 2006 (tous)
		Conseil de Justice administratif de la Région Sicile	Non	Depuis 2005 (sélection) Depuis 2006 (tous)

Auteur : M. Lo Prete, 2012. Sources : LexisNexis et DeJure, 2010

Le tableau 1 montre que dans LexisNexis (France), la sélection d'arrêts est antérieure à celle de DeJure (Italie), mais aussi que dans DeJure, à partir de 2006, les arrêts des contentieux administratifs de premier et deuxième degré ainsi que ceux de la Cour de

cassation, de l'UE et des juridictions internationales sont tous retenus. De manière générale, les deux bases de données fournissent un mélange d'arrêts des différents types de juridictions de premier et de deuxième degré. Du fait que les tribunaux de deuxième degré et les cours supérieures sont plus nombreux que les instances de premier degré, les deux bases de données contiennent majoritairement des arrêts de juridictions supérieures. Ces arrêts, qui constituent la jurisprudence, présentent un intérêt particulièrement important parce qu'ils retracent un cheminement aboutissant à plusieurs décisions consécutives émises depuis le début de l'action en justice. Ils éclairent donc la façon dont un même type de contentieux est traité par des juges différents et à des degrés différents. Ils révèlent ainsi différentes orientations, ou même un changement d'orientation. Chaque arrêt des juridictions supérieures se caractérise ainsi par une « densité » particulière (ODIER, 2011) qui leur attribue au regard de notre corpus de données une plus grande richesse du point de vue de l'analyse¹.

La sélection des arrêts dans les deux bases de données (plus de 1 450 000 arrêts par base), est effectuée par des spécialistes issus de diverses professions juridiques en fonction des critères de hiérarchisation de l'importance des décisions : tout d'abord les grands arrêts publiés ou ayant vocation à être publiés dans les recueils des juridictions (Cour de cassation, Conseil d'État) ou dans les recueils d'éditeurs privés (Grands arrêts) ; ensuite, les décisions largement commentées ou publiées, les décisions d'assemblées plénières, les publications sur le site de la Cour de cassation ou du Conseil d'État, les communiqués de presse, etc. ; puis les décisions analysées pour un des motifs suivants : application d'une loi nouvelle, résistance à une Cour suprême ou revirement de jurisprudence, décisions d'actualité ou médiatique, décision atypique et très motivées. Le reste des arrêts de premier degré, enfin, sont inclus dans les bases de données sans critère de sélection précis simplement parce qu'ils sont jugés intéressants (en France, par exemple, à Port-la-Nouvelle, un arrêt du TGI sur la diminutions des ressources naturelles (935/2007) ; en Italie, par exemple, au port d'Ancône, un arrêt du Tribunal de 1^{er} degré lui aussi sur la diminution des ressources (155/2003), et un arrêt du Tribunal administratif régional sur

¹ Un arrêt de la Cour de cassation représente l'équivalent de trois arrêts, c'est-à-dire un arrêt rendu par une juridiction de premier degré (par exemple Tribunal d'instances), un arrêt rendu par une juridiction de deuxième degré (cour d'appel), et l'arrêt de la Cour de cassation, étape ultime du parcours en justice.

l'atteinte à la santé publique d'un aménagement portuaire (1223/2007)). Ces deux bases de données sont donc d'une extrême richesse.

Concernant l'utilisation des bases de données, la première étape se fonde sur le choix des mots-clés pour la recherche des arrêts. Nous avons d'abord essayé d'utiliser des mots-clés génériques, comme : « port et protection de l'environnement », « port et pollution », etc., mais nous avons rencontré le problème de la polysémie des termes : le mot « porto » en italien, comme le mot « port », en français, renvoie ainsi à l'action de porter, et conduit à des arrêts concernant, par exemple, le port d'armes ; les termes « ambiente » en italien et le terme français d'« environnement », recouvrent aussi la notion de « milieu », dans un sens plus large que celle de « milieu naturel ».

Afin d'éviter ces risques de confusion, que l'utilisation des opérateurs booléens ne permet pas de résorber complètement, nous avons finalement choisi de rechercher les arrêts dans la totalité des bases de données (modalité Full-Text) à partir du seul nom des ports (par exemple « Port de Marseille » pour la France, ou « Porto di Genova » pour l'Italie). Pour obtenir un maximum des résultats nous avons utilisé pour chaque port le nom en rapport avec le lieu géographique. Cela a permis d'accéder aux arrêts comprenant les différentes appellations administratives des ports (exemple : Port Autonome de Marseille ; Grand Port Maritime de Marseille). Cette solution présente aussi l'avantage d'organiser les résultats obtenus par port, mettant en évidence le nombre d'arrêts qui existent pour chacun d'eux. Cette méthodologie de recherche permet d'englober tous les conflits portuaires sans exclusion : allant du vol de carburant des citernes de camion ou des vélos ensuit transportés par conteneurs en Afrique jusqu'aux constructions illicites dans le périmètre portuaire.

Sur ce nombre d'arrêts, nous avons ensuite sélectionné ceux portant sur l'environnement, au sens large de la qualité du milieu naturel et de la qualité de vie de populations riveraines (chapitre 1). Pour cela, il a été nécessaire de regarder dans le détail chacun des arrêts. Dans la lecture des arrêts, tout type de relation conflictuelle a été considéré comme pertinent du moment qu'elle concernait l'environnement au sens large.

3. Présentation de la grille d'analyse des contentieux

Chaque arrêt raconte une histoire qui donne à la fois des éléments spécifiques à l'espace et aux acteurs présents sur le territoire portuaire, mais aussi des éléments juridiques spécifiques à la protection de l'environnement dans les ports analysés. Pour établir notre grille d'analyse quantitative et qualitative des contentieux environnementaux portuaires, nous nous appuyons sur le modèle proposé par A. Torre *et alii*, sur les conflits d'usage de l'espace notamment en Île-de-France (TORRE *et alii*, 2010). En utilisant plusieurs sources de repérage des conflits, à savoir « les entretiens à dire d'experts ; la presse quotidienne régionale ; les données du contentieux » (*Ibid.*, 2010, p.5), les auteurs ont mis au point la « base de donnée Conflit » qui permet d'évaluer et mesurer les conflits d'usage. Nous reprenons la saisie des contentieux qu'ils proposent en l'adaptant et en la complétant afin d'identifier et de traiter de manière hiérarchisée les données contenues dans chaque arrêt (Tableau 2)¹.

Parmi les adaptations que nous avons faites de la « base de donnée Conflit » (*Ibid.*, 2010), il y a la réorientation de ce classement en cinq groupes ou partitions, c'est-à-dire en cinq ensembles d'informations liées entre elles et, pour cela, mises dans un groupe. Le premier groupe concerne les informations nécessaires à l'identification et au classement des arrêts. Le deuxième et le troisième concernent les informations du volet « environnement », c'est-à-dire sur les dégradations et leur localisation. Le quatrième donne les informations du volet « intervenants », c'est-à-dire sur les acteurs protagonistes de chaque conflit. Dans le dernier groupe, on trouve les informations du cadre et des décisions de justice applicables au cas d'espèce. La grille permet ainsi d'identifier l'arrêt, de lire le fait en fonction de l'environnement et des intervenants, et de comprendre le processus de mise en œuvre du droit à travers le cadre et les décisions du juge.

¹ Cette grille d'analyse géo-juridique « Conflits sur Port et Environnement » est une adaptation de la « base de données Conflits » (A. Torre *et alii*, 2010). C'est lors de plusieurs séances de travail effectuées entre 2008 et 2011 avec Thierry Kirat et Romain Melot, Valérie Lavaud-Letilleul, Françoise Odier, Brian Slack, Peter Hall, Jean-Paul Rodrigue, Anne Cadoret, Ségolène Darly, Antoine Frémont, Jean François Richard, Cécile Ruby, Nicola Raimbault, Francesco Parola, Dario Cambria, Luca Buscema, Elena de Maestri et Francesco Pesce, que nous l'avons élaborée et conçue dans sa spécificité.

Tableau 2 : Grille d'analyse des données géo-juridiques des recours contentieux

I) IDENTIFICATION DES ARRETS [N CONFLIT]	Pays
	Nom du port
	Numéro d'arrêt
	Date de la décision
VOLET « ENVIRONNEMENT »	II) DEGRADATIONS DE L'ENVIRONNEMENT [N CONFLIT]
	Type d'usage ou d'aménagement portuaire à l'origine de la dégradation
	Formes de dégradation : enjeu environnemental
	III) LOCALISATION SPATIALE DES DEGRADATIONS [N CONFLIT]
	Port
	Région
	Commune
	Zone du conflit (lieu de développement du conflit)
	Espace concerné par l'impact de la dégradation
	Relation ville-port (échelle dans laquelle la relation se situe)
Relation port-nature (échelle dans laquelle la relation se situe)	
VOLET « INTERVENANTS »	IV) ACTEURS PRIVES ET PUBLICS [N ACTEURS]
	Requérant privé (catégorie, échelle spatiale d'intervention, type d'acteur, gagnant ou perdant)
	Défendeur privé (catégorie, échelle spatiale d'intervention, type d'acteur, gagnant ou perdant)
	Tiers intéressé privé (catégorie, échelle spatiale d'intervention, type d'acteur, gagnant ou perdant)
	Requérant public (catégorie, échelle spatiale d'intervention, gagnant ou perdant et type d'acteur)
	Défendeur public (catégorie, échelle spatiale d'intervention, gagnant ou perdant et type d'acteur)
Tiers intéressé public (catégorie, échelle spatiale d'intervention, gagnant ou perdant et type d'acteur)	
V) QUALIFICATION DU CONFLIT ET DECISIONS DE JUSTICE [N CONFLIT]	Domaines de requête et de décision (catégorie et type)
	Nature de la requête
	Sources juridiques (Nombre des sources par échelon)
	Décision
	Orientation de la jurisprudence

Auteur : M. Lo Prete (2012) à partir de la « base de données Conflits » de A. Torre *et alii*, 2010

3.1. Identification des arrêts

Le premier groupe d'informations permet d'identifier les données procédurales de l'arrêt : pays, port, numéro d'arrêt, date et juridiction. La date des arrêts permet de montrer la

dimension temporelle de ces conflits : leur caractère d'actualité ou non et leur tendance évolutive. La juridiction permet de connaître l'organe juridictionnel émetteur de la décision (Tribunal d'instance, Tribunal administratif régional, Cour administrative d'appel, Cour de cassation, CJUE *ex* CJCE, etc.) et son degré. Cela permet, par exemple, d'identifier la part des contentieux judiciaires, des contentieux administratifs, des contentieux constitutionnels, des contentieux européens et internationaux.

3.2. Volet « environnement »

Il rassemble les deuxième et troisième groupes d'informations et permet d'identifier des données sur le type d'usage ou d'aménagement portuaire concerné par le conflit, les dégradations de l'environnement et leur localisation spatiale. Ces informations constituent le cœur du volet « environnement ».

L'identification du type d'usage ou d'aménagement portuaire permet de classer les contentieux selon leur lien au transport maritime, à l'activité industrielle ou à l'aménagement des zones portuaires côté mer ou côté terre. Il s'agit donc du premier critère de distinction des contentieux environnementaux portuaires.

Les dégradations de l'environnement ont plusieurs formes¹ : pollution du sol, pollution du milieu marin, dégradation du paysage, émissions, etc. Il s'agit de l'enjeu environnemental même du litige.

La localisation spatiale des dégradations permet d'identifier la zone dans laquelle le conflit se développe, l'espace concerné par l'impact de la dégradation, ainsi que la relation du port avec la ville ou avec la nature.

On localise d'abord le conflit en fonction de la région et de la commune dans lesquelles le port se situe. La zone du conflit est le lieu concerné par le développement du conflit, qui peut être soit à l'intérieur du périmètre portuaire, soit à l'extérieur, en proximité du port (KIRAT et LAVAUD-LETILLEUL, 2011 ; CADORET et BEURET, 2011 ; KIRAT et LO PRETE, 2011) : la zone du conflit permet ainsi de mettre celui-ci en relation avec le

¹ Voir chapitre 3.

type d'activité ou d'aménagement¹. L'espace concerné par l'impact de la dégradation fait quant à lui référence à l'espace sur lequel se produit l'impact de l'usage ou de l'aménagement portuaire. Il peut s'agir de l'arrière-pays, du littoral, du port, de la mer territoriale, de la zone de protection écologique (ZPE) ou de la haute mer. Entre ces deux espaces, le lieu d'origine de la dégradation et le lieu où la dégradation produit son impact, il peut y avoir soit une coïncidence soit une disjonction. Une pollution du sol due à l'écoulement d'une usine située dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) peut en effet avoir un impact qui reste isolé à l'intérieur du périmètre portuaire tandis qu'une pollution du milieu aérien toujours causée par la même usine située dans la ZIP peut au contraire avoir un impact sur les zones urbanisées de l'arrière-pays.

De l'analyse des contentieux peuvent ressortir des faits qui mettent le port en relation avec la ville ou la nature. Ils donnent des clés pour comprendre la relation ville - port, notamment en ce qui concerne la question du périmètre portuaire, de son extension et de l'impact des usages et aménagements sur la qualité de vie des populations riveraines ; ils donnent aussi des clés pour comprendre la relation port-nature en ce qui concerne la question de l'impact du port sur le milieu naturel y compris le paysage. On étudiera l'échelle de la relation du port avec la ville et de la relation du port avec la nature.

L'identification des informations concernant les espaces de conflit permet d'approfondir l'analyse avec d'autres données spécifiques au port : sa surface, son périmètre, sa taille en terme de tonnes de trafic ou la distance des zones urbaines les plus proches, ce qui ouvre la question de la relation entre les conflits et la surface, le périmètre, la taille et la proximité du port avec la ville.

3.3. Volet « intervenants »

Il s'agit du quatrième groupe d'informations, qui permet d'identifier des données géographiques sur les acteurs privés et publics engagés dans le contentieux, ainsi que de déterminer leurs échelles spatiales d'intervention.

¹ Cette distinction sera utile pour réfléchir sur la notion des territoires proches (SUBRA, 2009).

Concernant les acteurs, les parties au litige sont le requérant, le défendeur et le tiers. Chaque acteur est donc lié au conflit de manière différente selon l'intérêt qu'il veut faire valoir. Le **requérant**, qui assume le rôle d'acteur actif, est celui qui donne l'impulsion pour la résolution du litige de façon judiciaire, afin de voir sa requête satisfaite. Le **défendeur**, au contraire, assume un rôle passif. Enfin, d'autres acteurs peuvent avoir des intérêts liés à la résolution du conflit, ce qui légitimera leur rôle de **partie tiers**. Ces acteurs, qui interviennent pour protéger leurs intérêts, étendre leurs droits, sanctionner des comportements considérés *a priori* comme non légitimes, peuvent être des acteurs privés et/ou publics.

Concernant l'identification des échelles spatiales des interventions, il peut s'agir de l'échelle européenne, de l'échelle nationale, de l'échelle régionale, de l'échelle départementale en France ou *provinciale* en Italie, et de l'échelle locale. Ces données permettent de réfléchir sur l'envergure des actions des acteurs privés ainsi que sur les relations multi-scalaires du système d'acteurs publics présentes dans le contentieux. Cela permet donc de voir comment le global s'articule avec le local dans cette logique d'opposition et d'alliance entre les différents types d'acteurs (DUBOIS, 2011a, 2011b).

3.4. Qualification du conflit et décisions de justice

Il s'agit du cinquième groupe d'informations contenant des données juridiques qui permettent d'identifier les domaines de requête, la nature de la requête, les sources juridiques, la décision (choix d'un cadre juridique applicable, compétences du domaine juridique et détermination de la responsabilité.) et l'orientation de la jurisprudence. Ces données sont au cœur de la dimension juridique du conflit dans laquelle le volet « environnement » et le volet « intervenants » se confrontent.

Le domaine de requête et de décision permet de lier le droit au fait (SCALISI, 2004). Chaque activité, ainsi que les conséquences qui en découlent, s'inscrivent dans un contexte déterminé, par exemple, celui du débat public, des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), d'un appel d'offres pour des travaux ou des services publics. Le domaine de requête et de décision joue un rôle dans l'identification du problème factuel et juridique que le juge doit affronter pour résoudre le conflit. Il s'agit

donc de la problématique pivot d'où proviennent les différentes demandes des acteurs (KIRAT et LO PRETE, 2011)¹.

Pour la nature de la requête, nous en identifions trois types possibles selon que celle-ci est fondée sur le *dare* (= donner, donc demande de dédommagement, etc.), le *facere* (= faire, donc demande de remise en état, etc.) et le *prestare* (= prescrire, donc ordre d'interdiction ou demande de limitation, etc.)² (SCALISI, 2004). Elle nous permet donc d'identifier le dialogue des acteurs en présence dans le territoire portuaire ainsi que leurs stratégies et leurs priorités.

Les sources juridiques sont nécessairement évoquées par les parties du contentieux pour soutenir leurs arguments afin de faire gagner leur intérêt. Ce procédé des parties rencontre celui du juge, qui prendra en compte toutes les sources juridiques évoquées par les parties mais qui, ayant le dernier mot, ciblera à la fin les normes applicables au cas concret. Ces sources constituent donc le socle juridique régissant les enjeux du conflit, exploité par les parties et mis en œuvre par le juge. Nous organisons les sources de manière à faire apparaître leur niveau respectif (international, UE, national, régional, local).

Avec la décision, le juge tranche le litige en faveur d'un ou plusieurs acteurs dont l'intérêt est considéré comme dominant. La décision se caractérise par la satisfaction ou le rejet d'une demande et éventuellement par la condamnation d'une des parties. Elle s'inscrit dans le cadre du domaine de requête et permet d'identifier les acteurs gagnants, de comprendre comment les sources juridiques sont interprétées et appliquées dans un cadre contentieux³, et de voir quelles sont les principales dispositions contraignantes, comme par exemple le dédommagement de la partie qui revendique une indemnisation pour le

¹ Du domaine de requête dépend alors le cadre législatif/réglementaire mis en œuvre pour la requête formée devant la juridiction.

² Cette tripartition de la nature de la requête est conforme au droit latin, d'où le latinisme du *dare, facere et prestare*.

³ L'analyse de la décision en rapport avec les sources juridiques permet une double analyse quantitative et qualitative. L'analyse quantitative révèle l'existence et la nature d'un décalage entre les sources évoquées et celles mises en œuvre, ou, par exemple, l'échelon dominant. L'analyse qualitative permet quant à elle de faire le partage entre, d'une part, les textes qui prévoient de manière directive des aménagements (installation de réception portuaire, par exemple), et, d'autre part, les textes qui attribuent des compétences aux acteurs pour mettre en œuvre les aménagements (plan de gestion des déchets, par exemple). Cette réflexion permet aussi d'identifier le problème juridique qui naît soit d'une divergence interprétative des sources juridiques, soit d'un contraste entre différentes normes, soit d'un vide juridique.

préjudice subi. La décision trouve sa solidité dans la motivation qui corrobore la décision et qui constitue l'ensemble des raisons qui guident le juge dans la solution du litige. La motivation est une composante essentielle de la décision qui permet de comprendre non seulement comment le juge interprète le droit, mais aussi comment il l'applique au cas d'espèce. C'est donc à travers la motivation que sont posées les bases de la jurisprudence.

3.5. Exemple d'utilisation de la grille avec un arrêt français et un arrêt italien

L'articulation des données de la grille permet ainsi une rationalisation et une analyse efficace des informations contenues dans chaque arrêt. La grille d'analyse géo-juridique est donc un outil qui donne une clé de lecture du réel pour analyser la façon dont l'environnement est pris en compte dans chaque territoire portuaire. Le Tableau 3 donne un exemple d'application de la grille sur un arrêt français (Marseille-Fos, 08MA00145/2010) et sur un arrêt italien (Civitavecchia, 1003/2007).

Tableau 3 : Exemple d'application de la grille d'analyse géo-juridique avec 2 arrêts français et italiens

I) IDENTIFICATION DES ARRETS [N CONFLIT]	Pays et nom du port	France : Port de Marseille-Fos	Italie : Port de Civitavecchia	
	Numéro d'arrêt	08MA00145	1003	
	Date de la décision	11/02/2010	5/02/2007	
	Type de contentieux selon la juridiction	Cour administrative d'appel C. Administratif	Cour civile d'appel C. Judiciaire	
VOLET « ENVIRONNEMENT »	II) DEGRADATIONS DE L'ENVIRONNEMENT [N CONFLIT]	Type d'usage ou d'aménagement	Aménagement (terre) : Implantation activité industrielle	Usage Activité industrialo-portuaire
		Formes de dégradation : enjeu environnemental	Atteinte à la santé publique	Pollution du milieu aérien (bruits)
	III) LOCALISATION SPATIALE DES DEGRADATIONS [N CONFLIT]	Port	Port de Fos	Port de Civitavecchia
		Région	PACA	Lazio
		Commune	Fos-sur-Mer	Civitavecchia
		Zone du conflit Espace concerné par l'impact de la dégradation	Zone interne au port Impact sur l'arrière-pays	Zone limitrophe au port Impact sur l'arrière-pays
		Relation ville-port	OUI (échelle locale)	OUI (échelle locale)
		Relation port-nature		
VOLET « INTERVENANTS »	IV) ACTEURS PRIVES ET PUBLICS [N ACTEURS]	Requérant privé	1 Association riveraine /Locale - Association Fare Sud / Perdant	
		Défendeur privé	1 acteur industriel /Gagnant - Société Evere	1 Riveraine / Locale - Madame X habitante de la ville /Gagnant
		Tiers intéressé privé		
		Requérant public	2 Local /Perdant - Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence - Commune de Fos-sur-Mer	1 Local /Perdant - Autorité portuaire
		Défendeur public		

		Tiers intéressé public	1 Local / Gagnant - Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole	
V) QUALIFICATION DU CONFLIT ET DECISIONS DE JUSTICE [N CONFLIT]	Domaines de requête et de décision (catégorie et type)	Décision du domaine environnemental - installation classée protection de l'environnement	Détermination de la responsabilité - dommage moral	
	Nature de la requête	Concernant l'incinérateur de Fos, les requérants revendiquent la caducité de l'autorisation d'exploitation et l'illégalité de la demande d'autorisation car : - violation de la Convention d'Aarhus (débat public) - insuffisance des études d'impacts - atteinte à la sûreté et à une vie familiale normale pour les populations riveraines	L'AP demande l'annullement de l'arrêt du 1er niveau qui la condamne au paiement d'un dédommagement à l'habitante de la ville à cause de nuisances sonores portuaires trop élevées	
	Sources juridiques	2 textes internationaux 1 texte UE 1 texte constitutionnel 8 textes nationaux	4 textes nationaux	
	Décision	En faveur de la réalisation du projet de l'incinérateur	En faveur de l'habitante de la ville	
	Orientation de la Jurisprudence	1) Le débat public n'est qu'une des procédures possibles pour assurer l'information et la participation, en temps utile, du public au processus décisionnel en matière d'environnement 2) L'enquête publique est une procédure qui permet au public de formuler des observations avant que la décision concernant la demande d'autorisation ne soit prise : partant, les options demeurent ouvertes 3) C'est le Préfet qui, à sa discrétion, applique le principe de précaution en cas d'atteinte à la sûreté et à une vie familiale normale pour les populations riveraines	1) En cas de limites non clairement définies par les documents d'urbanisme entre l'espace urbain et l'espace portuaire, les habitations en proximité du port ne sont pas considérées comme internes au périmètre portuaire 2) Reconnaissance du dommage moral, biologique et existentiel du aux nuisances portuaires 3) Valorisation de la relation ville-port à travers l'augmentation du montant du dédommagement (3.000 euros) dû par l'AP à l'habitante	

Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : Grille d'analyse géo-juridique « Conflits sur port et environnement », 2010.

4. Aspects quantitatifs et géographiques des données collectées

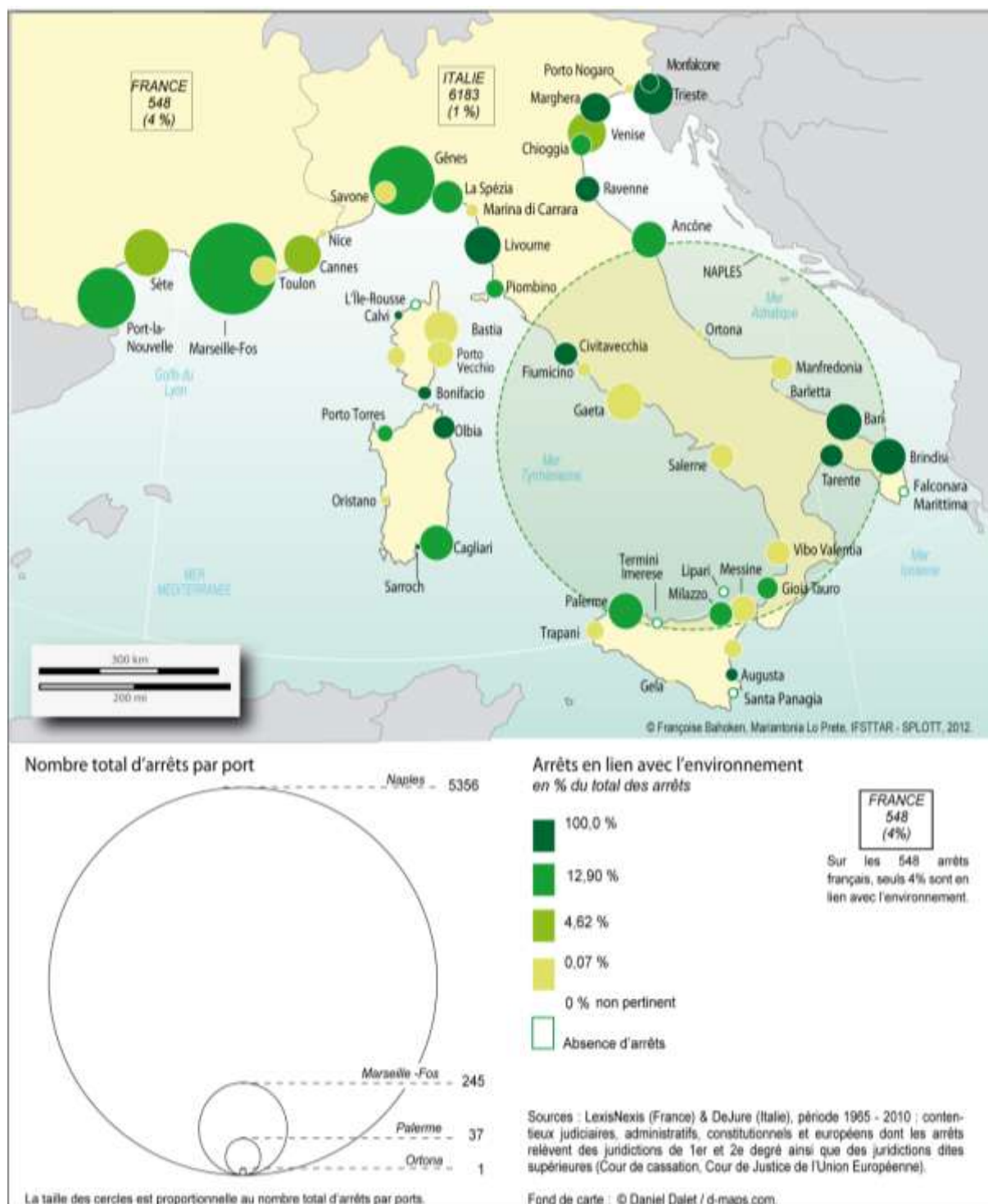
4.1. Nombre total d'arrêts par port et sélection des arrêts concernant l'environnement dans les ports méditerranéens français et italiens

L'utilisation des bases de données LexisNexis (France) et DeJure (Italie) permet de retenir au total 548 arrêts avec 25 arrêts pertinents distribués entre 6 ports pour la France et 6 183 avec 108 arrêts pertinents distribués entre 24 ports pour l'Italie¹. Ces données datent de la dernière consultation des bases de données effectuée en décembre 2010.

La Carte 8 montre le nombre total d'arrêts par port et la proportion de contentieux environnementaux. Les arrêts ont été répertoriés dans LexisNexis et dans DeJure à partir du nom des ports. On peut dès lors commencer par reporter sur une carte le nombre d'arrêts par port. Le corpus des arrêts inclut les contentieux judiciaires, administratifs, constitutionnels et européens dont les arrêts relèvent des juridictions de 1^{er} et 2^e degré ainsi que des juridictions dites supérieures (Cour de cassation, Cour de justice de l'Union européenne).

¹ En France, sur les 12 ports de commerce méditerranéens dont nous avons cherché les arrêts, seuls 6 ports sont concernés par des contentieux environnementaux. En Italie, sur les 43 ports de commerce ayant plus de 1000 tonnes de trafic, seuls 24 ports sont concernés par des contentieux environnementaux.

Carte 8 : Nombre de contentieux par port et proportion de contentieux en lien avec l'environnement dans les ports méditerranéens français et italiens entre 1966 et 2010



Concernant la France, cette carte fait apparaître la distribution des 548 arrêts répertoriés entre les 11 ports français méditerranéens¹. Il y a de grandes différences de type d'activité

¹ Aucun arrêt n'a été trouvé sur le port de l'Île-Rousse, ce qui réduit le nombre de 12 ports français considérés initialement à 11 ports.

et de taille entre eux. Marseille-Fos est, de toute évidence, le plus important. Cette importance se lit dans le nombre d'arrêts trouvés (245), qui montre la double dimension territoriale du port partagée entre Marseille et Fos-sur-Mer. Ces deux sites portuaires sont un seul et même port. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de les traiter ensemble, en dépit du fait que l'impact territorial de leur activité n'est pas le même, puisqu'ils se trouvent dans deux communes et donc dans deux territoires différents. Nous avons décidé d'effectuer la recherche de recours contentieux séparément site par site dans la base de données afin de répertorier les arrêts de manière plus complète. En effet, les résultats montrent que malgré les huit doublons d'arrêts qui ont été écartés du décompte, certains arrêts auraient été omis avec les seules occurrences « port de Marseille » ou « port de Marseille – Fos »¹.

Pour d'autres ports, notamment en Corse, le nombre total d'arrêts est très réduit. On doit cependant se garder d'interpréter cette quasi absence d'arrêts comme une absence de conflits portés auprès des tribunaux. On peut supposer plutôt qu'il s'agit de la partie invisible des conflits qui restent soit dans le silence, soit dans la résolution alternative (arbitrage, médiation, etc.).

On constate que sur les 11 ports pour lesquels nous avons identifié des contentieux, seuls 6 sont concernés par des arrêts pertinents. La carte montre la proportion d'arrêts concernant l'environnement sur les 548 arrêts : au total 25 arrêts distribués entre les 6 ports français. À l'exception de Cannes, la proportion d'arrêts pertinents est forte dans les petits ports, comme Calvi (50%) et Bonifacio (33%). Pour ces derniers, cela peut s'expliquer par les contraintes paysagères propres au territoire corse. Il faut néanmoins relativiser cette proportion en raison du faible nombre total d'arrêts. Les autres ports de la Corse ne présentent aucun arrêt pertinent.

Pour les ports de taille moyenne, comme Port-La Nouvelle (6%) et Sète (4%), la proportion d'arrêts pertinents est réduite. Encore plus réduite est la proportion pour les ports de grande taille² comme Marseille-Fos (5%). On peut interpréter cela comme un gage de bon fonctionnement des grands ports, qui poseraient proportionnellement moins

¹ Sur les 245 arrêts, 219 concernent le site de Marseille et 26 concernent le site de Fos.

² Voir cartes du chapitre 1.

de problèmes environnementaux que les petits ports. Toutefois, parmi les arrêts du port de Marseille-Fos qui constituent 5% du total, c'est-à-dire 13 arrêts pertinents sur les 245 répertoriés, le site de Fos se distingue lui aussi par un grand nombre d'arrêts pertinents qui constituent 27% du total, c'est-à-dire 7 arrêts pertinents sur les 26 répertoriés pour Fos, confirmant ainsi l'aspect problématique du site, partagé entre développement industriel et enjeux environnementaux. Enfin, concernant les ports de petite taille, comme Cannes, il n'y a qu'un arrêt pertinent sur les 43 répertoriés, c'est-à-dire le 2%.

Concernant l'Italie, la carte montre comment les 6 183 arrêts répertoriés se distribuent entre les 39 ports italiens sélectionnés¹. Parce que le nombre des ports considérés est plus élevé, le nombre total d'arrêts est plus important que pour la France. On constate que les critères de la taille, de l'importance des trafics², de la surface, du périmètre et de la proximité avec la ville ne sont pas de manière immédiatement visible en rapport avec le nombre des contentieux : parmi les ports qui ont un grand nombre de contentieux, on a aussi bien un grand port comme Gênes (136 arrêts) ou Trieste (55) qu'un petit port comme Bari (41), un port proche de la ville comme Venise (49) qu'un port éloigné de la ville comme Marghera (31). D'autres remarques s'imposent sur la position des ports : les ports avec un nombre important de contentieux se trouvent respectivement au nord-ouest et au nord-est du pays (Gênes, Trieste, Livourne), ce qui laisse penser que cette conflictualité est en rapport avec leur rôle de jonction entre les façades tyrrhénienne ou adriatique et leurs arrière-pays. L'éventuelle facilité de la jonction encourage le développement des trafics intérieurs, et donc les occasions de conflit. Le fait que Gioia Tauro, qui, à l'inverse, est un hub, soit très peu conflictuel, confirme cette hypothèse. Il y aurait donc un lien entre le degré de conflictualité des ports italiens et, d'une part, leur position géographique et stratégique qui varie essentiellement selon qu'il s'agit des ports du nord, du mezzogiorno ou des îles³, ainsi que, d'autre part, leur fonction de port d'entrée ou d'éclatement.

¹ Aucun arrêt n'a été trouvé sur le port de F. Marittima, T. Merese, Lipari et S. Panagia, ce qui réduit le nombre de 43 ports italiens initialement considérés à 39 ports.

² Voir cartes du chapitre 1.

³ Les ports des régions insulaires telles que la Sicile et la Sardaigne ont sensiblement le même nombre d'arrêts chacun, qui n'est pas très important.

Avec 5 356 arrêts, le cas de Naples est particulier. Ce grand nombre d'arrêts est à mettre en relation avec le fort taux de criminalité de la ville et des zones limitrophes. Or, la base de données sélectionne même les arrêts dans lequel le port représente un lieu de passage, d'origine ou de destination des acteurs, de la marchandise et les moyens de transport des protagonistes du contentieux (on pense, par exemple, à un vol de marchandise, ou aux trafics illicites de drogue ou d'armes). Si le port de Naples contribue à augmenter considérablement le nombre total d'arrêts pour l'Italie, ce chiffre doit néanmoins être filtré pour ne retenir que les arrêts en lien avec l'environnement. En effet, pour le port de Naples, la proportion d'arrêts pertinents est très faible (0,07%).

La carte montre que sur les 43 ports sélectionnées et utilisés pour la recherche de tous les contentieux, 24 ports italiens sont concernés par des contentieux environnementaux. 108 arrêts sur 6 183 sont ainsi pertinents pour l'Italie.

On constate une forte proportion d'arrêts pertinents sur le nombre total d'arrêts dans les petits ports comme Sarroch (100%), Augusta (75%), Brindisi (42%) et Tarente (42%), qui se trouvent dans les régions insulaires et au sud de la mer Adriatique. Viennent ensuite les ports de Monfalcone (33%), Ravenne (27%), Marghera (23%) du côté nord de la mer Adriatique, et de Civitavecchia (22%) du côté de la mer Tyrrhénienne. Les ports ayant un pourcentage plus faible sont ceux de Trieste, Bari, Olbia, Livourne, La Spezia, Chioggia, Porto Torres, Piombino et Ancône, entre 16% et 11%, avec 9% pour les ports de Gênes et de Cagliari et 8% pour les ports de Palerme et Milazzo.

Cette répartition géographique des contentieux environnementaux pose plusieurs questions sur le lien qui existerait entre le nombre de ces contentieux et la localisation des ports, le type de leurs trafics, leur taille, ou leur relation avec la ville. On reviendra sur ces questions dans les chapitres suivants. On peut déjà faire l'hypothèse que le nombre de contentieux témoigne de la forte proximité de ces ports avec la ville, ainsi que de leur double dimension maritime et industrielle.

Pour le port de Venise, il n'y a que 2 arrêts pertinents sur 49 (4% des contentieux environnementaux), alors que pour le port de Marghera, tout proche, la proportion d'arrêts pertinents est très forte (23%). Il nous faudra examiner si c'est la dimension industrielle du port qui est source des conflits. Enfin, la présence d'un seul arrêt pertinent

pour Gioia Tauro (5%) peut refléter l'éloignement du port par rapport à la ville, où se trouvent les acteurs susceptibles d'entamer des recours contentieux.

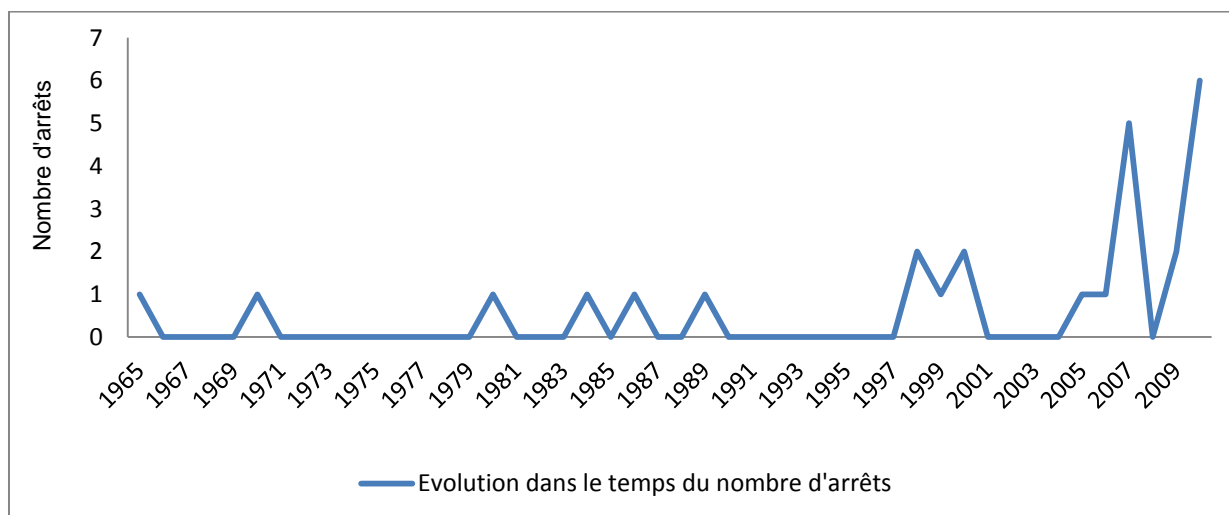
4.2. Nombre et évolution dans le temps des contentieux liés à l'environnement entre 1965 et 2010

Dans l'ensemble, par rapport au nombre initial d'arrêts, on constate un nombre réduit de conflits environnementaux portuaires. Cela s'explique notamment par le fait que la prise en compte de l'environnement à travers la transposition et l'application de la législation est récente. En France, l'arrêt le plus ancien date de 1965 et en Italie, de 1980.

4.2.1. Évolution des contentieux en France (1965-2010)

L'utilisation des données procédurales permet de classer les contentieux par date afin de voir leur évolution dans le temps depuis l'arrêt le plus ancien jusqu'au plus récent. Le Graphique 1 montre l'évolution des 25 arrêts français entre 1965, date de l'arrêt le plus ancien, et 2010 date de la dernière consultation de LexisNexis.

Graphique 1: France - Évolution du nombre d'arrêts sur 45 ans (1965-2010)



Source : M. Lo Prete (2012) à partir des données LexisNexis, décembre 2010.

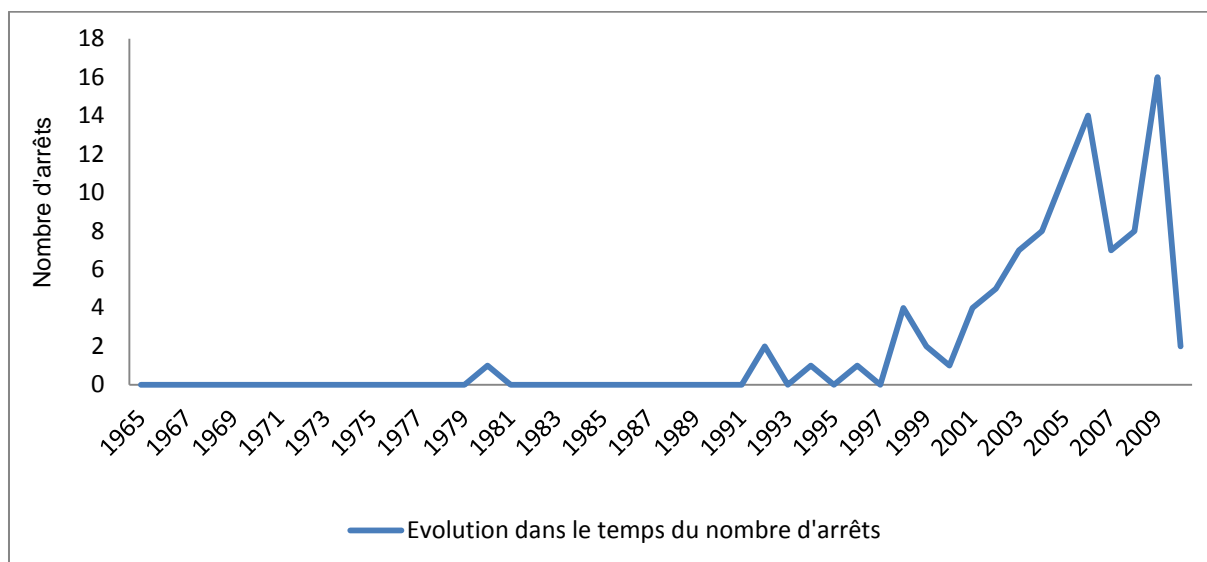
Le graphique 1 montre l'évolution des contentieux environnementaux dans les ports français méditerranéens. Entre 2000 et 2010, le nombre d'arrêts a triplé ; on passe de 2 à 6 arrêts en dix ans. Un premier pic de croissance entre 1997 et 2000 : on dénombre alors 7 arrêts. Il y a un deuxième pic de croissance a lieu entre 2005 et 2010, pendant lequel on

observe une production de 15 arrêts. Le cas des contentieux environnementaux portuaires, s'agissant des conflits récents, ne présente donc pas beaucoup de jurisprudence ni d'orientations consolidées. Cela montre que ces résultats s'inscrivent dans un contexte en pleine évolution qui a comme tendance la croissance dans le temps du nombre des conflits tranchés par le juge. On constate également une croissance de la conflictualité autour de l'impact du port sur la qualité du milieu naturel et la qualité de vie, ce qui montre, d'une part, l'importance du facteur social dans l'analyse de l'espace littoral – on rejoint ainsi les analyses de J.Pierre Corlay, pour qui le littoral est le miroir d'une société (CORLAY, 1995, p.263) – et, d'autre part, la fragilité de la relation du port avec l'environnement.

4.2.2. *Évolution des contentieux en Italie (1965-2010)*

Le Graphique 2 montre que cette tendance évolutive des contentieux caractérise aussi l'Italie. Le graphique illustre comment les 108 arrêts italiens se distribuent entre 1980, date de l'arrêt le plus ancien, et 2010 date de la dernière consultation de DeJure.

Graphique 2 : Italie - Evolution du nombre d'arrêts sur 45 ans (1965-2010)



Source : M. Lo Prete (2012) à partir des données DeJure, décembre 2010.

En Italie aussi, on assiste à cette accélération, notamment à partir de l'année 1991. Le graphique confirme le caractère récent de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire sous forme des conflits résolus par le juge.

Entre 1990 et 2010, la production des arrêts a été multipliée par 8 (1992 :2 ; 2009 :16). On observe deux pics de croissance. Le premier entre 2004 et 2006 avec une production de 33 arrêts. Le deuxième en 2009 avec une production de 16 arrêts.

4.3. Les juridictions des conflits

L'utilisation des données procédurales permet aussi de classer les arrêts par juridiction pour chaque port, et ainsi de situer les contentieux dans l'appareil juridictionnel : en effet, en fonction de la juridiction chargée de la résolution du conflit, on peut identifier la part des contentieux judiciaires, c'est-à-dire des conflits impliquant exclusivement des acteurs privés, des contentieux administratifs, c'est-à-dire des conflits engageant au moins un acteur public, des contentieux constitutionnels, ainsi que des contentieux européens/internationaux, c'est-à-dire des conflits engageant indifféremment des acteurs privés et publics.

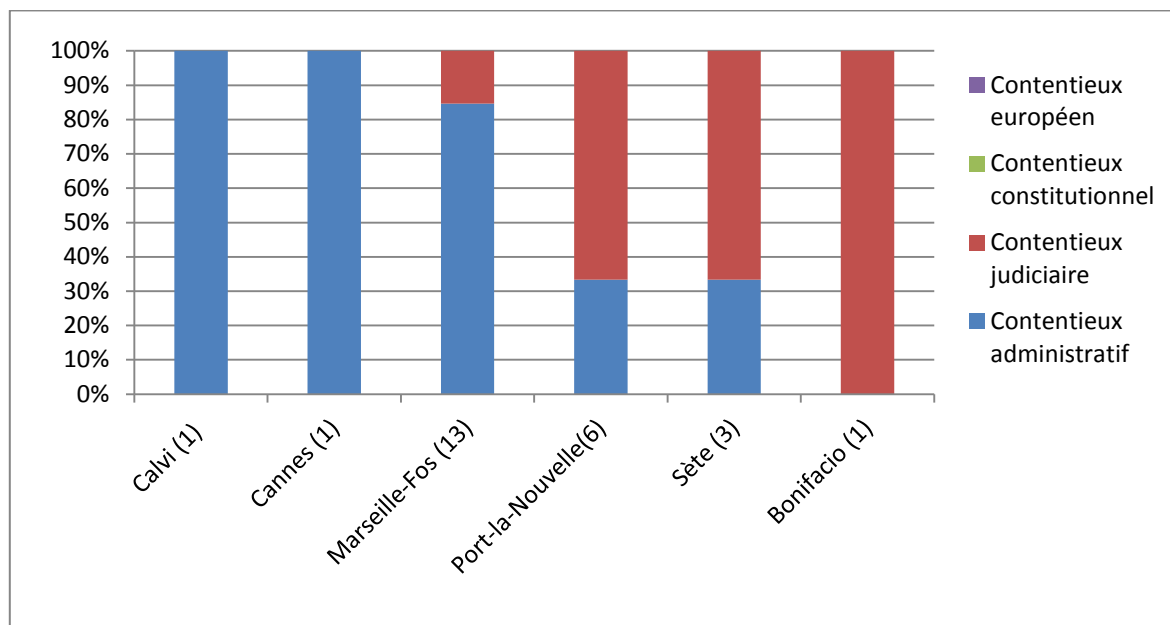
4.3.1. Types des contentieux environnementaux portuaires selon la juridiction en France

Sur le nombre total des contentieux répertoriés en France (548 arrêts), il s'agit soit de contentieux administratifs (191 arrêts)¹ soit de contentieux judiciaires (357 arrêts). La prédominance du contentieux judiciaire sur le nombre total d'arrêts s'explique par le grand nombre de conflits d'usage, concernant, par exemple, l'exploitation industrielle ou encore des questions commerciales, sociales ou de responsabilité. La partie des contentieux judiciaires fait surtout émerger tous les conflits ayant pour objet des intérêts privés, notamment financiers, en matière de dédommagement ou de gestion qui n'opposent que des acteurs privés : soit des acteurs économiques, soit des riverains, soit des associations. Aux contentieux administratifs s'opposent donc les contentieux judiciaires qui, sur le nombre total des arrêts des ports français, demeurent les plus nombreux.

¹ Le contentieux administratif renvoie à l'importance du rôle joué par les acteurs publics dans des ports qui ont une activité industrielle minimale et au contraire une forte activité maritime. Or, l'activité maritime soulève, entre autres, la question des autorisations ou des concessions qui nécessitent des accords des acteurs publics, tels que le Préfet maritime.

Sur les 25 contentieux environnementaux portuaires, le Graphique 3 montre la part des contentieux administratifs et des contentieux judiciaires dans les 6 ports français.

Graphique 3 : FRANCE – Part de la juridiction dont relèvent les contentieux environnementaux sur le nombre d’arrêts pertinents (1965-2010)



Source : M. Lo Prete (2012) à partir des données LexisNexis, décembre 2010.

Sur le nombre total des arrêts, il y a clairement une majorité de contentieux administratifs, ce qui amène à faire un lien entre ces 16 contentieux résolus par les juridictions administratives et les questions d’aménagement et d’urbanisme qui opposent des acteurs publics et des acteurs privés.

La part des contentieux judiciaires, avec 9 arrêts, révèle la nature différente des acteurs et des motifs du recours : il s’agit d’acteurs privés qui entrent en opposition, par exemple, pour des questions de responsabilité de pollution ou de dédommagement. On constate, enfin, l’absence de contentieux constitutionnels et de contentieux européen.

L’analyse des contentieux sous l’angle des juridictions fait apparaître une profonde distinction entre, d’une part, les contentieux administratifs, qui par leur portée publique concernent plus des questions d’aménagement et dans lesquels les conflits conservent une nature administrative, et, d’autre part, les contentieux judiciaires, qui par leur portée privée renvoient davantage à l’impact des usages portuaires avec, par exemple, des aspects liés à

la responsabilité et au dédommagement des acteurs protagonistes ou victimes des faits de pollution.

4.3.2. Types des contentieux environnementaux portuaires selon la juridiction en Italie

Sur le nombre total des contentieux répertoriés en Italie (6 183 arrêts), leur répartition est plus variée qu'en France : il peut s'agir de contentieux européens (641 arrêts)¹, de contentieux constitutionnels (1 940 arrêts)², de contentieux judiciaires (2 924 arrêts)³, ou de contentieux administratifs (678 arrêts)⁴. Les contentieux les plus représentés sont les contentieux judiciaires.

Sur les 108 contentieux environnementaux portuaires, le Graphique 4 montre la répartition par type de contentieux dans les 24 ports italiens.

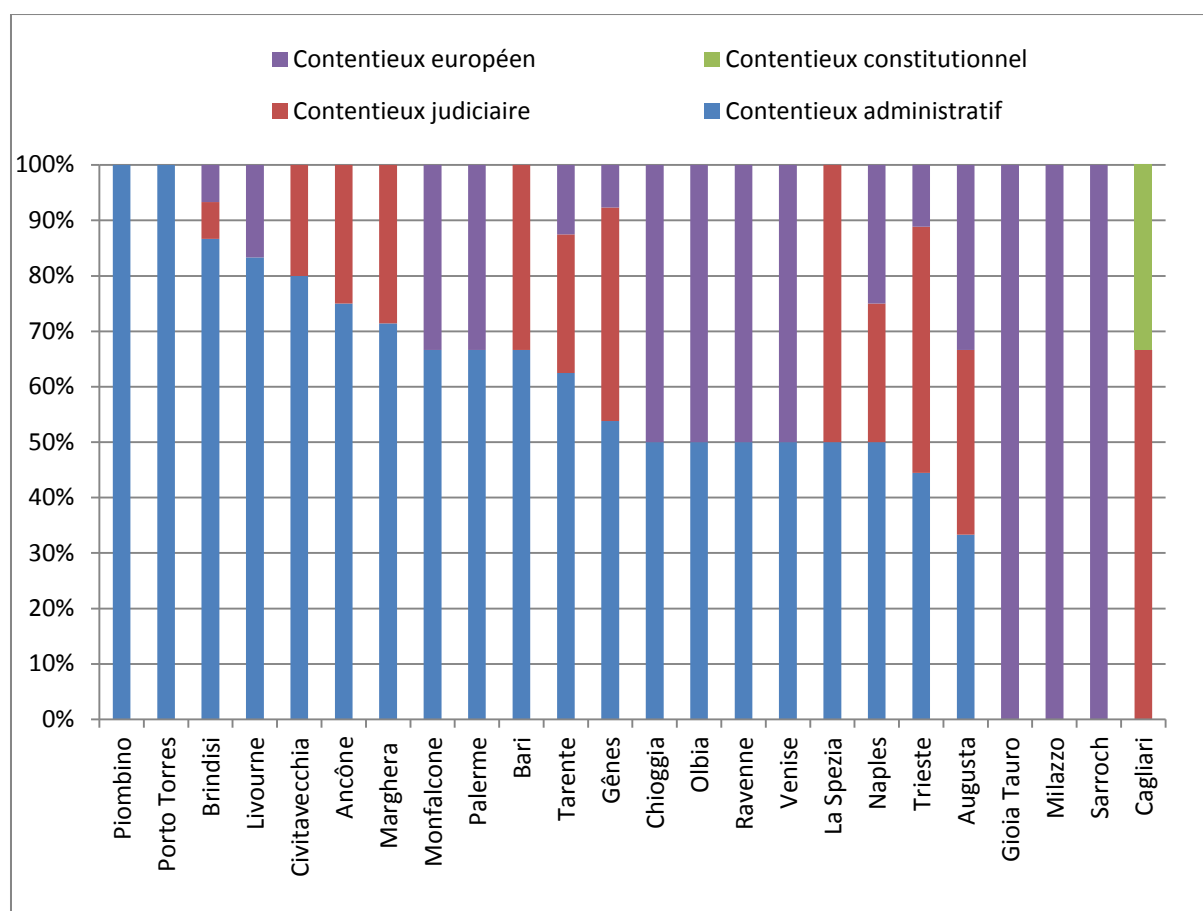
¹ De nombreux arrêts relèvent des organes juridictionnels de l'UE, auxquels il est fait appel principalement pour des questions de légalité ou de conformité des normes nationales par rapport aux normes de l'UE, par exemple lorsqu'il s'agit de vérifier la transposition d'une norme européenne dans l'ordre national.

² La présence d'arrêts de la Cour constitutionnelle met en évidence les revendications d'autonomie de la région en matière de législation portuaire, d'accroissement des compétences des acteurs institutionnels locaux, notamment régionaux, face au rôle de l'État. La part des contentieux constitutionnels nous renvoie surtout aux cas des ports de Naples, Gênes, Trieste et Marghera.

³ Les contentieux judiciaires concernent les arrêts prononcés par la Cour de cassation pénale et par la Cour de cassation civile. Concernant la juridiction pénale, les ports de Naples, de Bari et de Palerme témoignent de leur sensibilité aux problèmes d'immigration et de trafics illicites, due à leur position géographique, comme Bari, par exemple, ou à leur tissu social, comme Naples et Palerme. La juridiction civile recouvre, quant à elle, des questions de travail, des questions commerciales, notamment dans leur dimension financière (dédommagements, etc.). Ainsi apparaît la variété des conflits possibles dans un port en lien avec les usages portuaires.

⁴ Les arrêts relevant de la juridiction administrative sont largement moins nombreux que ceux relevant de la juridiction judiciaire. Les contentieux administratifs concernent souvent des questions d'urbanisme et d'aménagement (livraison des concessions, permis de construire). Ils sont surtout très présents dans les ports de Gênes, Trieste, Livourne, Gaeta, Cagliari, Brindisi, Messine, Civitavecchia, Chioggia, Tarente, Olbia, etc.

Graphique 4 : ITALIE - Part de la juridiction dont relèvent les contentieux environnementaux sur le nombre d'arrêts pertinents



Source : M. Lo Prete (2012) à partir des données DeJure, décembre 2010.

Les contentieux relevant des organes juridictionnels de l'UE représentent 17 arrêts ; un seul arrêt relève de la Cour constitutionnelle. En Italie, la grande répartition se fait donc entre les contentieux administratifs et les contentieux judiciaires. Comme en France, il y a clairement une majorité de contentieux administratifs avec 66 arrêts contre 24 arrêts des juridictions judiciaires. Ces résultats renversent donc les résultats constatés sur le nombre total d'arrêts où dominaient les contentieux judiciaires.

Ainsi, tant en France qu'en Italie, ce sont les contentieux administratifs qui dominent. L'analyse des types des contentieux montre les combinaisons possibles entre acteurs publics, cela à plusieurs niveaux, et acteurs privés dans la prise en compte de l'environnement. Toutefois, il ne faut pas sous-estimer la part des contentieux judiciaires dans lesquels dominent des questions davantage liées à la sphère privée des acteurs, que ceux-ci soient protagonistes ou victimes potentielles.

Dans tous les cas, tant en France qu'en Italie, il s'agit majoritairement de conflits nationaux (à l'exception des 17 contentieux qui, en Italie, engagent l'UE). On doit donc relativiser les analyses d'A. Vallega pour qui les conflits d'usage qui mettent en cause l'environnement sont des conflits internationaux, c'est-à-dire caractérisés par un élément juridique supranational comme une Convention internationale (VALLEGA, 1999, p.163). Cela s'explique par le fait que le processus d'intégration de l'environnement trouve une application ainsi qu'une mise en œuvre locale.

Conclusion

La grille géo-juridique permet ainsi de mettre en évidence les caractéristiques des contentieux environnementaux portuaires, qui sont à la fois des conflits d'usages et des conflits d'aménagement. Tant en France qu'en Italie, l'analyse de l'évolution des arrêts dans le temps montre une multiplication des contentieux environnementaux surtout en matière d'aménagement. L'aménagement est l'une des principales causes des conflits récents, conflits provenant des oppositions qui s'instaurent dans l'organisation locale de l'espace portuaire au service des intérêts privés et publics. L'engagement dans les conflits est différent selon que les acteurs sont porteurs d'un intérêt privé ou public, ce qui détermine une résolution des conflits par des juridictions différentes. L'analyse de ces juridictions en France (25 contentieux environnementaux portuaires) et en Italie (108 contentieux environnementaux portuaires), montre que la part des contentieux administratifs est plus grande que celle des contentieux judiciaires et que celle des contentieux résolus par la Cour constitutionnelle ou par les organes juridictionnels de l'UE. L'analyse des juridictions révèle ainsi la nature davantage publique des conflits environnementaux portuaires réglés dans les tribunaux. Elle montre également que la dimension internationale, voire planétaire du débat environnemental s'est déclinée localement dans les recours contentieux au cours des dernières décennies.

Conclusion de la première partie

Cette première partie de l'analyse montre que la relation entre le port et l'environnement est par nature conflictuelle. Les recours contentieux peuvent provenir du mouvement de développement économique du port, mais aussi des règles qui résultent de la volonté de préservation des milieux littoraux et maritimes dans le double sens de la qualité du milieu naturel et de la qualité de vie des populations riveraines. Les contentieux ne sont donc pas forcément un indice négatif. On peut faire l'hypothèse que les contentieux peuvent aussi être à l'origine d'une amélioration de la relation du port avec l'environnement dans l'attribution des compétences spécifiques dans le domaine de l'environnement et dans l'élaboration de règles pour les usages et les aménagements portuaires. On peut mettre en rapport la tendance à l'accroissement des contentieux environnementaux avec le caractère public de la prise en compte de l'environnement : en France comme en Italie les litiges sont surtout de type administratif et, en Italie, ils engagent parfois les juridictions de l'UE et de la Cour constitutionnelle. Cela montre que l'espace portuaire est un lieu d'intérêts multiples, ce que révèlent les différents types de conflits, d'où l'intérêt de passer à l'analyse des données issues de la grille géo-juridique.

Deuxième partie

Inventaire et analyse des contentieux environnementaux portuaires

La grille d'analyse des contentieux portuaires en lien avec l'environnement permet de traiter de manière hiérarchisée les données contenues dans chaque arrêt. Avec ces données, il est possible de faire un inventaire des résultats qui concernent l'environnement, les acteurs, et le processus de mise en œuvre du droit à travers la qualification du conflit et les décisions du juge. Cette deuxième partie a donc comme objectif de traiter les résultats de l'analyse que la grille géo-juridique nous a permis d'effectuer. Pour le développement portuaire, le droit nous donne ainsi une sorte d'unité de mesure permettant d'évaluer les actions des acteurs par rapport aux différentes formes de dégradations et aux différents espaces concernés par les impacts environnementaux. Pour cela, il sera nécessaire d'identifier les différents types de décisions promulguées par chaque juge, ces différents types constituant un indicateur de l'estimation de la gravité de certaines actions et de certains phénomènes par rapport à d'autres.

Nous commencerons par présenter les formes de dégradation de l'environnement ainsi que leur localisation – cela constitue le volet « environnement » de l'analyse. Nous traiterons ensuite le volet « intervenants », c'est-à-dire les acteurs parties au litige. Après avoir étudié ces deux volets de manière autonome, nous essaierons de comprendre comment s'effectue leur rencontre à travers l'analyse des domaines de requête et de décision de justice. L'identification des domaines de requête et de décision permet en effet de lier les formes de dégradation de l'environnement, ainsi que leur localisation, aux acteurs du conflit titulaires de droits et de compétences très variées. Nous verrons ensuite comment le juge évalue le cadre juridique pour l'appliquer au cas d'espèce et trancher le litige à travers une décision.

Chapitre 3

Les formes de dégradation de l'environnement et leur localisation

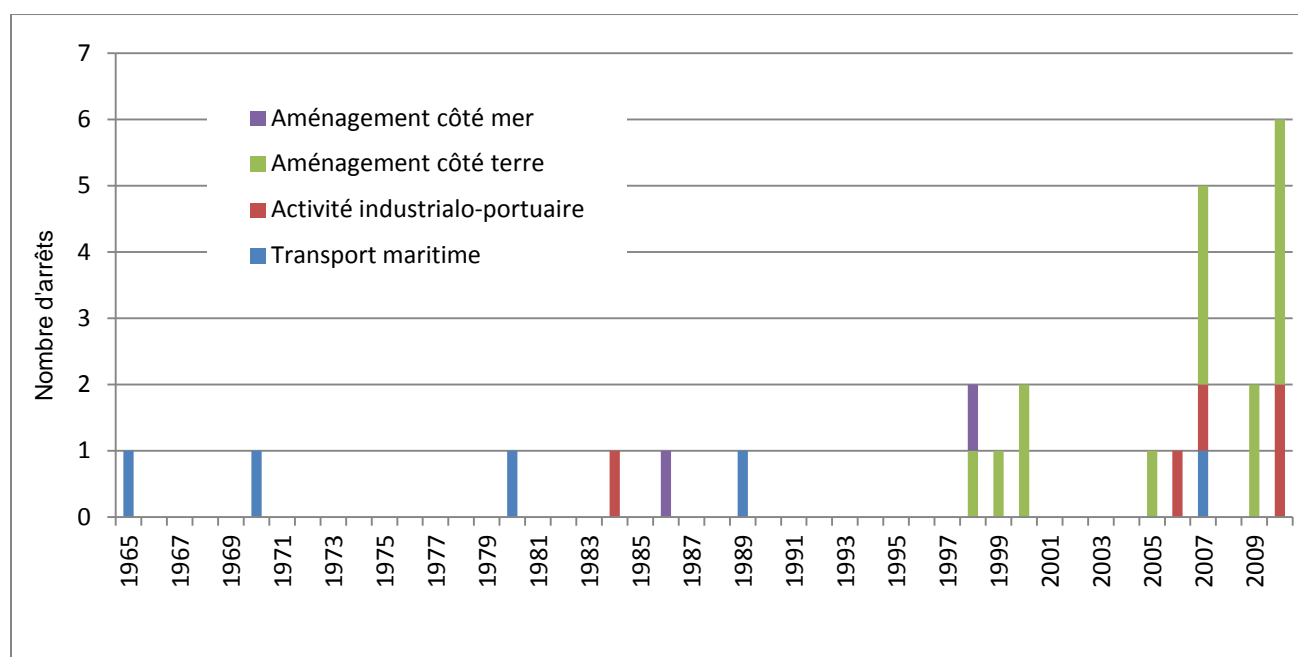
Il s'agira d'abord de présenter les contentieux par type d'activité portuaire, selon qu'il s'agit du transport maritime, de l'activité industrielle et de l'aménagement tant côté terre que mer, puis d'analyser l'évolution de ces conflits dans le temps. Ceci constitue le préalable à l'analyse des formes de dégradation de l'environnement et de leur localisation. Nous verrons d'abord les différentes formes de dégradation selon le type d'usage et d'aménagement portuaire en France et en Italie, ce qui permettra de faire une première typologie des contentieux. Nous montrerons ensuite que les contentieux environnementaux reposent sur une répartition spatiale et fonctionnelle spécifique à chaque port et que, souvent, il s'agit d'un problème d'organisation de l'espace portuaire par rapport au développement du territoire proche – d'où, pour finir, l'analyse de la localisation des impacts sur l'environnement.

1. Les formes d'atteinte à l'environnement

1.1. Évolution des contentieux environnementaux en fonction du type d'usage et d'aménagement portuaires en France et en Italie entre 1965 et 2010

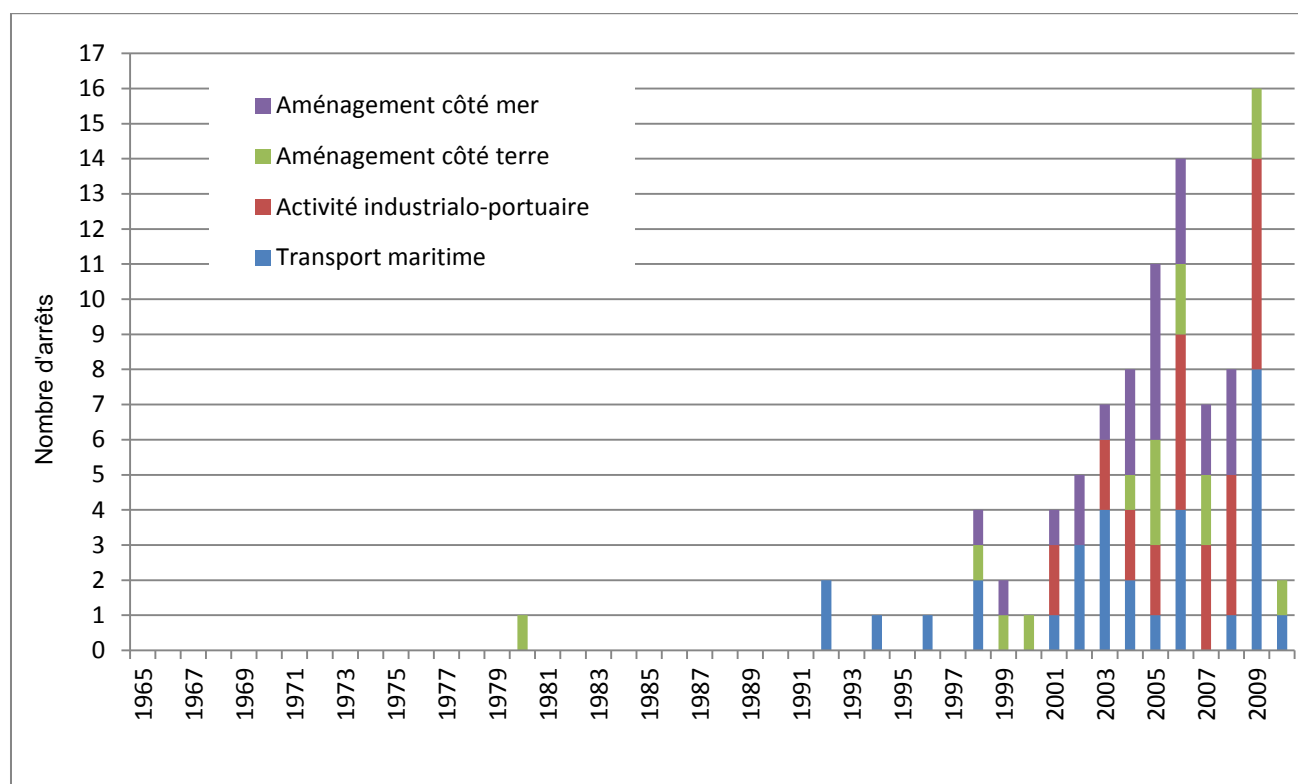
L'analyse des dates de contentieux permet de réfléchir sur leur évolution dans le temps. Le Graphique 5 concerne la France : il situe les contentieux dans le temps, en fonction du type d'activité portuaire, à partir de 1965, date de l'arrêt le plus ancien qui concerne le transport maritime (Sète, 11/03/1965), jusqu'en 2010. Le Graphique 6 concerne l'Italie : il situe les différents types de contentieux dans le temps en fonction du type d'activité portuaire jusqu'en 2010. Afin de permettre une comparaison avec la France, la date initiale retenue est aussi celle de 1965, même si l'arrêt le plus ancien qui concerne l'aménagement côté terre date de 1980 (Cagliari, 123/1980).

Graphique 5 : FRANCE - Nombre d'arrêts relatifs à l'environnement en fonction du type d'usage et d'aménagement portuaire entre 1965 et 2010



Source : Données LexisNexis, Décembre 2010. Calculs effectués par l'auteur.

Graphique 6 : ITALIE - Nombre d'arrêts relatifs à l'environnement en fonction du type d'usage et d'aménagement portuaire entre 1965 et 2010



Source : Données JurisData, Décembre 2010. Calculs effectués par l'auteur.

1.1.1. Evolution du nombre d'arrêts pour les contentieux environnementaux portuaires français

Le Graphique 5 fait apparaître qu'en France le nombre d'arrêts liés à l'environnement s'accroît depuis 1965. Les problèmes environnementaux posés par le transport maritime sont les plus anciens. Ils sont en effet concomitants des premières préoccupations pour la pollution du milieu marin, qui trouvent une formalisation législative avec la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) en matière de pollution par le navire et de protection du milieu marin¹. Il y a 5 contentieux en 42 ans, jusqu'en 2007. Aujourd'hui, ils tendent à disparaître.

Le premier arrêt concerne l'impact de l'activité industrialo-portuaire sur l'environnement et date de 1984 (Sète, 764567/1984), c'est-à-dire plus d'une décennie après l'ouverture du mouvement environnemental des années 1970, qui trouve une formalisation législative avec une succession de textes sur la protection des ressources naturelles et la santé des populations. Côté terrestre, les préoccupations environnementales dues à l'usage industriel se sont transformées en réglementation plus tardivement que celles sur la pollution marine. De plus, il ne s'agit pas de textes spécifiquement adaptés à la dimension portuaire, mais de textes appartenant au droit commun de l'environnement². Mises à part quelques Conventions internationales très générales sur la protection des ressources naturelles, les textes sur la limitation de la pollution industrielle n'ont été produits par l'UE que récemment³, et nécessitent souvent des processus de transposition et de mise au point de l'administration, tant en termes techniques que financiers, processus qui peuvent être source de retard dans leur application au niveau local.

¹ Voir chapitre 6.

² On pense par exemple à la directive 1999/13/CE relative à la réduction des émissions de composés organiques volatiles dues à l'utilisation de solvants organiques dans certaines activités et installations, ou encore au règlement (CE) n° 166/2006, qui met en place un registre européen des rejets et transferts de polluants.

³ On pense par exemple à la directive 2008/1/CE relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution remplacée par la directive 2010/75/UE sur les émissions industrielles : « la présente directive (dite «directive IPPC») soumet à autorisation les activités industrielles et agricoles qui ont un fort potentiel de pollution. Cette autorisation ne peut être accordée que lorsque certaines conditions environnementales sont respectées, de manière à ce que les entreprises prennent elles-mêmes en charge la prévention et la réduction de la pollution qu'elles sont susceptibles de causer. La prévention et la réduction intégrées de la pollution concernent les activités industrielles et agricoles à fort potentiel de pollution, nouvelles ou déjà existantes, telles que définies à l'annexe I de la directive (industries d'activités énergétiques, production et transformation des métaux, industrie minérale, industrie chimique, gestion des déchets, etc.) » (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/128045_fr.htm).

Si l'on met à part les deux contentieux sur l'aménagement côté mer¹, l'émergence des conflits d'aménagement est encore plus récente, notamment côté terre. Ces conflits font apparaître des préoccupations nouvelles, telles que la protection des paysages et des milieux naturels², ainsi que la qualité de vie³. Ces enjeux trouvent aujourd'hui une couverture réglementaire croissante, qui, depuis le niveau international tend à trouver une application locale.

1.1.2. Evolution du nombre d'arrêts pour les contentieux environnementaux portuaires italiens

En Italie, la situation est différente. Comme le montre le Graphique 6, les contentieux sont plus nombreux, surtout depuis le début des années 2000. Le graphique montre que, comme en France, les problèmes environnementaux posés par le transport maritime sont les plus anciens, mais qu'ils persistent encore aujourd'hui. Il s'agit non seulement de rejets illicites des navires⁴, mais aussi de conflits sur les déchets provenant des navires⁵ ou sur le trafic illicite de ces déchets par conteneurs, par exemple, depuis le port de Naples (26/05/2009) vers la Chine. Il peut s'agir encore de l'impact du trafic maritime sur des aires marines protégées (La Spezia, 428/2009) à proximité des côtes italiennes, dont la biodiversité marine est très riche.

On remarque que les arrêts concernant l'activité industrialo-portuaire sont moins nombreux et plus récents. Les deux premiers ne datent que de 2001 (Gênes, 52/2001 et 12819/2001). Depuis, il y a une augmentation particulièrement intense du nombre d'arrêts dans les dernières années. Dans les deux pays étudiés, cela s'explique par le fait que la formalisation législative des préoccupations environnementales dues à l'usage industriel est postérieure à la législation en matière de transport maritime. En Italie, on voit que la résolution en justice des conflits environnementaux liés à l'activité industrielle du port

¹ Marseille-Fos, 49812/10-oct-86 ; Bonifacio, 97-80.855/1998.

² Calvi, 97MA05540/1998 ; Cannes, 97MA01572/2000 ; Sète, 07MA00238/2009 ; Marseille-Fos, 10MA00627/2010 et 10MA02466/2010.

³ Port-la-Nouvelle, 175721/1999 et 98MA00043/2000 ; Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; 06MA01896/2007 ; 07MA03601/2009 ; 08MA00145/2010 et 08MA00160/2010.

⁴ Gênes, 612/1996 et 8519/1998 ; Trieste, 19791/2003 et 22501/2003.

⁵ Augusta, 1543/2002 et 19800/2006 ; Brindisi, 5235/2005 et 3956/2007 ; Cagliari, 14/12/1998 et 2065/2004 ; Gênes 25/02/2003 ; Livourne, 1586/2009 ; Monfalcone, 264/2002 ; Ravenne, CJCE 379/1994 et 183/2002 ; CJCE, 25/09/2008.

prend de plus en plus d'ampleur. Cela signifie qu'on assiste à une amélioration des contrôles par les acteurs institutionnels, chargés notamment de la poursuite en cas d'infraction. Le détail des acteurs engagés dans ces conflits sera étudié dans le chapitre 4.

L'émergence des conflits autour de l'aménagement, tant côté mer que côté terre, est aussi très récente, à l'exception de l'arrêt de la Cour constitutionnelle sur le port de Cagliari de 1980 (123/1980) qui concerne l'identification des zones humides protégées au sens de la Convention Ramsar¹. Ces conflits font apparaître que le processus d'application des normes ne suffit pas à assurer un respect effectif des textes. Il faut parfois un processus de mise en œuvre des textes par le juge. Cela se voit notamment avec la question du dragage et de la protection des paysages. Ces deux enjeux sont émergents, comme le montre le caractère récent des arrêts qui les concernent.

Enfin, tant en France qu'en Italie, l'évolution des arrêts montre le caractère plus récent des conflits liés à l'aménagement, à la différence, par exemple, des conflits liés au transport maritime. Selon le type d'usage et d'aménagement portuaires, les enjeux environnementaux ne sont donc pas les mêmes. On doit donc s'interroger sur l'évolution du nombre de contentieux environnementaux en fonction des ports.

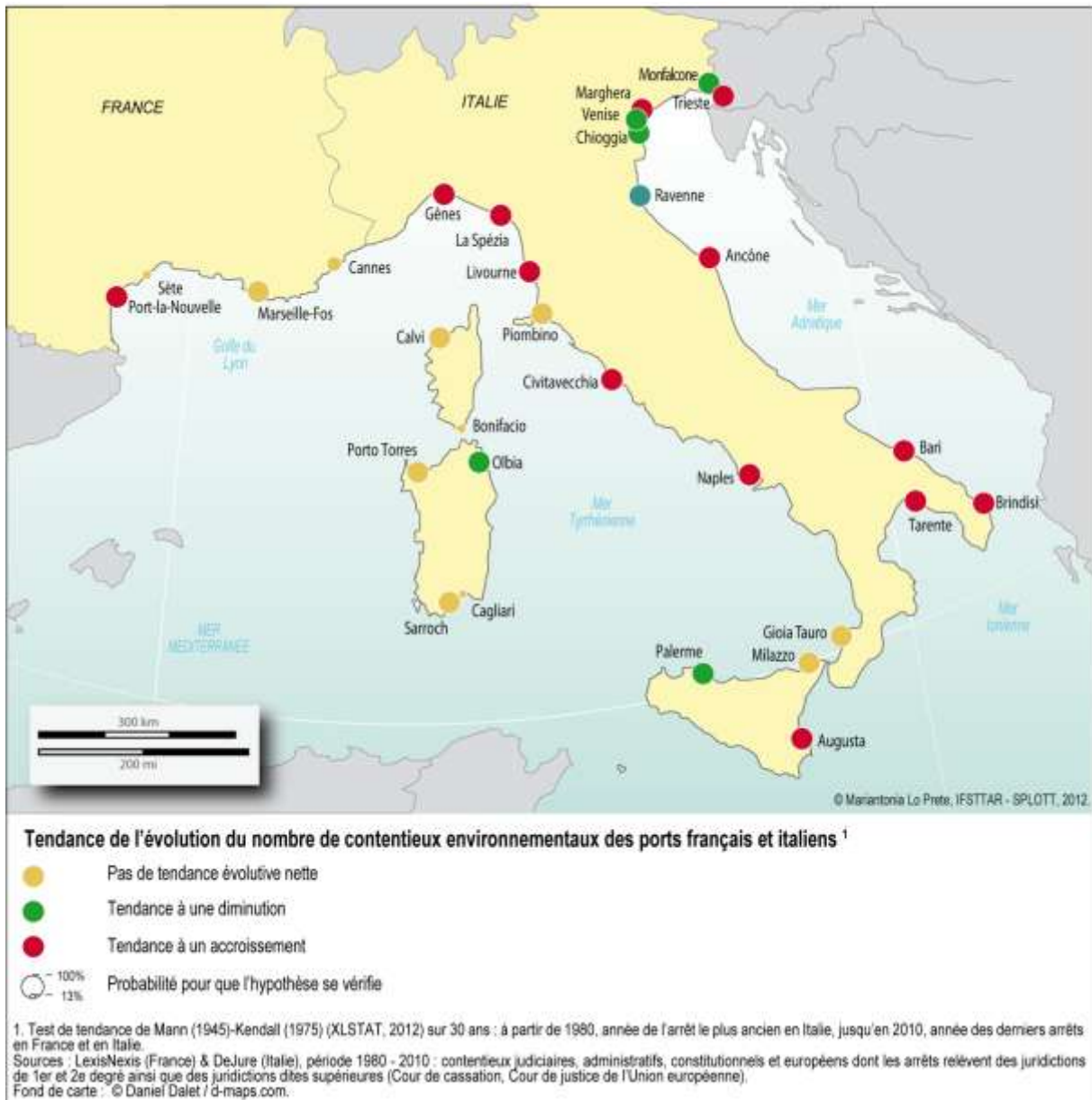
1.1.3. Tendances de l'évolution du nombre de contentieux environnementaux des ports français et italiens

Afin d'évaluer l'évolution des contentieux environnementaux des ports étudiés, nous avons utilisé le Test de tendance de Mann (1945)-Kendall (1975) (XLSTAT, 2012) sur 30 ans, à partir de 1980, année de l'arrêt le plus ancien en Italie, jusqu'en 2010, année des derniers arrêts en France et en Italie. Afin de mieux comparer les deux pays, nous avons décidé de ne commencer aussi pour la France qu'en 1980, bien que l'arrêt le plus ancien date de 1965.

¹ « La Convention sur les zones humides (Ramsar, Iran, 1971) -- connue sous le nom de « Convention de Ramsar » -- est un traité intergouvernemental qui incarne les engagements de ses États membres à maintenir les caractéristiques écologiques de leurs zones humides d'importance internationale et à planifier « l'utilisation rationnelle », ou utilisation durable, de toutes les zones humides se trouvant sur leur territoire (<http://www.ramsar.org/>) ».

La Carte 9 montre les résultats issus du Test de tendance pour les 6 ports français et les 24 ports italiens, dont on dispose et indique la probabilité pour que l'hypothèse se vérifie en fonction du pourcentage identifié par le Test dans le calcul de la tendance.

Carte 9 : Tendance de l'évolution du nombre de contentieux environnementaux par port (tendance 1980-2010...)



En France, la carte fait apparaître une tendance à l'accroissement des contentieux seulement pour Port-la-Nouvelle. Pour les autres ports, Marseille-Fos, Cannes, Sète, Calvi et Bonifacio, il n'y a pas d'évolution nette. Il faut néanmoins nuancer cette absence de tendance en fonction du pourcentage de vérification de l'hypothèse. Les ports français qui

ont une très faible probabilité que l'hypothèse se vérifie sont les ports de Sète et de Bonifacio, à la différence du port de Marseille-Fos, où le grand nombre d'arrêts, ainsi que leur caractère plus récent, laisse plus de marge à la vérification des nouveaux contentieux.

En Italie, les tendances sont variées, mais celle qui domine est celle de l'accroissement des contentieux. La Carte 9 montre clairement les ports caractérisés par cette tendance : Gênes, La Spezia, Livourne, Civitavecchia, Naples, Augusta, Brindisi, Tarente, Bari, Ancône, Marghera et Trieste. Il s'agit donc en majorité des ports italiens qui se situent sur les côtes de la mer Tyrrhénienne et de la mer Ionienne. Au contraire, du côté de la mer Adriatique on constate une tendance à la diminution des conflits avec les ports de Monfalcone, Venise, Chioggia et Ravenne. On retrouve aussi cette tendance dans les ports de Palerme, en Sicile, et d'Olbia, en Sardaigne. Sinon, mis à part le cas du port d'Augusta marqué par une tendance à l'accroissement des contentieux, les autres ports des régions insulaires, Messine-Milazzo, Cagliari, Sarroch et Porto Torres, ne présentent pas d'évolution nette.

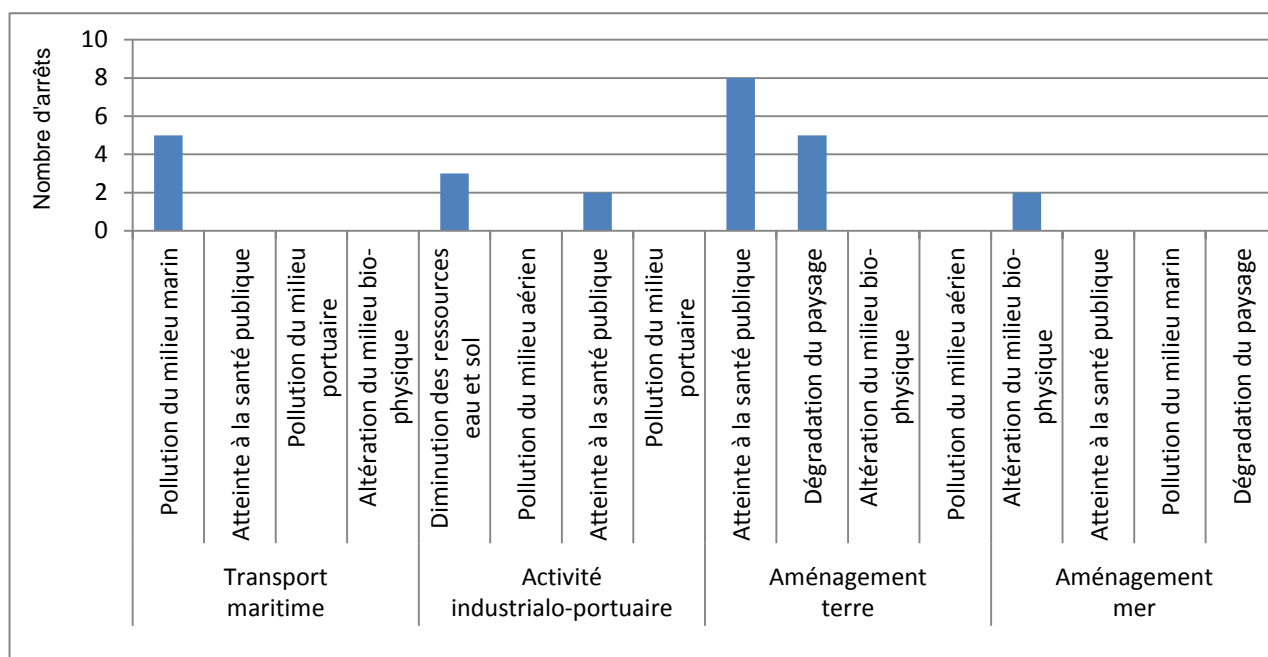
Le principal contraste est celui qui existe entre, d'une part, les ports de la mer Tyrrhénienne, ceux de la mer Ionienne et ceux du sud de la mer Adriatique et, d'autre part, ceux du nord de la mer Adriatique. Dans le premier cas, les contentieux sont plus nombreux et plus récents car ils portent sur des enjeux émergents comme, par exemple, le paysage et l'atteinte à la santé publique. Il faut donc s'interroger sur la spécificité des enjeux.

1.2. Types de contentieux selon la spécificité des enjeux environnementaux

En France et en Italie, sur les 25 et les 108 contentieux environnementaux respectivement retenus, nous avons tout d'abord identifié les formes de dégradation de l'environnement selon le type d'usage et d'aménagement portuaire. Ces précisions nous permettent d'établir un lien entre les enjeux du contentieux et le type de développement portuaire, maritime ou industriel.

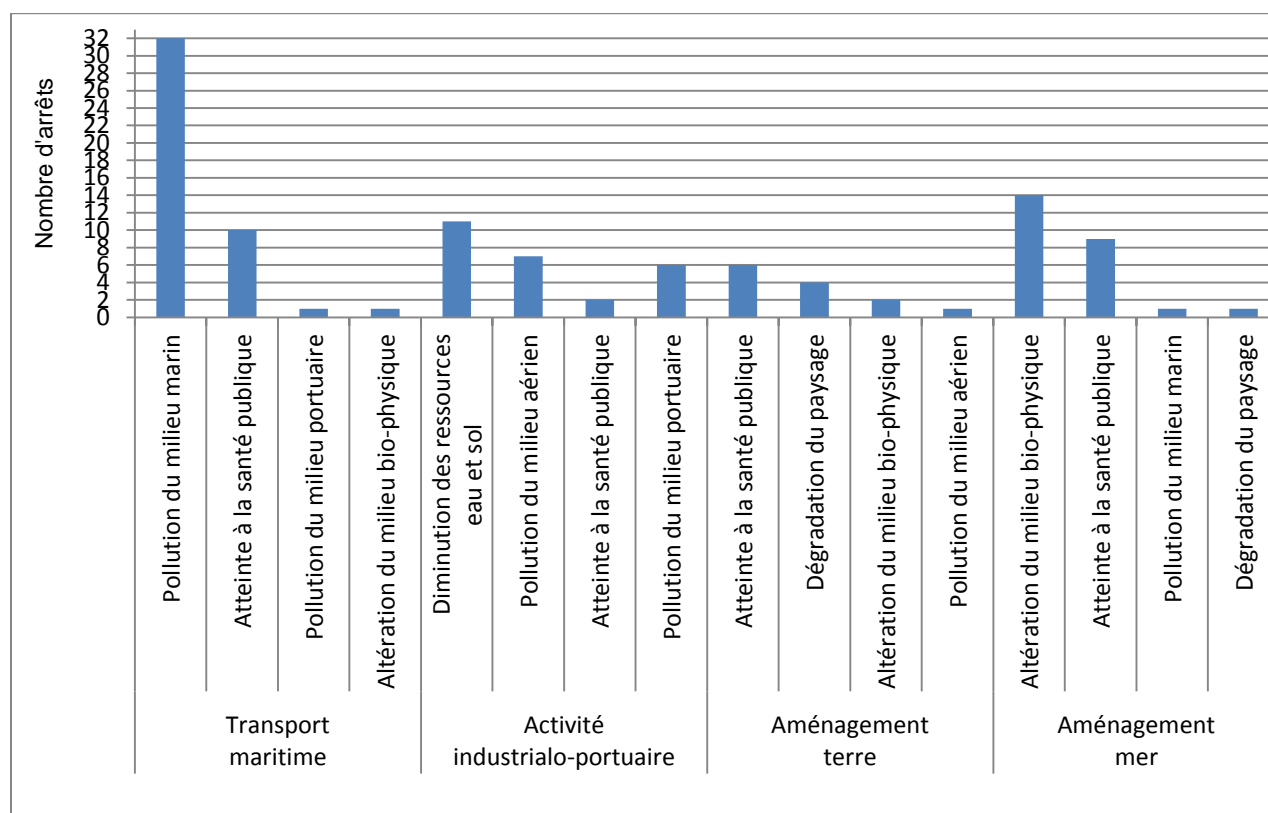
Les Graphique 7 et le Graphique 8 montrent respectivement pour la France et pour l'Italie le nombre total d'arrêts par forme d'atteinte à l'environnement en fonction du type d'activité portuaire.

Graphique 7 : FRANCE - Nombre d'arrêts par enjeu environnemental selon le type d'usage et d'aménagement portuaire



Source: Données LexisNexis, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Graphique 8 : ITALIE - Nombre d'arrêts par enjeu environnemental selon le type d'usage et d'aménagement portuaire



Source: Données DeJure, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

1.2.1. France

En France, comme le montre le Graphique 7, les 25 arrêts se distribuent entre :

- le transport maritime, avec le seul enjeu de la pollution du milieu marin,
- l'activité industrialo-portuaire, avec les enjeux de la diminution des ressources et l'atteinte à la santé publique,
- l'aménagement côté terre, avec les enjeux de l'atteinte à la santé publique et de la dégradation du paysage,
- et l'aménagement côté mer, avec le seul enjeu de l'altération du milieu biophysique.

1.2.1.1. Les enjeux environnementaux du transport maritime

Les 5 arrêts concernant le transport maritime portent exclusivement sur la pollution du milieu marin. Ces contentieux sont liés à la dynamique des navires en mouvement et à quai : c'est le cas des deux arrêts sur les rejets illicites, qui concernent respectivement la pollution opérationnelle (Marseille-Fos, 05-87.363/2007) et la pollution accidentelle (Marseille-Fos, 89LY00244/1989) ; et c'est le cas de deux autres arrêts qui concernent la qualité des eaux portuaires (Marseille-Fos, 4032/1980) en lien avec la pollution des quais (Marseille-Fos, 69-11.171/1970) due aux opérations d'accostage et de déchargement du navire lorsqu'il transporte des marchandises. Le cas des eaux de ballast que nous avons rencontré ici est particulier (Sète, 11/03/1965) Il se situe en effet entre un problème de dynamique des navires, d'une part, avec la question des eaux de ballast destinées à établir l'assiette du navire, et, d'autre part, un problème de transport maritime. En effet, dans ce cas, l'eau de mer s'est mélangée au vin¹ pendant les opérations de déballastage. Le conflit concerne donc le navire dans sa dimension commerciale : la marchandise a été endommagée par l'eau polluée du port. Nous avons choisi de garder cet arrêt car il comporte une référence à l'état pollué des eaux du port de Sète, dans lesquelles s'effectuent les opérations de déballastage. Toutefois, malgré la référence à la pollution des eaux portuaires, l'intérêt est accordé au dommage de la marchandise et non à l'eau

¹ Il s'agit d'un navire « pinardier » utilisé pour le transport du vin dans les citernes du navire qui, une fois vides, sont utilisées pour rétablir l'assiette du navire grâce à leur remplissage avec de l'eau de mer.

polluée du port. L'intérêt de ce cas réside donc dans l'importance accordée à la valeur de la marchandise transportée, importance qui va de pair avec l'indifférence concernant la pollution du milieu marin de la zone portuaire. Il nous renvoie aussi à une époque (1965), où la structure du navire n'assurait pas la séparation entre les eaux de ballast et la marchandise. On verra plus loin que ce problème a souvent mis en cause des pétroliers, ce qui rend ce cas particulièrement intéressant.

1.2.1.2. Les enjeux environnementaux de l'activité industrialo-portuaire

Sur les 5 arrêts concernant l'activité industrialo-portuaire, 3 portent sur la diminution des ressources et 2 sur l'atteinte à la santé publique. Les ressources naturelles concernées par les trois premiers arrêts sont l'eau et le sol. L'enjeu de l'atteinte à la santé publique, qui fait référence à la question du risque industriel et de la sécurité, souligne l'importance de la prévention en lien avec la qualité de vie. Cela montre que l'exploitation industrielle du port se caractérise par des enjeux liés aux types d'activités qui peuvent avoir un impact différent sur la qualité du milieu naturel ou sur la qualité de vie des riverains.

C'est surtout à Port-la-Nouvelle que la dimension industrielle fait l'objet d'un certain nombre de contentieux : 4 arrêts soulignent les effets indirects de l'exploitation industrielle sur la qualité du milieu naturel, comme la diminution des ressources eaux et sols, et sur la qualité de vie, comme les atteintes à la santé publique lorsqu'il s'agit du risque industriel et de la sécurité portuaire. 3 autres arrêts concernent la diminution des ressources : 2 arrêts portent sur la pollution des eaux, à cause de l'écoulement de substances polluantes (09-82.067/2010 et 09/01206/2010), et un arrêt sur la pollution du sol (04-20.333/2006) : une fuite de substances polluantes dans une canalisation souterraine. Le seul arrêt sur l'atteinte à la santé publique concerne le risque associé à l'exploitation industrielle de Port-la-Nouvelle (09/01206/2010) : en procédant à une visite d'inspection périodique sur le site de la SAS Dépôt pétrolier de Port-la-Nouvelle, les fonctionnaires de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) Languedoc-Roussillon ont constaté le non respect par la société des prescriptions de l'arrêté préfectoral de 2001 sur la limitation du nombre des canalisations de la cuvette, pour des raisons de prévention contre le risque d'explosion, de feu et de pollution. Cet arrêt montre l'importance de la prévention du risque industriel.

L'unique cas qui concerne la sécurité – un incendie dans la zone industrielle du port de Sète (764567/1984) – montre l'existence d'un cadre juridique sur la sécurité, qui vaut aussi dans la gestion de l'activité industrielle avec des objectifs de prévention.

1.2.1.3. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté terre

En France, les conflits d'aménagement constituent la majorité des 25 arrêts répertoriés, puisque 13 arrêts sur les 25 concernent l'aménagement côté terre. Dans ceux-ci, 8 portent sur l'atteinte à la santé publique et 5 sur la dégradation du paysage.

Avec les 8 arrêts concernant l'atteinte à la santé publique, on rencontre le problème de l'implantation d'activité industrielle qui montre la dimension inévitablement conflictuelle de certains projets d'aménagement. Ces conflits, qui concernent tous l'implantation d'activités industrielle et non l'exploitation, permettent ainsi de considérer l'aménagement dans sa dimension prospective, c'est-à-dire de prendre en compte les politiques d'aménagement portuaires. A Port-la-Nouvelle il y a 2 arrêts sur la réalisation d'un bâtiment à usage industriel destiné au stockage de ciment en vrac (175721/1999 et 98MA00043/2000), construction qui porte atteinte à la santé publique. Dans le port de Marseille-Fos, avec 6 arrêts, domine la question du centre de traitement multi-filières de déchets ménagers avec valorisation énergétique (Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; 06MA01896/2007 ; 07MA03601/2009 ; 08MA00145/2010 et 08MA00160/2010), qui rentre dans la catégorie des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sur un terrain de 18 ha, situé au Caban-Sud, dans la zone industrialo-portuaire du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) à Fos-sur-Mer pour un usage urbain. Ce projet, qui est déjà fixé, constitue la question centrale des contentieux d'aménagement côté terre du port de Marseille-Fos. Ce type de contentieux montre qu'aujourd'hui, on fait de plus en plus attention à la qualité de vie des populations. Cela renforce donc le lien entre l'aménagement et la prise en compte du risque d'atteinte à la santé publique dans le développement portuaire.

Les 5 arrêts sur la dégradation du paysage concernent principalement des projets d'extension des zones portuaires, juste à proximité de la ville. Ceux-ci abordent notamment les problèmes d'inscription paysagère soulevés par des riverains, rencontrés lors du projet d'aménagement de l'esplanade du mole J4 du port de Marseille pour la

réalisation du Centre Régional de la Méditerranée (10MA00627/2010 et 10MA02466/2010). Dans ce cas, le juge s'est exprimé en faveur de la réalisation du projet d'aménagement. D'autres cas montrent l'importance des problèmes de continuité territoriale, et du rapport entre urbanisation et respect des espaces naturels. C'est le cas du port de Calvi (97MA05540/1998) avec, par exemple, le projet de création d'un arrière-port avec une zone d'aménagement concertée (ZAC), et le cas du port de Cannes (97MA01572/2000) avec le projet d'extension du Palais des Festivals sur une parcelle de terrain gagnée sur la mer par endiguement. D'autre cas font apparaître l'importance de la conservation du patrimoine historique côtier, comme dans le cas d'un projet d'extension des zones urbaines juste à proximité du port (Sète, 07MA00238/2009) : les opposants au projet parlent d'atteinte au caractère historique du fort Richelieu situé en surplomb du port de Sète. Mais le juge s'exprime en faveur du projet, au motif que celui-ci est doté de l'avis favorable de l'architecte des Bâtiments de France.

1.2.1.4. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté mer

Les 2 arrêts sur l'aménagement côté mer concernent exclusivement l'altération du milieu biophysique, le plus souvent liée à des travaux de dragage. L'un de ces deux contentieux concerne une question relative à des travaux de dragage dans le chenal d'accès du port de Fos (Marseille-Fos, 49812/10-oct-86). Ce contentieux administratif exonère l'autorité portuaire du paiement des travaux de dragage dans le domaine public maritime, au motif qu'ils sont nécessaires pour la protection des terminaux méthaniers que Gaz de France exploitait dans le site de Fos-sur-Mer. L'autre contentieux est aussi causé par des travaux de dragage dans le port de Bonifacio, mais il a pour objet une adjudication frauduleuse des ces travaux (97-80.855/1998).

Cette absence d'arrêts sur l'aménagement au service des navires ne signifie pas nécessairement une application effective des règles prévues pour les opérations de dragage, ainsi que pour la gestion des sédiments. Elle peut aussi s'expliquer par le fait que, dans les ports où il y a, par nature, des eaux profondes, les opérations de dragage (visant à assurer la profondeur des eaux portuaires et donc l'accès des grands navires) ne sont pas nécessaires.

1.2.2. *Italie*

En Italie, comme le montre le Graphique 8, les 108 arrêts se distribuent entre :

- le transport maritime, avec comme enjeux : la pollution du milieu marin, l'atteinte à la santé publique, la pollution du milieu portuaire et l'altération du milieu biophysique,
- l'activité industrialo-portuaire, avec comme enjeux : la diminution des ressources, la pollution du milieu aérien, l'atteinte à la santé publique et la pollution du milieu portuaire,
- l'aménagement côté terre, avec comme enjeux : l'atteinte à la santé publique, la dégradation du paysage, l'altération du milieu biophysique et la pollution du milieu aérien,
- et l'aménagement côté mer, avec comme enjeux : les enjeux de l'altération du milieu biophysique, l'atteinte à la santé publique, la pollution du milieu marin et la dégradation du paysage.

1.2.2.1. *Les enjeux environnementaux du transport maritime*

Les 44 arrêts italiens concernant le transport maritime se distribuent entre quatre enjeux : la pollution du milieu marin, l'atteinte à la santé publique, la pollution du milieu portuaire et l'altération du milieu biophysique.

Les 32 arrêts sur la pollution du milieu marin concernent les cas de déchets (CJCE, 25/09/2008 ; Augusta, 1543/2002 ; 19800/2006 ; Brindisi, 5235/2005 et 3956/2007 ; Cagliari, 14/12/1998 et 2065/2004 ; Gênes, 25/02/2003 ; Livourne, 1586/2009 ; Naples, 26/05/2009 ; Porto Torres, 1271/2009 ; Monfalcone, 264/2002 ; Ravenne, CJCE 379/1994 et 183/2002) et de rejets illicites (Gênes, 612/1996 et 8519/1998 ; Trieste, 19791/2003 et 22501/2003) qui seront approfondis plus loin¹. Le cas de démantèlement des navires (Naple, 1645/2010) est particulier : l'autorité portuaire a émis un ordre de démantèlement sur des vieux navires abandonnés depuis longtemps. Ce cas montre que la fin de vie des navires peut toucher les enjeux environnementaux, car cela pose des problèmes de pollution des eaux portuaires, d'espace et d'élimination des matériaux dangereux.

¹ Voir chapitre 6.

Les 10 arrêts sur l'atteinte à la santé publique nous révèlent l'importance de la question de la prévention, comme dans le cas de la sécurité et de la sûreté, enjeux qui sont souvent étroitement liés (Brindisi, 3608/2006 ; Chioggia, 1147/2006; Olbia, 471/2006 ; Palerme, 2333/2001 et 2947/2002 ; Ravenne, 1147/2006 ; Trieste, 8092/2008 et 362/2009). En effet, les conflits montrent que l'élément technique caractérisant la mise en sécurité des navires et de leurs trafics croise souvent l'élément humain propre à la sûreté, cela par exemple pendant les manœuvres dans le port, au cours des opérations de déchargement ou de chargement pour éviter des explosions, ou pendant les manœuvres de remorquage pour éviter les collisions. Or, il est intéressant de voir que les ports italiens semblent de plus en plus en prendre conscience, si l'on en juge par l'importance accordée à la sécurité et à la sûreté du transport maritime, comme prestation de services. L'arrêt sur le port de Chioggia et de Ravenne met ainsi en avant la notion de « besoins du territoire » (1147/2006), par rapport aux services mis à disposition des navires pendant les manœuvres dans le port.

Cette primauté de l'intérêt pour la prise en compte de la qualité de vie est aussi souligné par les 2 contentieux qui concernent les matières dangereuses (Brindisi, 6605/1992 ; La Spezia, 44/2009). Ces cas soulignent les risques d'impact sur la santé publique associés à ce type de transport.

Le seul arrêt sur la pollution du milieu portuaire concerne le transport des déchets portuaires par bateau dans le bassin portuaire (Porto Torres, 1271/2009).

Le seul arrêt sur l'altération du milieu biophysique concerne le contentieux à propos de l'aire marine protégée (La Spezia, 428/2009), et montre l'impact que le navire en mouvement peut avoir sur des zones de protection spéciales, ainsi que la volonté de les préserver.

1.2.2.2. Les enjeux environnementaux de l'activité industrialo-portuaire

Les 26 arrêts concernant l'activité industrialo-portuaire font aussi apparaître une variété d'enjeux : diminution des ressources, pollution du milieu aérien, atteinte à la santé publique, pollution du milieu portuaire, relation de l'exploitation de l'activité industrielle avec la qualité du milieu naturel et la qualité de vie.

La question de la diminution des ressources naturelles reste propre à l'usage industriel avec 11 arrêts au total. Parfois, les enjeux de la pollution du sol et de la qualité des eaux sont liés (Ancône, 155/2003 ; Brindisi, 2247/2007 ; Livourne, 1540/2009 ; Marghera, 384/2007 ; 1753/2007; 4602/2008; 1736/2009; Piombino, 1398/2009 ; Tarente, 4648/2005 et 372/2008 ; Trieste, 837/2009).

Un nombre important d'arrêts concerne la pollution du milieu aérien, avec 7 contentieux sur les émissions. Une attention particulière doit être portée à la question des émissions. Concernant la pollution de l'air, la notion d' « émission » permet de faire apparaître les différents aspects à prendre en compte : il peut s'agir des bruits (Civitavecchia, 1003/2007), des odeurs et des poussières (Gênes, 52/2001 et 12819/2001 ; Marghera, 20370/2006 et 4675/2007 ; Tarente, 38936/2005 et 1869/2006). Ces aspects mettent l'accent sur la relation entre le développement portuaire et la qualité de vie des populations riveraines.

Il n'y a que 2 arrêts concernant l'atteinte à la santé publique, avec des cas sur le risque industriel qui soulignent l'importance de la prévention du risque (Brindisi, 7451/2004 et 5642/2006).

6 arrêts concernent la pollution du milieu portuaire, avec des contentieux sur les déchets du port (Bari, 2989/2003 ; 17634/2004 et 18318/2004 ; Brindisi, 790/2010 ; Gênes, 19/2009 ; Marghera, 1444/2006). Il s'agit des principaux effets indirects dus à l'exploitation industrielle. L'analyse des arrêts sur l'enjeu des déchets nous montre des aspects insolites. Par exemple, à Gênes (19/2009), des zones industrielles du port ont été exploitées sans autorisation pour le stockage de déchets qui étaient ensuite envoyés en Chine par conteneurs par l'intermédiaire de fausses déclarations à la Douane. Les autres cas concernent d'autres problèmes de gestion des déchets ne respectant pas les procédures prévues pour leur élimination, ainsi que des problèmes de fiscalité. Nous analyserons plus loin ces problèmes en détail¹.

¹ Voir chapitre 5.

1.2.2.3. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté terre

Les 13 arrêts italiens concernant l'aménagement côté terre se distribuent entre quatre enjeux : l'atteinte à la santé publique, la dégradation du paysage, l'altération du milieu biophysique et la pollution du milieu aérien.

Avec 6 contentieux, la majorité des conflits concernent l'atteinte à la santé publique, avec des projets tels que le centre de traitement du gaz ou le centre de traitement de déchets et de valorisation énergétique, vis-à-vis desquels se manifeste une intolérance, à cause de l'atteinte potentielle que ces projets auraient sur la santé publique. Ces contentieux impliquent principalement les ports de Brindisi et de Gênes. Pour le port de Brindisi, il s'agit d'un projet d'implantation d'un centre de traitement du gaz (8/2006) et d'un chantier naval (2649/2005). Sur le port de Gênes (621/2010), se mène actuellement une réflexion sur un projet d'implantation d'un centre de traitement de déchets et de valorisation énergétique. On note la différence avec le port de Marseille-Fos, où le projet est déjà fixé. Le port d'Ancône est aussi concerné par un conflit d'aménagement ayant un impact sur le milieu et la santé publique. Il concerne la destination d'une zone industrialo-portuaire à proximité de la ville, pour une activité de dépôt et de mobilité des produits ferreux et sidérurgiques (1223/2007).

4 contentieux sont en rapport avec le paysage (Ancône, 2937/2005 ; Gênes, 198/2009 ; Trieste, 452/1998 et 538/2004) au sens de la préservation des biens historiques ayant une valeur architecturale pour le paysage existant littoral et qu'il faut donc préserver à ce titre, mais aussi au sens de la prévention, par exemple pour que l'installation fixe d'un équipement portuaire soit conforme au paysage. Comme exemple de la première configuration, on a le port d'Ancône, où l'autorité portuaire voudrait démolir le bâtiment de l'*ex infermeria*, mais où les acteurs institutionnels ne donnent pas leur autorisation car ils estiment qu'il faut conserver les biens historiques ayant une valeur architecturale pour le paysage littoral du port (2937/2005). Comme exemple de la deuxième configuration, on a l'entreprise du port de Gênes (198/2009) qui fait une demande de certificat de conformité paysagère pour l'installation d'un équipement destiné au transport roulant de marchandises, ce qui rencontre des oppositions visant à prévenir l'atteinte sur le paysage naturel. Ces contentieux font apparaître le caractère récent d'un enjeu comme le paysage.

2 contentieux sont en rapport avec la question plus générale de l'altération du milieu biophysique, surtout quand il s'agit de conflits sur la compatibilité des projets et des stratégies d'aménagement avec la spécificité naturelle de certains sites d'intérêt national (Naples, 16124/2007), ou avec des zones humides protégées au sens de la Convention Ramsar (Cagliari, 123/1980).

Un seul cas révèle l'enjeu de la pollution du milieu aérien. C'est la question de la congestion routière qui est ici mise en avant pour bénéficier des financements publics locaux en soutien au projet de création d'un Autoporto comme plateforme logistique destinée au stockage des voitures, et visant ainsi à améliorer la desserte locale et régionale du port de Livourne (3782/2004).

1.2.2.4. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté mer

Les 25 arrêts italiens concernant l'aménagement côté mer montrent surtout l'importance des enjeux de l'altération du milieu biophysique et de l'atteinte à la santé publique. L'importance des enjeux de la pollution du milieu marin et de la dégradation du paysage est bien moindre.

Concernant l'altération du milieu biophysique, il y a 13 arrêts sur le dragage et ses résidus¹. Sont en jeu la gestion du chenal d'accès au port, la nécessité de rendre possible l'accès aux grands navires, ainsi que les projets d'amélioration de terminaux, pour lesquels il est nécessaire de draguer.

Le seul arrêt sur le milieu lagunaire montre la spécificité du lien entre le développement portuaire et la protection de la lagune de Venise. Dans ce milieu extrêmement fragile se rencontrent plusieurs usages et enjeux différents, de manière complexe. Ce cas souligne la production de conflits lorsqu'il s'agit de l'altération du milieu lagunaire, par exemple, à cause de la construction d'une digue à l'entrée du port de Venise (2481/2004).

L'atteinte à la santé publique se traduit avec 9 contentieux qui concernent la construction de nouveaux terminaux, ainsi que le renouvellement et l'adéquation des quais ayant pour

¹ Ancône, 40/1999 ; Bari, 7052/2002 ; 1441/2004 et 615/2006 ; Civitavecchia, 1101/1998 et 2781/2001 ; Gênes, 4242/2007 ; 214/2008 et 588/2008 ; La Spezia, 94/2005 ; Livourne, 259/2004 ; Monfalcone, CJCE 13/01/2005 et 5328/2006.

objectif d'augmenter le trafic de Gas Naturel Liquéfié (GNL). La construction de nouveaux terminaux, notamment s'il s'agit des GNL ou d'autres activités maritimes dangereuses, génère des conflits à cause du risque que ce projet comporte pour la santé des riverains (Brindisi, 5259/2002 ; 4633/2005 et 2719/2006 ; Civitavecchia, 6267/2005 et 4731/2006 ; Tarente, 524/2005 ; 5/2007 et 2188/2009 ; Trieste, 132/2003).

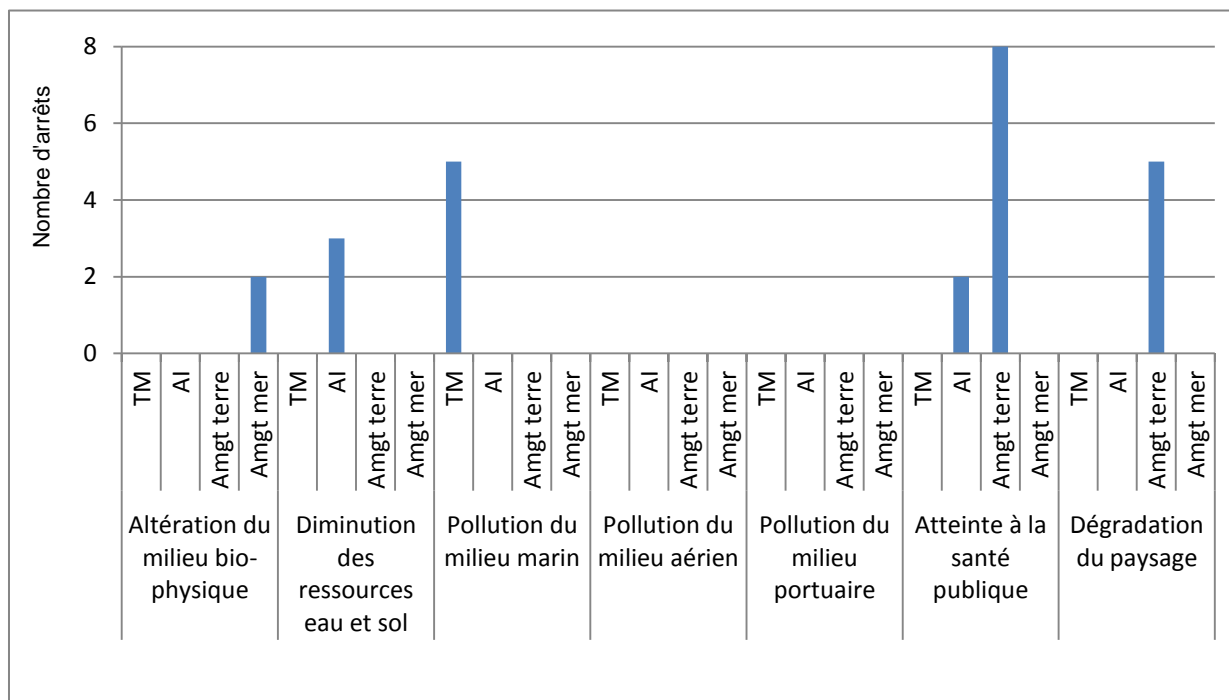
De nouveaux enjeux émergent alors : avec la construction de plateformes en pleine mer dans des zones protégées (Livourne, 1870/2008), on voit que l'enjeu prioritaire est celui du risque de pollution du milieu marin. Dans ce cas, se pose surtout le problème de l'impact des plateformes sur le milieu marin, avec le sanctuaire des cétacés mis en danger par cet aménagement et par l'intensification du trafic maritime que cela implique.

Toujours dans ce processus de liaison entre plusieurs enjeux environnementaux (comme on l'a vu avec la façon dont l'activité industrielle implique l'eau et le sol), le dragage peut s'associer à la problématique du paysage : un riverain a porté plainte contre une compagnie de navigation et contre la société de dragage, en mettant en avant le problème que constituerait la présence de grands navires de croisière dans le paysage littoral (La Spezia, 267/2004).

1.2.3. Comparaison des formes d'atteintes à l'environnement, telles qu'elles apparaissent dans les contentieux en France et en Italie

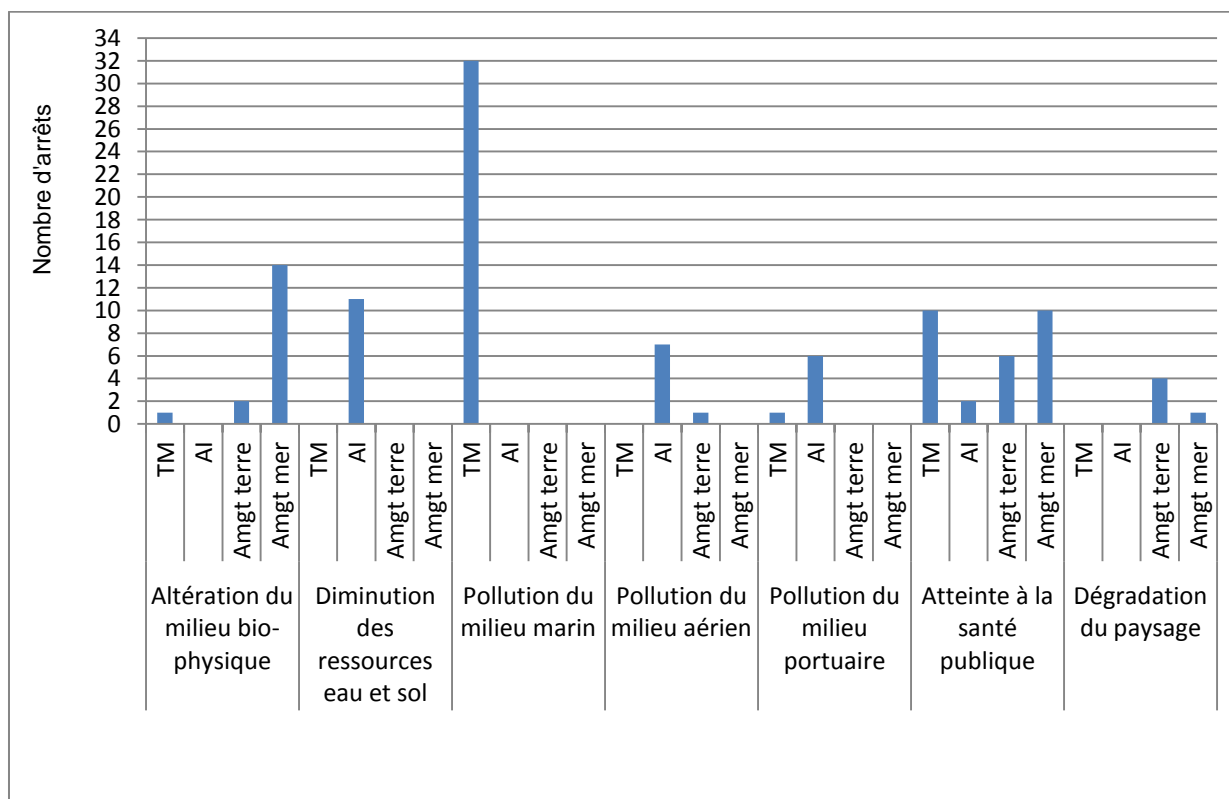
L'analyse des enjeux nous permet de constater que les 133 contentieux ne se distribuent qu'entre sept formes d'atteinte à l'environnement : l'altération du milieu biophysique, la diminution des ressources eau et sol, la pollution du milieu marin, la pollution du milieu aérien, la pollution du milieu portuaire, l'atteinte à la santé publique et la dégradation du paysage. Le Graphique 9 et le Graphique 10 montrent comment, en France et en Italie, ces contentieux environnementaux se distribuent selon ces sept formes d'atteinte à l'environnement, et selon qu'il s'agit du transport maritime (TM), de l'activité industrielle (AI), de l'aménagement côté terre (amgt terre) ou côté mer (amgt mer).

Graphique 9 : FRANCE - Nombre d'arrêts par forme d'atteinte à l'environnement



Source: Données LexisNexis, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Graphique 10 : ITALIE - Nombre d'arrêts par forme d'atteinte à l'environnement



Source: Données DeJure, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Concernant l'altération du milieu biophysique, le Graphique 9 et le Graphique 10 montrent qu'en France et en Italie, le milieu biophysique est menacé par le développement portuaire¹ quasi exclusivement en raison de l'aménagement au service des navires².

Concernant la diminution des ressources, tant en France qu'en Italie, c'est l'activité industrielle qui est à l'origine des tous les contentieux³. Cela montre le lien qui s'instaure entre la prise en compte de la qualité des ressources, comme l'eau et le sol, par l'usage industriel du port du point de vue de son exploitation.

Concernant la pollution du milieu marin, on constate qu'en France comme en Italie, c'est le transport maritime qui est à l'origine de tous les contentieux⁴. Cela montre que la prise en compte de la qualité du milieu marin passe par l'usage maritime du port.

Concernant la pollution du milieu aérien, seule l'Italie est concernée. C'est alors l'usage industriel qui est à l'origine de la majorité des cas⁵, comme pour celui de la diminution des ressources naturelles. La seule exception en matière d'aménagement côté terre (Livourne, 3782/2004), peut être interprétée dans le sens de l'apport positif de l'aménagement comme outil d'organisation de l'espace, destiné à l'usage terrestre du port et visant à réduire les problèmes d'émissions.

¹ L'analyse montre qu'il y a toutefois des exceptions : dans deux cas il s'agit de l'aménagement côté terre (Cagliari, 123/1980 ; Naples, 16124/2007) et dans un seul cas du transport maritime (La Spezia, 428/2009).

² En France, il y a 2 contentieux (Marseille-Fos, 49812/10-oct-86 ; Bonifacio, 97-80.855/1998). En Italie, il y a 14 contentieux (Ancône, 40/1999 ; Bari, 7052/2002 ; 1441/2004 et 615/2006 ; Civitavecchia, 1101/1998 et 2781/2001 ; Gênes, 4242/2007 ; 214/2008 et 588/2008 ; La Spezia, 94/2005 ; Livourne, 259/2004 ; Monfalcone, CJCE 13/01/2005 et 5328/2006 ; Venise, 2481/2004).

³ Il y a 3 arrêts français (Port-la-Nouvelle, 04-20.333/2006 ; 935/2007 et 09-82.067/2010) et 11 arrêts italiens (Ancône, 155/2003 ; Brindisi, 2247/2007 ; Livourne, 1540/2009 ; Marghera, 384/2007 ; 1753/2007 ; 4602/2008 ; 1736/2009 ; Piombino, 1398/2009 ; Tarente, 4648/2005 et 372/2008 ; Trieste, 837/2009).

⁴ Il y a 5 contentieux français (Sète, 11/03/1965 ; Marseille-Fos, 05-87.363/2007 ; 89LY00244 ; 4032/1980 et 69-11.171/1970) et 32 contentieux italiens (CJCE, 25/09/2008 ; Augusta, 1543/2002 et 19800/2006 ; Brindisi, 5235/2005 et 3956/2007 ; Cagliari, 14/12/1998 et 2065/2004 ; Gênes, 25/02/2003 ; La Spezia, 428/2009 ; Livourne, 1586/2009 ; Monfalcone, 264/2002 ; Ravenne, CJCE 379/1994 et 183/2002 ; Gênes, 612/1996 et 8519/1998 ; Trieste, 19791/2003 et 22501/2003 ; Naples, 1645/2010).

⁵ En Italie il y a 7 arrêts (Civitavecchia, 1003/2007 ; Gênes, 52/2001 et 12819/2001 ; Marghera, 20370/2006 et 4675/2007 ; Tarente, 38936/2005 et 1869/2006) sur la pollution du milieu aérien due à l'activité industrielle.

Concernant la pollution du milieu portuaire, seule l'Italie présente des cas. La quasi-totalité des contentieux dépend alors de l'activité industrielle¹. Dans le cas de la pollution du milieu portuaire, c'est donc toujours l'usage terrestre du port qui porte atteinte à la qualité du milieu. Le seul cas lié au transport maritime (Porto Torres, 1271/2009) montre que dans certains ports des régions insulaires, la gestion des déchets terrestres provenant de l'exploitation industrielle du port peut se faire aussi par voie maritime, ce qui n'est pas souvent le cas dans les autres ports non insulaires.

Concernant l'atteinte à la santé publique, qui est en France un enjeu majoritairement conflictuel, l'aménagement côte terre constitue la source principale des contentieux². Ce n'est que de manière résiduelle que la santé publique peut être menacée par l'activité industrielle³, ce qui montre qu'en France la qualité de vie des populations riveraines est strictement liée au développement terrestre du port, à la différence de l'Italie, où c'est surtout le développement maritime du port qui est source potentielle d'atteinte à la santé publique⁴. La qualité de vie des populations peut être aussi toutefois mise en cause par le développement terrestre du port, notamment lorsqu'il s'agit d'un port caractérisé par une ZIP dont l'usage industriel est déjà très actif⁵, ou lorsqu'il s'agit d'intensifier l'exploitation⁶.

Concernant la dégradation du paysage, tant en France qu'en Italie, il s'agit quasi exclusivement un problème lié à l'aménagement côté terre⁷. Cela montre que la question du paysage concerne surtout le développement terrestre du port, qui est aujourd'hui

¹ Il y a 6 arrêts (Bari, 2989/2003 ; 17634/2004 et 18318/2004 ; Brindisi, 790/2010 ; Gênes, 19/2009 ; Marghera, 1444/2006).

² Il y a 8 arrêts (Port-la-Nouvelle, 175721/1999 et 98MA00043/2000 ; Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; 06MA01896/2007 ; 07MA03601/2009 ; 08MA00145/2010 et 08MA00160/2010).

³ Il y a 2 arrêts (Sète, 764567/1984 et Port-la-Nouvelle, 09/01206/2010).

⁴ En Italie, il y a 9 contentieux dus aux aménagements au service de navires (Brindisi, 5259/2002 ; 4633/2005 et 2719/2006 ; Civitavecchia, 6267/2005 et 4731/2006 ; Tarente, 524/2005 ; 5/2007 et 2188/2009 ; Trieste, 132/2003) et 10 contentieux dus au transport maritime (Brindisi, 6605/1992 et 3608/2006 ; Chioggia, 1147/2006 ; La Spezia, 44/2009 ; Olbia, 471/2006 ; Palerme, 2333/2001 et 2947/2002 ; Ravenne, 1147/2006 ; Trieste, 8092/2008 et 362/2009).

⁵ Il s'agit, par exemple, du port de Brindisi (7451/2004 et 5642/2006).

⁶ En Italie il y a 6 contentieux dus aux aménagements côté terre (Ancône, 1223/2007 ; Brindisi, 242/1999, 2649/2005 et 8/2006 ; Gênes, 528/2006 et 621/2010).

⁷ Il y a 5 arrêts français (Calvi, 97MA05540/1998 ; Cannes, 97MA01572/2000 ; Sète, 07MA00238/2009 ; Marseille, 10MA00627/2010 et 10MA02466/2010) et 4 arrêts italiens (Ancône, 2937/2005 ; Gênes, 198/2009 ; Trieste, 452/1998 et 538/2004).

contraint par de nouvelles règles visant à préserver les qualités paysagères d'un territoire. Les contentieux français montrent la double distinction qui se fait entre le paysage naturel et le paysage urbain. Cela concerne, par exemple, la qualité du milieu naturel des sites particulièrement sensibles de la Corse, et la qualité du milieu urbain des villes portuaires de Marseille, Sète et Cannes. En Italie, on retrouve aussi cette distinction entre deux façons d'envisager le paysage naturel et urbain, mais il s'y ajoute une troisième : celle qui considère le paysage littoral, mis en cause par les deux arrêts dus à l'aménagement (La Spezia, 267/2004 ; Ancône, 2937/2005). Ce cas confirme qu'en Italie, à la différence de la France, la prise en compte de l'environnement est la plus problématique lorsqu'il s'agit du développement maritime des ses ports.

La comparaison des deux graphiques montre en effet une principale différence entre les deux pays : en France, la prise en compte de l'environnement passe par l'exploitation et le développement terrestre portuaire, tandis qu'en Italie, il s'agit essentiellement de l'exploitation et du développement maritime.

Le Graphique 9 montre qu'en France, sur tous les enjeux, c'est surtout l'atteinte à la santé publique qui engendre le plus de conflit et que, sur tous les types d'activité portuaire, c'est surtout l'aménagement côté terre qui pose problème. Le Graphique 10 fait apparaître qu'en Italie l'enjeu de la pollution maritime en lien avec le transport maritime domine. Enfin, la comparaison France-Italie montre que la répartition des enjeux selon le type d'usage et d'aménagement concerne tant la notion de la qualité du milieu que celle de la qualité de vie que nous avons vue dans le chapitre 1. En France, il y a une répartition équilibrée sur les 25 arrêts analysés, avec 10 contentieux qui montrent l'importance de la prise en compte de la qualité du milieu, et 10 contentieux qui font apparaître la place croissante accordée à la prise en compte de la qualité de vie dans le développement portuaire. Ces deux notions, qualité du milieu et qualité de vie, peuvent aussi converger lorsqu'il s'agit des nouveaux enjeux, tels que la dégradation du paysage, considéré dans sa dimension naturelle et urbaine. C'est le cas pour les 5 arrêts restants.

En Italie, la répartition est loin d'être équilibrée. Sur les 108 arrêts, il y a majoritairement des contentieux concernant la qualité du milieu naturel, avec 68 arrêts, tandis que ceux concernant la qualité de vie ne comptent que 35 cas. Enfin, comme en France, ces deux

notions convergent lorsqu'il s'agit de la dégradation du paysage, considéré cette fois dans sa dimension naturelle, urbaine mais aussi littorale.

2. Impact géographique : localisation et extension des formes de dégradation

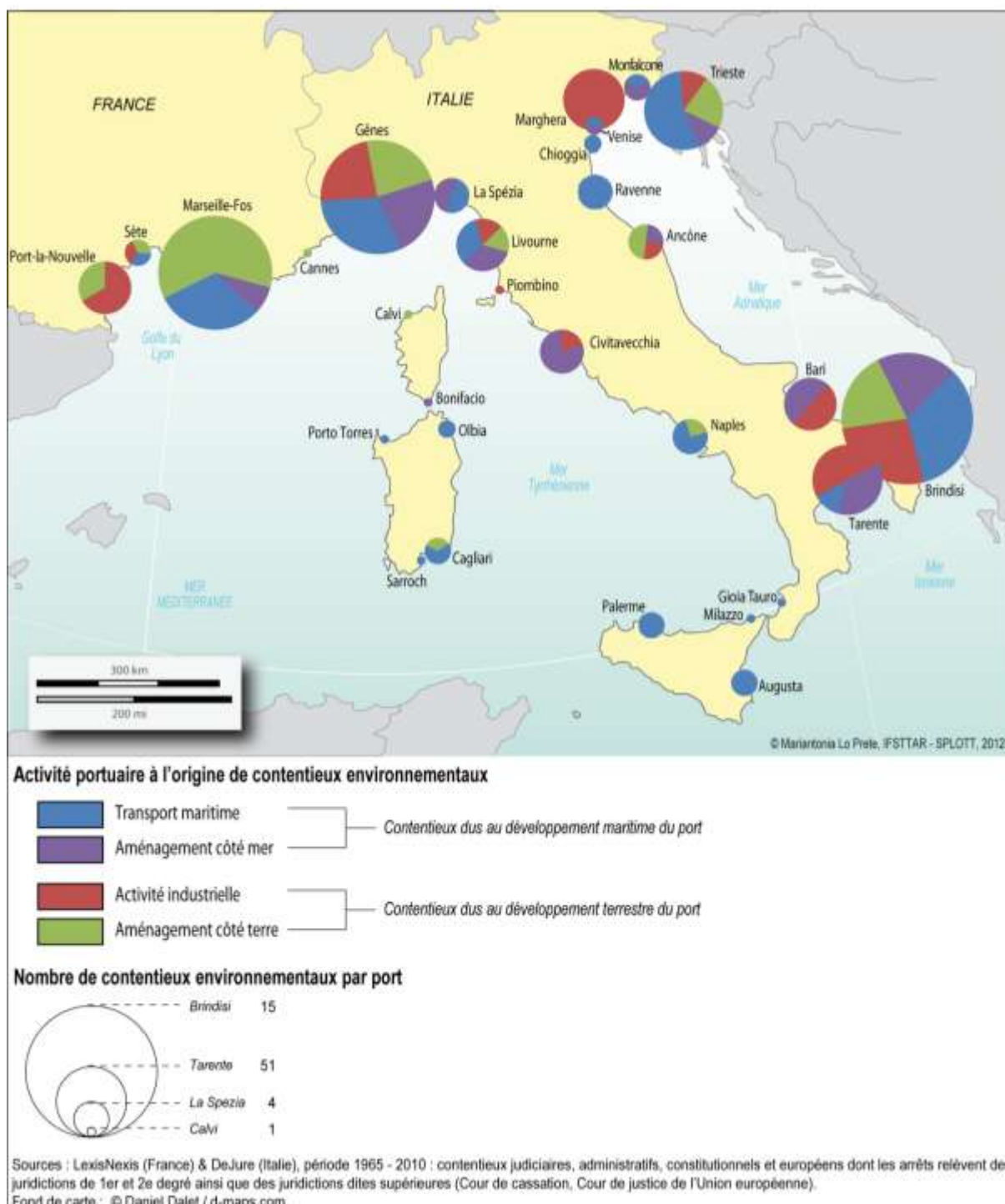
Les résultats issus des paramètres spatiaux de la grille nous permettent de réfléchir non seulement sur la spécificité de chaque port par rapport au type de conflit selon qu'il s'agit du transport maritime, de l'activité industrielle ou de l'aménagement, mais aussi sur l'articulation de la relation ville-port avec la relation port-nature, et de réfléchir sur les zones de conflits¹, dans la lignée des travaux récemment réalisés (KIRAT, MELOT et LO PRETE, 2010 ; KIRAT, LAVAUD-LETILLEUL et LO PRETE, 2010 ; KIRAT et LAVAUD-LETILLEUL, 2011 ; KIRAT et LO PRETE, 2011 ; LO PRETE, 2011a).

2.1. Cartographie des conflits des ports français et italiens

Pour chaque port, nous avons classé les arrêts par forme d'atteinte à l'environnement selon le type d'activité portuaire. La Carte 10 fait ainsi apparaître la part des contentieux environnementaux par port et leur type, selon qu'il s'agit de l'activité industrielle (en rouge), de l'aménagement côté terre (en vert), du transport maritime (en bleu) ou de l'aménagement côté mer (en violet). Cette distinction du type d'activité permet de repérer une éventuelle prédominance des contentieux environnementaux dus au développement terrestre (activité industrielle et aménagement côté terre) ou des contentieux dus au développement maritime du port (transport maritime et aménagement côté mer).

¹ Comme nous l'avons expliqué dans le chapitre 2, par zone de conflit on entend le lieu de développement du conflit qui, parfois peut se distinguer de l'espace concerné par l'impact de la dégradation.

Carte 10 : Contentieux environnementaux par port en France et en Italie (1965-2010)



La Carte 10 illustre la répartition des 133 contentieux environnementaux dans les 30 ports étudiés.

2.1.1. Analyse des ports français

Concernant la France, cette carte montre comment les 25 contentieux se distribuent entre les 6 ports de Marseille-Fos, Port-la-Nouvelle, Sète, Cannes, Calvi et Bonifacio.

Le port de Marseille-Fos présente le plus grand nombre d'arrêts : 13 au total. Il est majoritairement concerné par des conflits d'aménagement, surtout côté terre. Il s'agit principalement de la question récente du projet d'implantation du centre de traitement des déchets et de valorisation énergétique, qui pose un problème d'atteinte à la santé publique¹. Il s'agit ensuite des projets d'aménagement qui soulignent les préoccupations des riverains en matière de paysage urbain (10MA02466/2010 et 10MA00627/2010). À Marseille, c'est donc surtout la dimension terrestre du développement portuaire qui pose problème, notamment pour la qualité de vie de populations riveraines.

Les autres contentieux sont dus au développement maritime, notamment avec des cas sur le transport pétrolier à Fos et la pollution du milieu marin (05-87.363/2007 ; 89LY00244/1989 ; 4032/1980 et 69-11.171/1970), et les travaux de dragage du chenal d'accès du port (49812/10-oct-86). Dans ces cas, c'est la dimension maritime de ce port, avec son trafic d'hydrocarbures localisé dans le site de Fos, qui est mise en évidence. Le fait qu'il s'agisse de contentieux anciens confirme le fait que dans le port de Marseille-Fos, c'est la question de son développement terrestre qui pose le plus de problèmes environnementaux.

À Port-la-Nouvelle, on trouve plusieurs types des contentieux non présents dans d'autres ports, comme l'impact de l'activité industrielle, surtout sur les ressources naturelles (04-20.333/2006, 935/2007 et 09-82.067/2010). Dans ce port, l'aménagement côté terre pose aussi des problèmes d'atteinte à la santé publique (175721/1999 et 98MA00043/2000) en raison de la construction d'un bâtiment à usage industriel destiné au stockage de ciment en vrac à proximité d'une installation portuaire de stockage d'hydrocarbures, et ainsi susceptible de porter atteinte à la salubrité et à la sécurité publiques. L'un est portuaire, l'autre pas. Les contentieux environnementaux de Port-la-Nouvelle confirment la prédominance de l'impact de l'usage industriel et de l'aménagement côté terre, tant sur la

¹ Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; 06MA01896/2007 ; 07MA03601/2009 ; 08MA00145/2010 et 08MA00160/2010.

qualité du milieu naturel que sur la qualité de vie. Ces contentieux sont la preuve de la difficulté qu'il y a à intégrer l'environnement dans l'exploitation industrielle de ce port, à la différence du port de Marseille, où les difficultés sont davantage dues aux aménagements côté terre.

Dans le port de Sète, les contentieux environnementaux sont de trois ordres : les 3 arrêts concernent la pollution du milieu marin due au transport maritime, l'atteinte à la santé publique due à l'activité industrielle, et la dégradation du paysage urbain due à l'aménagement côté terre. Le premier cas n'est pas très représentatif, comme le montre l'ancienneté du contentieux (11/03/1965) et son caractère atypique déjà évoqué. Les deux autres contentieux montrent qu'à Sète aussi, c'est surtout l'usage et l'aménagement terrestre du port qui posent problème. Le seul contentieux dû à l'activité industrielle traite d'un incendie dans la zone industrialo-portuaire (764567/1984). Ce cas montre l'existence d'un cadre juridique sur la sécurité applicable à l'activité industrielle pour prévenir les atteintes à la santé publique. Le seul arrêt sur l'aménagement côté terre montre la question émergente de la prise en compte du paysage (07MA00238/2009) dans les projets d'aménagement. Dans ce cas, le développement de l'espace urbain est dépendant de la valeur portuaire de la ville : il s'agit de la conservation d'un élément historique du paysage, le fort Richelieu, situé en surplomb du port de Sète et qui définit symboliquement la ville comme ville portuaire. On constate donc que dans le port de Sète le développement terrestre du port est aussi le plus conflictuel.

Les conflits d'aménagements côté terre concernent 2 autres ports français : Cannes et Calvi. Le développement terrestre de ces deux ports pose des problèmes en termes de paysage. La seule différence est que, pour Cannes, il s'agit du paysage urbain (97MA01572/2000), tandis que pour Calvi, il s'agit du paysage naturel (97MA05540/1998). Dans le port de Calvi, un conflit fait apparaître l'enjeu du paysage en lien avec la protection du milieu car certains aménagements (construction d'un arrière-port) peuvent avoir un caractère difficilement réversible. Dans ces deux cas, on voit que l'impact du développement portuaire est soumis à de fortes pressions anthropiques, ce qui pose la question tant de la qualité de vie dans les espaces urbains que celle de la qualité du milieu naturel dans des espaces protégés comme la Corse.

On constate que le seul port français pour lequel la prise en compte de l'environnement relève du développement maritime du port est celui de Bonifacio, en raison de l'adjudication frauduleuse des travaux de dragage (97-80.855/1998).

En France, à l'exception de Bonifacio, c'est donc surtout la dimension terrestre des ports qui pose le problème de l'intégration de la qualité de vie des populations riveraines dans les stratégies de développement de l'espace portuaire et dans les pratiques de l'exploitation industrielle.

2.1.2. Analyse des ports italiens

La Carte 10 fait apparaître clairement qu'à la différence de la France, c'est surtout le développement maritime des ports qui est à l'origine des contentieux environnementaux en Italie. La principale source de contentieux est le transport maritime, avec 44 arrêts concernant tous les ports de la Sicile, de Gioia Tauro, de Ravenne et de Chioggia, et presque tous les ports de la Sardaigne et de Naples. La proportion des arrêts dus au transport maritime est à associer au fait que, dans ces ports, l'activité maritime est plus développée que l'activité industrielle. On constate aussi que les ports de Brindisi, Trieste, Gênes et Livourne sont concernés par une majorité d'arrêts sur le transport maritime, mais comme, dans ces ports, l'activité maritime n'est pas dominante, les contentieux sont plus variés. Il est intéressant de remarquer que dans les ports de La Spezia et Venise, les contentieux se partagent entre le transport maritime et l'aménagement côté mer, ce qui peut aussi se rapporter à la tendance plus maritime que terrestre de ces ports. On constate que l'impact du développement maritime est aussi dominant dans les ports de Monfalcone et de Tarente. Comme nous l'avons dit auparavant, l'impact du transport maritime sur l'environnement concerne surtout la pollution du milieu marin lorsque le navire est en navigation, et l'atteinte à la santé publique dans les phases finales de la navigation, c'est-à-dire les manœuvres d'entrée et de sortie du port, ou quand le navire est à quai.

Dans ces ports, l'impact de l'activité maritime sur l'environnement est confirmé par la présence d'autres contentieux dus aux aménagements au service des navires. La Carte 10 montre que ce type de contentieux environnemental caractérise surtout les ports de la mer

Tyrrhénienne : Civitavecchia, Livourne, La Spezia et Gênes. Du côté de la mer Adriatique, ce type de contentieux est, au contraire, moins représenté, avec les ports de Monfalcone, Trieste, Venise, Ancône, Bari et Brindisi. Du côté de la mer Ionienne, il s'agit du port de Tarente. Les contentieux environnementaux dus à l'aménagement côté mer confirment ainsi l'importance des stratégies de développement maritime des ces ports. Enfin, avec 69 contentieux au total dus au transport maritime (44) et à l'aménagement côté mer (25), on observe qu'en Italie, à la différence de la France, c'est le développement maritime de 21 ports sur 24 qui pose le plus de problèmes.

La distribution des contentieux montre que sur le total des 108 arrêts, 39 arrêts concernent le développement terrestre de 12 ports : 26 contentieux sont liés à l'activité industrielle et 13 à l'aménagement côté terre.

La Carte 10 montre aussi qu'en Italie, seuls 2 ports sont exclusivement concernés par des contentieux dus à l'activité industrielle : Marghera, du côté de la mer Adriatique, et Piombino, du côté de la mer Tyrrhénienne. À l'exception de ces deux cas, seul le port d'Ancône, avec ses contentieux dus à l'aménagement côté terre, fait aussi apparaître l'impact du développement terrestre de ce port sur l'environnement. Concernant les autres ports, mis à part ceux de Bari et de Tarente, où les contentieux se repartissent de manière équilibrée entre la dimension terrestre et maritime du port, c'est toujours le développement maritime qui pose problème.

Nous voyons se détacher les ports pour lesquels les contentieux dus au développement terrestre constituent une partie importante des arrêts, mais non prédominante. Il s'agit des ports de Brindisi au sud de la mer Adriatique, et de Gênes au nord de la mer Tyrrhénienne.

Il apparaît donc que les contentieux liés à l'usage industriel sont moins nombreux dans les ports ayant une dimension industrielle plus développée, comme Tarente et Brindisi. Les enjeux environnementaux concernent surtout la qualité du milieu naturel, en lien avec les ressources telles que l'eau et le sol, mais aussi la qualité de vie en lien avec le risque industriel et la pollution du milieu aérien.

Les contentieux environnementaux dus à l'aménagement côté terre sont encore moins nombreux. Ils ne concernent que 7 ports italiens. Il s'agit des ports de Gênes (3 cas), Livourne (1 cas), Naples (1 cas) et Cagliari (1 cas) du côté de la mer Tyrrhénienne et des ports de Brindisi (3 cas), d'Ancône (2 cas) et de Trieste (2 cas) du côté de la mer Adriatique.

On pourrait interpréter le nombre réduit d'arrêts sur l'aménagement côté terre comme une confirmation des difficultés des arrière-pays des ports italiens soumis à de fortes contraintes d'espace. Le port de Brindisi, comme celui de Marseille-Fos en France, est parmi les ports italiens dont l'espace est le plus vaste et il est donc propice à la mise en place des projets d'aménagement visant à développer son activité industrielle (Brindisi, 242/1999, 2649/2005 et 8/2006). Dans ce cas, les contentieux ne sont pas la conséquence de la contrainte d'espace, mais le résultat des oppositions des riverains, dont la qualité de vie est menacée par des projets localisés dans la ZIP du port. Au contraire, dans les ports où la contrainte spatiale est forte, c'est elle qui est à l'origine des contentieux. C'est ce qu'on voit, par exemple, avec le port de Livourne, qui cherche à décongestionner le port et ses zones limitrophes à travers la création d'un Autoporto (3782/2004) dans une zone périurbaine pour réduire le taux d'émissions dues à la congestion routière entre le port et la ville. Les autres conflits d'aménagement sont la conséquence des résultats de la politique de protection de l'environnement, résultats qui se traduisent par l'institutionnalisation des zones protégées, même si celles-ci sont à l'intérieur du périmètre portuaire. Ce sont les cas des ports de Cagliari (123/1980) et de Naples (16124/2007), dont le développement est contraint par la prise en compte des zones naturelles protégées, qui, en conséquence, ne peuvent plus être destinées à l'usage industriel du port. Pour les ports d'Ancône et de Gênes, c'est à cause de l'atteinte à la santé publique et de la dégradation du paysage que le développement est contraint. Les projets à l'intérieur du périmètre portuaire concernent en l'occurrence, soit la mobilisation des produits ferreux et sidérurgiques (Ancône, 1223/2007), soit la création d'un centre de traitement des déchets (Gênes, 528/2006 et 621/2010), avec le risque de porter atteinte à la santé publique. Les stratégies de maximisation de l'espace de ces ports transparaissent au travers de diverses tentatives : la démolition d'un bâtiment historique peu apte à l'exploitation industrielle dans le port d'Ancône (2937/2005), et l'amélioration des équipements

portuaires pour surélever le transport des matériaux dans le port de Gênes (198/2009), avec, dans les deux cas, le risque de dégrader le paysage.

Malgré les contentieux dus aux aménagements côté terre, le développement terrestre des ports italiens reste toujours moins conflictuel que le développement maritime. Cela peut s'expliquer premièrement par un plus grand respect des normes environnementales en lien avec le développement terrestre, deuxièmement par une application plus stricte des normes environnementales lorsqu'il s'agit du développement maritime de ces ports, ou troisièmement par les priorités accordées par les acteurs aux choix d'un développement stratégique plus maritime que terrestre des ports italiens.

2.1.3. La relation entre le type d'activité et le type de contentieux

L'analyse des contentieux environnementaux par port en France et en Italie montre une relation directe entre le type d'activité et le type de contentieux. Par exemple, on constate que l'impact environnemental du transport maritime varie selon le type de trafic. Quand il s'agit du transport de matières dangereuses, par exemple, c'est l'enjeu du risque pour le milieu marin et pour les populations riveraines qui émerge, alors qu'avec les trafics de croisières, il s'agit d'enjeu du paysage.

Dans les ports à zone industrielle (Port-la-Nouvelle, Marghera, Brindisi, Tarente), les conflits concernent plutôt les problèmes de pollution du milieu aérien, de qualité des ressources et d'atteinte à la santé publique. Dans les ports d'éclatement (Gioia Tauro), en revanche, nous n'avons pas constaté un seul conflit sur la gestion des déchets provenant des navires. Dans les ports qui se caractérisent par la dominance du transport maritime sur l'activité industrielle, comme le port d'Augusta ou de Trieste, les conflits concernent surtout la pollution du milieu marin par les navires.

L'analyse des contentieux a montré que la relation entre le type d'activité et le type de contentieux dépend aussi du type d'aménagement mis en œuvre, tant au service des navires que de l'activité industrielle, cela à travers la construction de nouveaux terminaux (Brindisi, 5259/2002 ; 4633/2005 et 2719/2006 ; Civitavecchia, 6267/2005 et 4731/2006 ; Tarente, 524/2005 ; 5/2007 et 2188/2009) et de plateformes en pleine mer (Livourne, 1870/2008), et à travers la réalisation de nouvelles infrastructures comme la

construction de routes (Tarente, 524/2005) ou de plateformes logistiques (Livourne, 3782/2004).

2.1.4. Y a-t-il un impact de la taille des ports sur la prise en compte de l'environnement ?

L'analyse des arrêts permet de faire une réflexion sur la relation entre l'environnement et la taille du port. En général, les résultats ne montrent pas qu'un grand port a forcément un impact majeur sur l'environnement : concernant le transport maritime, l'intensification des trafics participe à l'augmentation des nuisances potentielles, mais ce n'est pas une vérité absolue, et on constate que le tonnage des trafics n'a pas une portée néfaste sur l'environnement. Toutefois, de nouvelles questions se posent comme, par exemple, celle des effets de l'érosion sur la côte, des bruits sous-marins ou de la collision avec les mammifères marins (LAVAUD-LETILLEUL et LO PRETE, 2009). En fait, la question de la taille est liée à celle des équipements portuaires au service des navires : les ports ne possèdent pas tous des Installations de Réceptions Portuaires (IRP), ou celles-ci ne sont pas adéquates en termes de capacité, et les prix élevés n'encouragent pas leur utilisation effective par les navires. Mais la question de la taille est aussi en lien avec celle des infrastructures portuaires destinées à mettre en place de nouveaux types de trafics comme celui du GNL, à travers la construction des nouveaux terminaux, ou destinées à intensifier les trafics existants, notamment avec les travaux de dragage et le renouvellement des quais et terminaux capables d'accueillir des navires de plus grande taille. Pour l'activité industrielle, la question de la taille reste discutable, car son impact sur l'environnement est directement lié au problème d'espace et donc, de concentration d'activités d'exploitation industrielle. Pour l'aménagement, la taille du port a un impact très net, notamment en ce qui concerne les projets d'extension portuaire, tant côté terre que côté mer, mais les conflits peuvent être de nature très différente selon les ports et les projets d'aménagement. Dans le cas des projets d'extension des ports de très grande dimension, tels que Marseille-Fos, Gênes ou Brindisi, on rencontre aussi bien des contentieux sur l'implantation d'activité industrielle (Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; 06MA01896/2007 ; 07MA03601/2009 ; 08MA00145/2010 et 08MA00160/2010 ; Gênes, 528/2006 et 621/2010 ; Brindisi, 2649/2005), que sur les équipements portuaires (Gênes, 198/2009), ou sur la construction des terminaux (Civitavecchia, 6267/2005) ou leur

renouvellement (Trieste, 132/2003), c'est-à-dire des contentieux qui témoignent du problème du zonage portuaire.

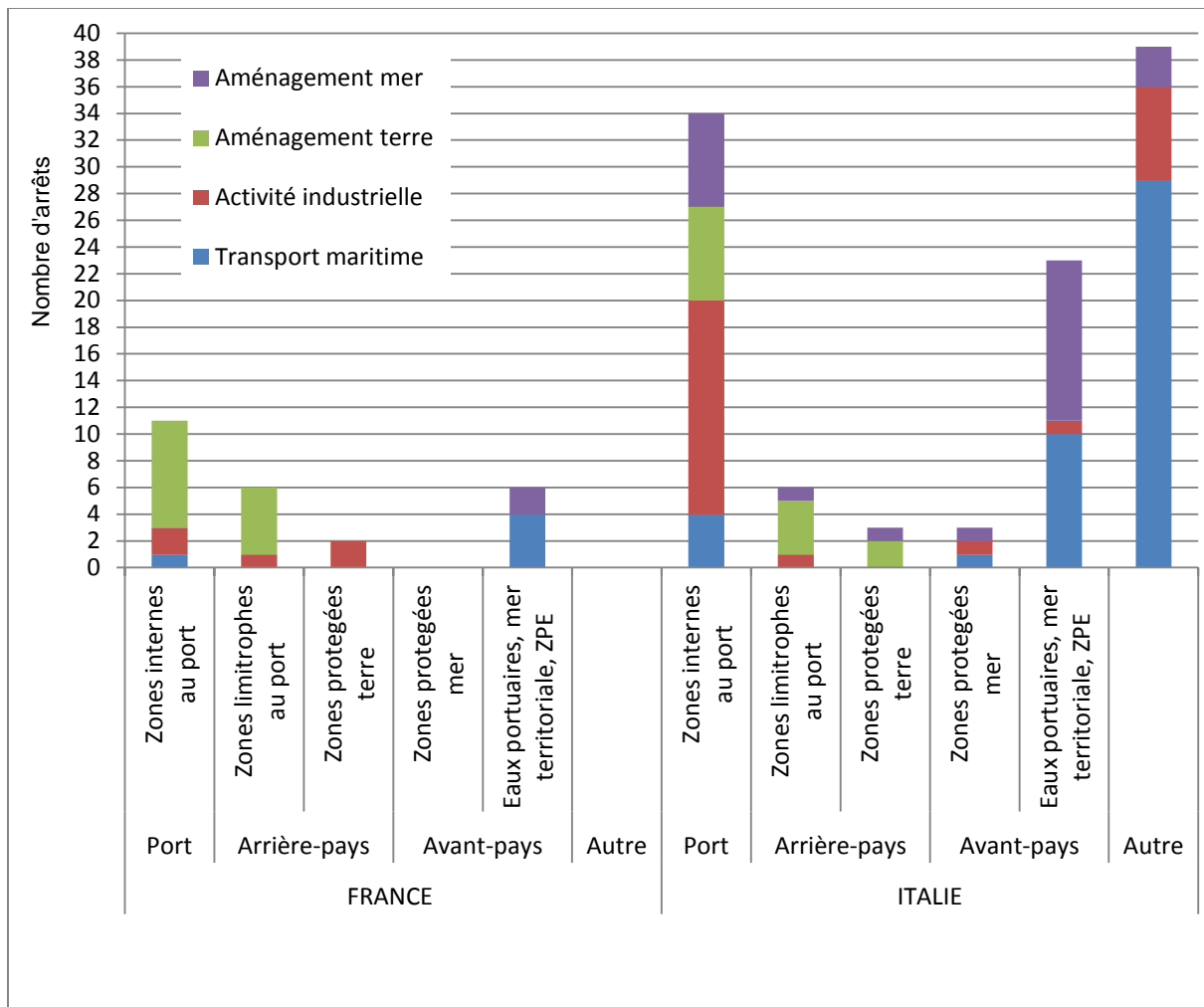
2.2. Les zones des conflits en France et en Italie

En France comme en Italie, l'analyse des contentieux confirme que les formes de dégradation de l'environnement varient selon le port et selon le type de développement de l'espace portuaire. Ce développement dépend des règles qui visent à organiser l'espace, par le biais de différents types de zones pour lesquelles, par exemple, les limites d'extension, les types d'usages et d'aménagements autorisés sont fixés par des règles. Les contentieux font apparaître les différentes tentatives de détournement de ces règles, que ce soit de façon légale, à travers l'interprétation des textes existants de manière à mettre les ambiguïtés en faveur de l'aménagement, ou de façon illégale¹.

La grille permet d'identifier les types de zones dans lesquelles le contentieux se manifeste (KIRAT, 2010, 2011 ; KIRAT et LAVAUD-LETILLEUL, 2011 ; KIRAT et LO PRETE, 2011). On peut distinguer quatre zones : la zone industrialo-portuaire interne au port ; les zones limitrophes, c'est-à-dire le voisinage de la zone industrialo-portuaire existante ou projetée ; les zones protégées dans le milieu terrestre et marin ; et la mer, qui renvoie à des situations de navire en mouvement (navigation, entrée et sortie du port) ou à quai. Le Graphique 11 présente la distribution des contentieux en fonction des zones mises en jeu en France et en Italie, selon qu'il s'agit du port, de l'arrière-pays ou de l'avant-pays, selon le triptyque défini par A. Vigarié (1979).

¹ Lorsqu'on parle d'ambiguïtés des textes en faveur de l'aménagement, on fait référence, par exemple, à l'enchevêtrement de plusieurs documents d'urbanisme qui ne prévoient pas le même usage de l'espace ou qui laissent des vides sur ce qu'il est possible ou non de faire. La manière illégale de détourner les règles d'aménagement et urbanisme fait référence à la violation manifeste de ces règles.

Graphique 11 : Zones mises en jeu par les contentieux en France et Italie



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Tant en France qu'en Italie, une majorité des contentieux portent sur les **zones internes au port**, c'est-à-dire sur la zone industrialo-portuaire (ZIP), les terre-pleins, les quais, les terminaux ou encore les zones mises à l'écart de l'exploitation industrielle et maritime pour être dédiées exclusivement au stockage des déchets provenant des navires ou des déchets du port. Le graphique montre qu'en France, dans les zones internes du port, il y a plus de contentieux dus à l'aménagement côté terre. En Italie, il y a plus de contentieux dus à l'activité industrielle, mais il y en a aussi en lien avec l'aménagement, tant côté terre que côté mer.

En France comme en Italie, les cas de contentieux d'aménagement comme ceux de contentieux industriels montrent la faiblesse du « principe de respect des zones

non-portuaires » (ROMI, 1991, p.294)¹, c'est-à-dire des zones qui se trouvent en dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires (*Ibid.*, 1991) : il peut s'agir des zones urbaines, comme par exemple à Fos, Marseille et Port-la-Nouvelle en France, ou Ancône, Brindisi, Tarente, Gênes et Marghera en Italie, ou encore des zones naturelles, comme par exemple Calvi en France, et Cagliari et Naples en Italie. Ces zones non-portuaires nous intéressent en raison de leur localisation proche du port, ce qui les rend susceptibles d'être affectées par les impacts des aménagements portuaires et par celui de l'exploitation de la zone industrialo-portuaire.

Ces considérations ne sont pas valables lorsqu'il s'agit des contentieux dus au transport maritime. En France comme en Italie, ces cas portent sur des problèmes de chargement et déchargement des marchandises, opérations qui s'effectuent sur les quais et les terminaux. Cela s'explique par le fait que ces zones internes au port restent le plus souvent éloignées et isolées des zones sensibles, surtout lorsqu'il s'agit de trafics dangereux, comme le transport de pétrole ou de gaz. Cela justifie le nombre important d'arrêts en Italie sur les aménagements côté mer qui visent à développer le trafic de gaz dans des ports n'ayant pas la possibilité d'éloigner suffisamment ces trafics des zones sensibles, comme Brindisi (5259/2002 ; 4633/2005 et 2719/2006), Civitavecchia (6267/2005 et 4731/2006), Tarente (524/2005 ; 5/2007 et 2188/2009) et Trieste (132/2003).

D'autres contentieux concernent les **zones limitrophes** entre le port et la ville hors du périmètre portuaire. Dans ces zones, on retrouve tant en France qu'en Italie les contentieux liés à des activités industrielles et à des projets d'aménagement. C'est ce qu'on voit, par exemple, avec la fuite d'une canalisation souterraine d'installation portuaire dans la zone urbaine limitrophe de Port-la-Nouvelle, le sinistre ayant contraint à déplacer une école (04-20.333/2006) ou encore, lorsqu'une riveraine porte plainte contre les nuisances

¹ Une étude sur les côtes françaises de la Méditerranée montre que les impacts des aménagements gagnés sur la mer comme la construction de terre-pleins, de digues, de quais, etc., correspondent d'une part à la « destruction irréversible des zones recouvertes (devenues émergées)..., et d'autre part à l'appauvrissement également irréversible des zones transformées en plan d'eau portuaire » (MEINESZ, ASTIER *et alii*, 1991). Cette destruction et cet appauvrissement sont encore plus néfastes lorsqu'il s'agit de zones non-portuaires, d'où l'importance du principe de respect de ces zones (CALDERANO, 2010). Raphaël Romi rappelle en effet que « l'article 27 de la loi Littoral fixe le principe selon lequel "il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement" en dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires » et commente : « Toutes proportions gardées, ce principe est à rapprocher du principe selon lequel l'urbanisation ne saurait s'effectuer qu'en continu. Moindre mal : ce ne serait que dans les lieux déjà 'travaillés' par l'homme que les ports pourraient voir le jour ou faire l'objet d'extension » (ROMI, 1991, p.294).

sonores trop élevées du port de Civitavecchia (1003/2007) au motif que cela nuit à sa qualité de vie dans son lieu d'habitation situé juste à proximité du port. Dans les deux cas, les zones limitrophes dans lesquelles se localise le conflit sont le plus souvent des zones urbaines situées à proximité de la zone industrialo-portuaire, zones qui sont, soit clairement dans la ville comme dans le cas de Port-la-Nouvelle, soit dans le périmètre du domaine public maritime, dans des espaces urbains plus excentrés.

L'aménagement côté terre est une cause prédominante des contentieux localisés dans les zones limitrophes du port, qu'il s'agisse de projets concernant des zones périurbaines très peu habitées, qui se prêtent, par exemple, à la construction d'un arrière-port (Calvi, 97MA05540/1998) ou d'un Autoporto (Livourne, 3782/2004), afin de soulager l'activité portuaire pénalisée par une contrainte d'espace.

Les contentieux sur des **zones protégées dans le milieu terrestre** sont très rares, d'abord, logiquement, parce que ces zones sont rares – rappelons que tant en France qu'en Italie, la création de ces zones, qui n'est pas obligatoire, ne rencontre que très rarement la volonté des acteurs institutionnels (BECET et MORVAN, 1991 ; BODIGUEL, 2008) – ensuite, parce que ces zones se situent rarement dans les espaces portuaires. Les zones protégées du milieu terrestre sont le plus souvent menacées par le développement terrestre du port. C'est le cas, par exemple, avec le parc naturel de Port-la-Nouvelle (935/2007 et 09-82.067/2010) et le site d'intérêt national du port de Naples (16124/2007) menacés par l'exploitation industrielle. Ce dernier cas montre qu'en Italie, les zones protégées sont de plus en plus prises en compte par le développement portuaire à travers le rôle des institutions qui, en déclarant qu'il s'agit d'un site d'intérêt national, peuvent obliger, comme ici, les acteurs industriels à mettre en place un plan de remise en état et à construire une barrière pour limiter la pollution du site. On voit ici deux formes d'aménagement en faveur de l'environnement.

Enfin, on constate qu'une zone terrestre protégée peut être menacée par les aménagements au service des navires, lorsqu'il s'agit, par exemple, de l'élimination des résidus de dragage à terre dans des zones dites d'importance communautaire (Monfalcone, CJCE 13/01/2005).

Parmi ces contentieux dans les **zones protégées du milieu marin**, il n'y a que 3 arrêts en Italie. L'un concerne une aire marine protégée (La Spezia, 428/2009) : le milieu marin est menacé par les nuisances du transport maritime (un navire naviguant dans une AMP), et l'autre, le sanctuaire des cétacés en Méditerranée entre la France, Monaco et l'Italie, par la construction d'un centre de traitement gazier sur une plateforme en pleine mer (Livourne, 1870/2008), là où se trouve un passage dense de cétacés. Le troisième cas confirme encore une fois l'intérêt accordé par les institutions à la protection du milieu marin de la lagune de Venise, menacé par les déversements industriels du port de Marghera (1753/2007).

Les autres contentieux portent sur des contextes maritimes. Tant en France qu'en Italie, il s'agit surtout de contentieux dus aux rejets illicites, aux eaux de ballaste ou au transport de matières dangereuses. Ces contentieux se situent en mer et peuvent se répartir entre les **eaux portuaires**, les **eaux territoriales**, la **ZPE** ou la **haute mer**¹. Les contentieux sur le dragage et la construction de terminaux, tant en France qu'en Italie, concernent le chenal d'accès au port et les eaux proches du rivage. Il n'y a qu'un seul arrêt sur l'activité industrielle en Italie, ayant pour objet la pollution des eaux portuaires, à cause de l'écoulement en mer de substances nocives au-delà des limites établies par la loi (Marghera, 4602/2008).

Les contentieux que nous avons mis sous la catégorie « autre » indiquent les conflits qui tendent vers des problématiques de prestation de services². Il s'agit alors surtout de contentieux sur la gestion des déchets et sur d'autres types de prestations de services, telles que le remorquage, la sécurité et la gestion du risque industriel.

Les zones des contentieux soulignent la question de la contrainte d'espace portuaire : jusqu'où le port doit-il s'étendre ?

2.2.1. Le port face à la contrainte d'espace : l'impact sur la qualité de vie et la qualité du milieu

Cette question souligne le besoin croissant de superficie et le glissement progressif des ports en dehors des villes, dans des terrains éloignés de l'interface ville-port (ex. Marseille-

¹ Nous reviendrons sur ces contentieux dans le chapitre 6.

² Voir chapitre 5.

Fos). L'interprétation des arrêts montre que la contrainte d'espace a une influence directe sur la production des conflits environnementaux. Pour suppléer à cette contrainte, on constate une tendance à l'élargissement des espaces portuaires vers l'arrière-pays avec, par exemple, la création d'un Autoporto au service du port de Livourne (3782/2004) ou d'un arrière-port à Calvi (97MA05540/1998). Il s'agit de nouvelles zones qui visent à décongestionner le port, mais dont les opérations logistiques rendent encore plus fragile la relation du port avec son arrière-pays.

Dans les ports italiens comme ceux de Marghera, Brindisi, Ancône, Civitavecchia, Piombino et Gênes, qui, à la différence des ports de Marseille-Fos ou de Tarente, n'ont pas de zones industrielles vastes, on voit que le manque d'espace (RIDOLFI, 1997, 2002a, 2002b) produit une concentration de l'activité industrielle qui accumule ainsi son potentiel polluant. Dans ce cas, le litige peut porter sur des problèmes de pollution du milieu aérien (Civitavecchia, 1003/2007 ; Gênes, 52/2001 et 12819/2001 ; Marghera, 20370/2006 et 4675/2007), de diminutions des ressources (Ancône, 155/2003 ; Brindisi, 2247/2007 ; Marghera, 384/2007 ; 1753/2007 ; 4602/2008 ; 1736/2009 ; Piombino, 1398/2009), d'atteinte à la santé publique (Brindisi, 7451/2004 et 5642/2006) et de pollution du milieu portuaire à cause des déchets (Brindisi, 790/2010 ; Gênes, 19/2009 ; Marghera, 1444/2006). La concentration des activités industrielles est donc plus néfaste sur des espaces étroits, qui incitent les ports à s'élargir vers l'arrière-pays. La conflictualité est alors plus grande. Mais on voit que cette tendance à l'élargissement des espaces portuaires s'effectue aussi vers l'avant-pays avec, par exemple, la construction des nouveaux terminaux¹ jusqu'à la construction des plateformes en pleine mer (Livourne, 1870/2008).

Dans ces deux cas, arrière-pays et avant-pays, l'analyse des contentieux montre que ce qui pose le plus de problèmes est le développement des activités industrielles qui ont, tant en France qu'en Italie, un impact très important sur la qualité de vie de populations riveraines, alors que le développement des activités maritimes a un impact plus important sur la qualité du milieu naturel. La question qui se pose est donc celle des limites portuaires en fonction de la relation ville-port et de la relation port-nature.

¹ Brindisi, 5259/2002 ; 4633/2005 et 2719/2006 ; Civitavecchia, 6267/2005 et 4731/2006 ; Tarente, 524/2005 ; 5/2007 et 2188/2009 ; Trieste, 132/2003.

2.3. La relation ville-port et port-nature

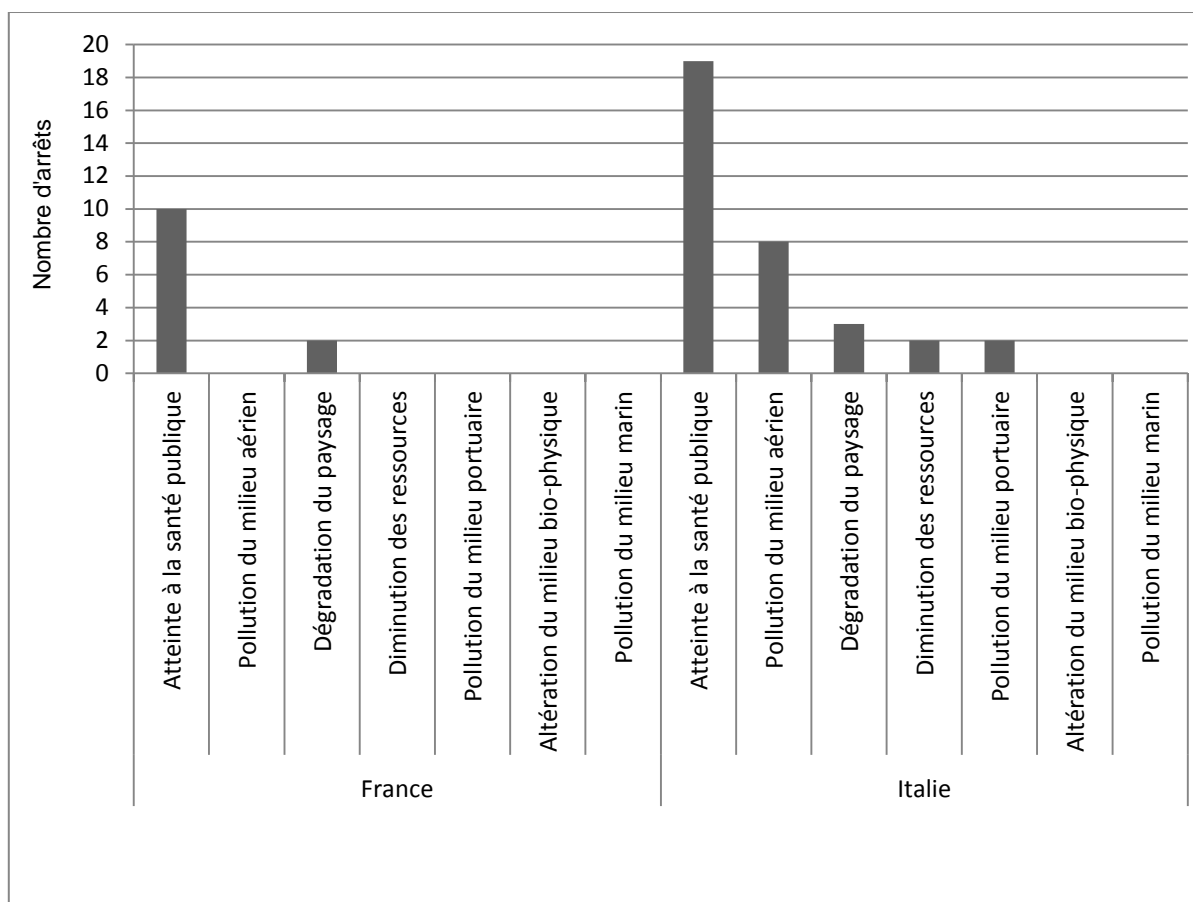
L'analyse des contentieux confirme que les enjeux environnementaux varient selon qu'on prend en considération l'avant-pays portuaire, le port en lui-même, et/ou l'arrière-pays portuaire (VIGARIE, 1979). Ainsi, dans le cadre du triptyque portuaire, les enjeux seront différents selon que l'on prend en compte le port dans sa relation avec la ville ou dans sa relation avec la nature. Nous analyserons donc dans cette partie la dimension conflictuelle de la relation du port avec la ville ainsi qu'avec la nature, relation qui s'instaure autour des différents enjeux en fonction du type d'activité portuaire.

Chaque arrêt donne des éléments sur le contexte portuaire, urbain et/ou naturel : on a des informations sur l'état des infrastructures ou des équipements portuaires ainsi que sur leur impact sur le milieu naturel ou le milieu urbain, sur les problèmes de délimitation du périmètre urbain par rapport au port, ou encore sur la présence de bâtiments ayant une valeur historique et architecturale et de zones naturelles spécifiques comme une aire marine protégée ou une zone humide. Dans les arrêts que nous étudions, la relation ville-port ressort dans différents exemples : des nuisances sonores trop élevées dérangeant un habitant, l'aménagement d'un terminal gazier menaçant la santé des riverains ou l'aménagement valorisant la relation du port avec la ville, mettant en évidence l'importance des projets architecturaux qui s'inscrivent dans la vie de tous les jours des riverains, de façon non néfaste (MEYER, 1999). La relation port-nature ressort lorsqu'il s'agit d'un conflit qui concerne, par exemple, la navigation dans une aire marine protégée.

2.3.1. La relation « ville-port » en France et en Italie

Cette relation se manifeste dans 12 contentieux sur 25 en France, et 34 contentieux sur 108 en Italie. Le Graphique 12 donne une vision de synthèse et compare la façon dont la relation « ville-port » se manifeste dans les contentieux analysés en France et en Italie.

Graphique 12 : La relation « ville-port » dans les contentieux français et italiens (1965-1980)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Le Graphique 12 fait apparaître qu'en France la relation ville-port est surtout mise en cause par l'atteinte à la santé publique. L'enjeu est celui du risque industriel face auquel les riverains revendiquent leur besoin de sécurité. Cette revendication se fait tant à cause des nuisances et des risques dus à l'usage industriel (Port-la-Nouvelle, 09/01206/2010 et Sète, 764567/1984), qu'à cause des projets d'aménagements (exemple d'implantation industrielle). On le voit avec le projet d'incinérateur destiné à un usage urbain à Fos, qui, inquiète les riverains au sujet de la santé publique. D'autres projets prévus à Port-la-Nouvelle pour le développement de l'activité industrielle (175721/1999 et 98MA00043/2000) montrent que la qualité de vie des riverains dépend de certains choix de développement du port. L'analyse des contentieux montre aussi que la relation ville-port s'appuie sur un problème de cohérence territoriale entre le port et la ville. L'enjeu récurrent, comme nous l'avons vu, est celui du paysage urbain qui, dans le cas de certains projets d'aménagements, peut renforcer le lien du port avec la ville. Si l'on considère que

la formalisation de l'opposition en contentieux par les riverains montre le degré d'attachement (RAFESTIN, 1980 ; CADORET, 2011) à l'espace menacé (MELE, 2004), ce sentiment d'attachement paraît plus fort dans le cas de l'atteinte à la santé publique (exemple de Marseille-Fos et Port-la-Nouvelle), que dans celui de l'atteinte au paysage. Dans ce dernier cas, les projets d'aménagement suscitent moins d'oppositions, voire appellent des consentements, lorsqu'il s'agit de projets d'intérêt culturel dont la ville peut bénéficier : on pense, par exemple, au cas de l'extension du Palais des Festivals à Cannes (97MA01572/2000) ou à celui de la réalisation du Centre Régional de la Méditerranée à Marseille (10MA02466/2010).

En Italie aussi, la relation ville-port est le plus souvent mise en cause par des contentieux qui concernent l'atteinte à la santé publique et cela, à cause de l'exploitation industrielle (Brindisi, 7451/2004 et 5642/2006), de projets d'implantation d'activités industrielles (Ancône, 1223/2007 ; Brindisi, 242/1999, 2649/2005 et 8/2006 ; Gênes, 528/2006 et 621/2010) ou de projets de création de nouveaux terminaux visant à développer, par exemple, des trafics des navires à charbon (Civitavecchia, 6267/2005). Comme en France, les enjeux qui perturbent la relation du port avec la ville sont ceux du risque industriel face auquel les riverains revendiquent leur besoin de sécurité, ce qui place l'aménagement dans un rôle menaçant. Une petite partie des contentieux évoquent la relation du port avec la ville, lorsqu'il s'agit des litiges ayant pour enjeu la sécurité et la sûreté du transport maritime (exemple du transport des marchandises dangereuses : Brindisi, 3608/2006 ; Chioggia, 1147/2006 ; Trieste, 8092/2008).

En Italie, à la différence de la France, le lien étroit des ports avec la qualité de vie des riverains transparait par le biais de cas sur la pollution du milieu aérien, avec des cas sur les émissions en général¹, ou sur les émissions spécifiques, comme le bruit dans le cas de Civitavecchia (1003/2007). Cela montre que la relation du port avec la ville est le plus souvent concernée par l'exploitation industrielle du port. Plus rarement, il s'agit des aménagements portuaires, comme dans le cas de la construction d'un Autoporto ayant comme objectif de réduire la congestion routière (Livourne, 3782/2004), cas qui met en

¹ Gênes, 52/2001 et 12819/2001 ; Marghera, 20370/2006 et 4675/2007 ; Tarente, 38936/2005 et 1869/2006.

évidence le rôle de l'aménagement comme outil d'intégration de l'environnement dans le développement portuaire.

La relation du port avec la ville trouve dans les contentieux sur le paysage deux exemples emblématiques avec des aménagements côté terre et côté mer. Côté terre, on peut rappeler le cas de tentative de démolition du bâtiment *ex infermeria* dans le port d'Ancône, qui échoue en raison de la priorité accordée à l'intérêt historique, patrimonial et paysager de ce bâtiment constituant un emblème d'Ancône comme ville portuaire (2937/2005). Côté mer, on peut rappeler le contentieux dans lequel un citoyen de la ville de La Spezia ayant un balcon avec vue sur le golfe des Poètes, revendique son intérêt à la protection du paysage littoral en s'opposant donc aux travaux de dragage qui visent à encourager l'entrée des grands navires de croisière dans le golfe. Dans ce cas, la revendication de cet habitant, qui implique une limitation du développement portuaire, va dans le sens d'une priorité accordée à la ville sur le port. La particularité de ce conflit est donc qu'il s'inscrit aussi dans la relation port-nature, comme le souligne le juge dans son évaluation du cas (La Spezia, 267/2004).

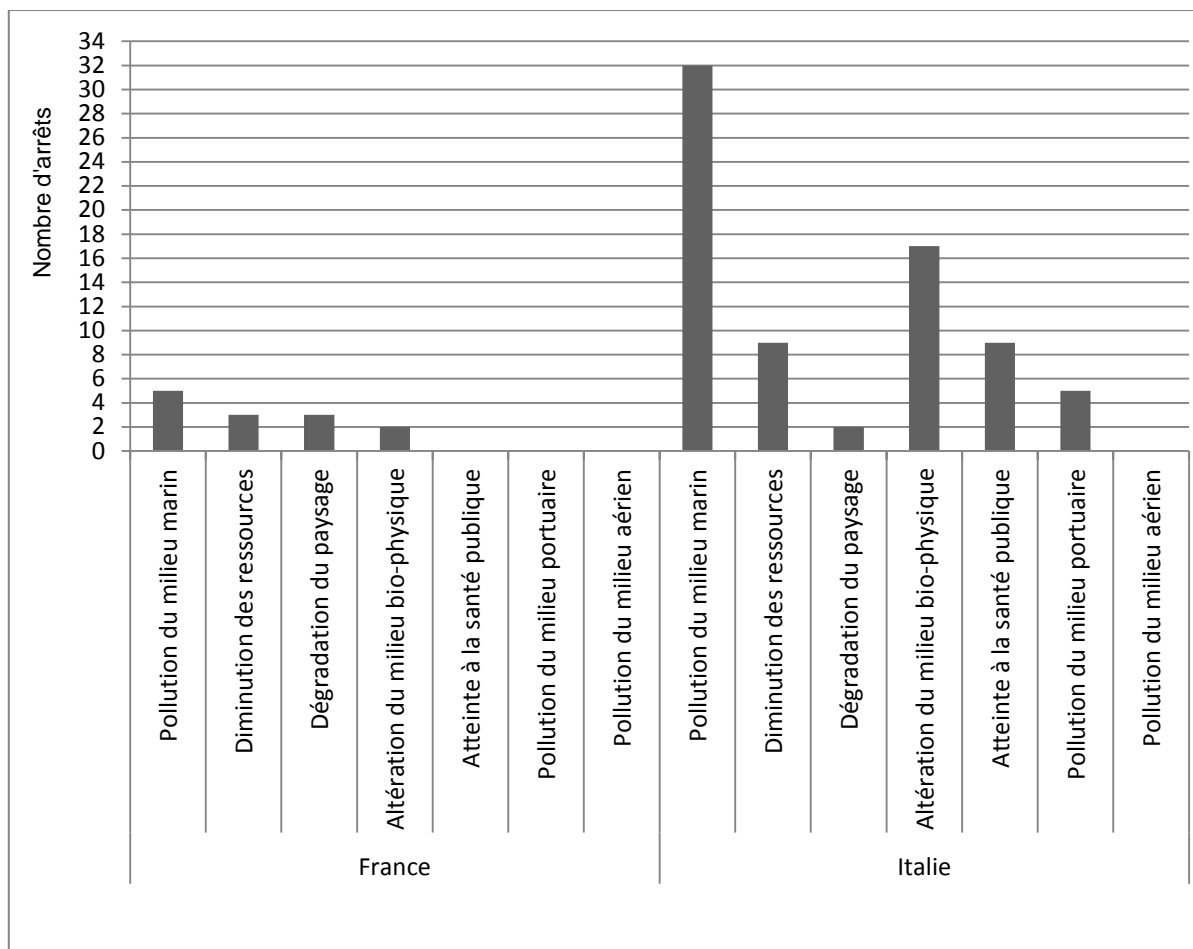
Les contentieux sur le paysage font apparaître qu'en Italie, c'est au port de s'adapter à la ville, et non le contraire. C'est ce que traduit la notion de « Portualità Allargata » évoquée dans l'arrêt de Trieste (538/2004), pour rendre compte de la nécessité d'une prise en compte de l'environnement au niveau du développement portuaire.

Un nombre très réduit de cas concerne la pollution du milieu portuaire. Ils montrent alors l'importance que le juge accorde à la ville, lorsque la qualité du milieu est en cause. Cela se produit soit lorsque la ZIP se trouve en proximité de la ville (Tarente, 372/2008), soit lorsque, malgré la distance de la ZIP avec la ville, le niveau de pollution est non seulement très haut mais aussi persistant, ce qui met en péril les riverains (Marghera, 1736/2009).

2.3.2. La relation « port-nature » en France et en Italie

Le Graphique 13 synthétise, de manière comparative, les contentieux dans lesquels la relation « port-nature » se manifeste dans les 13 contentieux sur 25 analysés en France et dans les 74 contentieux sur 108 analysés en Italie.

Graphique 13 : La relation « port-nature » dans les contentieux français et italiens (1965-1980)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

En France, c'est surtout l'impact du transport maritime sur le milieu marin qui montre l'importance de la relation port-nature (Sète, 11/03/1965 ; Marseille-Fos, 05-87.363/2007 ; 89LY00244/1989 ; 4032/1980 et 69-11.171/1970). On le voit avec les cas portant sur la diminution des ressources, due à l'impact de l'exploitation industrielle sur le milieu (Port-la-Nouvelle, 04-20.333/2006, 935/2007 et 09-82.067/2010). Ce sont aussi les enjeux de l'aménagement qui s'inscrivent dans cette relation, avec, par exemple, le paysage, dans le cas des projets d'aménagement côté terre qui doivent se réaliser dans des milieux insulaires particulièrement fragiles et protégés (Calvi, 97MA05540/1998) et, l'altération du milieu biophysique, dans le cas des travaux de dragage du chenal d'accès du port de Fos (49812/10-oct-86).

En Italie la pollution du milieu marin est la plus grande source des contentieux mettant en jeu la relation port-nature. On le voit avec tous les cas qui portent sur les impacts du

transport maritime sur le milieu marin, tels que les rejets illicites et les déchets provenant des navires, sur lesquels nous reviendrons dans le chapitre 6.

En Italie, les nombreux contentieux dus à l'activité industrielle font apparaître clairement l'impact du port sur les ressources naturelles : les contentieux tournent autour de la question du respect des normes, qui portent sur la fixation des seuils des déversements que les usines peuvent effectuer dans les sol (Ancône, 155/2003 ; Brindisi, 2247/2007 ; Livourne, 1540/2009 ; Piombino, 1398/2009). Il peut aussi s'agir du respect des normes sur la gestion des déchets du port, ce qui est encore plus lié à la question de la préservation du milieu portuaire (Bari, 2989/2003 ; 17634/2004 et 18318/2004 ; Brindisi, 790/2010 ; Gênes, 19/2009 ; Marghera, 1444/2006).

Cette tendance au respect des normes en faveur de la relation port-nature est visible en Italie avec les conflits d'aménagement. Ces contentieux peuvent concerner des zones protégées terrestres, comme les sites d'intérêt national (Naples, 16124/2007) ou communautaire (Monfalcone, CJCE 13/01/2005), des aires marines protégées (La Spezia, 428/2009), ou des milieux particulièrement vulnérables comme les zones humides (Cagliari, 123/1980), ou la lagune de Venise face au développement portuaire (Venise, 2481/2004). La majorité des arrêts concernant l'altération du milieu font aussi apparaître l'importance accordée au respect des normes qui portent, par exemple, sur la mise en place de procédures régionales de contrôle de sédiments de dragage (Gênes, 4242/2007 ; 214/2008 et 588/2008). Côté maritime, les contentieux font apparaître que la relation du port avec la nature est plus importante, car les travaux d'aménagement réveillent les intérêts pour la biodiversité marine, notamment en Méditerranée où les ports manifestent le besoin de construire de nouveaux terminaux, de les agrandir et de les renouveler, ou bien de se rendre accessibles aux grands navires.

Le lien du port avec la nature prend une importance particulière lorsqu'il est question des contentieux sur l'atteinte à la santé publique. Souvent, il y a plusieurs recours sur le même projet d'aménagement, et il arrive parfois que le juge privilégie la prise en compte du milieu naturel à celui de la qualité de vie de riverains. C'est l'exemple de certains conflits d'aménagements portant sur l'implantation d'activités industrielles, la construction de terminaux gaziers ou de terminaux dédiés au transport de vrac sec.

Plus rares sont les contentieux sur la dégradation des paysages dus aussi à des aménagements portuaires. C'est le cas des équipements dans le port de Gênes (198/2008).

On constate donc que la relation port-nature se décline davantage en fonction des usages du port, tandis que la relation ville-port est plutôt mise en cause par l'aménagement. Dans le cas de la relation port-nature en France, c'est surtout le milieu naturel terrestre qui est mis en cause, à la différence de l'Italie où il s'agit plus du milieu marin.

2.3.3. Aspects émergents de l'analyse de la relation « ville-port » et « port-nature »

L'analyse des contentieux concernés par la relation ville-port montre l'antinomie qui peut exister entre le port et la ville. Cette antinomie est plus ou moins forte selon que le type de projet est perçu plus ou moins positivement. Elle est très forte lorsque sont en jeu des projets d'implantation d'activités industrielles, de construction de terminaux gaziers ou d'autres installations néfastes pour les riverains. Elle est moins forte lorsque sont en jeu le renouvellement de terminaux ou la réalisation de bâtiments et d'infrastructures qui, au contraire, tendent à améliorer l'intégration du port dans la ville. Le cas du projet d'aménagement de l'esplanade du mole J4 du port de Marseille (10MA00627/2010) pour la réalisation du Centre Régional de la Méditerranée est l'un de ceux où le développement portuaire se lie au développement urbain de façon valorisante. On constate donc que le caractère contestable des projets d'aménagements est fonction de la perception qu'ont les riverains du choix même du projet (renouvellement de vieux quais, construction d'un terminal gazier, démolition d'un bâtiment historique), ainsi que de son ampleur (travaux de dragages pour accueillir des navires géants). Lorsqu'il s'agit d'un projet modeste de renouvellement d'un terminal qui ne modifie pas les aptitudes techniques des quais ou des bassins et qui vise, au contraire, à améliorer les conditions de sécurité du port (Brindisi, 2719/2006), les oppositions sont beaucoup moins marquées. Dans les contentieux mettant en cause la relation ville-port, les oppositions sont donc souvent détachées de la question du respect des normes ; c'est selon la perception du projet qu'elles apparaissent

plus ou moins contestables. C'est ainsi le cas de l'incinérateur de Fos, qui engendre 6 recours contentieux en dépit du fait qu'il soit conforme au cadre normatif¹.

L'antinomie est aussi plus ou moins marquée selon la distance du port avec la ville : dans le cas d'une grande proximité, comme à Marseille et à Gênes, la conflictualité est forte, à la différence des « ports sans ville » (DUCRUET, 2005a, 2008) comme Gioia Tauro.

Cette question de la distance fait apparaître celle de la migration de la pollution et des nuisances, depuis l'espace portuaire jusqu'à l'espace urbain. Le contentieux sur le port de Civitavecchia (1003/2007) a fait apparaître la question de la définition des espaces portuaires par rapport aux espaces urbains, et donc du périmètre portuaire et du périmètre urbain. Cette définition était essentielle pour déterminer si l'habitation concernée se trouvait à l'intérieur du périmètre portuaire ou dans le périmètre urbain, et donc si le port était responsable ou non des nuisances sonores. Le juge a considéré que l'habitation était située dans le périmètre urbain, et qu'il y a donc eu une migration des bruits subis hors du périmètre portuaire².

Elle fait aussi apparaître la question de l'impact du développement urbain sur l'espace portuaire. Le problème se pose dans le cas du redéveloppement des anciennes zones portuaires délaissées (CHARLIER et MALEZIEUX, 1994) qui sont situées au contact des centres urbains (VALLEGA, 1992). Dans ce cas, ces zones sont souvent considérées comme une « unique opportunité d'urbanisme » (CHALINE, 1992) ou encore comme une « nouvelle frontière urbaine » (HALL, 1992) si elles ne sont pas utilisées à but portuaire (CHARLIER et MALEZIEUX, 1993), ce qui implique une utilisation possible de ces espaces par la ville et ses habitants. Or, aujourd'hui, les zones portuaires à

¹ Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; 06MA01896/2007 ; 07MA03601/2009 ; 08MA00145/2010 et 08MA00160/2010.

² Dans ce cas, le juge a été confronté à la question de la régulation des espaces : portuaires ou urbains. Pour statuer, il a donc été confronté à un problème d'interprétation du code de la navigation et du code de l'urbanisme concernant les délimitations du périmètre portuaire et du périmètre urbain, ceci afin de décider si le logement de l'habitant de la ville tombait dans la zone portuaire ou dans la zone urbaine. Les parties ont concentré leur argument sur les mêmes sources de droit. Le juge n'a donc pas dû choisir entre plusieurs sources mais entre différentes interprétations possibles. Il a finalement rendu un délibéré en faveur de l'habitant de la ville, en s'appuyant sur les deux sources évoquées pour démontrer que l'habitation se trouvait non dans le périmètre portuaire, mais dans une zone tampon résiduelle encore attachée à la zone urbaine, permettant la mise en œuvre d'une troisième source nationale prenant en compte les dommages biologiques et existentiels (Civitavecchia, 1003/2007).

l'abandon se font rares. L'analyse du contentieux de Brindisi montre une exception : dans ce cas, le développement urbain déborde dans l'espace portuaire sans le prétexte du redéveloppement des anciennes zones portuaires délaissées. Des bâtiments ont été construits illégalement dans le périmètre portuaire afin de répondre à des besoins de logement de riverains défavorisés vis-à-vis desquels l'administration n'a pas réagi jusqu'à la sollicitation du port qui cherche à récupérer ses espaces nouvellement urbanisés. Il s'agit donc à la fois du problème de l'espace et du territoire concernés par le contentieux, ce qui pose la question de la coordination du développement urbain avec le développement portuaire.

Les contentieux qui portent sur la relation port-nature sont plus nombreux que ceux qui portent sur la relation ville-port. Cela montre l'antinomie qui peut exister entre le port et la nature, antinomie qui est souvent encore plus forte. Dans ce cas, l'antinomie n'est pas fondée sur la perception des riverains, mais sur un processus de respect des normes qui sont établies en faveur de la prise en compte du milieu naturel dans le développement portuaire. La relation port-nature fait donc plus apparaître le caractère non contestable de certains projets qui ont été approuvés et mis en œuvre dans le respect de toutes les procédures prévues en faveur de l'environnement. Cela fait bien apparaître que la nature est aujourd'hui de plus en plus intégrée dans le développement portuaire (Brindisi, 242/1999).

L'aménagement joue un rôle clé dans les relations port-nature et ville-port, à travers toutes les mesures établies en faveur de l'environnement, comme les analyses des sédiments de dragage et les instruments en faveur de la participation du public dans les projets d'aménagement telles que l'étude d'impact ou le débat public. Si ces mesures et instruments en faveur de l'environnement peuvent faciliter le processus d'intégration de l'environnement, et donc aller vers une amélioration des relations, elles n'excluent pas non plus les conflits.

Conclusion

L'analyse des contentieux environnementaux par type d'activité portuaire, ainsi que celle de leur évolution a montré l'accroissement des recours contentieux en général, et le caractère plus récent des conflits d'aménagement par rapport aux conflits d'usage. L'évolution dans le temps a aussi montré l'émergence de nouvelles formes de dégradation : la dégradation du paysage, l'altération du milieu biophysique, les atteintes à la santé publique. Ces nouvelles formes de dégradation, regroupant les deux notions de qualité du milieu et de qualité de vie abordées dans le chapitre 1, varient en fonction du type d'activité portuaire et des espaces concernés. Leur répartition spatiale et fonctionnelle permet donc de mettre au jour deux types de contentieux, qui se combinent l'une avec l'autre : d'une part, contentieux dus à l'activité du transport maritime, contentieux dus à l'activité industrialo-portuaire, et contentieux dus aux aménagements côté terre et côté mer ; d'autre part, contentieux en lien avec la zone portuaire, contentieux en lien avec l'avant-pays, contentieux en lien avec l'arrière-pays.

L'analyse des formes de dégradation et de leur localisation nous a ensuite conduite à poser la question de la portée spatiale de ces contentieux. Les questions des zones de conflits ainsi que celle de la relation ville-port et port-nature nous ont permis de voir que l'intégration de l'environnement dans le développement portuaire dépend essentiellement de l'espace concerné par le conflit et du droit applicable à cet espace. La prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire est, en ce sens, dépendante du processus de zonage, processus d'institutionnalisation des zones marines et terrestres à travers leur localisation, leur délimitation, et leur destination, dont nous avons vu l'importance dans le chapitre 1 : usages et aménagement sont régis par des règles, qui influencent les actions des acteurs.

L'analyse du volet « environnement » doit donc être confrontée à celle du volet « intervenants » dans les contentieux, d'où l'intérêt de poursuivre notre démarche par l'analyse des parties au litige, c'est-à-dire les acteurs privés et publics.

Chapitre 4

Acteurs privés, et acteurs publics : le rôle des « intervenants » dans les contentieux environnementaux portuaires et leurs échelles d'intervention

Dans ce chapitre, nous étudierons les contentieux environnementaux portuaires en fonction des principaux intervenants : les acteurs privés et publics. Nous analyserons le type et le rôle de ces intervenants, ainsi que leurs échelles spatiales d'intervention, afin de mettre ces éléments en relation avec le développement terrestre ou maritime du port. Enfin, nous étudierons plus en détail la particularité de l'autorité portuaire en Italie, celle-ci intervenant dans 43 contentieux, alors qu'elle n'intervient que dans un seul contentieux en France.

1. Les acteurs privés

1.1. Types d'acteurs privés en France et en Italie

Les acteurs privés comprennent tous les acteurs ayant un lien économique avec le port, ainsi que ceux ayant un lien social avec celui-ci, comme les individus ou les associations. Il existe une grande diversité des acteurs privés impliqués dans les contentieux environnementaux portuaires (Tableau 4).

Tableau 4 : Acteurs privés concernés par le développement portuaire

CATEGORIE D'ACTEURS PRIVES	LIEN FONCTIONNEL ET SPATIAL AVEC LE PORT		ACTEURS PRIVES
Acteurs économiques	Transport	Maritime	Armateurs, compagnies de navigations, capitaines de navire
		Terrestre	Transporteurs : chargeurs, transitaires, acteurs du transport terrestre routier rail et voie d'eau
	Acteurs du périmètre portuaire	Activité maritime : chantiers navals, raffineries, équipementiers marins, entreprises de manutention, entreprises de dragage, prestataires de services aux navires (récolte de déchets, remorquage, pilotage, lamanage, réparation navales)	
		Activité industrielle : acteurs industriels, entreprises du port, prestataires de services (sécurité et sûreté, surveillance, récolte de déchets) Organisations de professionnels	
	Acteurs hors périmètre portuaire	Investisseurs : multinationale, société ayant de forts capitaux	
Économie de service	Société de classification, assurances ...		
Société civile	Individus		Riverains du port : habitant de la ville, pêcheur, agriculteur, touriste
	Associations		Association de protection de l'environnement, association de riverains

Source: Données issues du travail de Jean Debrie et Cécile Ruby, 2009. Réélaboration de l'auteur, 2011

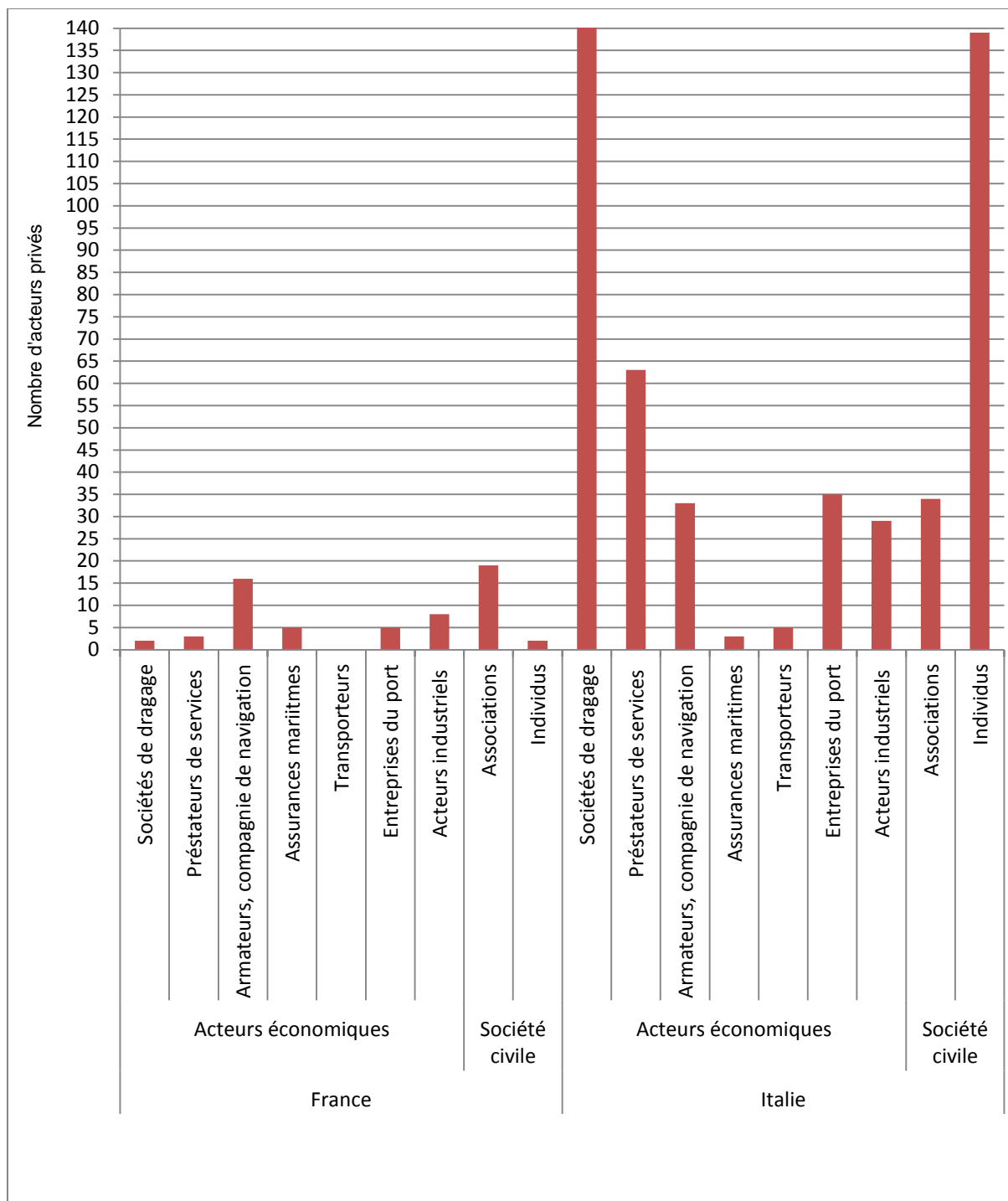
Les acteurs privés se diversifient en fonction des activités portuaires (armateurs, industriels, etc.) mais aussi en fonction des différentes pratiques qu'ils ont du littoral (riverains et associations).

Il existe trois catégories d'acteurs privés : les acteurs économiques en relation avec l'activité maritime ou industrielle du port, qui se caractérisent par la prédominance de leur propre intérêt économique ; les individus ; et enfin les associations de riverains ou de protection de l'environnement, porteuses d'un intérêt général. Ces deux dernières

catégories, les individus et les associations, peuvent se rassembler dans une catégorie plus large : la société civile. On voit donc que le lien des acteurs avec le port peut être double : économique ou social, selon qu'ils sont plus ou moins porteurs de l'intérêt au développement économique du port ou bien de l'intérêt à la prise en compte de l'environnement. Les acteurs privés économiques sont surtout titulaires d'obligations (respect des seuils d'émissions sonores, études d'impacts) lorsqu'ils mettent en place des activités ou des stratégies de développement comme une industrie ou un projet de terminal gaziers. Les acteurs privés de la société civile sont, quant à eux, titulaires d'un droit à un environnement sain qui les légitime à agir en justice contre les acteurs économiques privés lorsque les usages ou aménagements portuaires portent atteinte à l'environnement.

Le Graphique 14 montre le nombre d'acteurs privés engagés dans les 25 contentieux français et dans les 108 contentieux italiens en fonction de leur lien avec le port.

Graphique 14 : France et Italie – Nombre par type d'acteurs privés (1965-2010)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

En France comme en Italie, on constate d'abord que le nombre des acteurs économiques est plus élevé que celui des acteurs de la société civile : 39 acteurs économiques pour 21 acteurs de la société civile en France, et 309 acteurs économiques pour 173 acteurs de la société civile en Italie. Parmi les acteurs économiques, ce sont surtout les sociétés privées

maritimes qui interviennent dans les contentieux : 26 en France et 233 en Italie. Il peut s'agir alors, par exemple, des armateurs, des compagnies de navigation, des assurances maritimes. En Italie, ce sont les sociétés de dragage qui sont les plus représentées (141), tandis qu'en France, ce sont les armateurs et les compagnies de navigation (16) sur l'ensemble des sociétés privées maritimes. Sur l'ensemble des prestataires de service, il s'agit en France exclusivement de prestataires de services maritimes (3), tandis qu'en Italie, on trouve aussi des prestataires de services industriels (18 sur 63 au total). Enfin, on constate donc que les sociétés privées industrielles (acteurs industriels, entreprises du port et transporteurs) interviennent plus rarement dans les contentieux : 13 en France et 76 en Italie.

En Italie, le nombre important des sociétés privées maritimes engagées dans des contentieux se justifie par le fait que la majorité des contentieux concernent le développement maritime du port. Ce n'est pas en revanche le cas pour la France, où la majorité des contentieux concerne le développement terrestre du port. Si on compte un nombre important de sociétés privées maritimes en France, c'est parce qu'il est nécessaire de mobiliser une multitude d'acteurs, nécessaires à l'exploitation du navire en mouvement, dans les opérations d'entrée et de sortie du port et lorsqu'il est à quai. On retrouve donc la fluidité qui caractérise le transport maritime, qui explique que celui-ci engage un nombre plus important d'acteurs économiques, à la différence de l'exploitation industrielle, caractérisée par sa fixité¹.

Le Graphique 14 montre aussi le nombre d'acteurs de la société civile engagés dans les contentieux. On constate qu'en France, il y a plus d'associations (19) que d'individus (2), tandis qu'en Italie, les individus sont plus nombreux (139 pour 34 associations). Le plus grand nombre d'associations en France peut s'expliquer par la facilité des procédures juridiques pour créer une association et par leur faible coût, à la différence de l'Italie où ces procédures sont plus longues et les coûts très élevés². Le plus grand nombre

¹ Sur les notions de fixité et de fluidité voir le chapitre 1.

² En Italie pour créer une association il faut prévoir un minimum de 500 euros pour les procédures de constitution et l'acte d'enregistrement du statut de l'association chez le notaire. Le prix augmente en fonction des pages du statut associatif. En France, au contraire, il n'est pas nécessaire de se rendre chez le notaire pour créer une association dont le fond ne dépasse pas 50 euros.

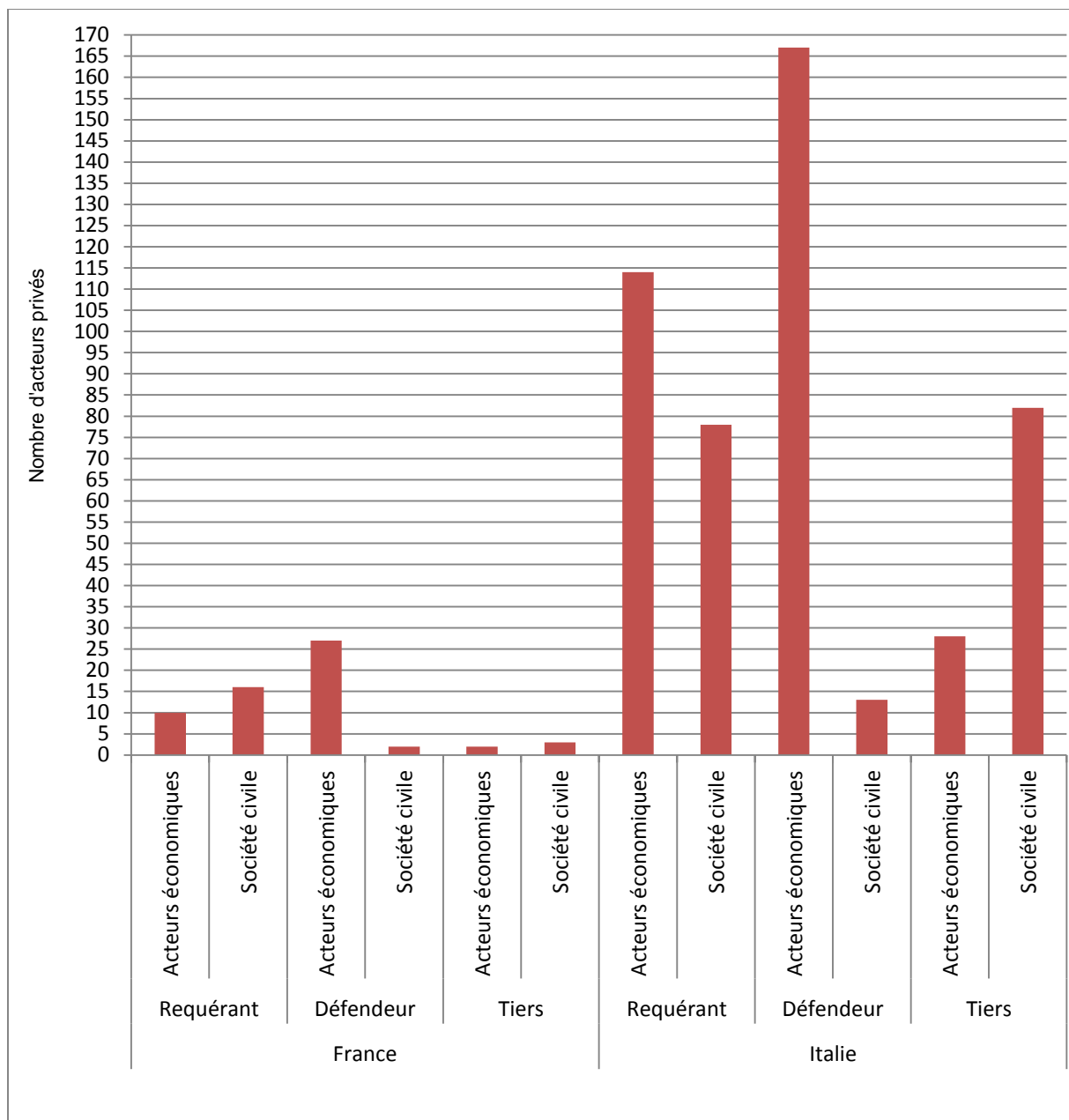
d'individus en Italie peut s'expliquer, quant à lui, par la nature des intérêts défendus en justice, intérêts de nature plus privés que collectifs.

1.2. Comparaison du rôle des acteurs privés en France et en Italie

Dans un contentieux, comme nous l'avons vu dans le chapitre 2, on distingue trois rôles principaux pour les acteurs : requérant, défendeur et tiers. Le **requérant** a un rôle actif. C'est lui qui donne l'impulsion à la procédure judiciaire qui formalise le conflit en contentieux. Dans le cas des acteurs privés, il peut s'agir, par exemple de porter plainte pour un fait de pollution. Le **défendeur** a un rôle passif. C'est lui qui est convoqué en justice. Il peut s'agir, par exemple, de justifier le fait d'une pollution. Mais il peut y avoir des retournements : un défendeur peut devenir requérant en deuxième instance, donc au niveau des juridictions supérieures, s'il veut faire annuler ou modifier le jugement de première instance. Ainsi, dans le cas des acteurs privés, l'ex-défendeur peut devenir requérant pour revendiquer qu'il n'est pas responsable d'un fait de pollution ou qu'il est bien titulaire d'un droit à l'exploitation commerciale d'une zone portuaire ou à l'exercice d'une prestation de service. Le requérant de première instance devient ainsi défendeur. Dans cette inversion des rôles, l'ex-défendeur a un rôle actif – c'est lui qui en est à l'initiative –, alors que l'ex-requérant a un rôle passif. Enfin, le **tiers** peut avoir un rôle actif ou passif, selon que son intérêt est associé à celui du requérant ou du défendeur. Dans le premier cas, il renforce la démarche d'impulsion du contentieux ; dans le deuxième cas, il élargit le nombre d'acteurs destinataires du recours contentieux.

Le Graphique 15 montre l'importance des acteurs économiques et de la société civile en France et en Italie en fonction de leur rôle de requérant, de défendeur et de tiers.

Graphique 15 : Le rôle des acteurs privés en France et en Italie



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Les catégories d'acteurs privés intervenant dans les contentieux sont similaires en France et en Italie. La différence se joue au niveau du rôle, c'est-à-dire selon qu'il s'agit du rôle de requérant, du rôle de défendeur et du rôle de tiers. Mais nous verrons qu'il y a aussi des cas où les acteurs sont à la fois requérants et défendeurs.

Concernant le rôle de requérant, en France comme en Italie, le grand nombre d'acteurs économiques s'explique surtout en raison de l'inversion des rôles défendeur–requérant qui

a lieu en deuxième instance. Il y a ainsi 10 acteurs économiques en France et 114 en Italie qui revendiquent donc un changement de l'orientation du jugement de première instance.

Le Graphique 15 montre que le rôle de requérant est investi particulièrement par la société civile : 14 associations et 2 individus en France, 8 associations et 70 individus en Italie. On constate donc qu'en France, ce sont les associations qui ont un rôle de requérant, tandis qu'en Italie il s'agit surtout des individus. En Italie, parmi les individus ayant le rôle de requérant, il y a surtout des riverains impliqués dans des contentieux concernant la qualité de vie. Ces contentieux concernent soit la prévention soit la restauration du dommage subi lorsque les riverains sont victimes des pollutions ou potentiellement menacés par les effets néfastes des aménagements portuaires (Civitavecchia, 6267/2005 ; Marseille-Fos, 294852/2007). On observe que les responsables techniques des entreprises du port ou les représentants des entreprises sont peu présents puisqu'en deuxième instance, ils se constituent comme responsables légaux de l'entreprise dans le procès pour essayer de faire annuler l'arrêt de condamnation de première instance (Marghera, 4675/2007).

Les associations de protection de l'environnement ou associations de riverains ont un rôle croissant comme parties actives des conflits¹ comme le montre l'évolution dans le temps des contentieux environnementaux. Ce constat ne signifie pas nécessairement que le port est plus polluant, mais que la pratique de porter plainte est de plus en plus fréquente. Il y a en effet une judiciarisation croissante qui s'observe avec les actions des associations en France alors qu'en Italie on l'observe à l'échelle des individus.

Concernant le rôle de défendeur, en France comme en Italie, on constate la prédominance des acteurs économiques. Côté terre, il s'agit des entreprises présentes dans le port, des transporteurs et des industriels en général. Ils ne sont donc pas forcément présents sur le territoire portuaire mais ils ont tout intérêt à l'investir. Côté mer, les acteurs économiques qui ont un rôle de défendeur sont en majorité des armateurs, des capitaines de navire, des compagnies de navigation, des assurances maritimes et des sociétés de dragage.

¹ Il s'agit des contentieux concernant les ports de Marseille-Fos (08MA00145/2010, 08MA00160/2010, 10MA02466/2010 et 10MA00627/2010), Cannes (97MA01572/2000), et Civitavecchia, (6267/2005).

La société civile peut avoir le rôle de défendeur à cause de l'inversion des rôles requérant-défendeur impulsée par les acteurs économiques perdants en première instance, mais elle a plus généralement le rôle de tiers. En France, il ne s'agit que d'associations (3), tandis qu'en Italie il s'agit surtout d'individus (65) et, dans une moindre mesure, d'associations (17). La présence des individus en Italie est liée aux contentieux qui portent sur des faits graves de pollution ou d'atteinte à la santé publique. On peut y voir la conséquence de ce que P.Mélé analyse comme sentiment d'« espace menacé » (MELE, 2004) par le développement portuaire, qui éveille un sentiment d'« appartenance » (RAFESTIN, 1980 ; CADORET, 2011) et encourage la participation des individus au contentieux dans un rôle de tiers intéressé à la cause requérant.

Dans les deux pays analysés, il y a une différence d'engagement des associations. En France, on constate une faible présence des associations, qui, avec leur rôle de tiers intéressés, peuvent se constituer parties civiles dans le procès afin de voir leur droit d'indemnisation reconnu par le juge. En matière d'aménagement, c'est toujours l'incinérateur de Fos-sur-Mer qui est en cause. Cette faible présence dans le rôle de tiers se justifie par le fait que les associations agissent directement comme requérant. En Italie, le recours aux tribunaux augmente surtout grâce à la légitimité qu'ont les associations environnementales de mettre l'instrument juridictionnel au service de l'environnement. Si elles n'ont pas le rôle de requérant, elles peuvent intervenir comme tiers, soit en faveur du requérant, soit contre le requérant, donc en faveur du défendeur. Le nombre important d'associations dans le rôle de tiers en Italie se justifie par les sommes élevées nécessaires pour entamer un recours contentieux. L'accès à la justice des associations, tant en France qu'en Italie, confirme donc le processus de judiciarisation de la société sous forme collective, et non seulement individuelle, ce qui montre une volonté des acteurs de voir une mise en œuvre efficace du droit de l'environnement.

Comme nous l'avons annoncé, il existe aussi des cas où les acteurs de même type sont partagés entre un rôle de requérant et un rôle de défendeur. Cela concerne une certaine partie des acteurs individuels et des prestataires de service (remorquage, service de sécurité ou de récolte de déchets), très présents dans les contentieux italiens, surtout sur le plan du transport maritime et de l'activité industrielle. Les prestataires de service peuvent

être à la fois appelés en cause de façon passive car leur prestation est mal faite, omise, ou détournée, de manière, par exemple, à avoir un impact négatif sur la sécurité ou la bonne gestion des déchets. Ils peuvent avoir aussi un rôle actif dans le sens d'une revendication, par exemple pour le renouvellement d'une concession ou de la délivrance d'une autorisation pour intégrer leur activité dans la dynamique portuaire. La question des autorisations et des concessions sera traitée dans le chapitre suivant, qui éclairera les principaux domaines de requête et de décisions permettant d'identifier les causes des conflits.

1.3. Quelles échelles de conflits pour les acteurs privés ?

Comme l'ont montré de récentes recherches, l'articulation entre le local et le global dans l'espace portuaire varie selon les ports et les opérateurs économiques du territoire portuaire : qu'ils s'agissent des armateurs (GOUVERNAL, 2006, 2009 ; FREMONT, 2005 ; FREMONT et SOPPE, 2004 *et alii*), des grands manutentionnaires (LAVAUD-LETILLEUL, 2002, 2005), ou des opérateurs logistiques (RODRIGUE, DEBRIE, FREMONT et GOUVERNAL, 2010 ; GOUVERNAL et SLACK, 2011, 2012). Il s'agit d'une véritable stratégie d'acteurs marquant le territoire portuaire et la concurrence de l'activité portuaire, qui, comme le dit Elisabeth Gouernal (2010), est particulièrement « tumultueuse »¹. L'oscillation d'échelle entre le local et l'international ne concerne donc pas seulement les acteurs publics, comme on le pense d'abord, mais aussi les acteurs privés économiques et ceux de la société civile. Par exemple, l'action des associations de protection de l'environnement est plus nationale alors que celle des associations de riverains est plus locale. Cette oscillation du global au local se voit particulièrement dans le rapport des acteurs privés à l'environnement. En effet, l'arsenal juridique environnemental, qui nécessite une transposition des normes supérieures dans l'ordre juridique national qui s'appliquent par l'ordre juridique aux différents échelons institutionnels dont la mise en œuvre est localement territorialisée locale en cas de contentieux. Analysant la récente prise de conscience environnementaliste dans la société civile et la tendance qui en découle à mettre en place des actions très locales, V. Lavaud-

¹ Intervention lors du *Séminaire maritime Emar* concernant la « Conflictualité portuaire : public et privé au défi de la mondialisation », Parola, F., octobre 2010, Inrets, Splott, Paris, France.

Letilleul a montré que ces actions n'étaient pas toujours coordonnées avec le global et parfois en contradiction avec des enjeux à d'autres échelles (LAVAUD-LETILLEUL, 2009). On retrouve la perspective d'A. Miossec, qui montre que l'analyse des acteurs est révélatrice de la bivalence de l'espace portuaire, qui comprend des relations d'ordre microsocial et d'ordre socio-mondial (MIOSSEC, 1998). Cette bivalence rend bien compte de la double dimension locale et globale du port et de ses activités. L'analyse des contentieux montre que cette bivalence s'articule à différents niveaux, d'où la notion d'échelle des conflits appliquée aussi aux acteurs privés, qui renvoie dans ce cas à l'envergure locale ou internationale des acteurs privés et de leurs actions.

Le Tableau 5 fait ainsi apparaître les échelles d'intervention des différents types d'acteurs privés engagés dans les contentieux, selon qu'il s'agit du développement terrestre (relation « port-terre ») ou du développement maritime (relation « port-mer ») du port.

Tableau 5 : France et Italie –Echelles des interventions des acteurs privés selon le type de développement portuaire

Type de développement portuaire	Type d'acteurs privés	Echelles d'intervention des acteurs privés	FRANCE (nombre d'acteurs)	ITALIE (nombre d'acteurs)
TERRESTRE (usage industrielle et aménagement côté terre : relation port-terre)	Transporteur	Locale	0	5
	Entreprise du port	Locale	5	35
	Acteur industriel	Locale	8	29
	Prestataire de service	Locale	0	7
	Acteur individuel	Locale	2	69
	Association de protection environnement	Nationale	6	9
	Association de riverains	Locale	13	0
MARITIME (usage maritime et aménagement côté mer : relation port-mer)	Société de dragage	Nationale	2	141
	Prestataire de service	Locale	3	56
	Armateur, compagnie de navigation	Internationale	16	33
	Assurance maritime	Nationale	5	3
	Acteur individuel	Locale	0	70
	Association de protection de l'environnement	Nationale	0	25
	Association de riverains	Locale	0	0

Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2011

L'analyse des acteurs dans les contentieux sur l'activité industrielle et l'aménagement côté terre, montre que c'est surtout la dimension locale du port qui dicte l'équilibre, **dans la relation « port-terre »**, entre l'intérêt économique et l'intérêt général à la protection de l'environnement. Au contraire, l'analyse des acteurs dans les contentieux sur le transport

maritime et l'aménagement au service des navires montre que, **dans la relation port-mer**, c'est surtout la dimension nationale qui dicte cet équilibre, bien que les influences des acteurs internationaux pénètrent le territoire et influencent les choix stratégiques de développement.

Le tableau montre que les sociétés privées industrielles se situent davantage à une échelle locale, à la différence des sociétés privées maritimes qui se situent plus à une échelle nationale et internationale. Cette différence d'échelle apparaît aussi par le biais des actions des individus et des associations qui sont plus locales. Ces dernières font apparaître, selon qu'il s'agit des associations de protection de l'environnement ou des associations de riverains, la dimension respectivement nationale ou locale de leur intervention dans le contentieux.

Au niveau local, on observe les effets du processus d'intégration de l'environnement, au regard des actions menées par les nouveaux acteurs économiques. Par exemple, les prestataires de service agissent localement dans le port pour répondre, notamment, aux besoins de sécurité ou de récolte des déchets. De même, les actions de la société civile, à travers la participation locale des individus et des associations des riverains ainsi que la participation nationale des associations écologistes, montre l'évolution du processus de la prise de conscience environnementale des sociétés.

Ces acteurs participent au changement des dialogues (DEBRIE, 2010) qui se ré-ouvrent entre tous les acteurs, aussi bien publics que privés, autour des nouvelles problématiques environnementales à l'échelle du port. D'ailleurs les conflits expriment le caractère multi-scalaire et transversal de la prise en compte de l'environnement. Les acteurs en présence sont confrontés à la prise en compte de l'environnement qui n'est pas seulement une contrainte, elle constitue aussi une priorité, notamment pour les riverains. Sous forme collective, cela se manifeste surtout à travers le rôle des associations de protection de l'environnement comme expression d'une forme d'organisation de la société civile (Association France Nature Environnement, Legambiente, WWF). Sous forme individuelle, ce sont les riverains eux-mêmes qui peuvent être les protagonistes actifs de ces contentieux à travers leurs actions d'opposition. Ils s'opposent aussi bien contre des projets d'aménagement tels que l'implantation d'activité industrielle ou la construction des

nouveaux terminaux, que contre les usages portuaires ayant un impact néfaste sur le milieu et la qualité de vie des populations. En règle générale, l'expression collective des oppositions est surtout propre à la France, l'Italie se caractérisant par des formes d'oppositions plus individuelles.

2. Les acteurs publics

2.1. Types d'acteurs publics en France et en Italie

Par acteurs publics, on entend non seulement toutes les institutions qui sont l'expression d'une souveraineté supranationale reconnue par les États, tels que les acteurs de la communauté internationale ou de l'UE, mais aussi tous les acteurs institutionnels qui sont l'expression, depuis le niveau national jusqu'au niveau local, d'un des trois pouvoirs institutionnels : législatif, exécutif et judiciaire (HAMON et TROPER, 2007). Ces acteurs, porteurs d'intérêts publics ou généraux (santé, environnement, développement économique, sûreté), se situent et agissent donc aux différents échelons, depuis l'international jusqu'au local. Le Tableau 6 donne un panorama des principaux types d'acteurs publics aux différents échelons institutionnels.

Tableau 6 : Échelons et principaux acteurs publics concernés par l'environnement et le port

ÉCHELONS	ACTEURS PUBLICS	
International	Organisation Maritime Internationale (OMI) Comités ou sous-comités de l'OMI Organismes spécialisés de la mer Méditerranée (REMPEC, CROSS-MED) International Standard Organization (ISO) Organisations non gouvernementales (ONG : WWF) Tribunal international du droit de la mer	
UE	Commission, Parlement, Conseil Agence européenne sécurité maritime (AESM) Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) Comité européen de normalisation (CEN) Organisation des ports maritimes européens (ESPO) Communauté des associations d'armateurs européens (ECSA) Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE)	
National	FRANCE	ITALIE
	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement Directions spécialisées des Ministères (eau, nature et paysages) Organismes spécialisés créés à travers une loi (Commission Nationale Débat Public - CNDP) Autorité portuaire Préfecture et Préfecture maritime Tribunaux (parquet, agences de police, juge)	<i>Ministero ambiente, tutela del territorio e del mare</i> <i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i> Directions spécialisées des Ministères (<i>Servizio Qualità alla Vita, Soprintendenza</i>) Organismes spécialisés créés à travers une loi (<i>Conferenza di Servizi</i>) Autorité portuaire Capitainerie du port- <i>Guardia costiera</i> Préfecture Tribunaux (parquet, agences de police, juge)
Régional	Région Services déconcentrés de l'État (Direction régionale industrie, recherche et environnement)	Région Organes régionaux (<i>Agenzia regionale per la protezione ambientale</i>)
Département al/ <i>Provincia</i>	Département	<i>Provincia</i>
Communal	Commune Établissement publics de coopération intercommunale (EPIC) : communauté des communes, agglomération urbaine, syndicats	Commune Organes communaux (<i>Azienda sanitaria locale</i>)

Source: Données LexisNexis et DeJure, 2011. Elaboration de l'auteur, 2011

Ce tableau recense les principaux acteurs publics concernés par l'environnement, et le développement du port aux différents échelons institutionnels. Au niveau international, il y a l'Organisation Maritime Internationale (OMI) avec une compétence législative, les

comités et sous comités de l'OMI avec une compétence technique-consultative, les centres spécialisés de la Méditerranée comme le REMPEC¹ avec une compétence de contrôle, les ONG avec une compétence consultative-technique et le tribunal international de la mer avec une compétence judiciaire.

Au niveau européen, la Commission a une compétence législative, l'Agence Européenne Sécurité Maritime (AESM), qui exerce aussi une compétence législative, a surtout une compétence de contrôle, de même que d'autres acteurs spécialisés de l'UE, comme le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) en matière de sécurité et sûreté maritime. L'organisation des ports maritimes européens (ESPO) a, quant à elle, une compétence consultative-technique et enfin la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE ex CJCE) dispose d'une compétence judiciaire.

Tant en France qu'en Italie, les acteurs publics se répartissent entre les acteurs publics centralisés qui interviennent à l'échelle nationale, et les acteurs publics décentralisés qui interviennent à l'échelle régionale, départementale et communale. Il y a toutefois des différences dans la structure administrative des deux pays à tous les niveaux (DEBRIE et RUBY, 2009). Déjà au niveau national, on constate les premières différences de fonctionnement de l'architecture institutionnelle : en France, il n'y a qu'un seul Ministère chargé tant de l'environnement que des transports, y compris donc des ports, tandis qu'en Italie, il y en a deux distincts. Si on considère aussi toutes les directions spécialisées propres à chaque Ministère, il y a donc une multiplication des acteurs publics en Italie. Toujours au niveau national, tant en France qu'en Italie, ont été créés des organismes spécialisés qui exercent des compétences spécifiques en matière d'environnement et d'aménagement. Il s'agit de la Commission Nationale Débat Public (CNDP)² en France et de la *Conferenza di servizi*³ en Italie.

¹ Voir chapitre 6.

² La CNDP s'occupe de la procédure du Débat Public qui a pour objectif le renforcement de la protection de l'environnement dans les grands projets d'aménagement à travers la participation du public. La CNDP a été créée avec la Loi Barnier du 2 février 1995 et son Décret d'application du 10 mai 1996.

³ La *Conferenza di servizi* a pour but d'effectuer des contrôles sur le territoire notamment en matière d'environnement et de simplifier les procédures administratives de délivrance des concessions ou des permis de construire dans le cas des grands projet d'aménagement, mais sans la participation du public.

La Préfecture est présente tant en France qu'en Italie. Seulement en France, il existe la Préfecture maritime qui est chargée de représenter l'État en mer avec des compétences réglementaires, de contrôle et de poursuite en matière de pollution maritime. En Italie, ces compétences sont exercées par la Capitainerie du port et la *Guardia Costiera* qui sont un corps technique de la marine militaire. En Italie, c'est surtout la Capitainerie du port qui joue le rôle central dans la protection de l'environnement, notamment en matière de transport maritime. Elle est chargée de compétences environnementales par le Ministère de l'environnement et de compétences en matière de sécurité et sûreté par le Ministère des affaires intérieures et de la défense. Enfin, ces deux pays disposent de tribunaux, avec une compétence de poursuite à travers le rôle du parquet soutenu par les organes de police et une compétence judiciaire à travers le rôle du juge chargé de la résolution des conflits qui lui sont soumis.

Au niveau infra-national, les trois échelons sont représentés par la région, le département en France ou la *provincia* en Italie, et la commune. En France, au niveau régional, se trouve également les services déconcentrés de l'État comme la Direction Régionale Industrie, Recherche et Environnement (DRIRE). Ces services représentent le pouvoir central dans les différentes régions du territoire avec des compétences techniques-consultatives et des compétences de contrôle. En Italie, il y a des organes qui sont créés par chaque région, à travers une loi, comme l'*Agenzia Regionale Protezione Ambiente (ARPA)*¹. Cette dernière dispose aussi des compétences techniques-consultatives et de contrôle qui peuvent conduire à la poursuite des acteurs ne respectant pas les prescriptions, par exemple en matière des risques industriels. À ce niveau de la décentralisation, on constate trois grandes distinctions entre la France et l'Italie. La première se joue au niveau des régions (COSTANZO, MEZZETTI et RUGGERI, 2006). A la différence de la France où

¹ Comme l'explique Véronique Gervasoni (2008) dans un rapport de l'UICN sur la gouvernance et la biodiversité dans différents pays de l'UE, « La quasi-totalité des régions italiennes ont procédé à la création d'une agence régionale pour la protection de l'environnement, une ARPA, depuis 1995, en s'inspirant de l'Agence nationale et qui évoque assez bien l'ADEME française, avec des champs d'action plus étendus. Seule la région des Pouilles n'en est pas dotée. Quant à la région du Trentin-Haut Adige, elle est dotée de deux agences provinciales (Bolzano et Trentin). Le réseau agentiel est présenté comme un aspect exemplaire du système fédératif qui conjugue la connaissance directe du terrain et des problèmes environnementaux locaux et la politique nationale de prévention et de protection de l'environnement. Toutefois, le Latium se singularise : il est doté de trois agences, une ARPA comme les autres régions, l'Agence pour la défense des sols (ARDIS) et une agence spécifique pour la protection des milieux protégés, l'Agence régionale Parchi (ARP) créée en février 1994, avant même l'institution des premières ARPA dans le pays. » (UICN, 2008).

L'autonomie est principalement financière, les régions italiennes ont une compétence législative garantie par la Constitution (*Ibid.*, 2006)¹. Cette compétence nourrit leur autonomie face au pouvoir central et encourage la multiplication d'acteurs publics dans le domaine environnementale à l'échelle régionale. La deuxième distinction se joue au niveau départemental : bien que le département et la *provincia* ont tous les deux des compétences technique-consultatives en matière d'aménagement et d'urbanisme, en Italie dispose d'un poids particulier. Effectivement, la *provincia* bénéficie d'une plus grande autorité en matière d'environnement et de transport² afin qu'elle puisse assurer un rôle de jonction entre la région et la commune (CASETTA, 2005 ; CARINGELLA et SEMPREVIVA, 2005). Enfin, la dernière distinction s'opère au niveau de l'intercommunalité. Elle est spécifique à la France grâce à la présence des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) qui jouent un rôle de vecteur de coopération intercommunal au niveau local. En Italie, cette coopération se fait davantage au niveau vertical, à travers le principe de subsidiarité³ (RAPISARDA SASSOON, 2002), qui s'applique entre la région, la *provincia* et

¹ Selon l'article 117 de la Constitution italienne : « Le pouvoir législatif est exercé par l'État et par les Régions dans le respect de la Constitution et des engagements nés de l'ordonnement communautaire et des obligations internationales. L'État dispose d'une compétence législative exclusive dans les matières suivantes : a) politique extérieure et relations internationales de l'État ; relations de l'État avec l'Union européenne ; droit d'asile et condition juridique des ressortissants des États non membres de l'Union européenne ; (...); protection de l'environnement, de l'écosystème et des biens culturels. Une compétence législative concurrente s'exerce en matière de : (...); recherche scientifique et technologique et soutien de l'innovation dans les secteurs de production ; protection de la santé ; (...); protection civile ; aménagement du territoire ; ports et aéroports civils ; grands réseaux de transport et de navigation ; communications ; production, transport et distribution nationale de l'énergie ; (...); valorisation des biens culturels et environnementaux, et promotion et organisation des activités culturelles ; (...). Dans les matières de compétence législative concurrente, les Régions exercent le pouvoir législatif à l'exception de la détermination des principes fondamentaux, réservée à la compétence de l'État. Les Régions exercent le pouvoir législatif dans toute matière non expressément réservée à la compétence législative de l'État. (...) ».

² A la différence de la France, où les compétences en matière de protection de l'environnement restent centralisées, en Italie la *provincia* a des compétences environnementales fortes. Elle est chargée de s'occuper des déchets, des eaux, de l'air, des implantations électriques et radiotélévisées, du sol et de la protection civile. Elle exerce ces compétences par le biais d'une programmation de gestion du territoire qui prévoit, par exemple, la localisation d'implantations industrielles ou des nouvelles zones protégées, programmation qui vise à trouver un équilibre entre la programmation régionale et celle des communes propres à chaque *provincia*. Cette programmation concerne donc aussi les ports de commerce. Son ingérence dans l'usage et le développement portuaire s'effectue aussi par le biais de son pouvoir de contrôle, par exemple, sur la correcte élimination des déchets, sur le bon fonctionnement des décharges et des systèmes d'écoulement des substances dangereuses dans le sol et les eaux, sur les émissions, etc. (CASETTA, 2005 ; CARINGELLA et SEMPREVIVA, 2005).

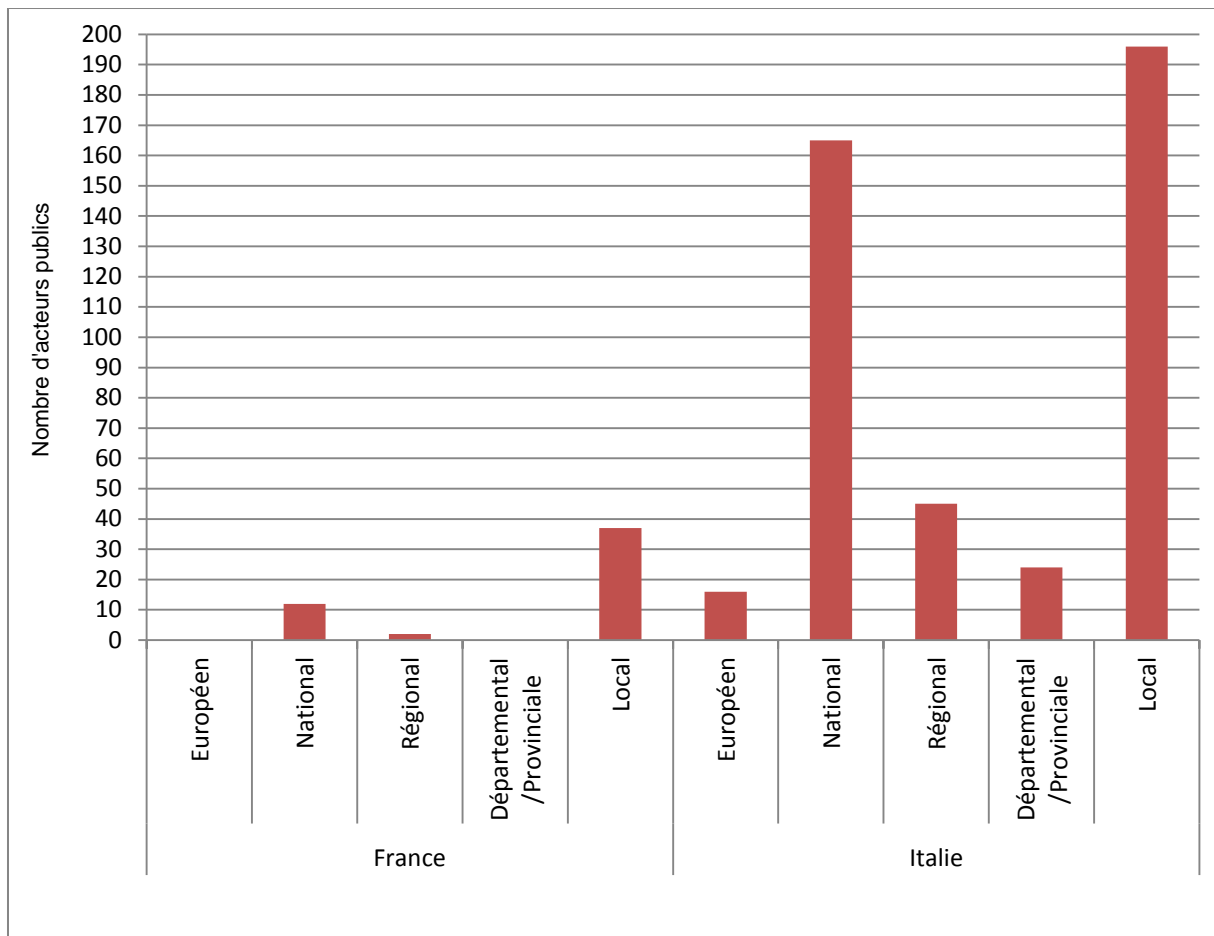
³ Comme l'explique le Président du groupe d'experts indépendants, sur la Charte de l'autonomie locale du Conseil de l'Europe, le principe de subsidiarité sur la répartition des compétences (subsidiarité «verticale») introduit dans l'ordonnement de chaque pays européens, la volonté de procéder à cette répartition en évaluant la meilleure distribution et en partant du niveau le plus bas (plus proche des citoyens) vers le haut, c'est-à-dire que « les compétences d'intérêt local doivent rester à niveau local. Seules les compétences

la commune, assurant ainsi aux communes un certain poids afin de rapprocher les riverains du système institutionnel (CASSETTA, 2005 ; CARINGELLA et SEMPREVIVA, 2005).

Dans notre étude, les acteurs publics comprennent donc tous les acteurs institutionnels impliqués dans les contentieux, du niveau international et européen jusqu'au niveau local. On va voir que leur intervention est cruciale dans le processus d'intégration de l'environnement. Ils ont des compétences spécifiques pour assurer la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire à travers l'application de l'arsenal juridique environnemental à différents niveaux : législatif, technique-consultatif, de contrôle (sécurité, sûreté et environnement), de poursuite, et judiciaire en lien avec les enjeux environnementaux liés au transport maritime, à l'activité industrielle et à l'aménagement des zones portuaires. Le nombre d'acteurs publics est plus élevé en Italie qu'en France, 165 contre 12. Le Graphique 16 montre les acteurs publics impliqués dans les 25 contentieux en France et dans les 108 contentieux en Italie, par échelons.

concernant les intérêts unitaires de plus haut niveau peuvent être attribuées aux autorités supérieures » (MERLONI, 2008). Par rapport aux ports, ce principe contribue donc à renforcer la dimension locale de la prise en compte de l'environnement. En Italie, c'est l'article 118 de la Constitution qui s'exprime dans ce sens : « Les fonctions administratives sont attribuées aux communes à moins d'être conférées, pour en assurer un exercice unitaire, aux provinces, aux métropoles, aux régions ou à l'État, sur la base des principes de subsidiarité, de différenciation et d'adaptation. Les Communes, les Provinces et les Métropoles sont titulaires de fonctions administratives propres et de celles qui leur sont conférées par la loi nationale ou régionale, selon leurs compétences respectives. »

Graphique 16 : France et Italie - Acteurs publics par échelons (1965-2010)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Le graphique montre une faible présence d'acteurs au niveau international et européen dans les arrêts italiens (16).

A l'échelle **nationale**, en Italie comme en France, il y a les Ministères, la Préfecture maritime et les agents chargés de la police dans les ports maritimes qui veillent au respect des lois et des règlements (ex art. L. 303-1 du code des ports maritimes)¹. Leur intervention se situe surtout dans les contentieux liés au transport maritime et aux aménagements côté mer. En France, à la différence de l'Italie, le pouvoir législatif sur les ressources naturelles (l'eau, le sol), la gestion des impacts des activités anthropiques sur

¹ En France « Les missions de sécurité correspondant aux missions régaliennes de protection du territoire sont ainsi non transférées (police du plan d'eau, des matières dangereuses, sureté, police de l'environnement) et relèvent d'officiers de ports sous tutelle du préfet. L'État reste alors ce qu'il est convenu d'appeler l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire. Les missions de police courante de l'exploitation et du domaine (attribution des postes à quai, occupation des terres pleins) sont quant à elles transférées au nouveau concédant, exercées par les mêmes officiers de ports mais pour ces fonctions sous tutelle de la nouvelle autorité concédante. » (DEBRIE, 2010, p.138).

l'environnement (les déchets), et les milieux biophysiques littoraux et maritimes reste centralisé au niveau de l'État. Dans une coopération de plus en plus forte avec les collectivités territoriales, les grands acteurs économiques et la société civile, l'État émet des lois et met en place des stratégies de développement du littoral et de la mer.

Le rôle des **régions** est nettement plus important en Italie qu'en France. En effet, en Italie, comme on l'a vu, les régions ont un pouvoir législatif, ainsi que d'autres compétences en matière de contrôle (cela concerne surtout l'activité industrialo-portuaire) et de décision sur les stratégies de développement territorial (cela concerne surtout l'aménagement). En Italie, les organismes comme l'*Agenzia Regionale Protezione Ambiente* (ARPA) sont présents dans chaque région et jouent un rôle important depuis une dizaine d'années. La façon dont les régions interviennent dans la protection de l'environnement, par exemple en Ligurie, avec la loi sur le screening¹ visant à contrôler la qualité des résidus de dragage, met en évidence le rôle joué par les régions en Italie dans la relation entre port et nature. La région, en vertu de ses compétences institutionnelles, est chargée des priorités environnementales face aux objectifs d'amélioration de la navigabilité et de développement portuaire (RAPISARDA SASSOON, 2002). En Italie, le fait que l'environnement, la gestion des côtes et des ports rentrent aussi dans les compétences régionales (La Spezia, 267/2004), permet donc à la région de mettre en place sa propre stratégie de gestion des zones côtières et maritimes avec les communes à travers le rôle de jonctions joué par les *province* (CASETTA, 2005 ; CARINGELLA et SEMPREVIVA, 2005). En France, comme on l'a vu, le pouvoir législatif en matière d'environnement est centralisé au niveau national. Le rôle de la région en France est donc beaucoup moins important.

Le **département**, en France, n'est pas concerné par des contentieux. En Italie, c'est la **provincia** elle-même, en la personne du président, qui est impliquée, cela de manière décisive. Elle joue le rôle de liaison entre le niveau régional et le niveau local dans l'identification des zones aptes par exemple pour l'institution des zones protégées ou pour la localisation d'infrastructures de transport (Tarente, 524, 2005).

¹ La loi régionale de Ligurie, n. 38/1998 oblige au respect de la procédure de vérification des sédiments de dragage (screening) afin que l'autorité portuaire approuve l'adjudication des travaux de dragage.

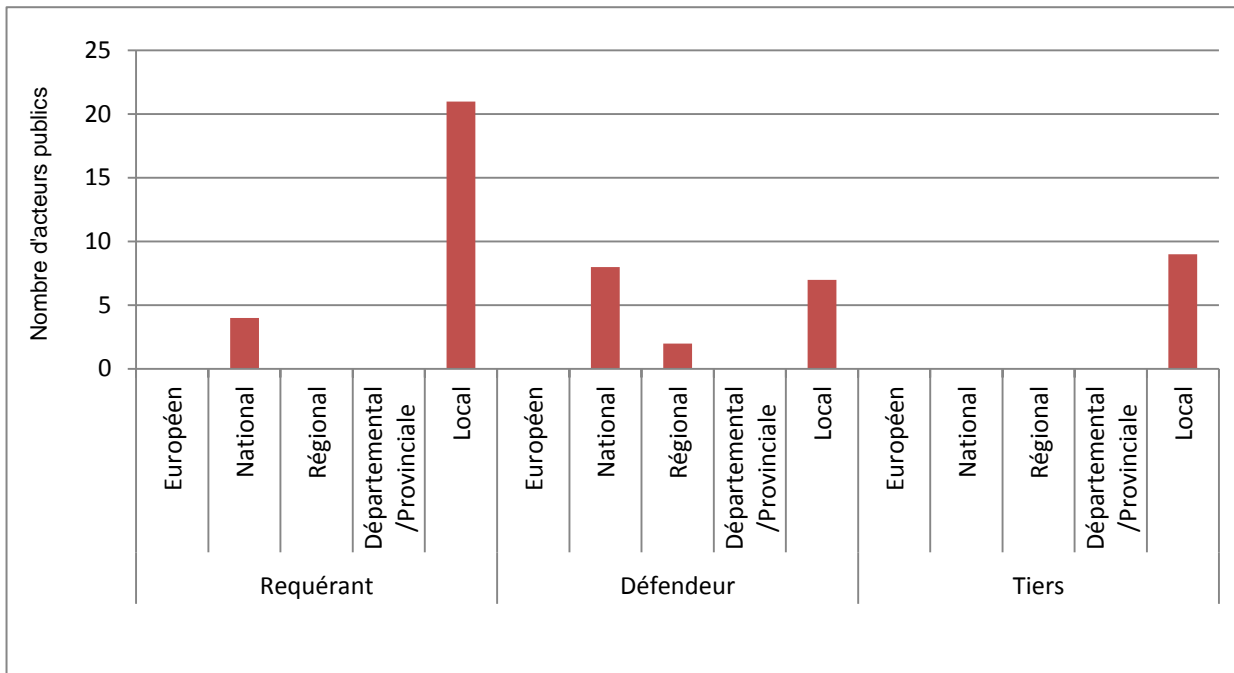
A l'échelle **locale**, les acteurs publics sont très présents, tant en France qu'en Italie : il s'agit de la commune et d'autres organismes de contrôle, comme l'*Azienda Sanitaria Locale* (ASL)¹ en Italie. L'implication de ces acteurs se justifie par les compétences des communes en matière d'urbanisme, et donc de développement terrestre du port comme dans le cas de Gênes où la localisation d'un centre de traitement des déchets arrive à concerner jusqu'à 60 communes (528/2006 et 621/2010), ce qui n'est pas le cas lorsqu'il s'agit du développement maritime.

2.2. Comparaison du rôle des acteurs publics en France et en Italie

Le rôle des acteurs publics s'analyse aussi avec la tripartition : requérant, défendeur et tiers. Le Graphique 17 et le Graphique 18 montrent les résultats de l'analyse du rôle des intervenants publics dans les contentieux environnementaux portuaires respectivement français et italiens suivant leur échelle de compétences.

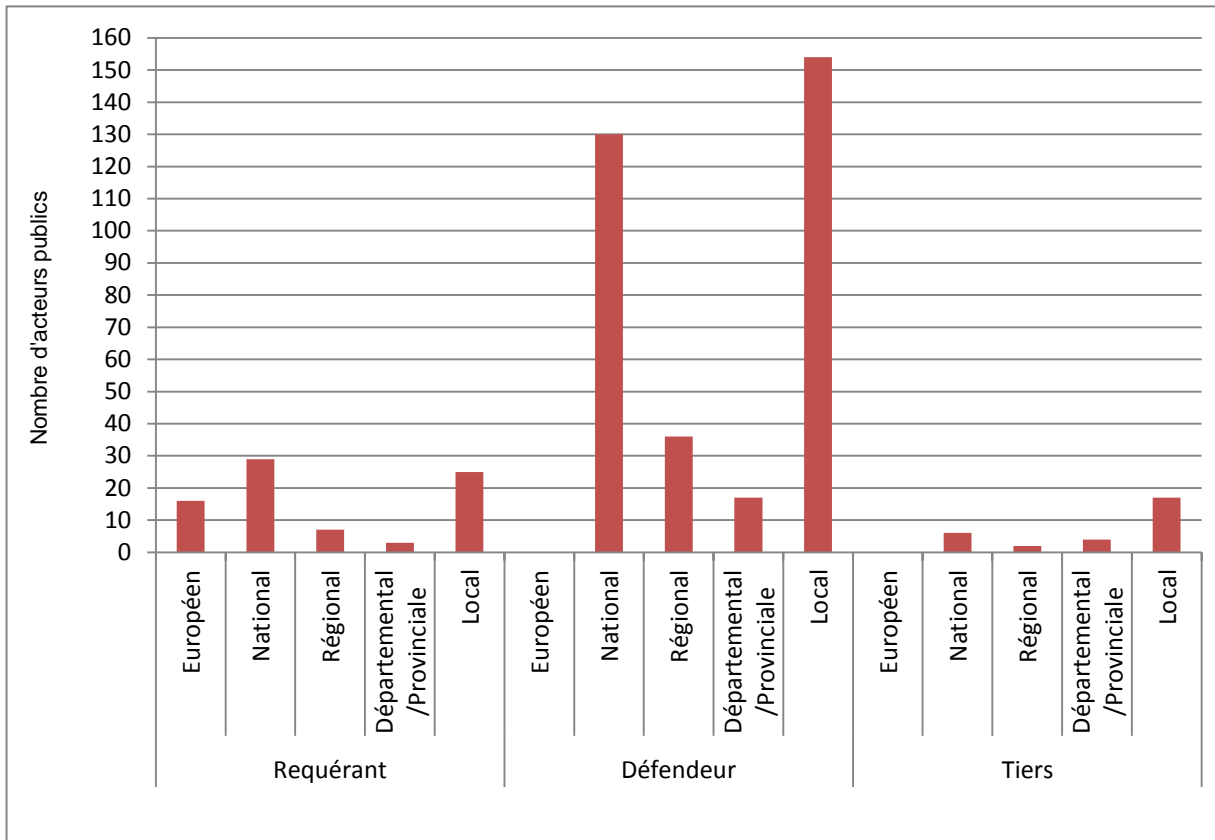
¹ C'est la loi nationale du 23 décembre 1978 n. 833 sur la réforme sanitaire qu'ont été fondées les ASL, c'est-à-dire des structures chargées de rendre cette réforme opérationnelle à l'échelle locale dans chaque commune. Les ASL sont des organismes dépendant du Ministère de la santé ayant un pouvoir de vigilance et d'inspection dans le secteur du travail et donc des entreprises ou des industries pour évaluer les facteurs des risque, de nocivité et de danger du lieu de travail sur la santé du travailleur mais aussi sur la santé publique.

Graphique 17 : Le rôle des acteurs publics en France suivant l'échelle de compétences



Source: LexisNexis, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Graphique 18 : Le rôle des acteurs publics en Italie suivant l'échelle de compétences



Source: DeJure, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

En France comme en Italie, le rôle de requérant est, à l'échelle nationale, principalement tenu par le Préfet maritime en France et le parquet en Italie. Ceux-ci ont pour tâche d'appliquer le corpus juridique d'origine supranationale mais aussi d'assurer sa mise en œuvre dans le cas du non respect. La présence des acteurs publics au niveau national se manifeste surtout dans les conflits concernant le transport maritime et l'aménagement au service des navires, par exemple, dans le cas des rejets illicites¹.

La présence des acteurs publics au niveau local, plus grande en France qu'en Italie (Graphique 17 et Graphique 18), se manifeste surtout dans les conflits concernant les activités industrielles et l'aménagement des zones portuaires, notamment avec les projets d'implantation industrielle lorsqu'il s'agit de l'atteinte à la santé publique², de la gestion du milieu portuaire (Bari, 17634/2004 et 18318/2004) ou lagunaire (Venise, 2481/2004) et du paysage (Calvi, 97MA05540/1998).

L'Italie se distingue par le fait que la région peut tenir un rôle de requérant : c'est le cas des contentieux dus aux problèmes de répartition des compétences, par exemple, il peut y avoir confusion entre l'État et la région en matière d'identification des zones humides protégées au sein de la Convention Ramsar (Cagliari, 123/1980). Il peut également y avoir confusion dans le cas des contentieux dus à la manifestation d'une volonté politique régionale, en effet elle diffère de la volonté nationale lorsqu'il s'agit de la fermeture des activités sidérurgiques à chaud dans le port de Gênes (52/2001). Ce cas est particulièrement intéressant car il y a des divergences d'opinion au sein même de la région, qui est donc à la fois requérant par le biais des cinq membres du conseil régional, et défendeur par le biais du président de la région et de sa majorité.

Elle se distingue encore par les quelques contentieux dans lesquels intervient la *provincia* comme requérant, par exemple, lorsqu'elle revendique des réponses auprès des administrations régionales et nationales au sujet de la délivrance d'un permis de construire pour la réalisation d'un terminal gazier dans le port de Brindisi (4633/2005).

¹ Le cas des rejets illicites sera traité dans le chapitre 6.

² Port-la-Nouvelle, 175721/1999 ; 98MA00043/2000 ; 04-20.333/2006 ; 935/2007 et 09-82.067/2010 ; Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; 06MA01896/2007 ; 07MA03601/2009 ; 08MA00145/2010 et 08MA00160/2010 ; Brindisi, 8/2006.

Concernant ce rôle de requérant, l'UE a un rôle à part : elle n'intervient que dans des contentieux italiens, et ses rares interventions ne se font que dans ce rôle de requérant. Il peut s'agir d'actions contre la République Italienne visant à assurer l'application d'une directive au niveau national et local en matière de pollution marine (CJCE, 25/09/2008). L'application se fait à travers des plans de gestion des déchets provenant des navires dans les 15 ports concernés par ce contentieux. Dans d'autres contentieux, l'UE agit pour valider l'application des sources de droit supranationales par les autorités locales (Ravenne, CJCE 379/1994) ainsi que pour interpréter la législation en matière des zones protégées comme le site d'intérêt communautaire (Monfalcone, CJCE 13/01/2005). Si l'UE agit exclusivement en qualité de requérant, c'est donc en raison de son rôle de contrôle et d'impulsion dans le processus d'intégration de l'environnement au niveau de chaque port.

Concernant le rôle de défendeur, les acteurs publics nationaux impliqués sont les Ministères (environnement, santé, développement économique, transports) ainsi que d'autres instituts spécialisés au sein de chaque Ministère comme la direction générale de la qualité de la vie. Ces instituts se retrouvent dans le rôle de défendeur à cause des revendications des acteurs économiques qui n'ont pas eu, par exemple, de réponse positive à leurs demandes d'autorisation pour l'exercice de prestations de service (Augusta, 1543/2002 ; Brindisi, 6605/1992 ; Chioggia, 1147/2006) ou à leurs demandes d'approbation de projets d'aménagement tant côté terre que côté mer (Marseille-Fos, 277768/2005 ; 294852/2007 ; Ancône, 40/1999 ; Tarente, 2188/2009 ; Trieste, 132/2003). Dans la majorité des cas, les acteurs publics nationaux sont répétitivement appelés en cause par les acteurs économiques jusqu'au dernier niveau de juridiction. Ces acteurs publics sont donc toujours dans le rôle de défendeur et ce qui permet aussi à ces acteurs économiques de bénéficier de la longueur des procédures pour, par exemple, continuer à exercer leur activité jusqu'à la décision finale du juge. C'est en France que les acteurs publics nationaux interviennent le plus dans les contentieux comme défendeurs.

En France, la région n'intervient quant à elle que dans ce rôle de défendeur, mais cela en deuxième instance, c'est-à-dire à la suite d'une inversion des rôles requérant-défendeur. On a le cas, par exemple, de la région PACA contre des requérants de la société civile qui

s'opposent à des projets d'aménagements à cause de l'impact potentiel sur le paysage (Marseille-Fos, 10MA00627/2010 et 10MA02466/2010). Dans d'autres cas, il s'agit des services déconcentrés de l'État qui interviennent dans le contentieux, comme dans le cas de Port-la-Nouvelle où le juge confirme la responsabilité de la Dépôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (DPPLN) pour le non respect des prescriptions techniques sur la prévention des accidents, comme constaté par l'inspection de la Direction Régionale Industrie, Recherche et Environnement (DRIRE). La DPPLN est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) avec un fort risque industriel et, par voie de conséquence, de forts risques de pollution du fait d'eaux polluées et d'émissions de substances toxiques dans l'atmosphère. Ici la DPPLN remet en cause la décision du juge et donc le pouvoir d'inspection de la DRIRE¹. Le juge, en reconfirmant sa décision, souligne l'importance de l'action de prévention du risque industriel et de l'action des associations intervenant aussi à titre de prévention (Port-la-Nouvelle, 09/01206/2010). Le régime juridique spécifique fait la distinction entre les Installations classées soumises à déclaration préalable au Préfet et les Installations soumises à autorisation administrative. Cela permet d'imposer des prescriptions complémentaires pour protéger l'environnement, elles renforcent le rôle des administrations régionales et locales.

La présence de la région dans le rôle de défendeur en Italie s'explique par les mêmes raisons qu'en France. En Italie, elle est souvent mise en cause par des requérants privés (acteurs économiques) qui revendiquent, par exemple, l'annulation des prescriptions émanant de la région et de la *provincia*, qui imposent des mesures restrictives pour le stockage et l'élimination des déchets provenant des opérations de remise en état et de mise en sécurité des sites pollués (Marghera, 1444/2006 ; Piombino, 1398/2009). Comme en France, il y a un système d'autorisations, de contrôles et d'inspection, surtout au sein des agences chargées de la protection de l'environnement (ARPA) présentes dans chaque région qui agit en coordination avec chaque *provincia* et chaque commune présente sur le territoire. Mais rares restent les cas dans lesquels la *provincia* a le rôle de défendeur car c'est la commune qui, comme point de repère, est le plus souvent convoquée en justice de

¹ En France, la dimension régionale des ICPE (Loi 10/07/1976 codifiée dans le code de l'environnement) est bien mise en évidence par le rôle des services déconcentrés de l'État comme la DRIRE ayant un pouvoir d'inspection.

manière déconnectée des autres acteurs publics. Cela s'explique en raison du fait que le premier lien instauré par les acteurs portuaires se fait avec la commune d'accueil où se trouvent les espaces portuaires se trouvent (Trieste, 8092/2008 et 362/2009). Pour cette raison, dans les cas des ports dont les espaces se situent sur des communes différentes, comme celui de Marseille-Fos ou de Gênes, le nombre d'acteurs publics locaux comme défenseurs sera plus important.

Concernant le rôle de tiers, la prédominance du niveau local est confirmée dans les deux pays surtout lorsqu'il s'agit des contentieux sur la diminution des ressources naturelles (Port-la-Nouvelle, 09-82.067/2010 ; Ancône, 155/2003 ; Marghera, 1737/2009 et 4675/27), des émissions (Tarente, 38936/2005) ou du paysage (Trieste, 538/2004). Dans ce cas, les intérêts des acteurs publics qui interviennent dans le rôle de tiers sont toujours liés à ceux des autres acteurs publics, tels que la *provincia*, la région ou même au niveau national. Ils sont impliqués dans le contentieux, soit eux-mêmes comme tiers, soit dans les autres rôles de requérant ou de défendeur. Dans d'autres cas, lorsqu'il s'agit des contentieux sur l'atteinte à la santé publique on constate au contraire des oppositions entre les acteurs publics locaux qui, par exemple, préfèrent qu'une installation industrielle néfaste pour la qualité de vie soit implantée dans une commune plutôt que dans la leur : c'est le cas de l'incinérateur de Fos dont le projet est approuvé, et celui du port de Gênes, en cours d'évaluation.

2.3. Quelles échelles des conflits pour les acteurs publics ?

Ce que montre l'analyse des acteurs publics c'est que l'échelle des conflits varie selon le type de développement portuaire terrestre ou maritime du port et selon les formes de dégradation de l'environnement. Le Tableau 7 montre les échelles d'intervention des acteurs publics engagés dans les contentieux, selon qu'il s'agit du développement terrestre (relation « port-terre ») et du développement maritime (relation « port-mer ») du port.

Tableau 7 : France et Italie – Echelles d'intervention des acteurs publics selon le type de développement portuaire

Type de développement portuaire	Echelles d'intervention des acteurs publics	FRANCE (nombre d'acteurs)	ITALIE (nombre d'acteurs)
TERRESTRE (usage industriel et aménagement côté terre : relation port-terre)	Internationale/UE	0	0
	Nationale	8	93
	Régionale	2	29
	Départementale / Provinciale	0	15
	Locale	36	135
MARITIME (usage maritime et aménagement côté mer : relation port-mer)	Internationale/UE	0	16
	Nationale	4	72
	Régionale	0	16
	Départementale / Provinciale	0	9
	Locale	0	61

Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Concernant le type de développement portuaire, on constate que les acteurs publics engagés dans les contentieux liés au développement terrestre du port sont majoritairement des acteurs locaux, tandis que les acteurs intervenants dans les contentieux dus au développement maritime du port sont majoritairement des acteurs nationaux et supranationaux. Selon qu'il s'agit de la relation port-terre, avec des enjeux environnementaux dus aux usages industriels et aux aménagements, ou de la relation port-mer, avec des enjeux dus aux usages maritimes du port et aux aménagements portuaires les échelles d'interventions des acteurs varient. Par exemple, la diminution des ressources, la pollution du milieu portuaire causée par les déchets du port et la dégradation du paysage, enjeux liés à l'impact du développement terrestre du port sur l'environnement, restent des enjeux très locaux, impliquant non seulement les acteurs publics locaux mais

aussi d'autres acteurs publics provinciaux et surtout régionaux. La pollution du milieu aérien, l'atteinte à la santé publique ainsi que l'altération du milieu biophysique impliquent, quant à eux, des acteurs publics nationaux. Il est important de souligner que, face à la persistance d'activités polluantes dans des sites reconnus d'intérêt national, les acteurs nationaux coopèrent afin de mettre au point des stratégies de dépollution et de remise en état, sous la coordination d'une *Conferenza di servizi*. Celle-ci a le pouvoir d'agir de façon directe au niveau local, avec des ordres destinés aux sociétés industrielles concernées. En Italie, le rôle des acteurs publics nationaux, avec notamment la *Soprintendenza*, est également important dans l'aménagement, tant côté terre que côté mer, notamment avec la délivrance d'autorisations, de concessions et de permis de construire dans le cas d'implantation d'activités industrielles ou de travaux de dragage et de construction de terminaux¹. En France, seuls 2 cas sur 25 concernent le dragage. Ces contentieux impliquent le parquet et l'autorité portuaire. Il s'agit d'une adjudication frauduleuse des travaux de dragage dans le port de Bonifacio (97-80.855/1998) et du paiement des travaux de dragage dans le port de Marseille (49812/10-oct-86). Les conflits sur l'aménagement côté terre concernent essentiellement la question de l'incinérateur à Fos. Ils impliquent la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), le Ministère de l'Écologie et le Préfet. Par exemple, les arrêts du port de Calvi (97MA05540/1998) et de Cannes (97MA01572/2000) montrent que le cadre juridique régissant l'enjeu du paysage laisse une marge discrétionnaire aux acteurs institutionnels, qui, comme le Préfet et la commune, sont chargés de donner leur accord pour la réalisation de ces projets d'aménagement.

On constate l'importance du niveau local en matière d'impact sur la qualité de vie en raison de l'usage industriel et de l'aménagement côté terre. En France, à Marseille-Fos, s'opposent ainsi deux acteurs publics : la Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole (CUMPM), qui défend le projet, et la commune de Fos-sur-Mer, qui s'y oppose. Les contentieux sur l'aménagement qui concernent toujours la question de l'incinérateur à Fos montrent aussi le rôle de l'intercommunalité joué par le Syndicat

¹ Il s'agit, par exemple, des cas des ports d'Ancône (40/1999), Bari (7052/2002 ; 1441/2004 et 615/2006), Civitavecchia (1101/1998 ; 2781/2001 ; 6267/2005 et 4731/2006), Gênes (4242/2007 ; 214/2008 et 588/2008), La Spezia (94/2005), Livourne (259/2004), Monfalcone (5328/2006), Brindisi (5259/2002 ; 4633/2005 et 2719/2006), Tarente (524/2005 ; 5/2007 et 2188/2009) et Trieste (132/2003).

d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence qui s'oppose au projet. En Italie, la présence des communes dans les conflits s'explique aussi par le lien géographique entre le port et la commune dans lequel il se situe. Ce sont des cas où la commune et l'autorité portuaire sont en opposition (Ancône, 2937/2005 ; Bari, 17634/2004 et 18318/2004 ; Trieste, 452/1998). Il est donc intéressant de voir que la commune joue un rôle en matière de développement industriel et de projets d'aménagement lorsqu'il y a un impact néfaste sur les riverains : en France comme en Italie, l'enjeu de la relation ville-port apparaît alors clairement comme dans le cas de Marseille-Fos, de Gênes, de Civitavecchia et de Brindisi¹. La relation ville-port se joue au niveau local, où les acteurs sont confrontés aux pouvoirs centraux de planification du territoire (FOULQUIER, 2011). Tant en France qu'en Italie, on assiste ainsi à une complexification à cause de procédures administratives qui s'enchevêtrent concernant les concessions, les permis de construire, les autorisations au changement de destination d'usage, l'approbation des projets, etc. Dans ce cas, le jeu d'acteurs rencontre une double limite : dans le pouvoir discrétionnaire de l'administration publique ainsi que dans le pouvoir de décision de l'autorité portuaire (SAVASTA, 2005).

La relation port-nature se joue, au contraire, au niveau national. En France comme en Italie, les acteurs publics nationaux conservent l'essentiel du pouvoir lorsque par exemple il faut identifier des zones humides protégées au sens de la Convention Ramsar (Cagliari, 123/1980) et des sites d'intérêt national (Naples, 16124/2007)². On constate l'importance du niveau national en matière de pollution du milieu marin, qui met surtout le port en relation avec la nature. Il faut aussi noter l'intervention locale des acteurs publics locaux, comme la Capitainerie du port et l'autorité portuaire. Nous aurions pu les faire figurer dans les acteurs publics au niveau national, mais il nous a paru important de traiter ce cas à part car ils agissent à l'échelle locale, en liaison avec l'activité de chaque port. En Italie, en effet, la Capitainerie, organe chargé de la gestion du domaine public maritime, peut faire valoir dans chaque port ses compétences de contrôle et de poursuite, surtout dans le domaine du transport maritime. Elle est aussi apte à délivrer des concessions et des autorisations aux opérateurs portuaires, par exemple, en matière de sécurité, remorquage et pour la gestion des déchets provenant des navires, ou de l'activité industrielle. Ces

¹ Sur la relation ville-port voir chapitre 3.

² Sur la relation port-nature voir aussi le chapitre 3.

compétences lui attribuent aussi un pouvoir réglementaire qui lui permet de promulguer des ordonnances qui rendent plus contraignante l'application de certaines Conventions internationales concernant la protection du milieu marin : c'est par exemple le cas d'une ordonnance qui impose aux navires dans le port de décharger leurs déchets toutes les 24 heures (Augusta, 19800/2006). La Capitainerie se distingue ainsi de l'autorité portuaire, car elle ne vise qu'à faire appliquer la législation, sans poursuivre d'objectif économique. On voit donc que ces deux instances se complètent en Italie dans la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire et que leur intervention contribue à rendre un peu plus local le développement maritime de chaque port.

Ainsi, tant dans le transport maritime que dans l'activité industrielle et l'aménagement, il apparaît qu'aux différents échelons, les acteurs se complètent et se confrontent avec leurs diverses compétences : législative, technique-consultative, de contrôle (sécurité, sûreté et environnement), de poursuite et judiciaire (BOISSON, 1998 ; KHODJET EL KHIL, 2003). La compétence judiciaire contribue à cet enchevêtrement institutionnel avec l'ajout d'une dimension coercitive de mise en œuvre du corpus juridique environnemental, qui n'est pas toujours facile à articuler aux autres.

La comparaison France-Italie fait apparaître une différence dans la dynamique de décentralisation. En Italie où les régions ont un pouvoir législatif (ex art. 117 Constitution), il existe des acteurs publics régionaux plus présents, tant dans le processus de décision que de gestion. Une partie des contentieux montre la relation conflictuelle de l'État avec les régions (Cagliari, 123/1980) dont le pouvoir a été renforcé par une récente réforme constitutionnelle en matière environnementale¹. En France, la présence des services déconcentrés de l'État ainsi que d'organismes d'études et d'organismes professionnels montre le poids d'une décentralisation plus bureaucratique et financière face à la compétence législative centrale (Port-la-Nouvelle, 09/01206/2010).

¹ Il s'agit de la loi constitutionnelle du 18 octobre 2001, n. 3 « Modifications du titre V partie 2 de la Constitution » publiée dans le Journal Officiel n. 248 du 24 octobre 2001.

3. Spécificité du rôle de l'autorité portuaire en Italie

L'autorité portuaire (AP) est l'acteur public autour duquel gravite la variété d'acteurs publics et privés concernés par le développement portuaire. Comme nous l'avons dit auparavant, la législation environnementale impose des restrictions accrues sur les usages et aménagements portuaires, forçant les autorités statutaires à développer des systèmes et des programmes de gestion environnementale dans le but de répondre aux obligations réglementaires (VANDEMEULEN, 1992, 1996). La problématique environnementale représente donc un domaine croissant de responsabilités pour les autorités portuaires, qui force celles-ci à acquérir de nouvelles capacités d'expertise (COMTOIS et SLACK, 2003) nécessaires au respect de ces obligations. Tant en France qu'en Italie, l'AP est ainsi la principale destinataire de l'arsenal juridique environnemental qu'elle doit intégrer dans ses choix stratégiques de développement. C'est donc à travers elle que se développe le processus d'intégration de l'environnement dans le développement portuaire. En France comme en Italie, l'AP a une compétence environnementale. Mais la différence est qu'en France, il y a souvent à ses côtés un service expressément dédié à l'environnement, alors qu'en Italie, la compétence environnementale au sein de l'AP est habituellement gérée par le service technique qui s'occupe de toutes les démarches pour les travaux de dragage ou encore pour la présentation des projets d'expansion des terminaux, de la construction des digues, etc. (LO PRETE, 2009). On note toutefois quelques exceptions, comme par exemple dans le port de Gênes, où un service environnement a été créé récemment (LAVAUD-LETILLEUL et PAROLA, 2010).

En Italie, donc, la compétence environnementale est exercée, en général, par l'AP qui, selon la prévision de la loi 84/1984, art. 6, est définie comme une personne juridique de droit public douée d'autonomie financière. Dans les années suivantes, d'autres AP ont été instituées grâce à des lois spéciales (par exemple, aujourd'hui, on trouve aussi une AP dans le port de Gioia Tauro). Sur la base de ce que dispose l'article 7, l'AP est constituée par les organismes suivants : le Président, le Comité portuaire, le Secrétaire général et le Collège des Réviseurs des comptes. Dans ce cadre, la compétence spécifique en matière de sauvegarde de l'environnement est attribuée au Président (qui doit toujours exercer ses pouvoirs en respectant les réglementations environnementales et, à ce propos, peut aussi

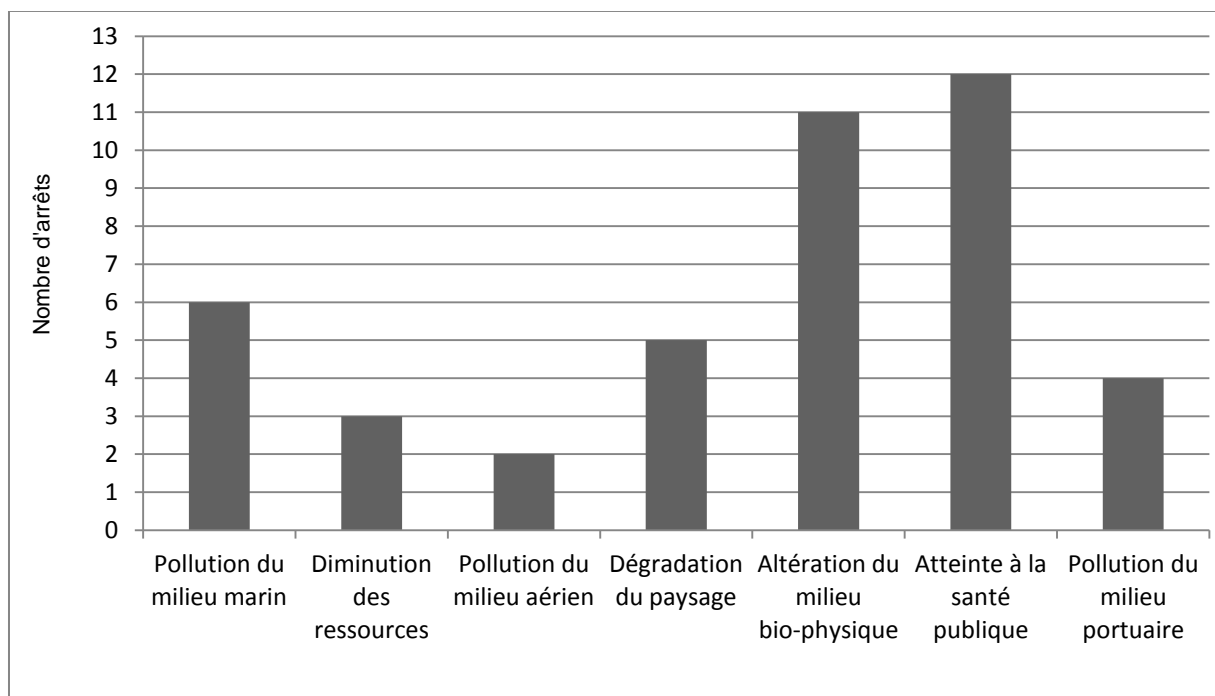
adopter mesures des coercitives en cas de nécessité et d'urgence : article 8 alinéa 3 lettre m) ainsi qu'au Comité portuaire, c'est-à-dire l'organe collégiale de l'AP chargé de plusieurs compétences : délibération pour la délivrance des autorisations et concessions, approbation du *Piano Operativo Triennale* (POT) et du *Piano Regolatore Generale* (PRG), rédaction du rapport annuel à envoyer au Ministère des transports sur la gestion portuaire concernant la prestation de services d'intérêt général et la manutention ordinaire et extraordinaire du domaine public maritime du périmètre portuaire. En Italie, il y a actuellement 24 autorités portuaires (TEI, 2011). Sur les 24 ports étudiés les ports dotés d'une AP sont les ports d'Ancône, Augusta, Brindisi, Cagliari-Sarroch, Civitavecchia, Gênes, Gioia Tauro, La Spezia, Livourne, Messine-Milazzo, Naples, Olbia, Palerme, Piombino, Ravenne, Tarente, Trieste et Venise-Marghera. Dans le cas des ports où une autorité portuaire n'est pas instituée, la compétence en matière de sauvegarde de l'environnement est réservée à l'Autorità Marittima (AM), qui fait partie de l'administration périphérique de l'État (notamment dans le cadre du Ministère des infrastructures et des transports). Les unités qu'on peut reconduire à l'AM sont : 1) la Direction Maritime ; 2) la Capitainerie du Port ; 3) la Circonscription Maritime. Parmi les ports étudiés, c'est le cas des ports de Bari, Chioggia, Monfalcone et Porto Torres.

3.1. Les contentieux environnementaux dans lesquels l'autorité portuaire est impliquée

Nous avons choisi de traiter le rôle de l'AP à part. En France, celle-ci n'est impliquée que dans un seul conflit, en 1986 : l'autorité portuaire de Marseille s'oppose à Gaz de France pour être déchargée du paiement de travaux de dragage dans le chenal du port de Fos afin d'assurer la sécurité des installations du terminal méthanier de Fos (49812/10-oct-86). En Italie, au contraire, elle est impliquée dans des contentieux qui sont particulièrement représentatifs des nouveaux dialogues instaurés entre les acteurs autour du transport maritime, de l'activité industrielle et surtout de l'aménagement, comme, par exemple, au sujet des prestations de service en matière environnementale.

Le Graphique 19 montre les conflits impliquant l'AP selon les formes d'atteinte à l'environnement. En Italie, l'AP est impliquée dans 43 contentieux liés aux problématiques environnementales sur les 108 analysés.

Graphique 19 : Italie – Nombre de contentieux impliquant l'autorité portuaire selon les formes d'atteinte à l'environnement



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Dans le cas de la pollution du milieu marin, on constate que les 6 contentieux impliquant l'AP concernent des enjeux vis-à-vis desquels elle a un pouvoir de gestion : les déchets provenant des navires. Les 6 cas analysés montrent les relations conflictuelles qui s'instaurent entre l'AP et les acteurs économiques, tels que les prestataires de service, qui revendiquent des autorisations et des concessions pour exercer des prestations de services : gestion des déchets, sécurité et sûreté, remorquage. Un seul arrêt, sur le démantèlement des navires dans le port de Naples (1645/2010), montre l'AP également protagoniste de la gestion de l'ordre dans l'espace portuaire. Le fait qu'elle soit aussi chargée de la conservation du domaine public des ports maritimes la rend responsable des faits de pollution. Elle peut être alors chargée de gérer les effets polluants à l'origine de la diminution des ressources, par exemple, lorsqu'elle s'aperçoit de la pollution du sol et des eaux causée par une industrie du port (Tarente, 372/2008). Mais elle peut aussi être

appelée en cause, comme par exemple, avec le cas de Civitavecchia pour les émissions nuisant au bien-être d'une habitante de la ville (1003/2007).

L'AP joue un rôle important dans l'enjeu du paysage. C'est, par exemple, le cas du port d'Ancône (2937/2005) où l'AP voudrait démolir un bâtiment (*l'ex infermeria*) ayant une forte valeur historique, architecturale et paysagère afin de d'implanter d'autres activités industrielles. On voit ici l'AP assumer un rôle de promotrice des activités ayant un impact sur le milieu, y compris sur le patrimoine historique inscrit dans le paysage littoral, étant donné qu'il s'agit de remplacer *l'ex infermeria* par une implantation industrielle. Dans le cas du paysage, l'AP est concernée par les trois façons dont le paysage peut être considéré au niveau de la justice : comme paysage littoral (Ancône, 2937/2005 ; La Spezia, 267/2004), urbain (Trieste, 452/1998 et 538/2004) et naturel (Gênes, 198/2009). De plus, la prise en compte des espaces protégés dans le développement portuaire fait apparaître le rôle croissant de l'AP dans la gestion du milieu naturel : c'est le cas du port de Naples (16124/2007) où la *Conferenza di servizi* a émis un ordre de remise en état du site pollué. Dans ce cas, l'AP devient l'acteur public garant de la prise en compte de l'environnement par l'acteur industriel destinataire de cet ordre. Le rôle de l'AP comme garant du milieu naturel est renforcé par son intervention dans les contentieux sur l'altération du milieu biophysique, mettant en évidence l'importance du rôle exercé par l'AP dans le dragage et la gestion de résidus¹. Par exemple, dans les contentieux sur le dragage, l'AP a un rôle de gestionnaire dans la procédure d'adjudication des travaux de dragage ou de délivrance d'autorisations (Civitavecchia, 1101/1998 ; 27812001 et 4731/2006 ; Gênes, 4242/2007 ; 214/2008 ; 588/2008 ; La Spezia, 95/2005 ; Livourne, 259/2004). L'AP est non seulement arbitre mais elle fait aussi des choix qui la situent avec ou contre certaines sociétés. Ces contentieux font aussi apparaître l'importance du rôle exercé par l'AP dans le choix d'aménagement destiné, par exemple, à l'implantation d'activités dangereuses ainsi qu'à la construction de nouveaux terminaux gaziers ayant un impact sur la santé publique. L'AP est aussi chargée de gérer les risques dus aux industries présentes dans le périmètre portuaire et à l'exploitation maritime du port, ce qui montre que dans la

¹ La législation sur le dragage et sur la gestion de ses résidus est récente et elle englobe des sources de droit non seulement nationales mais aussi internationales et européennes, ce qui rend complexe son interprétation et son application par les administrations. De même, cela justifie souvent le recours en justice pour assurer sa mise en œuvre correcte.

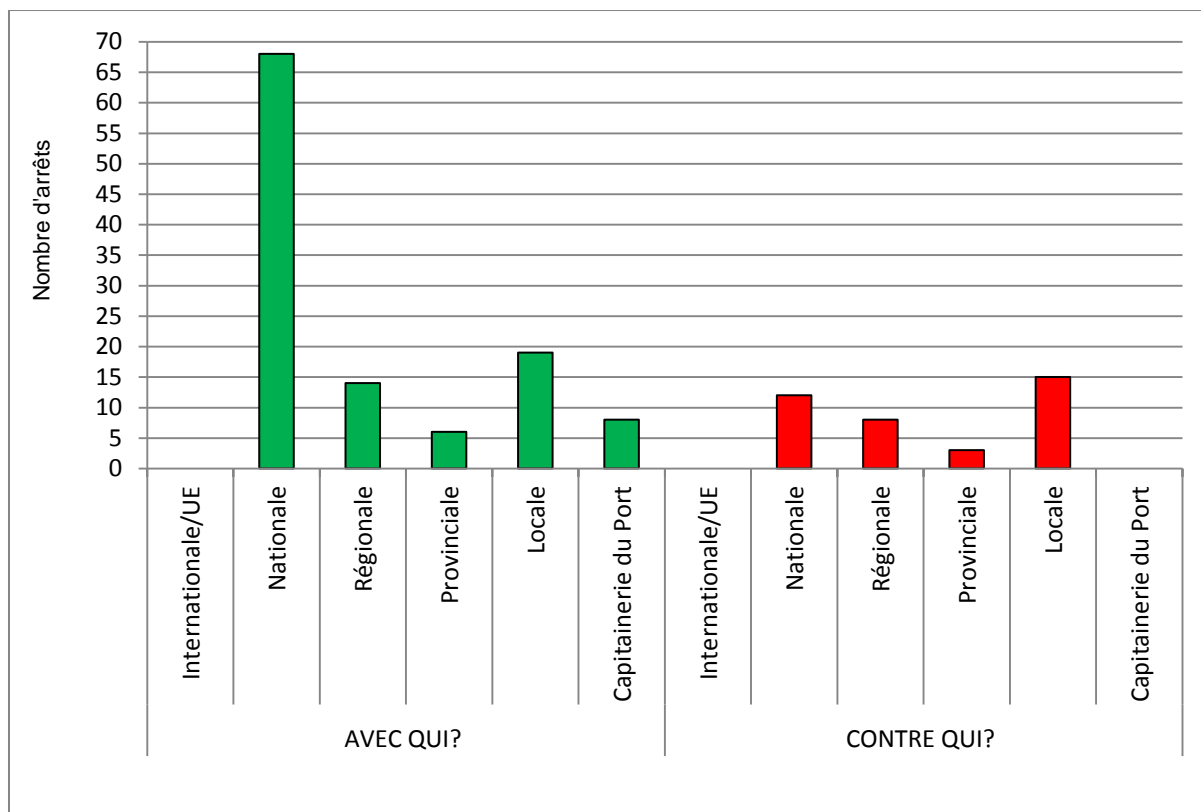
construction des nouveaux terminaux, à la différence du dragage, l'AP a plus un rôle de promoteur du développement portuaire et opère des choix stratégiques (Brindisi, 5259/2002 et 2719/2006 ; Tarente, 524/2005).

L'analyse des contentieux montre qu'il se crée une nouvelle répartition des pouvoirs qui restreint indubitablement le poids des acteurs purement économiques. Dans le cadre de cette nouvelle répartition, l'AP est amenée à jouer de plus en plus un rôle d'arbitre ou de garant dans l'application de l'arsenal juridique environnemental et dans la mise en œuvre de la politique portuaire. Ce faisant, l'AP renforce son autorité dans le processus d'intégration de l'environnement.

3.2. Relations entre l'autorité portuaire et les acteurs publics en Italie

L'AP a donc une position centrale dans le processus d'intégration de l'environnement. L'analyse des conflits, qui cristallisent les oppositions mais aussi les alliances, permet de voir quels sont les liens que l'AP développe avec les acteurs publics et privés. Le Graphique 20 montre quel est le type de relation qui s'instaure entre l'AP et les acteurs publics, ces derniers étant identifiés selon leur échelle d'intervention : dans les contentieux, l'AP peut être « avec » (alliance) ou « contre » (opposition) les acteurs publics.

Graphique 20 : Italie – relation entre autorité portuaire et acteurs publics : avec ou contre qui ?



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

On constate que, dans les contentieux engageant l'AP, la dimension publique est absente à l'échelle internationale et européenne. C'est surtout à l'échelle nationale que ce jeu d'alliance et d'opposition s'exprime : l'AP est le plus souvent alliée aux acteurs publics nationaux, qui dominent les conflits d'aménagement. En effet, concernant l'aménagement des zones portuaires, la mise en valeur de projets de grande envergure a été privilégiée par les autorités portuaires. Il s'agit surtout de projets d'aménagement au service des navires comme des travaux de dragage, de création des nouveaux terminaux ou de leur renouvellement. Le travail de l'AP consiste alors à vérifier que tous les risques écologiques ont été pris en compte dans ces projets.

Le Graphique 20 permet de constater les contrastes entre les échelles des conflits : par exemple, si l'AP est avec les acteurs publics nationaux, elle sera surtout contre les acteurs publics locaux. En matière d'aménagement, le contraste majeur se fait entre le national et le local avec, entre les deux, le rôle clé des régions qui restent, malgré leur autonomie, surtout du côté du niveau national. Lorsque les régions ne sont pas du côté des acteurs

nationaux, il s'agit surtout de conflits d'aménagement dans lesquels les régions exercent de fortes compétences. Par exemple, elle exerce un rôle dans la délivrance d'autorisations ou dans le contrôle du respect de la loi régionale ligurienne sur le screening, qui impose l'analyse des sédiments de dragage (La Spezia, 267/2004). Dans ces cas, l'AP apparaît alors comme la gardienne d'une légalité formelle et substantielle des complexes procédures administratives pour la délivrance des autorisations et des permis variés (La Spezia, 94/2005). Paradoxalement, c'est davantage au niveau de la *provincia* qu'apparaissent des oppositions à l'AP, notamment en matière de dragage (Civitavecchia, 4731/2006 ; La Spezia, 94/2005). Comme nous l'avons dit, la *provincia* en Italie est un maillon entre la région et la commune, ce qui peut créer des situations où l'AP, étant du côté des acteurs nationaux, s'oppose aux acteurs de la région, de la *provincia* et de la commune. La *provincia* est, dans ce sens, le contrepoids ultime de l'AP. Au niveau local, l'AP est le plus souvent dans une situation d'opposition aux acteurs locaux, surtout dans l'aménagement côté mer notamment lorsqu'il s'agit des projets ayant un impact sur la santé publique (Civitavecchia 4731/2006) et dans le cas des projets ayant un impact sur le paysage (Ancône, 2937/2005 ; Trieste, 452/1998). Cette opposition concernent davantage les villes italiennes pour lesquelles la ressources côtière constitue une richesse à usage non exclusivement portuaire, par exemple l'atout touristique. La dominance des conflits d'aménagement côté mer montre la tendance stratégique des AP italiennes à favoriser le développement maritime de leur port, notamment avec le soutien des acteurs publics nationaux (Brindisi, 5259/2002 ; Gênes, 4242/2007 ; 214/2008 et 588/2008).

Dans l'activité industrielle également, l'AP se trouve en lien surtout avec les acteurs publics, du niveau national jusqu'au niveau local, avec en plus la Capitainerie du port. On constate qu'il n'y a pas de cas d'oppositions entre les différents niveaux d'acteurs publics en matière d'activité industrielle, à l'exception de deux cas concernant la gestion des déchets du port (Bari, 17634/2004 et 18318/2004). Cela s'explique par le fait que dans ces cas, les principaux protagonistes des conflits sont les acteurs économiques du port. Le fait d'être avec ou contre l'AP dépend donc de leur propre rôle dans ces contentieux. Les acteurs publics ont alors un rôle de gardien pour que la réglementation environnementale soit respectée tant par l'AP que par les acteurs industriels et les entreprises du port. Dans ce cas, le fait d'être contre l'AP se justifie seulement si celle-ci n'a pas bien veillé au

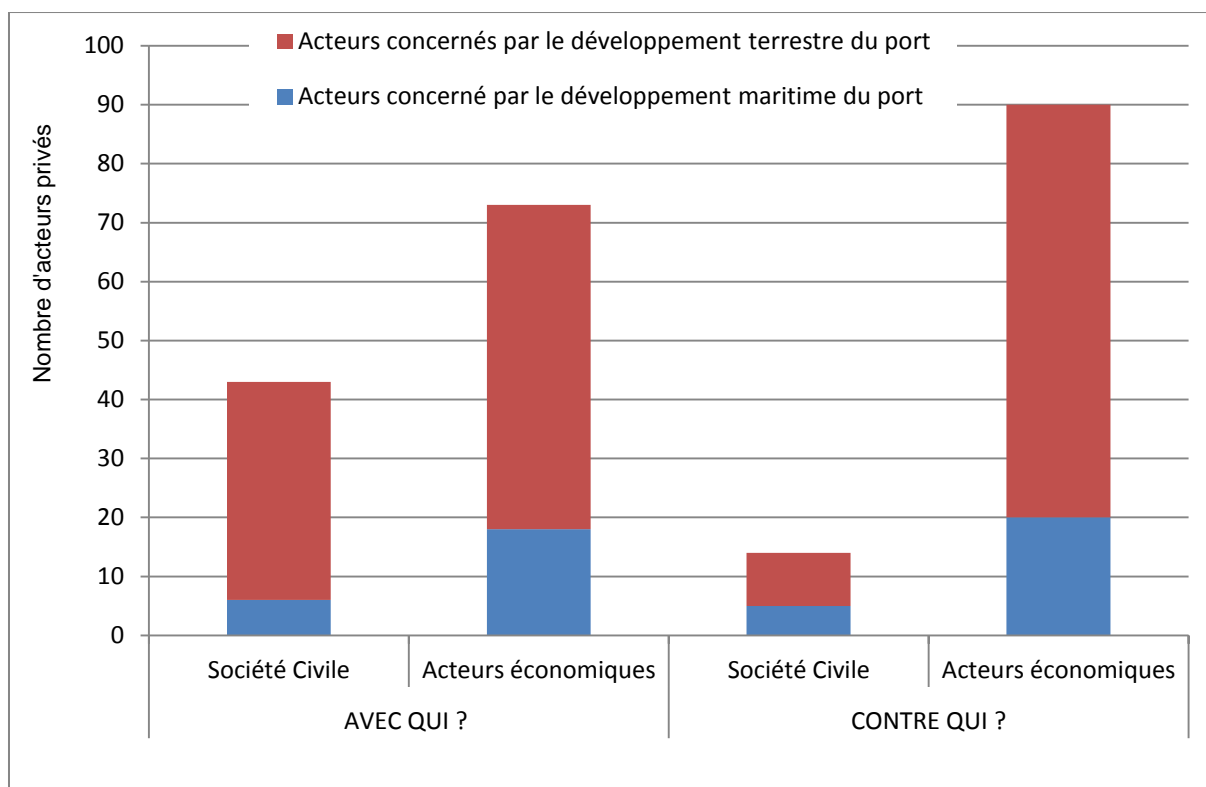
respect de la réglementation, ce qui met en cause non seulement l'AP mais aussi les acteurs industriels. On constate alors le rôle clé de la région dans ce processus de contrôle et de poursuite notamment à travers les organismes régionaux tels que l'*Agenzia Regionale Protezione Ambiente* (ARPA) chargée de ces compétences ou bien au niveau local, l'*Azienda Sanitaria Locale* (ASL), qui effectue une série d'analyses et de prélèvements constituant une preuve de la pollution que le juge doit évaluer. Dans le cas contraire, lorsque l'AP assure le respect des lois ou constate une violation, elle sera elle-même en conflit avec les acteurs industriels et donc avec les autres acteurs publics compétents par exemple en matière d'analyses de la qualité des eaux (Tarente, 372/2008).

On constate donc que c'est la dimension nationale et locale qui est la plus présente dans les contentieux impliquant l'AP. La dimension régionale est partagée, mais finalement en soutien à l'AP, à la différence de la dimension de la *provincia*, qui est la moins présente. Les résultats montrent que la Capitainerie est avec l'AP dans les contentieux du transport maritime et de l'activité industrielle, ce qui corrobore le rôle de gardienne assuré par l'AP dans la prise en compte de l'environnement.

3.3. Relations entre l'autorité portuaire et les acteurs privés en Italie

Le Graphique 21 montre les acteurs privés partie des contentieux impliquant l'AP selon que l'AP est « avec » ou « contre » les acteurs économique et les acteurs de la société civile. La distinction de couleur des colonnes permet de distinguer les acteurs impliqués dans les contentieux en lien avec le développement maritime du port (bleu) de ceux impliqués dans les contentieux en lien avec le développement terrestre du port (rouge).

Graphique 21 : Italie – relation entre autorité portuaire et acteurs privés : avec ou contre qui ?



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Ce graphique fait apparaître les liens et les oppositions de l'AP avec ou contre la société civile et les acteurs économiques. On constate qu'il y a surtout des liens entre l'AP et la société civile, notamment lorsqu'il s'agit des contentieux en relation avec le développement terrestre du port (87%), ce qui prouve que la tendance dominante est celle de l'exacerbation du développement portuaire via une exploitation de l'usage industriel, de l'espace et de ses ressources, à travers l'aménagement des zones portuaires. Cela montre que le développement terrestre du port engage particulièrement la société civile dans un rôle d'opposition, ainsi que l'AP dans un rôle de gardien, laquelle se situe donc aussi contre un nombre important d'acteurs économiques (78%). Mais concernant les liens et les oppositions entre l'AP et les acteurs économiques industriels, aucune tendance nette ne se dessine. Le lien avec la société civile apparaît aussi dans le cas des contentieux en relation avec le développement maritime du port, ce qui prouve la tendance des ports italiens à améliorer leur capacité d'accueil des navires et à diversifier les trafics. Plus particulièrement, il s'agit de l'aménagement côté mer, avec le dragage pour augmenter le tirant d'eau afin de permettre l'accès aux navires de plus en plus gros, mais également avec

la construction de terres pleines et de nouveaux terminaux gaziers. L'AP est au cœur des appels d'offre pour la réalisation des travaux de dragage : les nombreuses sociétés de dragage forment souvent des pôles opposés visant à donner les garanties financières et les compétences nécessaires pour avoir l'adjudication des travaux. L'AP devient donc un arbitre dans cette procédure formelle très longue mais elle est aussi chargée des conditions substantielles demandées aux sociétés. Ses choix rencontrent de façon presque inévitable les oppositions des différents pôles économiques (Civitavecchia, 1101/1998 et 2781/2001; Gênes, 4242/2007 ; 214/2008 et 588/2008 ; La Spezia, 94/2005 ; Livourne, 259/2004). Ce jeu d'alliances et d'oppositions, où l'AP joue en qualité d'arbitre, montre donc que les acteurs économiques s'opposent clairement aux acteurs de la société civile qui, dans la majorité des contentieux, sont avec l'AP et donc contre le reste des acteurs économiques. Cela montre aussi la coexistence, dans un contentieux, de l'intérêt économique et de l'intérêt environnemental, les deux étant pris en compte par le juge. Dans les contentieux en lien avec le développement terrestre du port, la participation des acteurs privés est beaucoup moins importante, à la différence de ce qu'on a constaté pour les acteurs publics, par exemple pour l'implantation d'activités industrielles à risque élevé ou nuisible pour les riverains comme le centre de traitement de déchets dans le port de Gênes. Le fait que l'AP soit avec et contre la même catégorie d'acteurs économiques montre que les choix de développement de l'AP ne concordent qu'avec une partie de ces acteurs face aux multiples choix possibles.

Concernant la participation de l'AP dans les contentieux en lien avec le développement terrestre, ce graphique fait apparaître deux positions possibles de l'AP, selon qu'il s'agit de la société civile ou des acteurs économiques du port : une position de garant ou une position d'arbitre. La première position s'observe lorsque l'AP manifeste sa volonté d'intégrer l'environnement dans le développement portuaire en prenant position contre les entreprises présentes dans le périmètre portuaire qui, par exemple, avec leur activité d'exploitation, polluent sans respecter les seuils de pollution, par exemple des eaux et du sol (Brindisi, 2247/2007 ; Tarente, 372/2008 ; Trieste, 837/2009), ou peuvent porter atteinte à la santé publique (Brindisi, 5642/2006). L'AP se met donc contre les acteurs économiques afin d'assurer son rôle de gardien dans ce processus croissant de prise en compte de l'environnement et cela avec d'autres acteurs publics. La deuxième position

s'observe lorsque l'AP s'allie avec des acteurs économiques, quand par exemple, ce sont les acteurs publics qui assurent le rôle de gardien (Gênes, 52/2001). Le cas des alliances et des oppositions de l'AP avec les prestataires de service est différent. Il montre le rôle de gestionnaire de l'AP souvent amenée à faire des choix entre plusieurs prestataires, par exemple en matière de sécurité portuaire. Ce rôle apparaît aussi dans le développement maritime, et plus spécifiquement dans le transport maritime où la concurrence est rude (SAVASTA, 2005) entre les prestataires de service, par exemple pour la gestion des déchets provenant des navires. Dans le transport maritime, les oppositions entre transporteurs et AP se justifient par les revendications de ceux-ci pour les concessions nécessaires à l'exercice de leur activité, comme le montre le cas d'une entreprise de transporteur de fer et d'acier dans le port d'Ancône (1223/2007). L'entreprise revendique sa concession qui a été délivrée de manière injustifiée car le transport par mer de cette matière est interdit. Cette concession, qui a donc été retirée, doit seulement concerner l'activité de dépôt ou de transport par voie terrestre à conditions limitées. Les autres cas concernent aussi des revendications d'autorisation et de concession qui varient selon la spécificité des transporteurs.

L'analyse des relations entre l'AP et les acteurs économiques montre donc la diversité des fonctions de l'AP dans le processus d'intégration de l'environnement. Elle peut d'abord être considérée comme gardienne du respect des règles environnementales à travers ses compétences de contrôle et de poursuite. On a pu le constater par exemple avec l'arrêt sur le port de Tarente (372/2008), où elle dénonce l'entreprise pour avoir pollué le site portuaire, ou comme c'est le cas avec l'arrêt concernant le port de Civitavecchia (1003/2007), où le juge a considéré qu'elle avait manqué à sa fonction de gardienne.

Elle peut être aussi gestionnaire, par exemple à travers la livraison ou le renouvellement des concessions concernant la gestion des déchets (Bari, 2989/2003). Elle peut enfin être stratège à travers les choix de certains projets d'aménagement tant côté terre que côté mer, par exemple pour la construction de nouveaux terminaux, ce qui crée des alliances de l'AP avec certains acteurs plutôt que d'autres. Dans son rôle de gardienne et de gestionnaire, l'AP est plus concernée par l'usage industriel et maritime du port. Dans son rôle de stratège, elle est au cœur des projets d'aménagement.

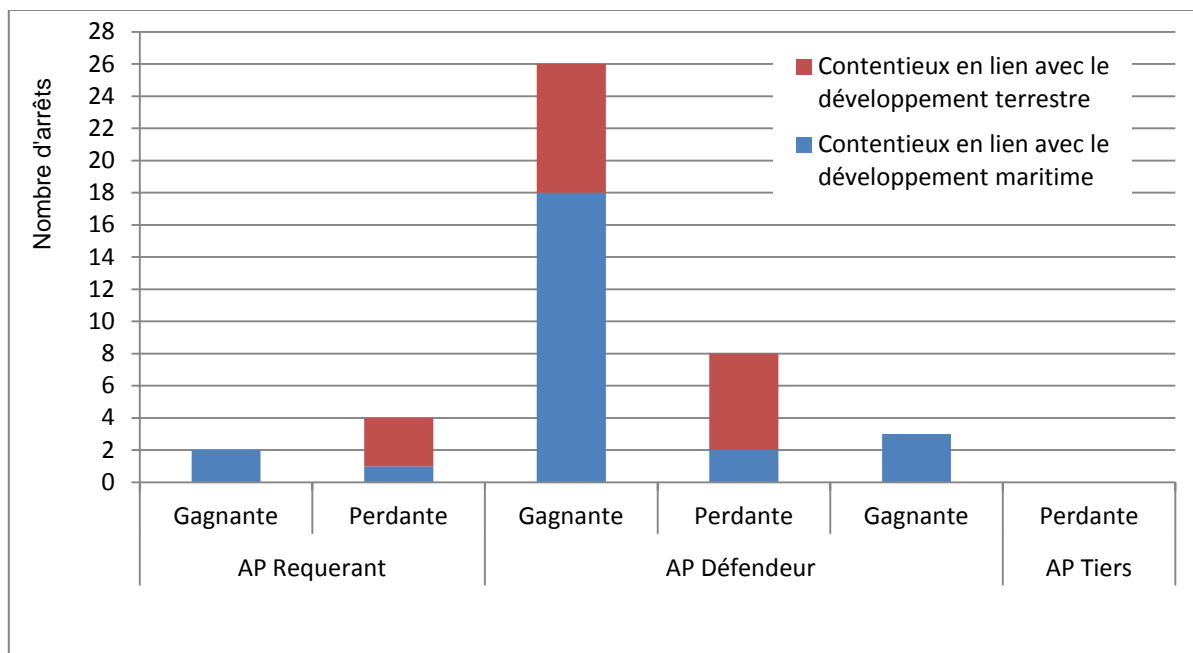
L'analyse des relations entre l'AP et les acteurs de la société civile montre que l'AP pondère les relations entre la société civile et les acteurs économiques. Dans ce cas, le contraste qu'il y a entre l'AP et certains acteurs de la société civile peut être interprété comme la conséquence des choix de l'AP sur sa stratégie de développement portuaire qui vise à garantir l'équilibre entre l'intérêt économique et l'intérêt environnemental.

L'AP face à ces acteurs privés renforce son rôle entre le local et le global. En effet, comme l'ont montré D. Olivier et B. Slack, si, d'une part, on assiste à une perte de pouvoir de négociation de l'AP au niveau global, d'autre part, elle a un rôle de planificateur important à jouer. C'est donc à travers la localisation géographique, comme celle de l'implantation de terminaux adéquats répondant aux besoins de la globalisation, que l'AP se situe à un niveau international pour répondre aux demandes des acteurs économique maritimes (OLIVIER et SLACK, 2006).

3.4. L'autorité portuaire : acteur gagnant ou perdant ?

Le Graphique 22 montre par type de contentieux en relation soit avec le développement terrestre (rouge), soit avec le développement maritime du port (bleu), si l'AP est gagnante ou perdante, dans les positions de requérant, défendeur ou tiers.

Graphique 22 : Italie – rôle de l'autorité portuaire dans la résolution du litige



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Sur les 43 contentieux dans lesquels l'AP est concernée, elle est gagnante dans la majorité des cas tant comme requérant, que comme défendeur et tiers.

Son rôle de gagnant est patent dans les contentieux en lien avec le développement maritime du port, notamment lorsqu'il s'agit d'aménagement au service des navires. L'AP souvent appelée en cause par les autres sociétés de dragage affirme principalement son rôle de défendeur gagnant. Cela confirme l'importance de l'AP dans les stratégies de développement économique des ports italiens tendant à renforcer leurs capacités maritimes. Ce n'est que dans une minorité de cas qu'elle prend l'initiative de formaliser les conflits au tribunal, donc comme requérant, avec deux cas comme gagnante et un cas comme perdante. Cela montre la spécificité de certains ports italiens, comme celui de Civitavecchia, où les récents projets de travaux de dragage et de construction des nouveaux terminaux ont éveillé la concurrence entre plusieurs sociétés de dragage et donc des alliances spécifiques entre elles et l'AP (Civitavecchia, 1101/1998 ; 2781/2001 et 4731/2006). Lorsque l'AP est tiers gagnant, cela corrobore l'importance de l'AP dans ce type de conflits.

Concernant les contentieux en lien avec le développement terrestre du port, le graphique montre le rôle perdant de l'AP comme requérant et comme défendeur : c'est surtout le cas quand il s'agit d'aménagement côté terre. Cela confirme la suprématie des acteurs publics en Italie, surtout au niveau national (Ministère des infrastructures et des transports, *Conferenza di servizi*) et local (commune), dans les choix stratégiques de développement territorial du port.

L'AP continue à être majoritairement gagnante dans les contentieux qui concernent surtout l'intégration de l'environnement dans l'activité industrielle et le transport maritime. Cela corrobore donc sa fonction de gardienne de l'arsenal juridique environnemental mais aussi sa fonction de gestionnaire dans la livraison d'autorisation et de concession. Le fait que, dans le Graphique 22, l'AP apparaisse comme défendeur gagnant s'explique en raison de l'inversion du rôle requérant-défendeur lorsque les acteurs économiques poursuivent l'action en justice au niveau des juridictions supérieures. L'AP est alors dans une position de défendeur mais aussi de gagnant. Lorsque l'AP est au contraire dans une position de défendeur perdant dans l'activité industrielle, elle peut elle-même chercher à retourner la situation. C'est le cas, par exemple, de l'habitante de Civitavecchia qui, au niveau des juridictions supérieures, a obtenu un renforcement de son dédommagement de la part de l'AP pour les nuisances sonores trop élevées (1003/2007). Cela montre les difficultés majeures que l'AP peut avoir comme gardienne du corpus juridique de protection de la qualité de vie des populations riveraines, la plaçant ainsi encore plus dans une fonction d'arbitre entre les acteurs économiques et la société civile. Dans le transport maritime, le rôle de défendeur perdant s'associe plus aux fonctions de gestionnaire exercées par l'AP avec la livraison des concessions. C'est le cas, par exemple, des prestataires de services qui revendiquent leur concession pour un service de remorquage dans le port. Bien que l'AP ne soit pas fautive, par exemple dans l'évaluation du dossier de la société qui revendique la concession, il arrive que le juge tranche le litige en faveur de la société car il estime que ce service est nécessaire pour répondre aux besoins croissants du territoire en termes de sécurité pendant la navigation dans les eaux portuaires où les trafics sont particulièrement denses (Olbia, 471/2006 ; Chioggia et Ravenne, 1147/2006). Cela montre que le juge fait aussi une évaluation des risques que le développement portuaire peut avoir sur la qualité de vie et la qualité du milieu naturel.

Conclusion

Étudier les différents types d'acteurs privés et publics a montré la variété de fonctions, d'obligations et de compétences dont chaque acteur est titulaire par rapport à la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire, variété qui ne fait qu'accroître la possibilité d'engendrer des contentieux.

Étudier les différents rôles des acteurs dans les contentieux, requérant, défendeur ou tiers, a montré qu'en fonction des intérêts revendiqués et défendus par chaque intervenant, le contentieux génère une hiérarchie entre ces intérêts. Cette hiérarchie est donc d'abord prétendue par le requérant qui donne l'impulsion du recours contentieux contre le défendeur, et avec la possible participation de tiers, puis confirmée par le juge qui, avec sa décision, peut la valider ou la changer.

La dimension multi-scalaire des conflits a été ensuite mise en évidence, ainsi que les points en commun et les différences entre acteurs privés et publics. Concernant les points communs, on constate que tant pour les acteurs privés que pour les acteurs publics, les contentieux engagent souvent toutes les échelles, ce qui, du côté public, est bien le signe d'un enchevêtrement des compétences (CHARVOLIN, 2003). Dans les deux cas, toujours, les contentieux sur le développement terrestre sollicitent davantage les acteurs locaux, tandis que les contentieux sur le développement maritime sollicitent les acteurs nationaux (France) et aussi supranationaux (Italie). L'analyse a aussi montré des différences. Concernant les acteurs privés, la différence marquante est la portée nationale des acteurs économiques (grands groupes d'investissement, sociétés de dragages) et la portée locale des associations de riverains (France) ainsi que des individus (Italie). Concernant les acteurs publics, ce qui distingue leur implication est la présence de la région (surtout en Italie) et de la *provincia* (en Italie), ainsi que d'autres acteurs infrarégionaux, tels que les intercommunalités en France, ce qui est le signe d'une tendance à l'accroissement du poids toujours plus local dans le processus d'intégration de l'environnement.

Enfin, l'autorité portuaire a un rôle à part en Italie. Elle est au centre des différents intérêts de tous les acteurs, privés et publics. Face à la prise en compte de l'environnement, elle peut être gardienne ou garante de l'application de l'arsenal juridique

environnemental, gestionnaire du développement portuaire et stratège dans les choix de développement maritime ou terrestre du port. Dans les deux derniers cas, l'autorité portuaire renforce aussi son rôle d'arbitre en cas de conflit. Il apparaît donc évident que le centre de gravité des conflits entre acteurs public et privés est, surtout en Italie, celui de l'autorité portuaire, qui, en fonction des ports et des enjeux, instaure des alliances et des oppositions avec les autres acteurs publics et privés. En France, où nous n'avons pas pu faire la même analyse sur l'autorité portuaire ne disposant pas assez de données, le centre de gravité des conflits semble être situé au niveau de l'État avec les Ministères et les Préfets.

Nous pouvons maintenant nous intéresser à la façon dont le juge dénoue ces litiges. Nous poursuivrons donc avec l'analyse des résultats issus des domaines de requête et des décisions de justice, c'est-à-dire du droit évalué par le juge pour l'appliquer au cas d'espèce à travers des décisions, qui hiérarchisent d'une certaine manière les différents intérêts en jeu.

Chapitre 5

La place de l'environnement dans la qualification du conflit et dans les décisions de justice

Nous étudierons ici la place de l'environnement dans deux étapes du travail du juge : la qualification du conflit et la décision de justice.

La qualification du conflit est la prise en compte, par le juge, du domaine dans lequel la requête est présentée. Comme nous l'avons expliqué dans le chapitre 2, on entend par « domaine de requête » la formulation juridique du problème qui produit le conflit. Par exemple, un conflit sur l'impact au plan de la santé publique (enjeu) d'une implantation industrielle dans la zone industrialo-portuaire (problème factuel), a pour domaine de requête le débat public, qui constitue une mesure environnementale prévue par la loi lorsque certaines conditions sont réunies et cela afin d'assurer la participation du public aux grands projets d'aménagement. Partant, en fonction des enjeux environnementaux et des faits, il y a une variation des domaines de requête. Par exemple dans l'enjeu du dragage, on constate que la requête concerne souvent le domaine de l'appel d'offre pour des marchés de travaux publics. Toutefois, un même enjeu environnemental peut renvoyer à différents domaines de requête : l'enjeu de l'impact sur la santé publique, par exemple, peut ainsi renvoyer soit au domaine des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), soit au domaine du permis de construire. L'identification du domaine de requête permet ainsi de saisir la question juridique clé qui est à l'origine du contentieux.

La décision de justice est la réponse du juge qui met en œuvre certaines sources de droit spécifiques au domaine de requête identifié.

Pour prendre en compte dans son ensemble le raisonnement que le juge effectue depuis qu'il est confronté à un domaine de requête jusqu'à sa décision qui résout le contentieux, nous présenterons ensemble les résultats des domaines de requête et ceux des décisions. On distingue alors trois catégories principales : les domaines de requête et les décisions peuvent concerner le choix d'un cadre juridique applicable, les compétences du domaine juridique, ou la détermination de la responsabilité.

L'analyse de la qualification du conflit et des décisions de justice permettra donc d'une part de s'interroger sur la valeur accordée à l'environnement dans le développement portuaire et, d'autre part, de mettre en évidence le rôle du juge dans l'évaluation des actions et des phénomènes des dégradations de l'environnement. On verra ainsi apparaître les tendances du processus d'intégration de l'environnement propres à chaque catégorie de domaine de requête et de décision, tendances qui constituent un indicateur de l'importance estimée de certaines actions et de certains phénomènes par rapport à d'autres.

1. Choix d'un cadre juridique applicable

Nous allons ici présenter en détail les domaines de requête ainsi que le contenu des décisions de justice des contentieux portuaires français et italiens qui concernent le choix d'un cadre juridique applicable.

Un contentieux porte sur le choix d'un cadre juridique applicable soit lorsqu'il y a un conflit entre normes, soit lorsqu'il y a problème de qualification du cas d'espèce :

- **Conflits de normes** : on désigne par là les relations conflictuelles qui s'instaurent entre les normes, de même niveau ou de niveaux différents, susceptibles d'être appliquées au cas d'espèce (SCALISI, 2004).

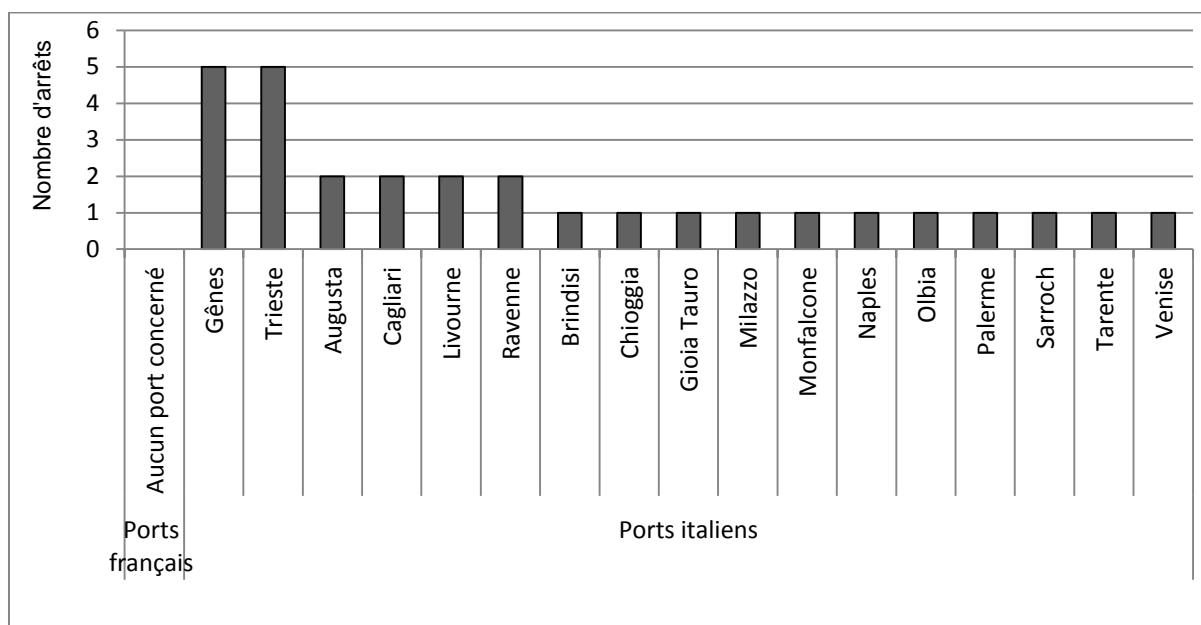
- **Problème de qualification** : c'est lorsque le choix du cadre juridique applicable au cas d'espèce pose problème. Il peut s'agir d'un problème de qualification juridique, c'est-à-dire d'un problème de classement des faits dans des cas prévus par la loi, ou, lorsqu'il n'y a pas de cas prévu par la loi, d'un problème de qualification factuelle, c'est-à-dire d'un problème pour déterminer la signification juridique du fait.

Ces domaines confrontent le juge aux problèmes de l'application du droit au cas d'espèce par rapport soit au choix de la source juridique applicable en cas de concomitance des normes de niveaux ou de natures différents, soit à la qualification du fait et du droit qui tranche en faveur de l'application d'un cadre juridique plutôt que d'un autre (LAJOIE *et alii.*, 1998 ; SCALISI, 2004). Dans les contentieux que nous étudions, il peut s'agir, par exemple, de situer le pétrole, qui est une substance naturelle, dans la catégorie des déchets

dangereux ou, dans le cas d'un silence de la loi, de considérer un type de procédé de travail à chaud de l'acier comme rentrant dans une catégorie de procédés interdits par la loi en vertu des effets de toute évidence très dangereux pour le milieu naturel et anthropique (Gênes, 52/2001). Les choix que fait le juge pour émettre sa décision sont alors déterminants pour la résolution du contentieux d'une manière ou d'une autre. Ne pas considérer le pétrole comme un déchet dangereux, par exemple, n'aurait jamais permis l'application du cadre juridique en faveur de la protection du milieu marin qui vise à réduire les rejets illicites en mer (arrêt Mesquer CJCE, C-188/07 du 24/06/2008)¹ (TERZIC, 2009 ; PAROLA E., 2010 ; CAMPROUX, 2011).

Le Graphique 23 montre quels sont les ports français et italiens concernés par cette catégorie.

Graphique 23 : France et Italie – Part des contentieux concernant le choix d'un cadre juridique applicable en fonction des ports (1965-2010)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

On constate qu'aucun port français n'est concerné par des contentieux sur le choix d'un cadre juridique applicable. En revanche, celui-ci est à l'origine de nombreux contentieux dans les ports italiens. Ceux-ci sont en majorité des contentieux environnementaux dus au transport maritime.

¹ Voir chapitre 6.

1.1. Conflits de normes

Les conflits de normes sont des problèmes de rapport entre les sources de droit, donc d'identification du régime applicable au cas d'espèce. Il s'agit donc d'un problème d'application du droit : c'est le cas d'un conflit entre l'UE et la République Italienne (CJCE, 25/09/2008) sur la non-application de la directive sur le plan de récolte et de gestion des déchets provenant des navires. L'UE conteste la transposition italienne de la directive 2000/59 qui prévoit l'élaboration d'un plan national de récolte et de gestion des déchets provenant des navires ainsi que sa mise en œuvre locale dans chaque port. Selon la République Italienne, la mise en place des plans locaux portuaires n'est pas indispensable pour assurer la transposition de la directive. Ce contentieux concerne 15 ports italiens : Augusta, Brindisi, Chioggia, Gênes, Gioia Tauro, Livourne, Milazzo, Naples, Olbia, Palerme, Sarroch, Ravenne, Tarente, Trieste et Venise. Face aux revendications de la République Italienne de sa propre législation, le juge a reconnu dans sa décision la suprématie de la directive de l'UE qui aurait dû trouver une application immédiate dans les ports susmentionnés à travers la mise en place de plans locaux de récolte et de gestion des déchets provenant des navires spécifiques à chaque port. Toujours en matière d'application des normes, on constate des cas de concurrences entre les normes. Différents régimes juridiques peuvent entrer en concurrence (FOREST, 2009), par exemple, lorsqu'il s'agit de fixer les limites prévues pour le déversement des résidus d'hydrocarbures : un régime national, plus contraignant car il prévoit des limites plus strictes concernant la quantité de résidus qui peut être rejetée en mer, et un régime international moins contraignant.

On retrouve cette concurrence entre régimes juridiques dans deux contentieux qui se présentent à Gênes (612/1996 et 8519/1998). Dans ces deux cas, le juge privilégie la mise en œuvre du régime international, moins contraignant, au motif que le but d'une Convention de droit uniforme comme la MARPOL est de donner des règles qui soient égales dans tous les pays contractants. Il explique par là que les États ne puissent pas imposer des limites plus rigoureuses aux déversements que celles qui sont indiquées par la MARPOL. Ces problématiques concernent plus les contentieux dus aux enjeux du transport maritime que ceux sur l'aménagement, ce qui s'explique par le fait que la

législation environnementale du transport maritime du transport international soit plus ancienne : depuis quarante ans qu'existe la Convention MARPOL, les États l'ont non seulement transposée dans l'ordre juridique national mais aussi appliquée à travers des normes nationales et locales de plus en plus contraignantes, ce qui a progressivement creusé le fossé avec les normes internationales. Ainsi, on voit que dans les contentieux les plus anciens, le juge privilégie les normes moins contraignantes, alors que dans les contentieux récents, il privilégie les normes plus contraignantes, même si celles-ci sont de niveau inférieur (par exemple une ordonnance par rapport à une Convention internationale). Les décisions de justice montrent ainsi un renforcement de la prise en compte de l'environnement qui va dans le sens d'une application des normes plus strictes et plus détaillées en faveur de l'environnement.

Un autre exemple des contentieux dans le domaine du conflit de normes de différents niveaux concerne le paiement d'un montant fixe pour l'utilisation des installations de réception portuaire pour la récolte des déchets provenant des navires (Cagliari, 14/12/1998). La MARPOL a prévu que ce paiement soit lié à l'utilisation effective du service, mais l'ordonnance locale exige le paiement pour la seule mise à disposition de ce service, même si le navire n'a pas déchargé ses déchets. Le problème d'interprétation des normes ne concerne qu'un cas en matière d'aménagement, côté mer : il s'agit de la gestion des résidus de dragage du port de Monfalcone dans des sites protégés. Dans ce cas, le Ministère des infrastructures et la région autonome du Frioul Vénétie Julienne ont bloqué les travaux que faisait la société italienne de dragage car ils concernaient un site d'intérêt communautaire ayant des habitats protégés. La société demande alors au juge de la CJCE d'interpréter la législation qui limite les travaux de dragage dans ce site. La décision du juge reconnaît le droit de la société à poursuivre les travaux car il s'agit de sites qui, quoique identifiés par les autorités publiques au niveau national et régional comme des sites d'intérêt communautaire, ne sont pas inscrits dans la liste prévue pour ces sites¹, ce

¹ L'UE cherche à assurer la biodiversité par la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages sur le territoire des États membres. La directive « Habitats » 1992/43/CEE met en place le réseau Natura 2000. Ce réseau est le plus grand réseau écologique du monde. Il est constitué de *zones spéciales de conservation* désignées par les États membres au titre de ladite directive. En outre, il inclut aussi les zones de protection spéciale instaurées en vertu de la directive « Oiseaux » 2009/147/CE. La *désignation des zones spéciales de conservation* se fait en trois étapes. Suivant les critères établis dans les annexes, chaque État membre compose une liste de sites abritant des habitats naturels et des espèces animales et végétales sauvages. Sur la base de ces

qui ne permet donc pas d'appliquer la législation qui aurait limité le dragage et le dépôt des résidus dans ce site. La décision montre donc que les conflits de normes dépendent aussi des actions menées par les autorités publiques dans l'exercice de leur politique environnementale face à l'activité économique qui, bien qu'ayant constaté qu'il s'agit de sites fragiles, n'ont pas pris les mesures formelles nécessaires (Monfalcone, CJCE, 13/01/2005).

1.2. Problème de qualification

Le problème de qualification ne se rencontre que dans certains conflits sur le transport maritime, et ce toujours seulement en Italie. A Trieste (22501/2003), la concurrence entre les normes concerne les différents régimes d'autorisation en vigueur en matière d'écoulement des eaux lourdes du navire. Les deux régimes en concurrence, le régime national (plus contraignant car il prévoit une autorisation pour effecteur l'écoulement) et, l'autre, international (moins contraignant car il ne prévoit aucune autorisation), ont en fait des finalités différentes : le premier garantit l'hygiène sur le navire et le deuxième protège l'environnement. Dans le contentieux étudié, les eaux lourdes du navire ont été qualifiées comme substances dangereuses, ce qui a permis d'appliquer une partie de la législation pénale, et d'être ainsi plus contraignant à l'égard du rejet illicite dans les eaux portuaires. Si cette qualification n'avait pas eu lieu, le capitaine du navire n'aurait pas été condamné.

Il peut s'agir encore de qualifier des opérations de secours qui ne font pas partie de la prestation ordinaire de service de sécurité et sûreté : c'est le cas dans le port de Trieste (362/2009), où la société Tripmare est intervenue pour aider un navire en détresse en mauvais état qui transportait des hydrocarbures. Il a demandé à l'autorité portuaire une indemnisation pour les opérations de secours. Il a fallu pour cela qualifier cette activité : s'agissait-il d'une activité *extraordinaire* ou *ordinaire* des opérations de secours de la société

listes nationales et en accord avec les États membres, la Commission arrête une *liste des sites d'importance communautaire* pour chacune des neuf régions biogéographiques de l'UE (la région alpine, la région atlantique, la région de la mer Noire, la région boréale, la région continentale, la région macaronésienne, la région méditerranéenne, la région annonienne et la région steppique). Dans un délai maximal de six ans suivant la sélection d'un site comme site d'importance communautaire, l'État membre concerné désigne ce site comme zone spéciale de conservation.

(http://europa.eu/legislation_summaries/environment/nature_and_biodiversity/l28076_fr.htm)

requérante ? Le juge, considérant qu'il s'agissait d'opérations de secours et d'assistance ayant une nature exceptionnelle qui avaient été indispensables pour la prévention du risque de pollution par les hydrocarbures a accordé l'indemnisation. Le fait que l'importance accordée à la question de la qualification soit préalable pour la reconnaissance du dédommagement nous a donc amené à situer ce contentieux dans le domaine de requête du problème de qualification.

Enfin, il n'y a que deux arrêts sur l'activité industrielle qui concernent le choix d'un cadre juridique applicable : il s'agit de deux arrêts dans le port de Gênes, au sujet des émissions dues à une activité sidérurgique à chaud. Un contentieux concerne les conflits de normes et l'autre le problème de la qualification. Dans le premier cas, celui des conflits de normes, se pose la question de la relation qui existe entre, d'une part, une loi spéciale sur un accord de programme pour la requalification des sites pollués avec la coopération des acteurs économiques et, d'autre part, une loi générale sur la protection de l'environnement de régime strict pour les autorisations. A travers sa décision, le juge tranche en faveur de l'application de la loi spéciale et donc de l'accord de programme, ce qui permet l'annulation de la saisie (*dissequestro*) de l'implantation industrielle et valorise les logiques de coopération et de contrôle contre le risque de pollution entre les acteurs publics et les acteurs économiques. Il ne faut pas, selon lui, privilégier la vision du « il ne le faut pas » (*non si deve*) mais celle de l'« agir ensemble » (*agire insieme*) qui est intrinsèque à l'accord de programme, et donc appliquer les mesures d'ordre et de contrôle prévues par la loi générale de protection de l'environnement (Gênes, 52/2001). Dans le deuxième cas, il s'agit de la qualification juridique des lois pour voir quel est le cadre juridique applicable à l'activité sidérurgique à chaud. Par sa décision, le juge effectue une interprétation extensive des lois pour qualifier le travail « à chaud » comme un travail « à cycle intégral », cela afin d'appliquer à cette activité la législation plus contraignante qui permet ainsi la fermeture de ces installations industrielles très polluantes (Gênes, 12819/2001). Le juge va même plus loin, décidant non seulement que « les zones employées pour les traitements à chaud doivent être désaffectées » mais aussi que ces zones doivent être « remises en état et requalifiées pour d'autres activités ou destinées à des espaces verts au service de la ville et des riverains ». C'est un bon exemple de la façon dont la relation ville-port influence la décision du juge.

2. Compétences du domaine juridique

Un contentieux concerne les compétences du domaine juridique quand c'est l'application ou le respect des normes spécifiques à un domaine qui est en cause. Cela peut concerner le domaine administratif, le domaine environnemental ou le domaine économique.

2.1. Les décisions du domaine administratif

Un contentieux porte sur les décisions du domaine administratif quand c'est la validité d'actes régis par le droit administratif qui est en cause, soit que cela oppose des acteurs publics les uns aux autres, soit que cela oppose des acteurs publics à des acteurs privés économiques ou de la société civile. Les actes mis en cause ont pour but de réguler les rapports entre ces acteurs, et peuvent être soit la conséquence d'une demande des acteurs privés, soit une initiative unilatérale de l'administration (CASSETTA, 2005 ; CARINGELLA et SEMPREVIVA, 2005). Dans le premier cas, il s'agit d'actes de refus, de révocation, de renouvellement ou de suspension d'une autorisation, d'une concession ou d'un permis de construire que les acteurs publics envoient comme réponse aux demandes des acteurs privés économiques, qui peuvent ainsi les contester. Dans le deuxième cas, il s'agit d'actes unilatéraux provenant de l'autorité publique dans l'exercice de son pouvoir. Ceux-ci n'étant pas obligatoirement précédés d'un dialogue avec les acteurs privés, ils peuvent éveiller le soupçon d'un abus. Les décisions du juge dans cette catégorie visent donc à régler les rapports qui s'instaurent aussi bien entre acteurs publics que dans le binôme public-privé (DEBRIE, 2010). Le juge doit évaluer la validité des actes, c'est-à-dire vérifier si ceux-ci sont été émis par l'organe compétent dans le respect des règles de forme (motivation d'une décision) et de procédure (dans un délais de trente jours), ainsi que la légalité des actes, c'est-à-dire contrôler qu'il n'y a pas d'erreur de droit (application d'un texte qui n'est plus valable) ou d'erreur de fait (erreur dans les faits même de l'affaire). Le juge, dans sa décision, effectue aussi une appréciation de l'intérêt public et de l'intérêt privé, afin d'évaluer les éventuels déséquilibre entre l'un et l'autre. Cette catégorie de décisions du domaine administratif fait donc apparaître comment l'action de l'administration, dotée d'un pouvoir discrétionnaire, s'articule avec les actions des acteurs privés.

Cette catégorie comprend les domaines de requête et de décisions suivants : répartition des compétences, autorisation/concession/permis de construire et détournement de pouvoir.

- ***Répartition des compétences*** : en vertu des textes de lois les acteurs sont investis de pouvoirs et de compétences comme, par exemple, en matière d'analyse des pollutions ou pour livrer des permis de construire. Les principales compétences exercées par les acteurs publics, en fonction de leur rôle et de leurs échelons, sont : législative, réglementaire, technique-consultative, de contrôle (sécurité, sûreté et environnement), de poursuite et judiciaire en lien donc avec les enjeux environnementaux liés au transport maritime, à l'activité industrielle et à l'aménagement des zones portuaires (BOISSON, 1998 ; KHODJET EL KHIL, 2003 ; RÉZENTHEL, 2009 *et alii*). Ces multiples compétences sont souvent enchevêtrées, ce qui se traduit par un alourdissement administratif. Cela produit des conflits la plupart du temps entre acteurs publics qui, entre eux, revendiquent les mêmes compétences et pouvoirs. Ces contentieux sont de nature plus procédurale que substantielle (ils concernent les étapes procédurales pour la délivrance des autorisations par les organes compétents que la vérification de prérequis).

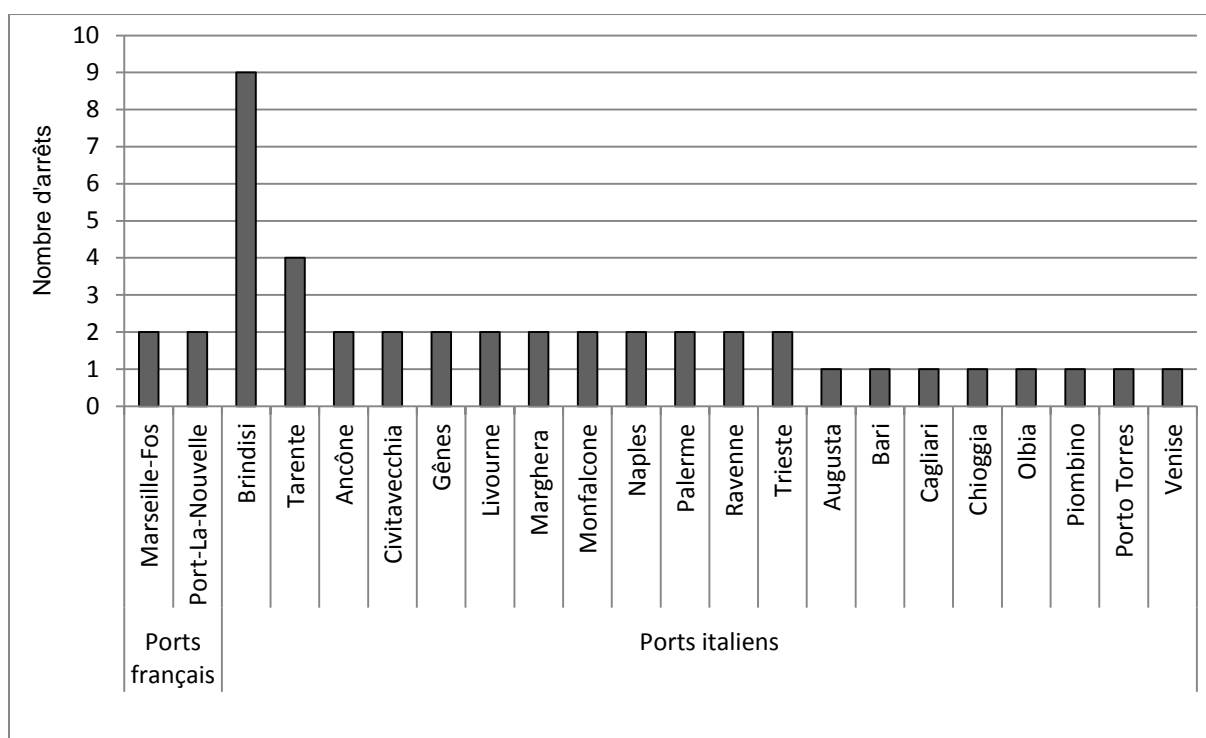
- ***Autorisation/Concession/Permis de construire (refus, révocation, renouvellement, suspension et illégalité)*** : certains des contentieux concernent des problèmes d'autorisation ou de concession. Ces actes administratifs sont délivrés par les acteurs publics aux acteurs privés afin de rendre légitime l'exercice de leur activité (CASSETTA, 2005), qui peut être, par exemple, une prestation de service ou une activité industrielle dans la zone portuaire. Il s'agit souvent de recours présentés par des acteurs privés surtout économiques (prestataires des services, armateurs, représentants des sociétés industrielles) présents sur le territoire portuaire qui voient refusées, révoquées ou bien non renouvelées leur autorisation ou concession de la part des autorités publiques (Capitainerie, Autorité portuaire, Ministères, Préfecture, Régions). Ces acteurs agissent donc contre les actes de refus, de révocation, de non renouvellement, ou aussi bien contre le silence de l'administration (CARINGELLA et SEMPREVIVA, 2005). Dans ce cas, il y a une remise en question du pouvoir des autorités publiques ainsi que de la légitimité des décisions de celles-ci. Les acteurs économiques choisissent le tribunal afin de répondre et

de manifester leur désapprobation aux acteurs publics. Concernant le permis de construire, ce domaine de requête se limite au cas de construction de structures et d'infrastructures pour la réalisation desquelles les acteurs privés demandent un permis qui peut être accordé ou non. Les contentieux naissent surtout en cas de refus de la part de l'administration, et aussi dans le cas où la procédure de délivrance du permis est soupçonnée d'illégalité.

- ***Détournement de pouvoir***: parfois, les acteurs privés agissent contre des actes unilatéraux émanant de l'autorité publique. À la différence des cas où les acteurs privés contestent une décision déjà émise sur une demande d'autorisation, de concession et de permis de construire, il s'agit donc d'une réaction directe (CASETTA, 2005).

Le Graphique 24 montre quels sont les ports français et italiens concernés par cette catégorie.

Graphique 24 : France et Italie – Part des contentieux sur les décisions du domaine administratif en fonction des ports (1965-2010)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

2.1.1. Répartition des compétences

En France, la question de la répartition des compétences concerne deux arrêts, en rapport avec le port de Marseille-Fos. Le premier est un arrêt en matière d'aménagement côté terre (10MA02466/2010). Il s'agit d'un problème de répartition des compétences entre les acteurs institutionnels légitimés à délivrer les permis de construire au sujet du projet d'aménagement de l'esplanade du mole J4 du port de Marseille pour la réalisation du Centre Régional de la Méditerranée (10MA02466/2010). Le terrain appartient à l'État et le permis de construire a été délivré à la région PACA par arrêté du Préfet. Des associations de riverains hostiles à la réalisation de l'ouvrage demandent l'annulation du permis, alléguant que le Préfet n'est pas compétent pour délivrer ce permis, et donc que celui-ci n'est pas légitime. Le juge a rejeté la demande d'annulation. L'autre arrêt concerne l'aménagement côté mer pour des travaux de dragages dans le port de Marseille-Fos (49812/1986). Selon le juge, ce n'est pas l'autorité portuaire mais l'entreprise qui exploite le terminal, Gaz de France, qui est chargée de l'entretien du chenal d'accès du port destiné

à améliorer la sécurité du terminal et des ses installations, ce qui implique donc aussi la prise en charge des coûts de travaux de dragage.

En Italie, la répartition des compétences est au cœur de 4 arrêts. Le premier, dans le port de Tarente (372/2008), concerne l'activité industrielle : il porte sur l'attribution de la légitimité à effectuer les analyses de la pollution. Il montre la complexité de la question de la répartition des compétences en matière de protection de l'environnement entre État/Région/*Provincia* : le juge a rejeté les demandes d'annulation des analyses effectuées au niveau régional par l'*Agenzia Regionale Protezione Ambiente* (ARPA), demandes faites au motif que la compétence pour effectuer ces analyses appartient à l'État, et a confirmé la responsabilité de la pollution car les preuves sont évidentes même si elles n'ont pas été produites par l'organe compétent. De plus, il a alourdi la sanction financière (2000 euros + 2000 euros) en faveur de la *Provincia* et de l'autorité portuaire (AP) de Tarente. En matière d'aménagement côté terre, il y a 2 conflits : l'un sur la compétence en matière d'identification des zones protégées, près du port de Cagliari (123/1980), qui oppose l'État à la région ; l'autre qui oppose l'AP de Trieste (452/1998) à la région et à la commune sur les compétences urbanistiques de chacun dans les zones portuaires. Dans ce dernier cas, l'AP qui voulait mettre en œuvre des projets d'aménagement visant à améliorer le développement économique du port a demandé l'annulation des accords passés avec la région et la commune limitant ses compétences urbanistiques afin de protéger le paysage et le patrimoine historique et architectural du port. Le juge a rejeté le recours en faisant prévaloir la protection du paysage et la récupération des biens patrimoniaux ayant une valeur historique et architecturale pour la ville. Dans ce cas, la portée de la décision montre que c'est le port qui doit s'adapter à la ville¹. Dans l'aménagement côté mer, enfin, nous rencontrons le cas du port de Venise avec un problème de compétences entre les acteurs publics : la commune revendique sa compétence à délivrer une autorisation pour les travaux qui prévoient la réalisation d'une digue à l'entrée du port (2481/2004). Le juge a rejeté le recours car, selon lui, la répartition des compétences entre les autorités publiques concernées par ces travaux est respectée, et ne fait donc pas obstacle à la réalisation du projet.

¹ Sur la relation ville-port, voir le chapitre 3.

2.1.2. *Autorisation/Concession/Permis de construire*

Le Graphique 24 montre que 19 contentieux – tous en Italie – concernent les concessions et les autorisations, et qu'ils sont répartis entre le transport maritime, l'activité industrielle et l'aménagement. Concernant le transport maritime, il est présent avec le problème de la gestion des déchets dans le port de Brindisi (3956/2007). Dans ce cas, le juge tranche le litige en faveur d'une société prestataire de service à qui l'AP a révoqué l'autorisation avec une motivation insuffisante. Selon le juge, la société présente pourtant les prérequis nécessaires pour la prestation de ce service, raison pour laquelle l'AP n'aurait pas dû lui révoquer son autorisation. Concernant l'activité industrielle, l'AP est aussi confrontée aux revendications d'un prestataire de service pour la récolte des déchets portuaires à qui l'AP a cette fois-ci refusé à bon droit selon le juge la concession (Brindisi, 790/2010). En matière d'aménagement côté mer, on rencontre un problème de sub-concession pour la gestion d'un terminal de déchargement de charbon toujours dans le port de Brindisi (5259/2002). *L'Ente Nazionale per l'Energia Elettrica* (ENEL), qui avait obtenu en concession des zones portuaires pour la gestion d'un terminal de déchargement de charbon, avait ensuite donné en sub-concession la gestion des opérations de déchargement. Le Ministère s'est opposé à cette sub-concession au motif qu'elle portait atteinte à la fiabilité prise en compte pour la procédure de concession accordée à l'ENEL, fiabilité qui reposait sur des prérequis très stricts en termes de respect de l'environnement. La concession a donc été retirée par un arrêt du Tribunal Administratif Régional (TAR) estimant illégitime la sub-concession. L'ENEL, en deuxième instance, a contesté cette décision. Le juge s'est alors montré favorable à la sub-concession en se référant à l'article 45 du code de la navigation, qui, à la différence de la loi n.84/1994 (art.18) régissant les concessions des zones portuaires, admet que la concession puisse être exercée par un concessionnaire différent. Le juge affirme que ces deux dispositions ont un rapport de « règle à exception ». L'article 45 du code de la navigation constitue donc selon lui un principe général commun aux concessions domaniales valable aussi pour les zones du domaine portuaire, ce qui légitime donc le rapport de sub-concession.

Dans l'aménagement côté terre, on peut citer le contentieux qui oppose l'AP du port d'Ancône au Ministère, à l'agence du domaine public, à la *Soprintendenza* et à la commune

d'Ancône, ceux-ci refusant d'accorder à l'AP une autorisation de démolition du bâtiment dit *ex infermeria* ayant une valeur historique et architecturale très importante pour le paysage littoral du port d'Ancône (2937/2005). Le juge tranche le litige avec une décision qui valorise la récupération de ce bien, et donc ainsi la relation ville-port.

Les conflits sur le permis de construire ne concernent que l'aménagement des zones portuaires tant côté terre que côté mer. Il y a 2 arrêts en France concernant l'aménagement côté terre sur le même conflit. Il s'agit d'un projet de construction d'un dépôt à Port-la-Nouvelle. Dans le premier cas, il y a un contentieux parce que la commune refuse de délivrer le permis de construire pour ce projet. La demande de la société requérante, qui revendique l'annulation du refus par la commune de lui délivrer le permis, n'est pas accueillie par le juge. Celui-ci reconnaît la légalité du refus du permis de construire, au motif qu'il s'agit d'un projet de bâtiment à usage industriel destiné au stockage de ciment en vrac portant donc atteinte à la salubrité et à la sécurité publique (175721/1999). Dans le deuxième cas, alors que la commune a finalement délivré le permis de construire, le Préfet dénonce l'illégalité de ce permis car le bâtiment est prévu à proximité d'une installation de stockage d'hydrocarbures, ce qui remet en cause l'atteinte à la salubrité et à la sécurité publique. Le juge reconnaît le danger de cette implantation à cause de cette proximité et annule le permis, donnant la priorité à la sécurité publique et à la prévention des risques industriels (98MA00043/2000).

En Italie, il y a un arrêt sur l'aménagement côté terre dans le port de Brindisi (8/2006) où la commune, après avoir déjà donné son accord pour les travaux de cette implantation, demande, en accord avec le nouveau maire, la suspension des travaux d'un centre de traitement de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) à cause du risque grave et trop élevé pour les riverains, au vu de la proximité du port avec la ville et de la présence d'autres implantations dans la zone portuaire. Mais le juge rejette le recours car il estime que la construction de l'implantation n'est pas en elle-même dangereuse.

Côté mer, l'autorité portuaire (AP) de Brindisi est toujours partie prenante dans deux conflits, l'un sur la construction d'un terminal gazier (4633/2005) et l'autre d'un terminal container (2719/2006). Les travaux d'aménagement du terminal gazier ont été bloqués pour prescription du terme de la concession du permis et, face à la demande de

renouvellement, les autorités publiques sont restées silencieuses, prolongeant ainsi l'interruption des travaux. Dans sa décision, le juge affirme que l'administration doit se prononcer. Dans le contentieux qui concerne les travaux du terminal container, le juge doit arbitrer entre des armateurs et plusieurs compagnies de navigation qui revendiquent auprès de l'AP la même concession pour la construction et la gestion de ce terminal. Il confirme le choix de l'AP, qui attribue la concession à un groupe d'armateurs, au motif que ceux-ci, à la différence des autres prétendants, a mis en place un plan de dépollution et une stratégie de mise en sécurité du port visant à garantir la santé des populations riveraines face au risque de collision de navires conteneurs avec des navires gaziers. Le juge reconnaît ainsi la juste appréciation faite par l'AP de ce projet d'aménagement au service des navires conteneurs. On voit bien, ici, que la prise en compte de l'environnement se fait à travers une évaluation des conflits d'usages potentiels (VALLEGA, 1996, 1999) qui, dans ce cas, pourraient se produire entre l'élargissement du terminal conteneurs et l'exploitation du trafic gazier. Dans ce cas, l'AP prend en compte de l'environnement comme critère de sélection du groupe d'armateurs promoteur du projet du terminal à conteneurs.

2.1.3. Détournement de pouvoir

On désigne par ces termes l'illégalité « consistant, pour une autorité administrative, à mettre un œuvre l'une de ses compétences dans un but autre que celui en vue duquel elle lui a été conférée » (GUILLIEN et VINCENT, 1995, p.204). Les arrêts concernés par le détournement de pouvoir se trouvent tous en Italie. Dans le transport maritime, par exemple, on a un contentieux où la décision du Ministère empêchant l'entrée au port à des navires transportant des matières dangereuses au motif qu'il n'y a pas d'installations adéquates pour le déchargement, et donc qu'il y a un fort risque d'atteinte à la santé des riverains, est contestée par des sociétés maritimes s'occupant du stockage par voie maritime des déchets dus au travail de caprolactame (Brindisi, 6605/1992). Dans ce cas, le juge affirme qu'il n'y a pas de détournement de pouvoir, mais que cet ordre permet d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le port. On a aussi le cas d'ordres émis par l'AP confirmés aussi par le juge, comme, par exemple, le cas sur le démantèlement d'un navire abandonné à quais dans la zone portuaire de Naples

(1645/2010), ou encore celui des ordonnances émises par la Capitainerie du port d'Olbia qui rendent obligatoire l'utilisation du service de remorquage pendant les manœuvres dans le port, ceci pour améliorer la sécurité du transport maritime en faveur de l'environnement afin de prévenir le risque de collision entre différents types de navires (Olbia, n. 471/2006). Les compagnies de navigations sont ainsi obligées de payer les frais de ce service, et s'il y a contentieux, c'est parce qu'elles demandent l'annulation de ces ordonnances. Estimant qu'il n'y avait pas de détournement de pouvoir dans l'estimation des besoins du port, le juge a rejeté les recours. Selon lui, ces ordonnances sont légitimes. La croissance du transport maritime dans le port d'Olbia justifie cette stratégie de prévention du risque.

Dans l'activité industrielle, il s'agit surtout des ordres émis par les *Conferenze di servizi* aux industriels afin de les obliger à la remise en état des sites pollués (Piombino, 1398/2009 ; Livourne, 1540/2009). Dans ces cas, les industriels contestent les preuves utilisées pour prouver que les sites sont pollués. Mais les preuves ne sont pas toujours la condition essentielle, et parfois, le juge reconnaît le simple fait d'être propriétaire du site comme condition suffisante pour être soumis à l'ordre institutionnel de la *Conferenza di servizi* de remise en état et de dépollution, suite au constat de la pollution d'une zone industrielle du port.

Dans l'aménagement côté terre, on peut citer le cas du port de Brindisi où les occupants d'un ensemble d'habitations qui se trouvent dans le périmètre du domaine maritime, à moins de 30 mètres du port, demandent l'annulation de l'ordre de démolition de ces habitations, estimant que cet ordre est la manifestation d'un détournement de pouvoir de la Capitainerie, à qui il ne reviendrait pas de statuer sur ces questions (242/1999). Dans ce cas, le juge ne valorise pas la relation ville-port et reconnaît la légitimité de l'ordre émis par la Capitainerie car il s'agit de bâtiments construits de manière non conforme aux normes d'urbanisme dans le périmètre du domaine maritime¹.

¹ Bien que ces bâtiments entrent dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune qui permettrait leur maintien, le juge met en œuvre l'art. 55 du Code de la Navigation qui donne la pleine autorité à la Capitainerie du port sur les œuvres qui se trouvent dans le périmètre du domaine maritime. Ce faisant, le juge rejette le recours des riverains et l'ordre de démolition reste valable.

Dans l'aménagement côté mer, la décision du Ministère des travaux publics interdisant à une société de dragage l'exercice de son activité est contestée par la société même. Le juge confirme la validité de la décision prise par le Ministère au motif que la société n'a jamais effectué les travaux de dragage pour lesquelles elle a été payée (Bari, 7052/2002).

2.2. Les décisions du domaine environnemental

Un contentieux porte sur les décisions du domaine environnemental quand c'est l'application des principes et des normes propres au droit de l'environnement qui est en cause. La catégorie des décisions du domaine environnemental montre donc l'existence de règles prévues en faveur de l'environnement qui interviennent dans la régulation des usages et aménagements portuaires. Le juge est donc confronté à un cadre juridique qui dicte des règles et des principes visant à renforcer la prise en compte de l'environnement.

Cette catégorie regroupe trois domaines de requête : le débat public, le principe de la cohérence territoriale et la nomenclature des ICPE.

- **Débat Public** : le contentieux se rapporte au débat public lorsqu'il concerne la participation du public dans le processus de décision de certains projets d'aménagement ayant un fort impact environnemental. Le débat public est en effet une procédure établie par la Loi Barnier du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement avec la création de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Elle prévoit la mise en place d'un débat autour des grands projets d'aménagement lorsqu'ils présentent certaines caractéristiques prévues par la loi. Il faut noter qu'elle n'a pas d'équivalent en Italie. Elle constitue ainsi un renforcement d'autres mesures qui ont été déjà prévues à travers des initiatives nationales et régionales comme l'étude d'impact, l'analyse des effets directs et indirects du projet, la concertation, l'intégration du concept de développement durable dans tout document de planification locale, etc. (FOULQUIER, 2011). Le fait que l'information du public en matière environnementale trouve en France, à la différence de l'Italie, une reconnaissance constitutionnelle¹ parmi

¹ L'article 7 de la Charte de l'environnement adossée à la Constitution depuis la loi constitutionnelle n° 2005-105 du 1^{er} mars 2005 dispose que « toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques ».

les droits fondamentaux (LOZACHMEUR, 2010) est encore confirmé par le nombre croissant de sources conventionnelles de droit international¹ et de droit européen². Ces dernières imposent aux États de mettre en place les outils et les procédures nécessaires à l'application de ces textes qui, comme nous l'avons dit auparavant, renforcent le processus d'intégration de l'environnement.

- ***Cohérence territoriale*** : il s'agit d'un principe de nature générale et donc de nature discrétionnaire que certains acteurs publics comme le Préfet doivent prendre en compte lorsqu'ils sont appelés à délivrer une autorisation pour la mise en œuvre des projets d'aménagement qui s'inscrivent dans la continuité de l'urbanisation existante ou pénètrent des zones non encore urbanisées. Les contentieux concernent donc la cohérence territoriale lorsque les conflits sont en rapport avec des projets d'aménagement qui présentent des disproportions par rapport au milieu naturel dans lequel ils s'inscrivent ou par rapport aux aménagements existants (MORAND-DEVILLER, 2003 ; CASSETTA, 2005).

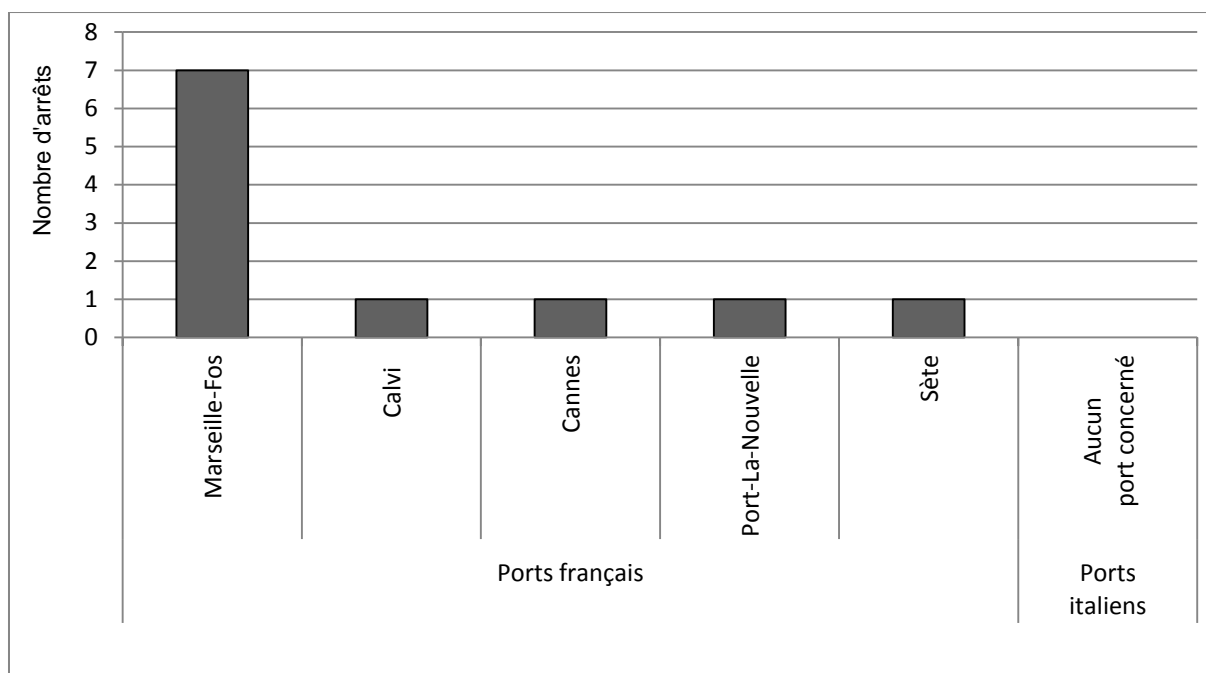
- ***Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)*** : Les contentieux concernent les ICPE lorsqu'ils naissent des problèmes posés par le respect et l'application de la nomenclature qui régit celles-ci. Cette nomenclature prévoit la possibilité d'une exploitation industrielle d'activités dangereuses à condition que certaines normes très contraignantes soient respectées (MELOT, 2011).

Le Graphique 25 montre quels sont les ports français et italiens concernés par les décisions du domaine environnemental.

¹ Il s'agit de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 relative à l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et à l'accès à la justice en matière d'environnement, entrée en vigueur à la fin de l'année 2001.

² Il s'agit de la directive 2003/4/CE du 28 janvier 2003, relative à l'accès du public à l'information en matière d'environnement.

Graphique 25 : France et Italie – Part des contentieux sur les décisions du domaine environnemental en fonction des ports (1965-2010)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

On remarque que ce type de contentieux ne se rencontre que dans des ports français.

2.2.1. *Débat public*

Concernant le débat public, il n'y a qu'un contentieux : il s'agit du projet de l'incinérateur de déchets dont le bénéficiaire est la Communauté Urbaine de Marseille-Provence Métropole (CUMPM). Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence prend position contre la Commission National du Débat Public (CNDP) car celle-ci a refusé d'organiser un débat public sur le projet (277768/2005). Cette contestation montre encore une fois le rôle des associations de protection de l'environnement. Le juge valide la décision de la CNDP car le projet de l'incinérateur ne rentre pas dans le cas prévu pour l'organisation d'un débat public.

2.2.2. *Cohérence territoriale*

Concernant le principe de la cohérence territoriale, les arrêts sont uniquement en France, et sont au nombre de quatre (Graphique 25). C'est la cohérence des projets d'aménagement avec le territoire qui est en jeu. Par exemple, dans le cas de Calvi

(97MA05540/1998), la commune veut créer un arrière-port avec une zone aménagement concertée (ZAC), mais le Préfet refusa l'autorisation. La question est de savoir si ce projet d'extension porte atteinte au paysage et au milieu naturel. L'impact de l'urbanisation sur la nature est estimé trop important. La requête de la commune est donc rejetée. Le juge souligne l'importance d'une extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage, comme le prévoit la loi littorale de 1986, et la nécessité d'une intégration à l'environnement pour le respect du paysage en Corse.

Les contentieux en rapport avec la cohérence territoriale montrent qu'il y a une évaluation par le juge des différents documents d'urbanisme permettant de déterminer ce qu'il est possible de faire ou non en fonction de l'urbanisation existante. C'est cette évaluation qui permet, par exemple, la réalisation d'une extension du palais des Festivals sur une parcelle de terrain gagnée sur la mer par endiguement en proximité du port de Cannes (97MA01572/2000). Bien qu'une association de riverains s'oppose au projet, le juge statue en faveur de la réalisation du projet au motif que ce projet respecte le principe de cohérence territoriale et qu'il ne menace ni la qualité du milieu ni la qualité de vie. Souvent, ces conflits aident à réfléchir sur l'impact de ces projets sur le milieu ainsi que sur le caractère difficilement réversible des constructions comme dans le cas de la réalisation du Centre Régional de la Méditerranée sur l'esplanade du mole J4 du port de Marseille (10MA00627/2010). Ce projet réveille l'opposition des associations de riverains en raison de son impact sur le paysage, mais cet argument n'est pas validé par le juge qui s'exprime en faveur de la réalisation du projet. Ces conflits montrent donc la nature discrétionnaire du rôle du juge dans l'évaluation non seulement des législations mais surtout du territoire dans lequel le projet s'inscrit.

2.2.3. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Concernant les ICPE, il y a 6 arrêts ayant un lien avec l'usage industriel et l'aménagement côté terre. Ces arrêts ne se trouvent qu'en France (Graphique 25). Concernant l'activité industrielle, il n'y a qu'un seul conflit à Port-la-Nouvelle, avec le Dépôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle (DPPLN), une ICPE qui comporte un fort risque industriel et, par voie de conséquence, des risques de pollution des sols, des eaux et de l'air du fait des eaux polluées, des risques d'incendie et d'émissions de substances toxiques dans l'atmosphère

(09/01206/2010). Le tribunal de 1^{re} instance avait déjà déclaré le DPPLN coupable du non respect des prescriptions techniques¹ sur la prévention des accidents. Le requérant (DPPLN) a été condamné à payer 5.000 euros à titre de dommages et intérêts à l'Association France Nature Environnement. Les preuves sont suffisantes pour confirmer cette condamnation. Le juge souligne l'importance de l'action de prévention du risque industriel et de l'action des associations environnementales intervenant aussi à titre de prévention.

Concernant l'aménagement côté terre, le cas de l'incinérateur à Fos se présente comme un conflit à multiples facettes (KIRAT, 2011), dans lequel dominant cependant les problèmes liés à la catégorie ICPE (5 arrêts sur un total de 7), cela sous plusieurs aspects qui soulignent l'importance du respect de la nomenclature, c'est-à-dire de l'ensemble des règles fixées à ce sujet pour ce type d'installations. Or comme la nomenclature est ici respectée, le juge ne peut pas accueillir les oppositions des riverains, malgré le risque que cette installation représente pour la qualité du milieu naturel et la qualité de vie (KIRAT et LO PRETE, 2011).

2.3. Les décisions du domaine économique

Un contentieux porte sur les décisions du domaine économique quand c'est la validité d'actes régis par le code des marchés publics, le code de la concurrence ou le code fiscal qui sont en cause. Dans cette catégorie, le juge est confronté directement à la dimension financière de l'environnement comme secteur d'activité et de services régis par des règles visant à organiser la concurrence entre les prestataires de services (par exemple pour la récolte et la gestion des déchets provenant des navires ou pour la sécurité ou le remorquage dans le port), et entre les sociétés concurrentes pour l'adjudication des marchés de travaux publics dans lesquels les travaux de dragage et de gestion de sédiments ont une place de plus en plus considérable (SAVASTA, 2005). Les décisions du juge font donc apparaître la complexité de la composante financière de l'environnement qui sollicite de nombreux acteurs économiques et, parmi les acteurs publics, surtout l'autorité portuaire et les Ministères.

¹ Il peut, par exemple s'agir de la manutention ou du nettoyage périodique des canalisations ou des filtres.

Cette catégorie comprend trois domaines de requête et de décision : la fiscalité, l'appel d'offre pour la prestation de service et l'appel d'offre des travaux publics.

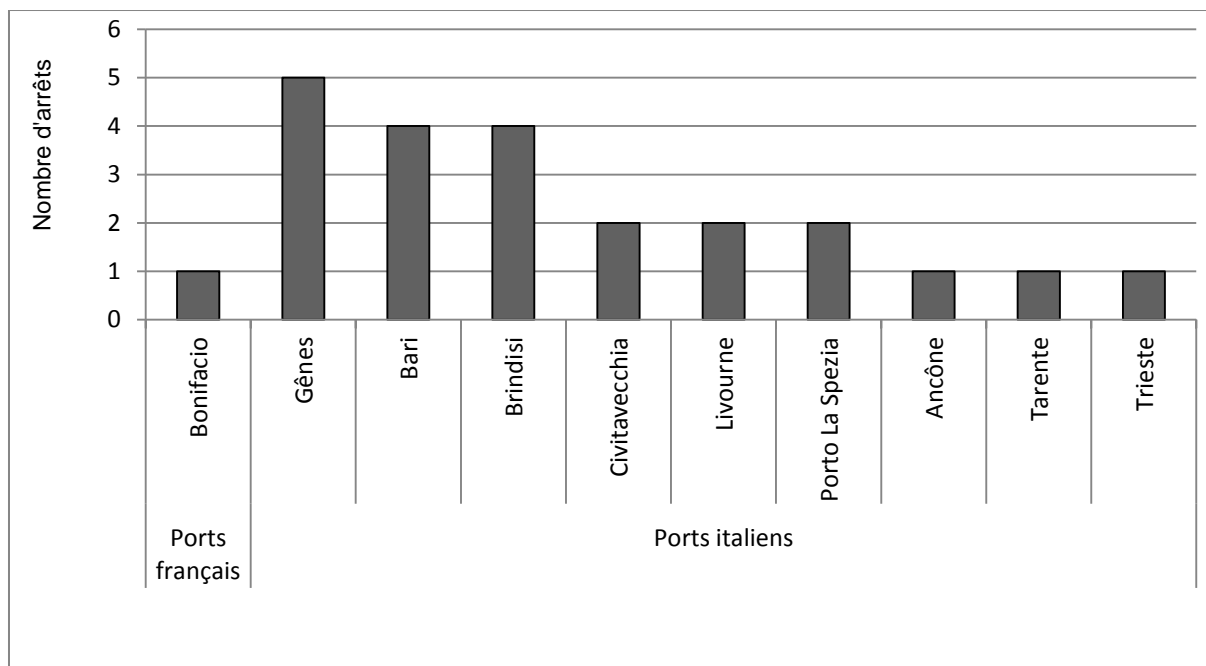
- **Fiscalité** : on inscrit dans cette catégorie les cas dans lesquels les contentieux naissent de réclamations concernant le paiement des impôts.

- **Appel d'offre pour la prestation de services** : les contentieux qui entrent dans cette catégorie concernent les marchés publics sur la prestation de services, tels que la récolte et la gestion des déchets provenant des navires et du port, ou les services de sécurité.

- **Appel d'offre des travaux publics** : les contentieux qui entrent dans cette catégorie concernent les marchés publics de travaux tels que le dragage, la construction de routes ou d'autres infrastructures et aménagements portuaires.

Le Graphique 26 montre comment les arrêts propres aux décisions du domaine économique se répartissent par port.

Graphique 26 : France et Italie – Part des contentieux sur les décisions du domaine économique en fonction des ports (1965-2010)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

La majorité des contentieux concerne l'Italie. Un seul arrêt concerne la France.

2.3.1. Fiscalité

La fiscalité ne concerne que l'Italie. Par exemple, la commune de Bari réclame à l'autorité portuaire (AP) le paiement des impôts locaux pour la gestion des déchets de la gare maritime passagers (17634/2004). En matière d'aménagement côté terre, il y a le cas du port de Livourne avec la création d'un Autoporto, c'est-à-dire d'une plateforme logistique dédiée principalement au stockage des voitures (3782/2004). Dans ce cas, l'entreprise constructrice demande une défiscalisation des travaux effectués alléguant qu'il s'agit d'une plateforme logistique à finalité publique. Le juge rejette la demande car, bien qu'il constate les effets positifs sur l'environnement de la décongestion, il ne reconnaît pas l'intérêt public de l'infrastructure. Dans l'aménagement portuaire côté mer, les conflits sur le dragage montrent le caractère financier très élevé de cet enjeu (SAVASTA, 2005). Les sociétés de dragage sont en situation de concurrence pour l'adjudication des travaux. A Bari (615/2006), les représentants de la société ont été accusés et condamnés pour avoir fait une fausse estimation budgétaire de travaux visant à obtenir des avantages fiscaux.

2.3.2. Appel d'offre pour la prestation de services

Les contentieux sur les appels d'offre pour la prestation des services se trouvent seulement en Italie dans le transport maritime et l'activité industrielle. Il s'agit de contentieux entre les sociétés prestataires de services et les acteurs publics. La mission de ces derniers est de déterminer les conditions devant être remplies par les adjudicataires potentiels. Parfois, ces contentieux n'apparaissent qu'entre acteurs privés, comme, par exemple dans le cas du port de Brindisi (3608/2006), suite à la non attribution d'une subvention de la part d'une société nationale de financement (*Sviluppo Italia*) pour un projet proposé par deux riverains ayant pour objectif l'amélioration de la sécurité du trafic maritime du port. Les autres conflits concernent la prestation du service de contrôle du risque industriel dans le port de Brindisi (5642/2006) ou sa mise en sécurité (7451/2004), ainsi que la gestion des déchets dans le port de Bari (2989/2003).

2.3.3. Appel d'offre des travaux publics

En France, le seul contentieux sur les appels d'offre pour des marchés de travaux publics, concerne Bonifacio (97-80.855/1998). Ce contentieux est résolu par la juridiction pénale

car il s'agit d'une corruption pendant un appel d'offre pour l'attribution de travaux de dragage. En Italie, il y a 13 conflits sur l'aménagement côté terre et mer. Ces contentieux se caractérisent par le mélange d'acteurs privés et publics. Il s'agit cependant en majorité d'acteurs privés, comme les sociétés de dragages ou les entreprises de constructions concurrentes dans les appels d'offres. Concernant l'aménagement côté terre, les 3 arrêts portent sur la contestation de l'adjudication des travaux. Un arrêt sur le port de Trieste (538/2004) met l'accent sur la « Portualità Allargata » qu'on peut traduire par « conception du port élargie », concept élaboré par le juge pour dire que le développement portuaire doit prendre en compte plus largement l'environnement dans lequel s'inscrit son développement. Côté mer, les contentieux sur le dragage dominant. Les nombreuses sociétés de dragage sont prêtes à mettre en doute la légalité de la procédure d'adjudication ou d'exclusion en demandant l'annulation de la décision de l'autorité publique chargée de la décision ultime (La Spezia 94/2005 ; Civitavecchia, 4731/2006 ; Gênes 214/2008).

3. La détermination de la responsabilité

L'analyse nous a permis d'identifier des contentieux dans lesquels la question de la détermination de la responsabilité est mise au premier plan. Bien que dans chaque contentieux, il y ait toujours l'ombre d'un responsable et de possibles dommages qui découlent des actions illicites, tous les contentieux ne rentrent pas dans cette catégorie. Dans les contentieux que nous avons rangés dans cette catégorie, le juge doit déterminer la responsabilité de l'une des parties du litige, c'est-à-dire déterminer à qui revient l'obligation de réparer les dommages en cas de violation des règles auxquelles les acteurs sont soumis. Cette catégorie renvoie donc le juge soit à la question de l'identification du responsable d'un comportement illicite, soit à celle de la reconnaissance du dommage subi injustement, c'est-à-dire à cause d'un comportement illicite.

- ***Preuve de la responsabilité*** : souvent, le contentieux a pour objectif de prouver la responsabilité des acteurs accusés d'avoir exercé des comportements illicites, d'avoir omis certaines précautions ou bien de ne les avoir prévues qu'avec une certaine négligence. Dans le cas d'une pollution, d'un risque de pollution, d'une atteinte à la qualité des ressources, à la sécurité et à la santé publique due, par exemple, au risque industriel, le

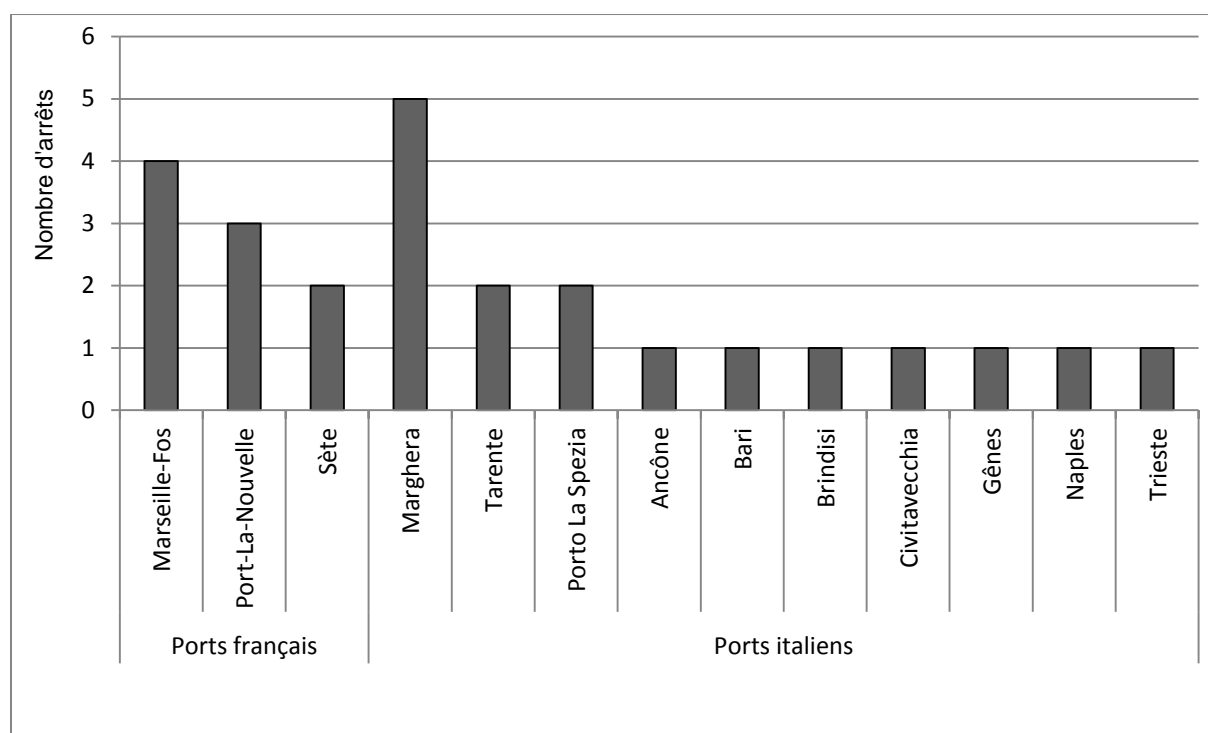
le juge doit reconstruire un processus logique afin de mettre le fait sous la responsabilité d'un ou de plusieurs acteurs. Les acteurs concernés par les contentieux n'ont donc pas respecté certaines limites et certaines obligations prévues par la loi. Sur la base de cette violation du droit, le juge identifie donc qui est le responsable. Ce processus passe par l'administration des preuves, qui deviennent des outils au service de l'éclairage du fait afin de faire un lien entre le comportement d'un acteur et les conséquences juridiques de ce comportement.

- **Domage** : les contentieux ont pour finalité le paiement d'un dédommagement en faveur du sujet qui le revendique par l'acteur reconnu responsable du dommage. Le dommage peut être matériel ou moral. Les contentieux qui concernent le *dommage matériel* sont ceux qui ont pour objet la dégradation de la marchandise ou d'autres biens ayant une valeur économique quantifiable par le juge afin de dédommager un acteur de la perte subie. Ceux qui concernent le *dommage moral* sont ceux qui ont pour objet l'impact des nuisances de l'activité portuaire sur les populations causant ainsi une lésion de la sphère privée et personnelle d'un ou plusieurs individus.

Dans les contentieux sur ces deux domaines de requêtes et de décisions, le juge est donc investi de l'évaluation des preuves pour identifier le responsable et évaluer le dommage afin de reconnaître un droit à indemnisation au profit de la victime.

Le Graphique 27 montre comment les contentieux qui entrent dans la catégorie de la détermination de la responsabilité se répartissent dans les ports français et italiens.

Graphique 27 : France et Italie – Part des contentieux sur la détermination de la responsabilité en fonction des ports (1965-2010)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

3.1. Preuve de la responsabilité

En France, les conflits sur la preuve de la responsabilité sont nombreux dans le transport maritime dans les ports de Marseille-Fos et de Sète ainsi que dans l'activité industrielle à Port-la-Nouvelle. Il s'agit de contentieux dus aux enjeux environnementaux en rapport avec le transport maritime, comme les rejets illicites, et en rapport avec l'activité industrielle, comme la pollution des eaux souterraines. Dans ces cas précis, les décisions qui tranchent ces conflits montrent le soin avec lequel le juge administre les preuves afin d'identifier le vrai responsable de la pollution, par exemple dans le cas du déversement accidentel d'hydrocarbures dans les eaux portuaires pendant les manœuvres de déchargement d'un pétrolier dans le site du port de Fos (89LY00244/1989). Les preuves montrent que la pollution marine accidentelle est causée par le refoulement d'un produit pétrolier provenant de la terre dans les canalisations jusqu'au navire, où il s'est déversé sur le pont, puis dans la mer par un dalot qui n'était pas obturé. Alors que dans de tels cas, c'est souvent le capitaine du navire qui a la charge de la preuve, cette fois-ci, le capitaine et

l'armateur se sont trouvés déchargés de la responsabilité de la pollution, considérée comme étant d'origine terrestre. Le juge a en effet attribué la responsabilité au personnel du port car il a été démontré que le déversement a eu lieu à cause d'une faute du personnel du port, ce dernier ayant ouvert trop tôt des vannes devant permettre le déchargement du pétrolier à quai.

L'administration des preuves permet aussi parfois de condamner le responsable sans hésitation. Par exemple, dans le cas de la pollution du milieu marin due à des rejets illicites dans la zone de protection écologique (ZPE) au large des côtes françaises, bien qu'on n'ait pas pu estimer avec précision la quantité de la jauge brute déversée en mer, les preuves étaient suffisamment claires pour reconduire les rejets au navire identifié et donc condamner le capitaine du navire (Marseille-Fos, 05-87.363/2007). En Italie, dans les contentieux du transport maritime, on peut citer le cas de la responsabilité d'un capitaine de navire qui, près du port de La Spezia (428/2009), n'a pas respecté l'interdiction de navigation dans une aire marine protégée. Dans ce cas, le juge attribue la responsabilité au capitaine pour ne pas avoir respecté l'interdiction. Toujours dans le port de La Spezia (44/2009), l'autre contentieux dû au transport maritime concerne la preuve de la responsabilité d'un capitaine de navire transportant des matières dangereuses qui ont provoqué des lésions très graves ainsi que la mort de certains membres de l'équipage. Dans ce cas, comme le juge l'indique dans sa décision, les preuves seraient suffisantes pour condamner le capitaine qui, comme le montre la documentation de bord, n'a pas suivi les procédures de sécurité prévues par la loi pour le chargement et le transport des marchandises dangereuses ainsi que pour le cas de contamination du personnel de bord. Mais le juge n'a pas pu attribuer la responsabilité au capitaine à cause de la prescription du crime. Si le juge n'a pas pu attribuer la responsabilité, c'est donc seulement à cause de la prescription¹. Enfin, dans le port de Naples, où il s'agit de la preuve de la responsabilité pour les trafics illicites des déchets dangereux par conteneurs envoyés en Chine avec de fausses déclarations à la Douane, le juge dispose aussi des preuves suffisantes pour attribuer la responsabilité aux sujets présumés être les responsables par le parquet (Naples, 26/05/2009).

¹ La prescription a comme conséquence l'extinction du crime, c'est-à-dire qu'il est passé trop de temps entre le fait qui constitue un crime et sa prise en compte par la justice.

En Italie, il y a de toute évidence une dominance des conflits dus à l'activité industrielle où, parfois, le principe de certitude des preuves est associé au principe de précaution¹. Celui-ci est appliqué par exemple par un juge pour faire condamner, dans le port de Tarente (372/2008), une entreprise portuaire pour une pollution du sol et des eaux, cela même en l'absence de certitudes scientifiques sur le risque de pollution. Cela met en évidence le pouvoir discrétionnaire du juge dans l'administration des preuves. Ce pouvoir apparaît surtout dans les contentieux dus à l'activité industrielle dans le port de Marghera (1736/2009), où le juge considère les preuves suffisantes pour donner exécution aux ordres des autorités publiques sur la mise en sécurité du site pollué. Cela signifie que, pour le juge, les résultats des prélèvements déjà effectués sur les sites pollués sont suffisants, malgré les demandes des acteurs industriels de produire d'autres preuves plus approfondies pour bien évaluer le niveau de la pollution du site. Ces contentieux se situent donc dans le domaine de la preuve de la responsabilité résultant des comportements illicites que certaines usines ont eus pendant l'exercice de leur exploitation industrielle qui ont eu des conséquences néfastes tant pour la qualité du milieu naturel que pour la qualité de vie des populations riveraines. Un seul cas d'aménagement côté mer dans le port de Bari (7052/2002) prouve la responsabilité d'une société de dragage n'ayant jamais effectué les travaux pour lesquels elle a quand même été payée.

Tant en France qu'en Italie, ces contentieux montrent donc une tendance à l'administration des preuves pour favoriser les condamnations.

3.2. Dommage

Dans les contentieux en rapport avec ce domaine de requête et de décision, cette affirmation de la responsabilité est nécessaire pour que le juge reconnaisse à certaines parties du litige leur droit à être indemnisé raison du dommage matériel et/ou du dommage moral subi. Concernant le dommage matériel, il n'y a que deux cas en France : l'un implique des assurances et des armateurs dans le port de Marseille (69-11.171/1970)

¹ Le principe de précaution est mentionné dans l'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (UE). Il vise à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement grâce des prises de décision préventives en cas de risque.

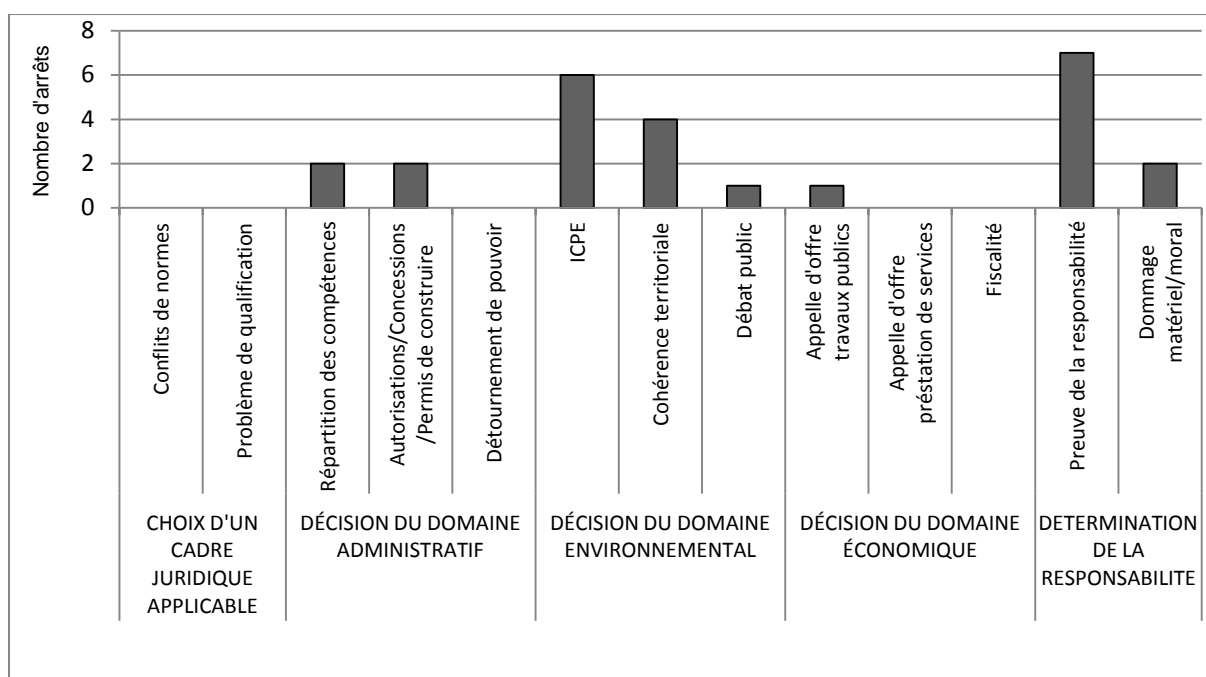
et l'autre implique d'autres acteurs de la chaîne de transport des marchandises par voie maritime ou terrestre dans le port de Sète (11/03/1965). Dans les ports italiens il n'y a pas d'arrêt concernant le dommage matériel, mais il y en a trois concernant le dommage moral pour les ports de Tarente, Marghera et Civitavecchia. Tous les trois mettent en cause l'activité industrielle de ces ports et montrent que la réduction ou le contrôle du niveau d'émission devient un enjeu économique, en termes de concurrence, coûts, bénéfices, besoin de nouvelles technologies et qualité de la relation du port avec la ville (Civitavecchia, 1003/2007 ; Marghera, 20370/2006 et 4675/2007 ; Tarente, 38936/2005 et 1869/2006). Dans ces contentieux, les protagonistes sont des riverains et des associations qui revendiquent une indemnisation pour les effets négatifs des émissions subies. Souvent cette revendication rencontre les oppositions des acteurs industriels, dont la responsabilité a déjà été affirmée par le juge en première instance. Ces oppositions s'appuient sur l'absence de causalité entre le fait de la pollution et le dommage, causalité supposée légitimer la demande des parties civiles. Pour cela, les acteurs industriels peuvent contester les preuves, comme dans les cas de Marghera et de Tarente, où elles sont présentées comme insuffisantes pour prouver ce rapport de causalité. Le juge rejette la demande. Dans le cas de Civitavecchia, c'est l'autorité portuaire (AP) qui s'oppose à la demande de dédommagement accordée à une riveraine. Cette opposition se fonde, cette fois-ci, non sur le rapport de causalité mais sur la légitimité même de la riveraine à porter plainte : selon l'AP, en effet, l'habitation de la riveraine se trouve à l'intérieur du périmètre portuaire ce qui implique une acceptation *a priori* des nuisances et ne lui donne pas la possibilité de porter plainte. Dans ce cas, le juge ne valide pas la position de l'autorité portuaire car les documents d'urbanisme montrent bien que cette habitation est hors périmètre portuaire. Le juge confirme ainsi le jugement précédent de condamnation en augmentant le montant de l'indemnisation à 3 000 euros en faveur de la riveraine (Civitavecchia, 1003/2007). Ce type de contentieux met en évidence une corrélation étroite entre le port et la ville. Il montre aussi qu'il y a un lien entre l'aspect économique et la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire, notamment pour garantir le respect des législations de manière plus contraignante et pour reconnaître la valeur du préjudice potentiel de l'activité industrielle tant sur le milieu naturel que sur la qualité de vie des populations.

4. Comparaison des domaines de requête et de décisions de justice en France et en Italie

4.1. Comparaison des domaines de requête et de décisions entre la France et l'Italie

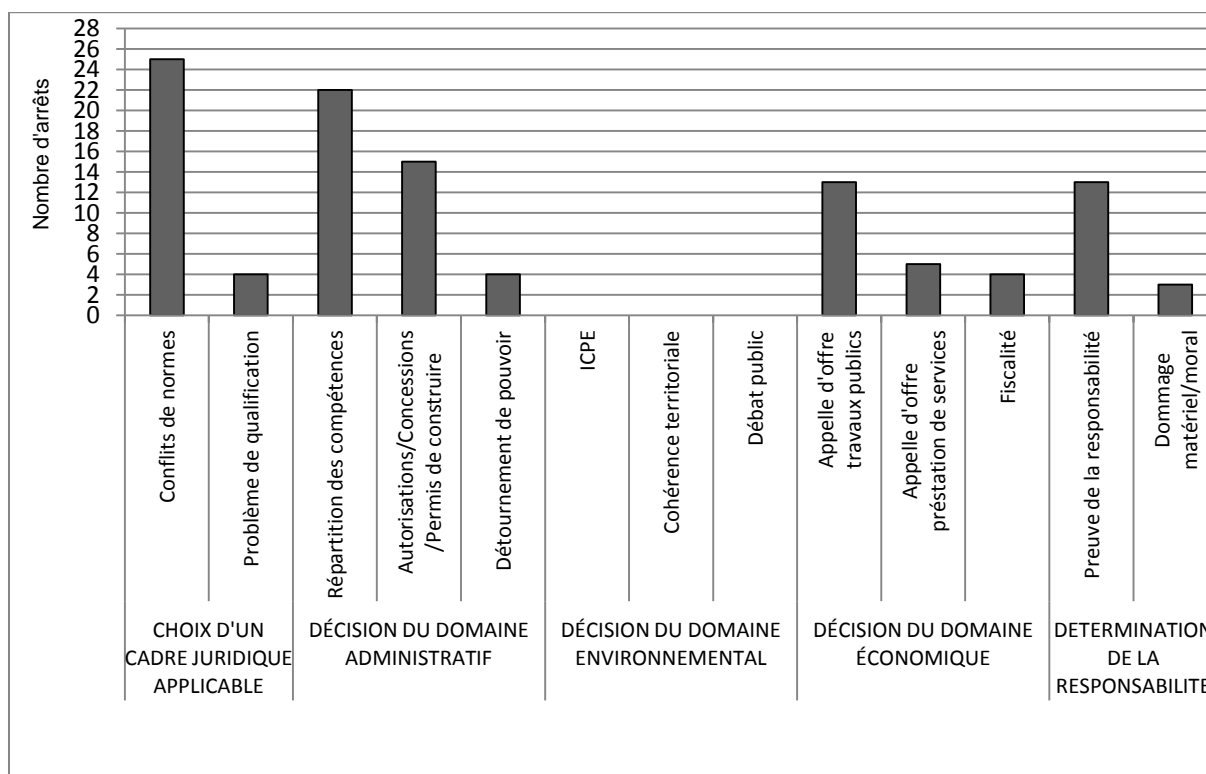
Le Graphique 28 pour la France et le Graphique 29 pour l'Italie répartissent les recours contentieux identifiés en fonction des types de domaines de requête identifiés dans chaque catégorie.

Graphique 28 : France – Répartition des contentieux par type de domaines de requête et de décision (1965-2010)



Source: Données LexisNexis, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Graphique 29 : Italie – Répartition des contentieux par type de domaines de requête et de décision (1965-2010)



Source: Données DeJure, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Le Graphique 28 montre qu'en France les *décisions du domaine environnemental* sont majoritaires avec 11 contentieux. On constate que ces contentieux concernent surtout la question des ICPE avec 7 arrêts dont 6 en matière d'aménagement exclusivement sur la question de l'incinérateur à Fos, et un en matière d'activité industrielle sur une ICPE située à Port-la-Nouvelle. Les domaines de la cohérence territoriale et du débat public sont minoritaires, avec respectivement 3 contentieux concernant les ports de la Corse et un arrêt toujours sur la question de l'incinérateur à Fos. Il y a ensuite la catégorie de la *détermination de la responsabilité* avec 9 contentieux. C'est surtout la question de la preuve de la responsabilité qui émerge et celle de la reconnaissance d'un dommage matériel, tant dans les conflits dus au transport maritime que dans ceux dus à l'activité industrielle. Cela montre l'impact direct sur l'environnement de ces deux activités portuaires, impact qui se traduit souvent par des phénomènes de pollution et par des dommages qui réclament l'identification du responsable. Concernant les *décisions du domaine administratif*, il y a 4 contentieux au total, dont 3 sur l'aménagement côté terre et un sur l'aménagement côté mer. Les domaines de requête et de décision sont la répartition des compétences et le permis de construire. Concernant les *décisions du domaine économiques*, il n'y a qu'un arrêt dans le domaine de l'appel d'offre pour des travaux d'aménagement côté mer. Enfin, il n'y a aucun contentieux concernant le *choix d'un cadre juridique applicable*, à la différence de l'Italie.

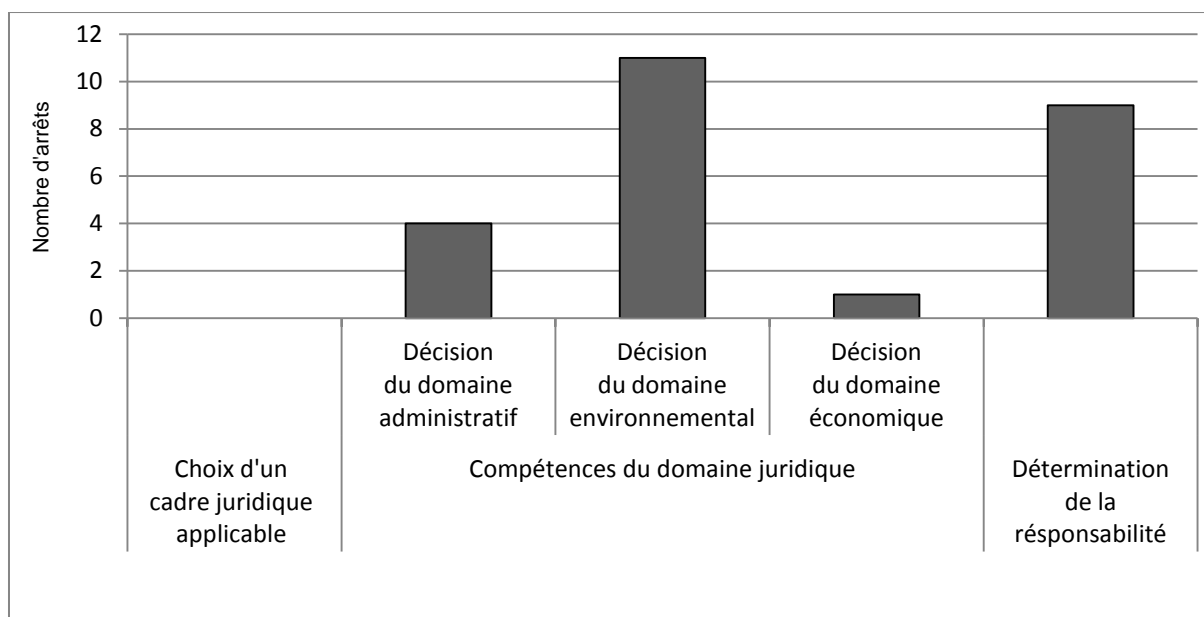
Le Graphique 29 montre qu'en Italie, la majorité des contentieux se situe dans la catégorie des *décisions du domaine administratif*, avec 41 arrêts, ce qui montre la centralité du rôle des acteurs publics dans le processus d'intégration de l'environnement. Dans ces contentieux, les acteurs engagés sont soit uniquement des acteurs publics, surtout lorsque le domaine de requête et de décision concerne la répartition des compétences institutionnelles, avec par exemple le rôle des régions, soit des acteurs à la fois publics et privés, surtout économiques, qui s'opposent à un acte unilatéral de l'autorité publique dans le cas du détournement de pouvoir ou qui revendiquent la délivrance d'une autorisation, d'une concession ou d'un permis de construire par l'administration dans un rapport de dialogue instauré entre eux. Cette catégorie concerne surtout les conflits d'aménagement côté mer et ceux dus au transport maritime, ce qui montre que la dimension maritime des ports italiens est plus prépondérante et conflictuelle que la dimension terrestre. En effet, côté

terre il y a moins de conflits dus à l'aménagement et à l'activité industrielle. Les contentieux dus aux *décisions du domaine économique* sont nombreux également, avec 22 arrêts. Dans cette catégorie, le domaine de requête et de décision dominant concerne les appels d'offre soit pour l'adjudication des marchés de travaux publics soit pour la prestation des services publics. Les contentieux concernant les appels d'offre des travaux publics concernent surtout les aménagements côté mer, ce qui montre la tendance au développement maritime des ports italiens. Enfin, logiquement, le marché de la prestation de services ne concerne que les usages portuaires. Concernant la *détermination de la responsabilité*, il y a 16 contentieux qui visent soit à identifier le responsable d'un fait de pollution dû le plus souvent à l'activité industrielle, ou le responsable d'un comportement illicite, comme c'est le cas avec le seul arrêt en matière d'aménagement pour des travaux de dragages jamais réalisés, soit à reconnaître un dommage moral de l'activité industrielle. La catégorie du *choix d'un cadre juridique applicable* représente 15 contentieux. On constate que ces contentieux concernent surtout l'activité maritime car le cadre juridique du transport maritime à l'époque dont datent les arrêts présentait encore des problèmes d'application qui ont été résolus avec une jurisprudence permettant de mettre en œuvre des sources de droit plus contraignantes, bien que de niveau inférieur dans la hiérarchie des normes. Enfin, en Italie on constate l'absence de contentieux dans les *décisions du domaine environnemental*, ce qui peut s'expliquer par le fait que les acteurs engagés dans les contentieux accordent une priorité à des intérêts autres que ceux qui sont régis par le droit de l'environnement.

4.2. Comparaison de la portée des décisions entre la France et l'Italie

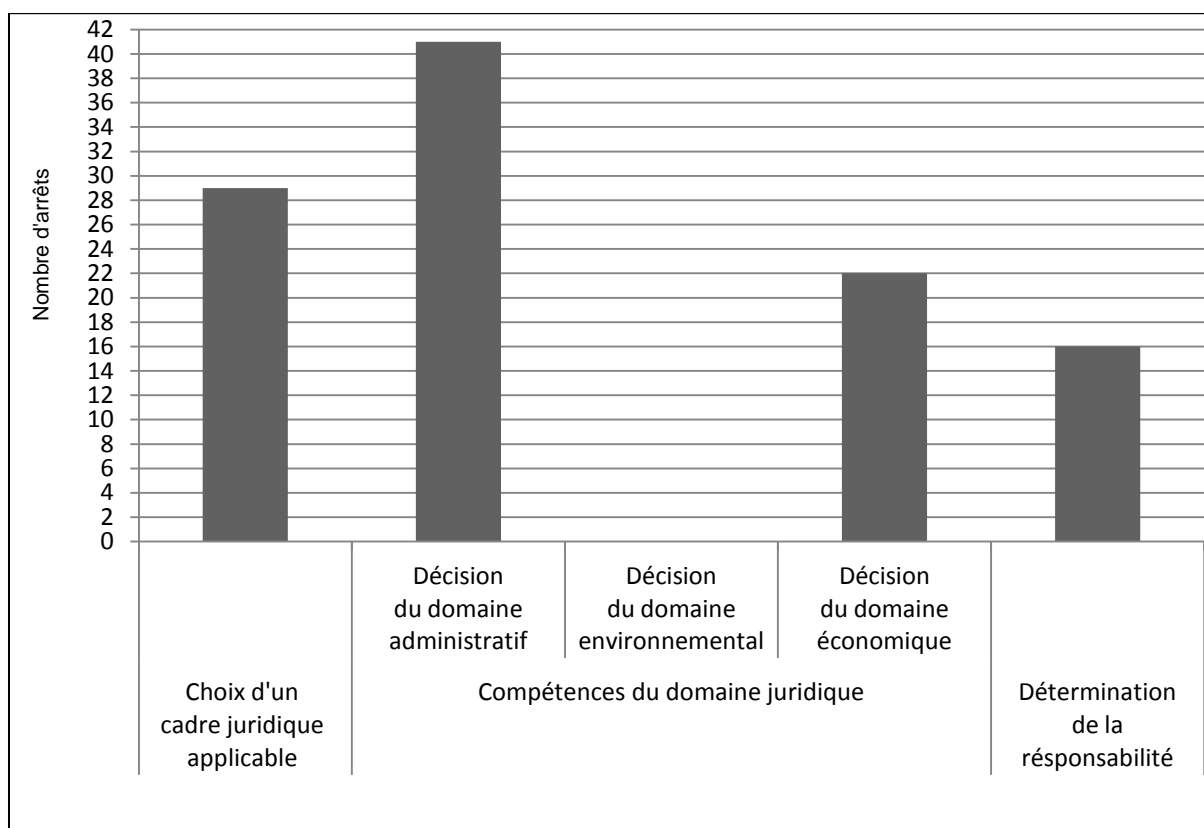
Le Graphique 30 pour la France et le Graphique 31 pour l'Italie permettent de comparer la part des contentieux français et italiens en fonction des catégories identifiées.

Graphique 30 : France – Répartition des contentieux par catégorie de domaines de requête et de décision (1965-2010)



Source: Données LexisNexis, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Graphique 31 : Italie – Répartition des contentieux par catégorie de domaines de requête et de décision (1965-2010)



Source: Données DeJure, Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Il apparaît évident qu'en Italie le principal centre de gravité des contentieux environnementaux portuaires est celui des décisions du domaine administratif. Celles-ci mettent en évidence le rôle des acteurs publics, aux différents échelons et en fonction de leur compétence, dans le processus d'intégration de l'environnement tant en matière d'aménagement que dans les usages portuaires.

En France, le centre de gravité est celui des décisions du domaine environnemental. Cela montre l'importance des acteurs de la société civile, et surtout des associations, qui sollicitent le juge pour assumer un rôle de contrôle du respect des règles prévues dans le cas du débat public et des ICPE et un rôle d'interprète du principe de cohérence territoriale applicable à des espaces urbanisés et non en zone littorale.

En Italie, la catégorie des décisions du domaine économique constitue le deuxième centre de gravité des contentieux, ce qui montre la dimension financière de l'environnement, surtout avec les appels d'offre des travaux publics en matière d'aménagement et ceux pour la prestation de services offerts aux activités industrielles et maritimes du port. En France, dans cette catégorie, il n'y a qu'un arrêt, ce qui laisse imaginer une concurrence entre les acteurs économiques beaucoup plus domptée et encadrée ou peut-être aussi une moindre remise en question des choix effectués par l'autorité portuaire, à la différence de l'Italie où elle se trouve souvent au centre de contentieux du domaine économique aussi bien que du domaine administratif.

Tant en France qu'en Italie, les contentieux en lien avec la détermination de la responsabilité ont une place importante, ce qui montre une volonté commune d'identifier des responsables ainsi que d'indemniser les dommages provoqués. Une place importante est ainsi accordée aux victimes des pollutions – en Italie, majoritairement des individus, et en France, majoritairement des associations. Toutefois, au-delà de ces traits communs des contentieux français et italiens, on constate que les arrêts des ports français concernés par la détermination de la responsabilité sont plus anciens que ceux des ports italiens, ce qui peut s'expliquer en partie par l'émergence plus précoce d'une volonté des acteurs publics français de mettre en œuvre des plans de lutte et de contrôle contre les phénomènes de pollution. Mais bien que les arrêts des ports italiens soient plus récents, la portée de leurs décisions montre aussi que la tendance résolutive des contentieux est celle d'une

détermination de la responsabilité qui vise à renforcer le processus d'intégration de l'environnement, ce qui a aussi pour effet de prévenir les comportements récidivistes chez les acteurs économiques. Enfin, la reconnaissance récente par les juges italiens du dommage moral en lien avec l'environnement, dans le cas du conflit qui engage une riveraine et l'autorité portuaire de Civitavecchia (1003/2007), montre aussi le début d'un processus de consolidation d'une jurisprudence qui a pour orientation la reconnaissance d'un lien entre le port et la ville fondé sur la qualité de vie.

Enfin, si le choix d'un cadre juridique applicable ne concerne que des contentieux italiens, c'est parce qu'il s'agit surtout de contentieux sur la mise en œuvre des normes portant sur la pollution du milieu marin, qui reste une question régie par des règles internationales et nationales.

4.3. Aspects émergents de l'analyse des décisions de justice

L'analyse des domaines de requête ainsi que la portée des décisions font apparaître des aspects spécifiques pour chaque catégorie de contentieux environnementaux portuaires.

4.3.1. Vers une croissance de la pénalisation en matière environnementale

L'analyse des contentieux de la catégorie de la détermination de la responsabilité a montré les différents modes de résolution de ces conflits : cela peut aller dans le sens d'une résolution des litiges par les juges des juridictions civiles, lorsqu'il s'agit par exemple d'une demande de dédommagement, ou par les juges des juridictions pénales lorsqu'il s'agit de reconnaître une responsabilité due à des actions dont on a reconnu qu'elles relèvent du pénal. Cela montre une croissance de la pénalisation en matière de protection de l'environnement en ce qui concerne surtout les usages du port comme le transport maritime et l'activité industrielle. En effet, sur les 25 contentieux français, 5 contentieux relèvent des juridictions pénales comme la chambre correctionnelle en appel, la chambre criminelle en Cassation ou le Tribunal de Grande Instance. Cette intervention des juridictions pénales concerne des contentieux qui portent exclusivement sur la protection de la qualité du milieu naturel. Quatre sont très récents : Port-la-Nouvelle 935/2007 ; 09/01206/2010 et 09-82.067/2010 ; Marseille-Fos, 05-87.363/2007. En Italie, sur les 108

arrêts retenus, 13 ont été émis par les juridictions pénales de première instance jusqu'à la Cassation. Cette fois, l'intervention des juridictions pénales concerne majoritairement des contentieux qui portent sur l'impact de l'activité industrielle sur la qualité de vie, comme par exemple dans le cas des émissions (Marghera 20370/2006 et 4675/2007 ; Gênes 12819/2001 ; Tarente, 38936/2005 et 1869/2006) et de l'impact sur la qualité du milieu, comme dans le cas de la diminution des ressources naturelles (Ancône 155/2003). Les autres litiges tranchés au niveau des juridictions pénales sont des contentieux assez récents, comme par exemple, dans le cas de l'atteinte à la santé publique due au transport de matières dangereuses (La Spezia, 44/2009) ou à la qualité du milieu marin à cause de la navigation dans une aire marine protégée (La Spezia, 428/2009). Les contentieux dus aux rejets illicites ont été parmi les plus anciens à être soumis à la compétence des juridictions pénales : les arrêts se situent entre 1996 et 2003, avec seulement des arrêts sur les rejets illicites (Gênes, 612/1996 et 8519/1998 ; Trieste, 19791/2003 et 22501/2003). En revanche, rares sont les conflits d'aménagement qui, en lien avec l'environnement, ont une dimension pénale : c'est le cas, par exemple, des comportements de corruption pendant une procédure d'adjudication d'un appel d'offre pour des travaux de dragage (Bari, 7052/2002). L'analyse des décisions montre que les juges n'hésitent pas alors à condamner lorsque les preuves sont suffisantes pour caractériser une pollution ou un comportement illicite.

Ainsi, tant en France qu'en Italie, les décisions de justice s'orientent vers un renforcement de l'intégration de l'environnement par une pénalisation plus systématique des comportements portant atteinte à l'environnement. Cela produit de nouveaux types de disciplines juridiques, au croisement de plusieurs disciplines juridiques, comme par exemple le droit pénal administratif (CASETTA, 2005).

4.3.2. Vers une distorsion et une remise en cause de la hiérarchie des normes

L'analyse des contentieux sur le choix d'un cadre juridique applicable montre qu'il y a une distorsion du droit dans le passage du global au local lorsque les administrations, à travers la législation secondaire (règlements, décrets, ordonnances), appliquent le même texte de manière différente selon le port. L'analyse comparée des contentieux relatifs aux ports français et italiens confirme l'hypothèse selon laquelle plus l'initiative législative est de

niveau local (les régions en Italie par rapport à l'État en France), plus l'autonomie est forte et les disparités en matière d'application du droit importantes. C'est par exemple le cas du port d'Augusta (19800/2006), où la Capitainerie exerce son pouvoir réglementaire à travers des ordonnances appliquées localement qui imposent aux usagers maritimes de décharger les déchets provenant des navires toutes les 24 heures. Cette disparité des pratiques locales souligne différentes déclinaisons locales du droit destinées à répondre à différents besoins du territoire (Chioggia et Ravenna, 1147/2006 ; Olbia, 471/2006). L'arsenal juridique peut ainsi être comparé à un iceberg avec ses parties émergées et immergées : un droit visible et lisible (transparent) et un droit « pratique », créé par des adaptations et ajustements quotidiens qui suivent leur propre logique et se créent de manière *ad hoc*.

L'analyse des contentieux sur les conflits de normes ou sur le problème de la qualification a montré surtout la pluralité des textes existant à différents niveaux, ce qui encourage ce phénomène de distorsion, impliquant ainsi une remise en cause de la hiérarchie des normes¹ (KELSEN, 1962), tant sur le plan des rapports entre les différentes sources de droit, comme nous le montrent certains contentieux sur le transport maritime, que sur le plan de la variété d'intérêts et d'actions caractérisant un territoire donné (KIRAT et LO PRETE, 2011), comme nous le montrent certains conflits d'aménagement. Cette remise en question de la hiérarchie des normes montre un déplacement du centre de gravité de certains pouvoirs du global vers le local, et ce déplacement est favorisé en Italie par l'architecture institutionnelle (COSTANZO, MEZZETTI et RUGGERI, 2006 ; HAMON et TROPER, 2007). Ainsi, en Italie, le juge peut privilégier par rapport à des sources de droit de niveau supérieur² des ordonnances locales, comme dans le cas des déchets provenant des navires (Augusta, 19800/2006), des lois régionales, comme dans le cas du dragage (La Spezia, 267/2004 et 94/2005) ou des lois nationales, comme dans le

¹ La hiérarchie des normes est une idée que l'on doit au juriste et théoricien de la science du droit, Hans Kelsen. Dans la *Théorie pure du droit* (1934), l'auteur exprime l'idée de la suprématie des normes supérieures (comme la constitution ou les lois nationales) sur les normes inférieures (les lois régionales ou les règlements locaux) (KELSEN, 1962).

² Ce changement d'orientation de la jurisprudence montre qu'auparavant les juges étaient plutôt favorables à la mise en œuvre des sources de droit de niveau supérieur, comme par exemple du droit international pour des raisons d'uniformité d'application des règles des Conventions dans tous les pays contractants (Gênes, 8519/1998).

cas des rejets illicites (Trieste, 19791/2003 et 22501/2003). Déclinée au niveau local, l'intégration de l'environnement rencontre alors les différentes pratiques administratives. Le processus d'intégration se traduit donc différemment en fonction des ports et des instances locales spécifiques à chaque territoire.

4.3.3. Des problèmes manifestes de coordination de l'architecture institutionnelle

L'analyse des contentieux sur les instances publiques montre un manque de coordination dans l'attribution des compétences ainsi que dans l'exercice des pouvoirs de la part des acteurs publics. Le rôle des acteurs publics internationaux apparaît faible par rapport à celui des acteurs publics européens, ces derniers participant plus au processus d'intégration de l'environnement à travers l'exercice de leur compétence législative, technique-consultative ou de contrôle (BOISSON, 1998 ; KHODJET EL KHIL, 2003). Au niveau étatique, la portée des décisions montre un enchevêtrement des compétences institutionnelles beaucoup plus marqué en Italie qu'en France. Ceci s'explique par les différences entre les architectures institutionnelles françaises et italiennes et entre l'organisation interne de ces architectures jusqu'au niveau local. Ces deux pays ont une structure décentralisée, qui, en France, date de 1982 et en Italie de 1948, mais celle-ci s'appuie sur des bases différentes : on peut faire la distinction entre la décentralisation du pouvoir législatif (décentralisation législative), qui permet aux collectivités locales telles que la région, par exemple, de faire des lois, et la décentralisation du pouvoir exécutif (décentralisation réglementaire), qui ne confère aux collectivités locales qu'un pouvoir réglementaire visant à organiser l'administration de manière à assurer l'exécution des lois. A la différence de la France, où la réforme constitutionnelle sur la décentralisation de 2003¹ a choisi la décentralisation administrative, la constitution est née en Italie directement avec le double choix de la décentralisation réglementaire et législative. Cette double nature de la décentralisation italienne permet aux collectivités locales de prendre en compte les spécificités de chaque territoire (CASSETTA, 2005), tant à travers la création

¹ En France une réforme constitutionnelle est intervenue en 2003 sur la décentralisation du pays qui ne prévoit que la décentralisation du pouvoir exécutif, hormis des exceptions prévues pour la Nouvelle Calédonie et les collectivités territoriales, qui dans les conditions prévues par le titre XII de la Constitution peuvent exercer aussi un pouvoir normatif, sauf pour de rares exceptions prévues dans le titre XII de la constitution de 1958 sur les collectivités territoriales. Mise à part cette exception, en France le pouvoir législatif reste centralisé (HAMON et TROPER, 2007).

de lois qu'à travers l'émanation de réglementations qui visent à mieux assurer l'application des lois. Elle peut donc être bénéfique pour améliorer l'application des textes en fonction des besoins spécifiques, mais peut aussi encourager la production de conflits entre acteurs publics.

Comme le souligne Anicet Le Pors (1999) dans son ouvrage sur l'évolution de la réglementation des opérations d'aménagement, il « faut écarter d'entrée toute idéalisation d'une réglementation qui se présenterait comme la solution enfin trouvée des difficiles problèmes rencontrés » (*Ibid.*, 1999). L'auteur montre que la plupart des projets d'aménagement sont confrontés au problème de l'absence de coordination horizontale, c'est-à-dire de l'absence de coordination entre des organes institutionnels de même niveau, ou de coordination verticale, c'est-à-dire quand des organes institutionnels de niveaux différents ne coordonnent pas leur actions. Ceci est particulièrement vrai en Italie. Comme cas d'absence de coordination horizontale, nous avons ainsi le cas où la *Conferenza di servizi*, a émis l'ordre de construire un barrage pour empêcher la propagation des eaux polluées depuis une zone industrialo-portuaire vers les zones limitrophes (Naples, 16124/2007) sans avoir attendu la mise en œuvre des études nécessaires par les autres organes spécialisés du Ministère de l'environnement et du Ministère de la santé. Ce manque de coordination horizontale a rendu cet ordre illégitime car il manquait selon le juge une évaluation approfondie de la situation qui aurait pu permettre de considérer cet ordre comme l'unique et la meilleure solution possible afin de procéder à la dépollution du site, dépollution qui est à la charge de l'industrie occupant le site portuaire pollué. La contestation par l'entreprise de cet ordre est donc prise en compte par le juge qui, dans sa décision, fait émerger cette absence de coordination horizontale au niveau des Ministères, qui ne peut se justifier vu l'ampleur du projet et son impact sur l'activité portuaire.

Comme cas d'absence de coordination verticale, on peut citer les contentieux mettant en évidence le fait que les planificateurs locaux ne se concertent pas forcément avec les planificateurs régionaux et nationaux dans l'élaboration des plans d'occupation des sols (POS) (Trieste, 452/1998) ; ou encore les contentieux qui font apparaître les problèmes de coordination entre les centres spécialisés du Ministère, de la région et de la *provincia* pour la réalisation des analyses du sol afin de prouver la responsabilité de l'industrie située

dans le port pour la pollution. La résolution de ces conflits montre bien qu'en Italie, dans la planification du territoire, le juge n'hésite pas à faire prévaloir les pouvoirs locaux et à considérer que ce manque de coordination n'est pas un obstacle à la poursuite des pollueurs lorsque les preuves sont claires, même si elles ne proviennent pas de l'organe compétent, ou lorsqu'un organe régional a agi dans l'urgence sans l'impulsion de l'organe supérieur qui émettait l'ordre de faire ces analyses (Tarente, 372/2008).

A la différence de l'Italie, les rares conflits sur les instances publiques en France ont montré au contraire la difficulté, pour le juge, de relativiser le poids des pouvoirs centraux (Port-la-Nouvelle, 175721/1999 ; 04-20.333/2006 ; 935/2007 ; 09-82.067/2010 et 09/01206/2010).

Tant en France qu'en Italie, ce manque de coordination traduit une asynchronie entre la sphère publique et la sphère privée qui se manifeste donc par des conflits.

4.3.4. Des mesures environnementales entre action et inertie

L'analyse des décisions du domaine environnemental, qui ne concernent que les ports français, montre que celles-ci permettent un renforcement de l'intégration de l'environnement dans le port. La plupart du temps, cette intégration se renforce grâce à la société civile qui, souvent à l'origine de ces contentieux, peut revendiquer, par exemple, la mise en place du débat public en vertu de ses droits nouveaux, comme celui de la participation du public au processus de concertation environnementale (Marseille-Fos, 277768/2005). Dans leur application et leur utilisation, ces instruments de participation subissent donc un infléchissement, qui se traduit par la mise en place d'une série d'actions territoriales, comme le débat public (FOULQUIER, 2011). On sait qu'il y a aussi d'autres mesures environnementales comme la mise en place de plans de gestion (déchets provenant des navires, risques, eau, émissions, énergie) ou la définition d'espaces sensibles afin de préserver la biodiversité et les ressources naturelles (zones de protection), dont la création n'est d'ailleurs pas obligatoire. Bien qu'il soit question de ces mesures dans certains contentieux dans les ports italiens comme, par exemple, dans le cas de l'arrêt sur la non transposition de la directive de l'UE concernant le plan de récolte et de gestion des déchets provenant de navires dans plusieurs ports italiens (CJCE, 25/09/2008) ou dans le

cas de l'arrêt sur l'identification des zones de protection d'intérêt communautaire dans le port de Monfalcone qui aurait limité les travaux de dragage et d'élimination de ses résidus dans des sites protégés (CJCE, 13/01/2005), nous n'avons pas répertorié ces contentieux dans la catégorie des décisions du domaine environnemental, considérant que c'était la catégorie du choix d'un cadre juridique applicable qui dominait. Cependant, nous pouvons quand même constater que, dans leur application et leur utilisation, ces mesures subissent un infléchissement, qui se traduit par l'inertie des acteurs dans le processus de transposition et d'application des sources de droit européen.

Enfin, un dernier aspect qui émerge de l'analyse des décisions du domaine environnemental est que toutes les sociétés et entreprises ne sont pas capables d'affronter la complexité des procédures requises pour la mise en place des instruments et des mesures prévues par le droit. Cela peut être une garantie supplémentaire pour la prise en compte de l'environnement, mais peut aussi altérer la concurrence en privilégiant des sociétés qui ont des moyens techniques et financiers plus solides que d'autres.

4.3.5. Autour de l'environnement, une nouvelle concurrence entre les acteurs économiques

L'analyse de ces contentieux fait apparaître l'aspect financier de l'environnement. Dans les décisions sur la fiscalité, cet aspect se décline sous forme d'impôts à payer (Bari, 17634 et 18318/2004) ou de financements dont on peut bénéficier (Livourne, 3782/2004). Dans les décisions sur les appels d'offre, l'aspect financier de l'environnement se décline sous forme d'une nouvelle niche du marché soit pour la prestation des services nécessaires pour le bon déroulement des fonctions portuaires tant maritimes qu'industrielles comme le service de remorquage de navires (Ravenne, 1147/2006), de sécurité (Brindisi, 3608/2006) ou de récolte des déchets (Brindisi, 5235/2005 ; Bari, 2989/2003), soit pour la réalisation de travaux publics comme le dragage et la gestion des ces résidus¹. La grande majorité d'arrêts sur les conflits dus à des appels d'offre concerne les ports italiens. En Italie, ces résultats font donc apparaître la concurrence accrue entre les acteurs économiques pour intervenir sur ce marché. La conséquence paradoxale de cette

¹ Bonifacio, 97-80.855/1998 ; Ancône, 40/1999 ; Civitavecchia, 1101/1998 et 2781/2001 ; Gênes, 4242/2007 ; 214/2008 et 588/2008 ; La Spezia, 267/2004 et 94/2005 ; Livourne, 259/2004.

concurrence est que les sociétés font des alliances afin d'être plus compétitives pour mieux répondre aux appels d'offre caractérisés par des procédures très complexes, tant sous le point de vue formel que substantiel, et par de nombreuses conditions techniques et financières devant être remplies aux sociétés. Dans le cas de la prestation de services, on constate que la tendance des sociétés est plutôt de privilégier l'isolement pour s'accaparer l'exclusivité de la prestation d'un service portuaire déterminé.

Les décisions montrent l'attention particulière que le juge accorde à la prise en compte de l'environnement par les sociétés, qui doivent répondre à plusieurs conditions tout au long des procédures d'appels d'offres. Il peut s'agir, par exemple, d'une expérience dans le secteur du remorquage, ou de certificats que les sociétés doivent obtenir conformément aux lois régionales en Italie, à l'issue, par exemple, du screening des sédiments de dragage prévu par la loi de la région Ligurie ou de l'étude d'impact paysagère prévue par la loi de la région des Pouilles pour les projets d'aménagement sur le littoral. Les prérequis procéduraux sont donc importants, et s'ils complexifient parfois le déroulement des appels d'offre, ils peuvent aussi constituer des garanties de transparence et de légalité¹.

Mais il y a aussi d'autres prérequis plus substantiels qui accordent un pouvoir discrétionnaire aux administrations dans le choix des acteurs économiques chargés de la prestation de services ou de travaux publics : dans le cas de la prestation de services, il peut s'agir des motifs que les institutions doivent fournir lorsqu'elles répondent aux demandes d'un acteur économique pour avoir, par exemple, délivré ou renouvelé une autorisation ou une concession pour la prestation d'un service portuaire (Brindisi, 5235/2005 ; Olbia, 471/2006 ; Chioggia et Ravenne, 1147/2006) ; dans le cas des travaux publics, il peut s'agir des motifs de l'autorité portuaire qui tranche dans l'attribution des travaux pour la construction d'un terminal à conteneur dans le port de Brindisi (2719/2006) en faveur de la société qui, à la différence des autres, a prévu dans son offre un plan de dépollution du site ainsi qu'une stratégie de mise en sécurité du port visant à garantir la santé des populations riveraines du risque provenant du transit des navires gaziers dans le port qui pourraient entrer en collision avec les navires porte-conteneurs du

¹ Il peut, par exemple, s'agir de l'intégrité du sceau de l'enveloppe contenant le procès verbal d'adjudication ou de la présence de contresignatures.

nouveau terminal. Cela montre donc que l'environnement devient un élément de qualité des procédures des appels d'offre qui, toutefois, restent lourdes et complexes, peut-être aussi afin de limiter la concurrence à certaines sociétés.

4.3.6. De la police au service

L'analyse des contentieux montre le rôle régulateur du droit à travers la mise en place des règles à respecter, mais aussi son rôle opérationnel à travers l'attribution de compétences aux acteurs publics et privés. Cela rejoint la distinction que nous avons évoquée entre relation directe et indirecte du droit avec l'espace (GARCIER, 2009). Or les travaux de Laetitia Dablanç (1997), qui s'inspirent des travaux de Pierre Bon (1975) et Etienne Picard (1984), nous permettent de considérer ce phénomène au niveau de l'intégration de l'environnement selon une autre perspective : selon elle, certaines activités telles que le transport de marchandise en ville se situent entre « deux des composantes classiques du droit administratif : la *police*, qui vise à influencer, par des prescriptions généralement indifférenciées, les comportements individuels en fonction des nécessités de l'ordre public, et le *service*, prestation directe ou concédée d'une activité d'intérêt général¹. » (DABLANC, 1997, p.259). On peut de même considérer que la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire relève à la fois de la police et du service et cela, dans une affirmation progressive du service par rapport à la police.

A travers l'analyse des contentieux, on constate en effet que l'intégration de l'environnement s'est initialement imposée par le biais d'un ensemble de règles à respecter ayant un « caractère restrictif » (DABLANC, 1998, p.50) interdisant certaines pratiques néfastes pour l'environnement comme les rejets des déchets ou autres substances polluantes dans la mer, dans le sol ou dans l'atmosphère : c'est donc l'aspect négatif de la *police* qui a d'abord caractérisé l'intégration de l'environnement. Au fur et à mesure, ces règles ont donné lieu à la production des services nécessaires pour permettre le respect des règles. C'est donc l'aspect positif du *service*, reconnaissant des prérogatives, qui a pris le dessus : une variété de prestations se déploie, différentes en fonction de chacun des

¹ Voir Bon P., *La police municipale*, thèse pour le doctorat en Droit, Université de Bordeaux I, 1975, p.2-5, pour une présentation des questions de doctrine relatives à l'opposition entre police et service public. Nous adhérons ici à la position de l'auteur selon laquelle "[...] police et service public demeurent parfaitement distincts si l'on entend par là deux procédés d'action de l'administration" (*ibid.*, p.4).

domaines du droit. Par exemple, concernant la protection du milieu marin ces prestations peuvent être : la récolte de déchets provenant de navires, la construction d'installations de réception portuaires adéquates ; concernant le milieu terrestre : la surveillance de la qualité des eaux et du sol, la réalisation d'équipements pour l'élimination des déchets ; concernant la sécurité et la sûreté : l'élaboration et le suivi des plans d'urgences pour assurer la protection des produits et des équipements ainsi que la sécurisation des périmètres ; concernant les émissions : le plan des bruits, la réalisation d'équipements pour le branchement des navires à quai ; concernant la circulation des camions : le service de stockage, la réalisation de plateformes logistiques.

Cette transformation de la police en service s'effectue, selon L. Dablanç, selon deux voies. La première voie est celle de la « transformation en activités de service public des prestations assurées au titre de la police. » (DABLANÇ, 1997, p.261). On l'observe, par exemple, avec les prestations de remorquage, de dragage ou de sécurité du port. La deuxième voie est celle de « la transformation des activités privées soumises à la police en activités régies par des réglementations de services publics » (DABLANÇ, 1997, p.261)¹. On l'observe, par exemple, avec les activités dédiées à la gestion des déchets provenant des navires ou des industries du port, à la gestion des bruits ou à la gestion de l'eau.

Dans les deux cas, si cette transformation assujettit les services « à un certain nombre de règles supplémentaires » – c'est ce qu'on voit avec les services d'élimination des déchets dangereux (Brindisi, 6605/1992) –, elle permet aussi de bénéficier « de privilèges d'exploitation ou de financement » (DABLANÇ, 1997, p.262), c'est ce que montrent les services de sécurité et sûreté portuaire (Brindisi, 3608/2006) ou les services de stockage à travers la construction et la gestion de plateformes (Livourne, 3782/2004). Le service n'exclut donc pas la persistance de la règle, qui, au contraire, tend à se renforcer et à se détailler à travers la mise en place d'une réglementation de service, qui émane souvent des autorités administratives locales (Augusta, 19800/2006). Ce qui apparaît ainsi, c'est que le

¹ Cette idée s'appuie sur la vision d'Etienne Picard, selon lequel "S'il est vrai que l'action administrative se transforme en service public lorsqu'en assurant ou en assumant une fonction sociale elle se substitue à l'initiative privée, les activités privées doivent pareillement entrer dans la mouvance du service public dès qu'elles s'insèrent dans un cadre organisé par l'Administration ou dès que, venant à satisfaire des intérêts généraux et non plus privés, elles tendent à accomplir une mission que l'opinion dominante estime incomber normalement à l'Administration" (PICARD, 1984, p.427).

passage de la police au service va de pair avec la mise en place de différents politiques publiques concernant la problématique environnementale-portuaire. Comme le dit E. Picard, « la règle de police s'est transformée en réglementation de service public en même temps que l'activité privée est devenue une activité de service public ; celle-ci n'est plus exercée dans l'intérêt individuel de l'entrepreneur ; elle est objectivement devenue une activité d'intérêt général » (PICARD, 1984, p.434). On assiste alors, comme le dit L. Dablanc, « à une "juridicisation" croissante de l'action publique, à savoir une utilisation croissante du droit comme encadrement et instrument de l'action publique. » (DABLANC, 1997, p.259). Cela signifie que l'action publique s'inscrit entre ces deux « pôles » : l'un réglementaire et l'autre prestataire (DABLANC, 1998, p.48), comme on l'observe aussi dans le domaine environnementalo-portuaire avec par exemple la livraison de l'autorisation aux sociétés prestataires des services de remorquage et de sécurité (Olbia, 471/2006).

On voit donc bien comment l'intégration de l'environnement par le port se laisse comprendre en termes de passage de la *police* au *service*. Cela souligne encore que ce processus est progressif. On retrouve en effet les trois phases du processus d'intégration de l'environnement dans le développement portuaire : la première phase est celle de la transposition des règles environnementales internationales et communautaires au niveau national, régional, départemental et local, qui formalise donc la présence des règles environnementales dans l'ordre juridique. Ces règles, d'une part, limitent les actions des acteurs, en spécifiant ce qu'il faut faire ou pas et comment le faire, et, d'autre part, coordonnent les actions des acteurs selon les compétences que ces règles leur attribuent. C'est dans cette première phase, donc, que la notion de police s'affirme. La deuxième phase est celle de l'application des ces règles par les administrations aux différents échelons institutionnels. C'est dans cette deuxième phase que sont établis les services nécessaires à l'exécution des ces règles. Les règles se traduisent en services dont le fonctionnement engendre lui-même de nouvelles règles. La troisième phase, qui n'existe que lorsque la situation de conflit est formalisée auprès des juridictions, est celle de la mise en œuvre par le juge des règles. On voit donc que les juges deviennent souvent non seulement des arbitres dans la concurrence accrue du secteur environnementalo-portuaire mais aussi de nouveaux acteurs des politiques publiques en matière environnementale

concernant l'espace portuaire. Cela corrobore l'hypothèse d'une action publique qui, en fonction des ports, « aboutit à des politiques spatiales fragmentées » (DABLANC, 1998, p.48).

Conclusion

Avec l'analyse des conflits tranchés par le juge, on voit que l'intégration de l'environnement produit des transformations qui sont perceptibles à plusieurs niveaux : dans les pratiques de la magistrature, qui évoluent vers la pénalisation et la participation de la société civile, lorsque sont en jeu la qualité du milieu naturel, en France, et la qualité de vie en Italie ; dans le processus d'application des normes par l'administration, qui produit des distorsions ainsi qu'une remise en cause de la hiérarchie des normes, avec une prédominance des sources de droit local plus contraignantes ; dans les pratiques effectives de la gouvernance de chaque pays, qui tendent à localiser la prise en compte de l'environnement dans l'aménagement terrestre ; dans la mise en place toujours plus importante de mesures environnementales revendiquées surtout par les associations ; et dans le passage de la *police* au *service*, qui fait de l'environnement une nouvelle branche de la concurrence entre les opérateurs portuaires.

Ces transformations sont enfin repérables dans l'organisation des espaces portuaires. Sous l'impulsion des décisions du juge, celle-ci tend vers la prise en compte des besoins du territoire, en termes de qualité de vie et de qualité du milieu naturel, afin de donner de l'efficacité à l'application du droit (Chioggia et Ravenne, 1147/2006 : Olbia, 471/2006). Ce faisant, le juge devient aussi un nouvel acteur des politiques publiques dans le processus d'intégration lorsqu'il influence la mise en place des services destinés à renforcer la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire. Ce rôle du juge renforce encore la spécificité de chaque port et cela montre l'intérêt de poursuivre l'analyse d'une part à travers des études de cas spécifiques, et, d'autre part, à travers une analyse globale des 30 ports étudiés, permettant d'identifier les tendances générales de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire.

Conclusion de la deuxième partie

L'analyse de cette partie fait apparaître la variété des formes de dégradations de l'environnement en fonction de la répartition spatiale et fonctionnelle des usages et aménagements portuaires. Elle montre aussi la variété d'intérêts liés à l'environnement qui dépendent de la multitude d'intervenants impliqués dans les contentieux. On constate donc différents *modus operandi* des acteurs en fonction des droits et des compétences dont ils sont titulaires. L'intégration de l'environnement ne fait qu'augmenter la variété d'intervenants en complexifiant le processus de développement portuaire. Cela montre que le territoire portuaire, dans son rapport à l'environnement, se caractérise par de nouveaux arbitrages, qui varient en fonction des acteurs engagés dans les contentieux selon qu'il s'agit d'acteurs privés et publics.

Concernant les acteurs privés, il s'agit dans la majorité des cas d'acteurs économiques, surtout maritimes, très souvent en conflit entre eux car en concurrence (DEBRIE, 2010). Ce qui apparaît est ainsi nettement un lien entre l'accroissement des contentieux environnementaux et l'augmentation de la concurrence entre les acteurs économiques à la recherche des nouvelles niches du marché comme celui de la prestation des services en lien avec l'environnement. De manière plus réduite, il s'agit d'individus dont le droit à un environnement sain a été lésé. Enfin, dans des proportions encore moindres, il y a les associations parties au litige, cherchant à obtenir des indemnisations pour des dégradations ayant déjà porté atteinte à l'environnement ou s'opposant à des projets d'aménagements.

Concernant les acteurs publics chargés du contrôle des règles, il s'agit des institutions dont les échelles d'intervention varient en fonction de la forme de dégradation de l'environnement et de la localisation des impacts. On constate une augmentation du nombre d'interventions institutionnelles, qui a comme conséquence une plus grande sollicitation du rôle d'arbitre de l'autorité portuaire dont les décisions doivent répondre à un plus vaste cercle d'acteurs.

Quelle valeur est alors donnée à l'environnement ? Le processus de mise en œuvre du droit par le juge aide à y réfléchir car il constitue un témoignage non seulement de

l'existence ou de l'inexistence de ces règles, mais aussi de leur fonctionnement et de leur adaptation au cas d'espèce. Cette adaptation se fait par des décisions concernant soit le choix d'un cadre juridique applicable, soit la compétence du domaine juridictionnel administratif, économique ou environnemental, soit la détermination de la responsabilité. Lorsqu'il s'agit du choix du cadre juridique applicable, l'importance donnée aux dégradations se manifeste dans le privilège accordé à la mise en œuvre de règles plus contraignantes en faveur de l'environnement (visant, donc, à favoriser des condamnations), même si celles-ci sont locales, donc en sortant d'un rapport hiérarchique des normes. Lorsqu'il s'agit de la détermination de la responsabilité, cette importance se manifeste dans l'administration des preuves pour faciliter les condamnations des comportements illicites en dépit de l'absence de preuves scientifiques certaines. Lorsqu'il s'agit de décisions du domaine administratif, c'est à travers la validation de compétences au sein d'institutions qui, au départ, ne sont pas investies de ces compétences que se manifeste cette importance. Lorsqu'il s'agit de décisions du domaine économique, c'est à travers la validation du pouvoir discrétionnaire de l'administration. Enfin, lorsqu'il s'agit de décisions du domaine environnemental, c'est la mise en œuvre des mesures prévues par le droit en faveur de l'environnement qui témoigne de l'importance accordée aux dégradations.

Le juge est donc un acteur important de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire, en ce qu'il s'adapte à chaque fois à la spécificité du territoire ainsi qu'à ses « besoins ». L'intérêt de l'analyse sera maintenant d'explorer la façon dont l'environnement est pris en compte dans chaque port en prenant comme exemple deux cas emblématiques d'atteinte à l'environnement, les rejets illicites et les déchets provenant des navires, avant de passer à une analyse englobant tous les ports étudiés, ce qui implique une prise en compte des toutes les informations issues de la grille géo-juridique.

Troisième partie

Définition de différents « profils portuaires » face aux contraintes environnementales

Cette troisième partie a pour objectif de mettre à jour différents « profils portuaires » à partir de ce que nous apprennent les recours contentieux. Pour cela on appliquera la grille d'analyse géo-juridique présentée dans le chapitre 2 d'une part à des cas spécifiques de formes de dégradations de l'environnement, d'autre part à l'ensemble des conflits.

On s'attachera d'abord à deux formes particulières de dégradations de l'environnement : les rejets illicites et les déchets provenant des navires, formes de dégradations qui ne concernent qu'une partie des ports étudiés. On analysera pour cela chaque port concerné par ces deux formes de dégradation, ce qui nous fera explorer des cas particuliers révélateurs des spécificités de la prise en compte de l'environnement selon les ports.

La deuxième approche consiste à s'intéresser aux ports étudiés de façon à prendre en compte toutes les informations utiles à l'établissement d'un bilan plus global sur la prise en compte de l'environnement dans les 30 ports étudiés.

Ces deux applications de la grille d'analyse sont complémentaires pour l'élaboration puis la mise en perspective de « profils » portuaires. En effet, en partant du présupposé selon lequel les conflits participent au mouvement territorial comme composante des politiques d'aménagement (SUBRA, 2008) et de l'idée de l'existence de « profils » de ports en regard des contentieux environnementaux (LO PRETE, 2010 ; KIRAT et LAVAUD-LETILLEUL, 2011 ; KIRAT et LO PRETE, 2011), nous proposerons une typologie des ports en fonctions des contentieux environnementaux.

Chapitre 6

Deux exemples emblématiques d'atteinte au milieu marin : les rejets illicites et les déchets provenant des navires

Dans ce chapitre, nous allons utiliser la grille d'analyse géo-juridique pour étudier deux exemples emblématiques : les rejets illicites et les déchets provenant des navires. Ces deux formes de dégradation du milieu marin sont intéressantes à analyser et à comparer car elles sont liées au même type d'activité portuaire : le transport maritime. Cependant, l'une est très ancienne : les rejets illicites, alors que l'autre est récente : les déchets provenant des navires. Après une présentation du nombre de contentieux, de leur évolution dans le temps et des juridictions dont ils relèvent, nous présenterons les formes de dégradation du milieu marin à partir de l'analyse de contentieux liés au transport maritime. Nous étudierons ensuite les résultats de ces études de cas au moyen de la grille géo-juridique. L'analyse de ces deux formes d'atteinte au milieu marin, de leur localisation, des intervenants et des domaines de requête et de décision nous permettra ensuite de considérer les enjeux par le prisme de la différence entre police et service (DABLANC, 1997) et de réfléchir à la relation entre aménagement et environnement.

1. Les formes d'atteinte au milieu marin

L'analyse des contentieux environnementaux résultant du transport maritime a permis d'identifier les enjeux environnementaux de ce type d'activité selon les différents moments de l'exploitation d'un navire. C'est ce que montre le Tableau 8.

Tableau 8 : Enjeux environnementaux du transport maritime

Exploitation du navire		Enjeux environnementaux
Fin de vie du navire		Démantèlement des navires
Utilisation du navire	à quai	Paysage littoral Pollution des quais et ruissellement Pollution des eaux portuaires
	en mouvement	Érosion, turbidité, collision avec de mammifères marins Navigation dans des zones de protection spéciale (AMP) Pollution accidentelle
	en mouvement et à quai	Pollution opérationnelle : rejets illicites (déversement d'hydrocarbures, eaux de ballast, eaux usées, résidus du lavage des citernes, boues, eaux de cale) et déchets provenant des navires Pollution accidentelle Sécurité et sûreté Transport de matières dangereuses, de déchets et d'autres substances polluantes Pollution atmosphérique (bruits, émissions) Peinture antisalissure (antifouling) Introduction d'Espèces Invasives (IEI)

Source : LexisNexis et DeJure, 2009. © V. Lavaud-Letilleul et M. Lo Prete, 2009

On voit que les enjeux environnementaux du transport maritime varient selon la conception du navire et selon qu'il est en mouvement ou à quai. Concernant la conception du navire, on voit par exemple l'enjeu du démantèlement des navires qui ne sont plus exploitables : plusieurs problèmes se posent comme celui du recyclage, de l'élimination des matières dangereuses ainsi que celui de l'espace occupé inutilement dans le port (Naples, 1645/2010). Concernant la circulation du navire, on distingue selon que le navire est à quai ou en mouvement. Lorsque le navire est à quai, il peut s'agir, d'une part, de l'impact du navire sur la qualité de vie des populations avec, par exemple, des plaintes concernant ce nouvel enjeu qu'est le paysage littoral (La Spezia, 267/2004) ; d'autre part, il peut s'agir de l'impact du navire sur le milieu portuaire : c'est ce qu'on voit, par exemple, avec la pollution des quais due aux poussières de charbon provenant des cheminées des

navires (Marseille, 69-11.1971) et la pollution des eaux du bassin de la gare maritime (Marseille, 4032/1980)¹.

Lorsque le navire est en mouvement, il peut porter atteinte au milieu marin pendant sa navigation. Cette atteinte a une ampleur variable selon les cas : par exemple, la pollution accidentelle qu'implique un déversement d'hydrocarbures involontaire de grosse quantité à cause d'un accident de navigation sera beaucoup plus néfaste que l'impact de la seule présence d'un navire qui navigue dans la zone d'une aire marine protégée (La Spezia, 428/2009). La date des arrêts montre que ce type d'enjeu fait aussi partie des enjeux récents.

Les enjeux de la sécurité et de la sûreté² peuvent concerner le navire à quai et en mouvement. C'est le cas du transport de matières dangereuses (La Spezia, 44/2009 ; Brindisi, 6605/199) et du transport des déchets. Les contentieux montrent que les problèmes se sont posés soit à l'intérieur des eaux portuaires d'un quai à l'autre pendant des opérations de déchargement de bitume ou autres déchets de construction (Porto Torres, 1271/2009), soit lors du transport vers d'autres pays à l'occasion d'activités illégales, comme dans le cas du trafic illicite de déchets par conteneurs (Naples, 26/05/2009). On constate qu'il s'agit de contentieux relativement récents, où la décision du juge accorde une place prioritaire à l'environnement.

Nous étudierons donc la question des rejets illicites à travers les cas de Marseille-Fos pour la France et de Gênes et de Trieste pour l'Italie (6 contentieux au total), puis la question des déchets provenant des navires, qui ne concerne, quant à elle, que des ports italiens : Augusta, Brindisi, Cagliari, Chioggia, Gênes, Gioia Tauro, Livourne, Milazzo, Monfalcone, Naples, Olbia, Palerme, Sarroch, Ravenne, Tarente, Trieste et Venise (12 contentieux au total).

¹ Ces deux cas ont comme trait commun leur ancienneté et l'importance accordée à l'état de la marchandise et à l'état du navire. Ceux-ci ont été endommagés respectivement par la pollution des quais et par la pollution des eaux portuaires. On a pu constater un dommage à la marchandise déchargée ainsi qu'à la structure même du navire, intérêts reconnus comme prioritaires face au constat de la pollution.

² Il peut s'agir des ports des Brindisi (3608/2006), Chioggia (1147/2006), Olbia (471/2006), Palerme (2333/2001 et 2947/2002), Ravenne (1147/2006) et Trieste (8092/2008 et 362/2009).

2. Les rejets illicites

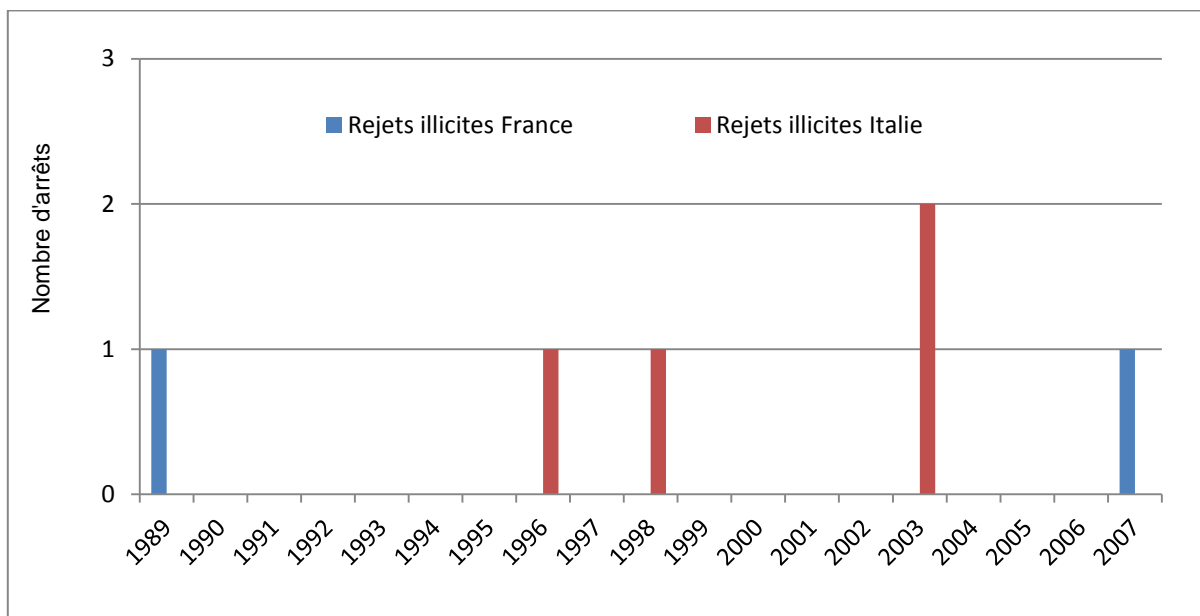
2.1. Nombre, évolution et juridictions de conflits

On analysera ici l'évolution dans le temps de ces conflits ainsi que le type de contentieux (administratif, judiciaire ou de l'UE) en fonction de la juridiction chargée de la résolution du litige.

2.1.1. Évolution des contentieux dus aux rejets illicites en France et Italie

Le Graphique 32 montre le processus évolutif des contentieux sur les rejets illicites en France et en Italie.

Graphique 32 : Évolution dans le temps des contentieux sur les rejets illicites en France et Italie (1989-2007)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

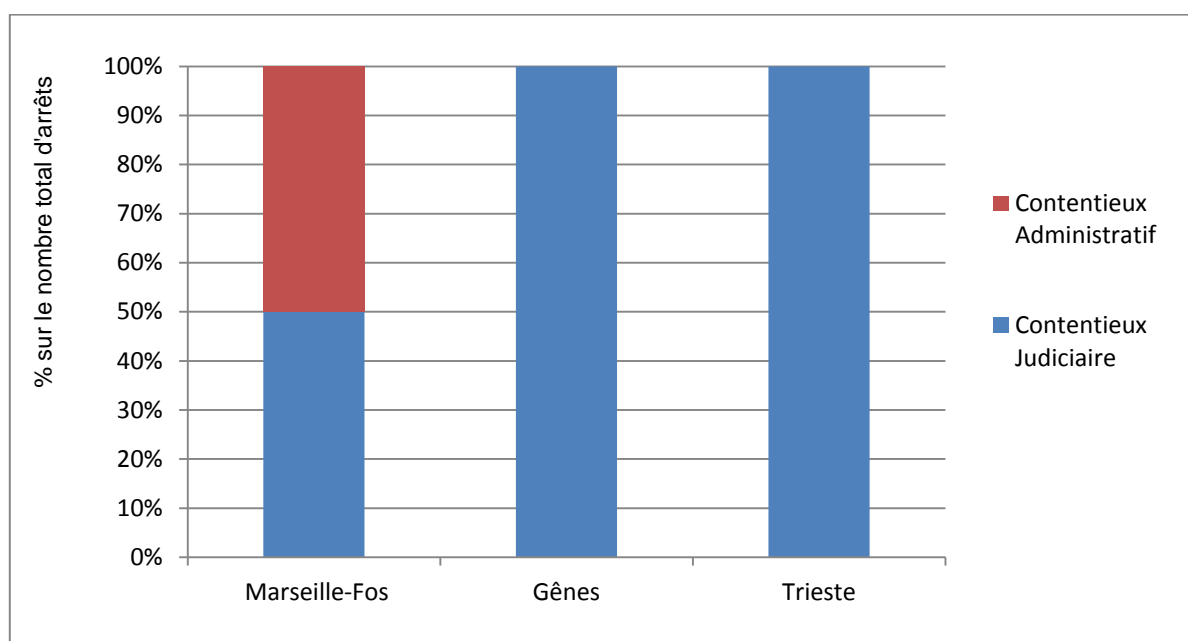
Le Graphique 32 montre qu'on passe de 3 contentieux en 9 ans, de 1989 à 1998, à 3 contentieux en 4 ans, de 2003 à 2007 : il n'y a donc pas d'intensification du nombre de conflits. Cela peut s'expliquer par l'évolution qu'il y a eu tant en terme de *police*, c'est-à-dire de règles à respecter, qu'en terme de technologie de surveillance et de poursuite. Dans les deux cas, cela témoigne d'une volonté publique de réduire cette source de pollution surtout à travers la lutte contre des navires vétustes, plus âgés et donc non-

conformes aux nouvelles règles et prescriptions technologiques comme par exemple le système de séparation des eaux de ballast ou l'amélioration des équipements portuaires (CEDRE, 2012).

2.1.2. Juridictions des contentieux sur les rejets illicites en France et en Italie

Sur les 2 contentieux engageant le port de Marseille-Fos pour la France et les 4 contentieux italiens engageant respectivement les ports de Gênes (2) et de Trieste (2), les juridictions compétentes pour trancher les litiges sur les rejets illicites se répartissent de la manière présentée par le Graphique 33.

Graphique 33 : France et Italie – Détail de la juridiction dont relèvent les contentieux sur les rejets illicites en fonction des ports (1989-2007)



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

La majorité des contentieux est de type judiciaire. Le principal problème n'est pas donc celui de la gestion d'un service mais de l'illégalité d'un comportement face à des règles de police. On a donc affaire principalement à des poursuites impliquant les acteurs publics dans leur rôle de police visant à déterminer une responsabilité (chapitre 5). Le seul contentieux administratif date de 1989 (Marseille-Fos, 89LY00244/1989), ce qui confirme qu'auparavant cet enjeu relevait du domaine administratif, engageant les acteurs publics dans leur rôle de service, alors qu'aujourd'hui cet enjeu entre dans la sphère judiciaire.

Enfin, il n'y a pas de contentieux résolus ni par la Cour constitutionnelle ni par les juridictions de l'UE, ce qui corrobore le rôle répressif des juridictions nationales dans la résolution des contentieux. On peut donc dire qu'en France, la présence des tribunaux spécialisés (ODIER, 2007) est une mesure répressive efficace, à la différence de l'Italie (REMPEC, 2009)¹.

2.2. Les contentieux des ports français et italiens sur les rejets illicites : une forme d'atteinte au milieu marin ancienne qui fait jurisprudence

Dans la catégorie des rejets illicites, il faut faire la distinction entre, d'un côté, les pollutions accidentelles, souvent très médiatisées et bien connues du grand public, et de l'autre, les pollutions opérationnelles ou de routine dues aux rejets illicites presque toujours volontaires. Il n'y a qu'un cas de pollution accidentelle dans nos contentieux : Marseille-Fos (89LY00244/1989)². La grande majorité des cas que nous avons rencontrés sont donc des cas de pollution opérationnelle, même si comme nous l'avons vu au travers de l'analyse de l'évolution des contentieux dans le temps (chapitre 3), leur nombre semble être en train de se réduire.

La principale source de pollution du milieu marin est d'origine tellurique avec 62% des cas qui concernent les rejets industriels, face à 3% et à 7% qui concernent respectivement la pollution accidentelle et opérationnelle des navires (REMPEC, 2009) – il est donc intéressant de noter que la pollution opérationnelle, dont on parle le moins, a cependant un impact plus fort que la pollution accidentelle (ALBAKJAJI, 2011 ; CEDRE, 2011).

Cette pollution opérationnelle peut être de plusieurs sortes : différents types de mélanges d'hydrocarbures sont en effet produits à bord des navires, qui, au lieu d'être déposés dans les installations portuaires prévues à cet effet, peuvent être rejetés au cours de leurs opérations de routine : les eaux sales de ballast qui doivent être déchargées avant de

¹ En Italie, ces contentieux sont résolus par les tribunaux ordinaires. En effet, les juges investis de la question des rejets illicites ne sont pas particulièrement spécialisés contrairement aux juges des tribunaux spécialisés qui traitent toujours le même type de question. Le problème en Italie est donc celui d'un manque de qualification de la magistrature eu égard à des matières d'interprétation et d'application difficiles, comme le transport maritime international et la pollution du milieu marin.

² Nous avons situé ce contentieux dans la catégorie des rejets illicites car le point de départ du raisonnement du juge du cas d'espèce est qu'il s'agit d'un rejet illicite. Toutefois, à la fin de son instruction, le juge constate qu'il s'agit d'une pollution accidentelle non volontaire.

charger une nouvelle cargaison¹ ; les résidus du lavage des citernes² ; et les boues et eaux de cale de navires contaminées par les fuites de carburant ou de lubrifiant provenant de la chambre des machines³. Comme l'explique le CEDRE, « les rejets volontaires d'hydrocarbures en mer ne sont pas tous illicites » (CEDRE, 2007)⁴. Les rejets qui ont lieu au large ne sont considérés comme illicites que si leur concentration en hydrocarbures dépasse 15 parties par million (15 ppm)⁵. Mais lorsque les rejets ont lieu dans une « zone spéciale »⁶ de protection, comme la mer Méditerranée, ils sont illicites quelle que soit leur concentration (CEDRE, 2012). Dans le cas des ports que nous étudions, ils sont donc systématiquement considérés comme illicites⁷.

L'image satellitaire suivante montre l'état des rejets illicites détectés en Méditerranée.

¹ Pour un maintien du bon état de navigabilité lors de navigations à vide, les pétroliers doivent charger de l'eau de ballast pour leur voyage de retour. Il y a donc une contamination des eaux de ballast des citernes à cargaison ou des soutes par le pétrole transporté auparavant (BOISSON, 1998).

² Il s'agit du nettoyage effectué avant un nouveau chargement de pétrole. Le lavage des citernes par l'eau de mer a été remplacé par le « lavage par le pétrole brut » au début des années 70 (REMPEC, 2006).

³ Il y a jusqu'à 5% de polluants dans le carburant utilisé par les machines des navires. Ainsi, les eaux de cale doivent être déchargées régulièrement car elles sont des déchets qui contiennent des hydrocarbures. Ce type de rejet concerne ainsi tous les types des navires et non seulement les pétroliers (REMPEC, 2006 et 2008).

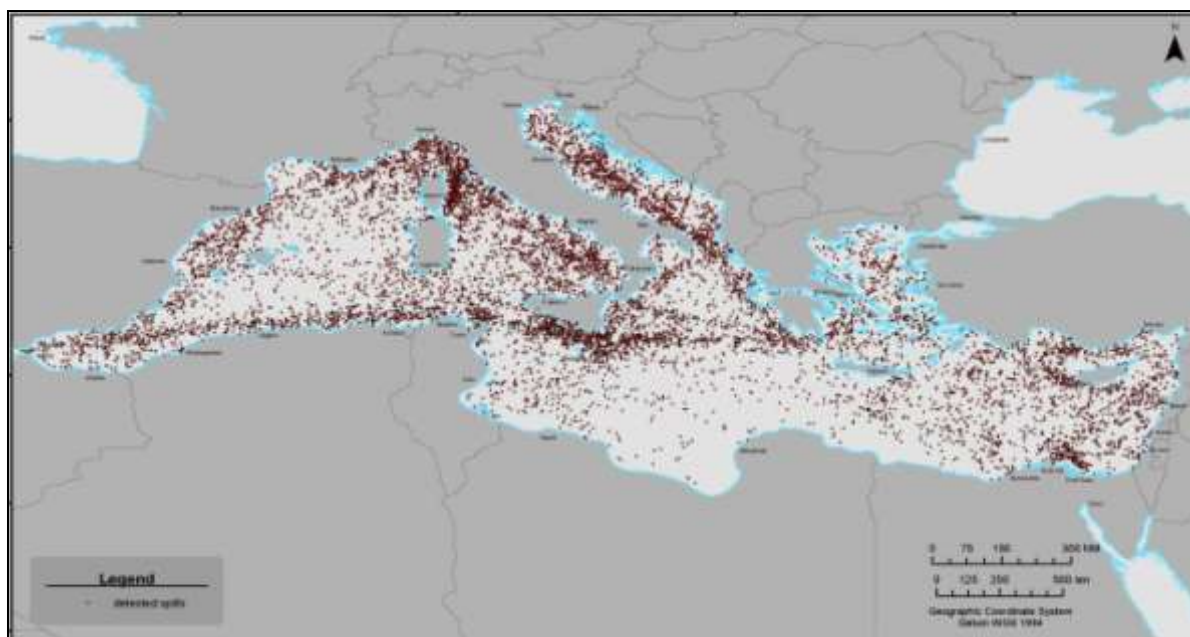
⁴ Le CEDRE est le Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux.

⁵ Cela signifie que des rejets effectués au large, dans des zones non considérées comme zones spéciales de protection, qui ne dépassent pas cette limite, ne seront pas illicites (REMPEC, 2009).

⁶ C'est la Convention MARPOL 73/78 qui a établi que la mer Méditerranée est une zone spéciale (voir chapitre 1) aussi bien que la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge, le golfe d'Aden, l'Antarctique, l'Atlantique aux approches Nord-Ouest de l'Europe du Nord-Ouest (KHODJET EL KHIL, 2003).

⁷ Comme l'explique le CEDRE (2009), les rejets illicites « sont souvent qualifiés de « dégazages » ou de « déballastages ». Le dégazage consiste à débarrasser une cuve de carburant ou de pétrole brut, des gaz et traces de produit qui subsistent une fois la cuve vidée. Le déballastage est l'opération qui consiste à vider de son contenu un réservoir à ballast, c'est à dire un réservoir que l'on peut remplir plus ou moins d'eau de manière à alourdir ou alléger un navire afin de lui donner une meilleure stabilité et une meilleure « assiette » (équilibre des masses sur la longueur). Une cuve à carburant ou, sur un pétrolier, une cuve à pétrole brut, vidées de leur contenu, constituent de commodités réservoirs à ballasts (remplir) avec de l'eau, pour rincer les hydrocarbures et déchets qu'ils contiennent. Cela forme des eaux souillées par des hydrocarbures, qui seront ensuite déchargées au port ou avant l'arrivée au port, de préférence dans le respect de la réglementation en vigueur ».

Carte 11 : Rejets illicites détectés en Méditerranée entre 1999 et 2004.



Source : REMPEC, 2008

Comme nous l'avons vu dans le premier chapitre, la Méditerranée est au cœur du transport d'hydrocarbures, tant comme mer de transit que comme mer d'échanges. Logiquement, les rejets sont donc concentrés le long des principales routes de navigation, tout au long de l'axe de navigation Est-Ouest, surtout dans le canal de Sicile, dans la mer Adriatique et dans la mer Tyrrhénienne. Le bassin méditerranéen nord occidental, côté mer Tyrrhénienne et côté mer Adriatique, est particulièrement concerné par ce phénomène¹. Nous pouvons constater aussi que ces rejets se concentrent près des côtes, ce qui s'explique en partie par le fait que, pendant la phase finale de la navigation, les navires se préparent aux opérations de chargement et de déchargement, mais aussi par la largeur limitée de certaines zones de navigation, comme en mer Adriatique².

Cette carte ne trouve pas une illustration évidente dans les contentieux étudiés. Ceux-ci sont en effet très peu nombreux par rapport à la réalité des rejets le long des côtes françaises et italiennes signalée par la carte. En France, on en trouve 2 pour le port de

¹ Il est à noter que, selon d'autres analyses effectuées par le CEDRE, la part de ces déversements a encore progressé fortement après la période représentée par cette carte, de 2000 à 2007. Cette progression s'explique par la capacité toujours plus grande à identifier les polluants (CEDRE, 2007).

² A titre d'exemple, en mer Adriatique, entre les côtes de l'Italie et les côtes de la Croatie il n'y a guère plus que 60 milles nautiques (MN).

Marseille-Fos (89LY00244/1989 et 05-87.363/2007), et en Italie, 2 pour le port de Gênes (612/1996 et 8519/1998) et 2 pour le port de Trieste (19791/2003 et 22501/2003). On retrouve ainsi ce que montrait la Carte 3 du chapitre 1 : le rôle stratégique des ces ports dans les opérations de déchargement de pétrole brut, qui provient surtout des ports de la rive sud de la mer Méditerranée (REMPEC, 2008). Ceux-ci constituent les ports d'entrée du trafic pétrolier dans le bassin nord-ouest et nord-est de la Méditerranée : côté mer Tyrrhénienne avec les ports de Marseille-Fos et de Gênes, et côté mer Adriatique avec le port de Trieste.

2.3. La localisation des rejets illicites et la réglementation des différentes zones maritimes

2.3.1. Les rejets illicites : des contentieux sans frontières maritimes fixes

Le Tableau 9 montre les résultats issus des paramètres spatiaux des 6 arrêts répertoriés en France et en Italie.

Tableau 9 : France et Italie – Paramètres spatiaux issus de la grille d’analyse des contentieux sur les rejets illicites (1989-2007)

Pays	Région	Commune	Port	Enjeu	Zones du conflit	Relation ville/port	Relation port/nature
FR	PACA	Fos-sur-Mer	Marseille-Fos (89LY00244 /1989)	Rejets illicites	Quai du port de Fos	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	PACA	Marseille	Marseille-Fos (05-87.363 /2007)	Rejets illicites	Mer territoriale et Zones de protection écologique (ZPE)	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
IT	Ligurie	Gênes	Gênes (612/1996)	Rejets illicites	Haute mer	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Ligurie	Gênes	Gênes (8519/1998)	Rejets illicites	Haute mer	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Frioul-Vénétie Julienne	Trieste	Trieste (19791 /2003)	Rejets illicites	Mer territoriale	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Frioul-Vénétie Julienne	Trieste	Trieste (22501 /2003)	Rejets illicites	Eaux portuaire	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)

Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Comme on l’a vu au début de ce chapitre, les ports concernés par les rejets illicites ont une position stratégique dans le trafic d’hydrocarbures en Méditerranée : ils se situent dans la région PACA en France, avec le port de Marseille-Fos dans le golfe du Lion, dans la région Ligurie, avec le port de Gênes, du côté nord de la mer Tyrrhénienne, et dans la région du Frioul-Vénétie Julienne, avec le port de Trieste du côté nord de la mer Adriatique.

Il est intéressant de remarquer que sur les 2 contentieux concernant la région PACA avec le port de Marseille-Fos, il y a 2 communes concernées : celle de Fos-sur-Mer et celle de Marseille. Le contentieux qui concerne la commune de Fos-sur-Mer a pour origine un rejet ayant eu lieu dans la zone du port du terminal pétrolier du site portuaire de Fos à cause d’un navire à quai en train de décharger sa cargaison. L’autre affaire, qui concerne la commune de Marseille, où il n’y a pas de terminal pétrolier, a eu lieu entre la mer

territoriale et la zone de protection écologique (ZPE) française, face aux côtes de la ville de Marseille. Ce n'est que dans ces deux contentieux qu'il y a une différence de collectivité publique, ce qui confirme la dualité du port de Marseille-Fos : on est bien dans le cas d'un port dont le développement est partagé entre deux communes (ODIER, 2011).

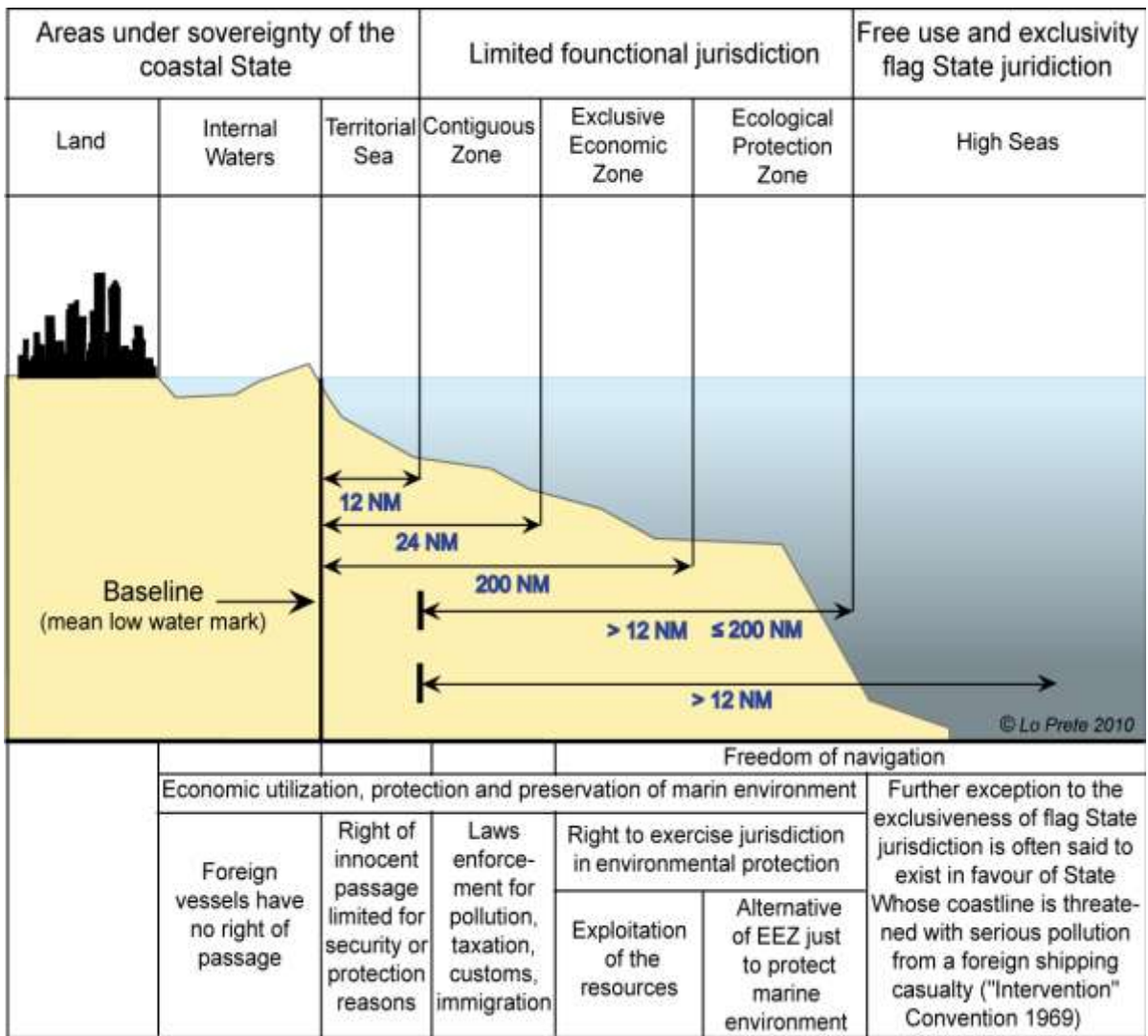
En Italie, les 2 contentieux engageant le port de Gênes ont eu lieu en haute mer, tandis que les contentieux du port de Trieste ont lieu respectivement dans la mer territoriale et dans les eaux portuaires. Comme il s'agit dans les 4 cas de navires italiens navigant en direction de ces ports, la commune concernée reste donc celle du port.

Dans tous ces contentieux, c'est seulement la relation du port avec la nature qui apparaît, montrant le lien qui s'instaure entre l'usage maritime et le milieu marin : celui-ci est évoqué dans chacun des 6 arrêts. Cette dimension maritime des contentieux s'explique par le fait que le navire, qui est dans la majorité des cas en mouvement, traverse différentes zones. Ces conflits sont donc en rapport avec le zonage maritime, c'est-à-dire avec la définition des zones qui, depuis la côte, s'étendent jusqu'à la haute mer. Se pose donc le problème de l'exercice de la juridiction, soit par l'État du port, soit par l'État côtier, soit par l'État du pavillon, ainsi que celui de l'extension de la juridiction de l'État du port et de l'État côtier au-delà de la mer territoriale à travers la création de nouvelles zones et la mise en place de systèmes de coopération entre les régions des pays méditerranéens (KHODJET EL KHIL, 2003).

2.3.2. Zonage maritime et exercice de la juridiction par l'État du port, l'État côtier et l'État du pavillon

L'exercice de la souveraineté et donc de la juridiction des États varie en effet selon les zones maritimes (SCOVAZZI, 1994). Celles-ci sont déterminées par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) (Figure 2 et Encadré 1).

Figure 2 : Zonage maritime et juridiction



Source: Convention des Nation Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM). Auteur: M. Lo Prete, 2009

Encadré 1 : Répartition des compétences selon la zone maritime

Eaux intérieures : la souveraineté de l'État y est totale.

Eaux territoriales : l'État y exerce sa souveraineté : sur la nappe d'eau, sur le fond et le sous-sol et sur l'espace aérien surjacent. Les navires étrangers, qu'il s'agisse de navires de commerce ou de navires de guerre, ont un droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

Zone contiguë : cette zone résulte notamment des lois américaines des années 1920 visant à faire respecter la prohibition de l'alcool. L'État côtier peut y exercer des contrôles afin de faire respecter ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration. L'État côtier peut considérer que l'enlèvement des objets de caractère archéologique ou historique du fond de la Zone, sans son approbation, serait cause d'une infraction à ses lois sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

Plateau continental : l'État côtier a un droit d'exploitation exclusif sur toutes les ressources économiques. Ce droit ne porte pas atteinte à la liberté de navigation et de survol.

Zone Économique Exclusive (ZEE) : l'État riverain exerce des droits d'exploitation, d'exploration, de conservation et d'administration sur les ressources naturelles vivantes ou non, sur le fond, le sous-sol marin et les eaux marines. Dans cette ZEE, tous les États conservent la liberté de navigation, de survol et de pose de câbles et de pipelines.

Zone de Protection Écologique (ZPE) : comme pour la ZEE, il s'agit d'une zone des juridictions étendues au-delà des eaux territoriales. C'est une déclinaison de la ZEE et, comme elle, elle autorise des mesures de protection du milieu marin.

Haute mer : le principe de la liberté y prévaut : liberté de navigation, de survol, de pêche, de recherche scientifique, de pose de câbles et de pipelines, de construction d'îles artificielles. L'ordre juridique qui s'y applique est celui des autorités de l'État dont le navire bat le pavillon. C'est donc une compétence personnelle, fondée sur la nationalité du navire.

Source: Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM). Auteur : M. Lo Prete, 2009.

Le schéma de la Figure 2 explique la relation entre les zones maritimes et l'exercice de la juridiction et l'Encadré 1 donne un aperçu des compétences exercées par l'État selon qu'il intervient comme État côtier, comme État du port ou comme État du pavillon et en fonction de la zone maritime (SHIANO DI PEPE, 2007). Plus la zone maritime est proche de la côte, c'est-à-dire jusqu'à la mer territoriale, plus on a affaire à une pleine juridiction de l'État côtier ou de l'État du port. L'identification de l'État dépend alors de la trajectoire de navigation du navire concerné : si le navire pendant sa navigation se trouve près des côtes d'un État déterminé, la juridiction en jeu sera celle de l'État côtier, mais si le navire se rapproche des côtes car il navigue dans la direction d'un port, la juridiction sera celle de l'État du port. Logiquement, ces deux juridictions s'affaiblissent au fur et à mesure dans les zones au-delà de la mer territoriale, pour garder des fonctions limitées jusqu'à la haute mer, où leur juridiction reste libre mais s'annule cependant face à celle de l'État du pavillon (TREVES, 1983 ; SCOVAZZI, 1994 ; BOISSON, 1998 ; KHODJET EL KHIL, 2003 ; ODIER, 2007).

2.3.3. L'extension de la juridiction de l'État du port et de l'État côtier au-delà de la mer territoriale à travers la création de nouvelles zones et de systèmes de coopération

La délimitation des zones maritimes est donc déterminante pour l'exercice de la juridiction des États en mer. Les problèmes se posent alors lorsque cette juridiction est réduite, comme en haute mer, où prévaut le principe de liberté de navigation – or, en Méditerranée, la haute mer constitue 80% de l'espace maritime (UICN, 2010) –, et lorsque la définition des zones fait l'objet d'incertitudes. C'est le cas lorsque les États veulent exercer leur juridiction au-delà de la mer territoriale. Pour cela certains pays choisissent de créer une ZPE, c'est-à-dire une zone de protection écologique dans laquelle l'état peut exercer sa juridiction. La France a créé sa ZPE en avril 2003, et l'Italie en 2009. Cela permet d'intervenir dans le cas des rejets illicites. C'est par exemple ce qu'on voit dans le conflit de Marseille-Fos (05-87.363/2007) où un avion de la Douane a repéré un navire en train de rejeter illicitement en mer. Parce que le rejet avait lieu dans la ZPE, le Préfet maritime a pu saisir directement le tribunal.

L'impact de la création de la ZPE française sur les rejets illicites a été étudié en 2007 par le Centre commun de recherche (*Joint Research Centre, JRC*) de l'UE : un an après sa création (l'étude porte sur les rejets détectés en 2004), le nombre de pollutions probables par hydrocarbures détectées près des côtes françaises et italiennes s'est réduit d'environ 70%. La création de la ZPE en France semble donc avoir eu pour effet de dissuader les navires de rejeter à l'intérieur de cette zone proche des côtes dans la mer territoriale. Mais l'étude montre aussi que la quantité totale des rejets n'a pas réduit (JRC, 2004 ; CEDRE, 2007 ; REMPEC, 2009). Cela signifie que le problème est en fait seulement déplacé : cette zone n'empêche pas les navires de décharger avant d'y entrer, c'est-à-dire de décharger en haute mer, où il est difficile de prouver la responsabilité des contrevenants. C'est ce que montrent les contentieux étudiés, puisque dans les deux cas où le rejet a eu lieu en haute mer, les armateurs et le capitaine du navire n'ont pas été condamnés, alors qu'ils l'ont été dans les 4 autres contentieux qui ont eu lieu dans la ZPE, dans la mer territoriale et dans les eaux portuaires. Les contentieux nous apprennent donc ici que les pays riverains ont tout intérêt à coopérer au-delà de la mer territoriale et de la ZPE, en créant éventuellement une zone économique exclusive (ZEE) afin d'unifier les divers régimes

issus des autres types de zones de protection – comme par exemple ceux de la ZPE française de 2004 et italienne de 2006 et de la zone de protection des pêches (ZPP) espagnole de 1997 – pour appliquer de manière uniforme les règles sur la protection du milieu marin (ODIER, 2007)

Selon la CNUDM, chaque État côtier a le droit d'instituer une ZEE (SCOVAZZI, 2009 ; MABILE et ROMI, 2009) qui peut s'élargir jusqu'à 200 milles nautiques (MN). Or, en Méditerranée, il n'existe pas un point qui soit à plus de 200 MN de la terre ou de l'île la plus proche (SCOVAZZI, 2009)¹. Toute ZEE tend donc potentiellement à se superposer soit à d'autres ZEE, soit aux mers territoriales des autres pays. C'est pour cette raison qu'en Méditerranée la création des ZEE, fondée sur une simple déclaration de l'État, pose en fait la question de l'acceptation de son extension par les autres pays riverains (*Ibid.*, 2009). On pense, par exemple, à la ZEE de la Tunisie, déclarée en 2005, mais pour laquelle le décret devant fixer les modalités d'actuation n'a pas encore été adopté, et à la ZEE de Lybie, déclarée en 2009, mais dont la délimitation dépend d'accords encore non conclus avec les pays voisins.

En France, la ZEE a été déclarée le 25 août 2009, et n'a pas rencontré d'opposition des pays voisins. Son extension est limitée à environ 70 MN depuis la limite extérieure de la mer territoriale (MABILE et ROMI, 2009). Elle permet à la France de « créer des aires marines protégées dans une zone où, jusqu'ici, sa compétence était limitée à la prévention et à la répression de la pollution par les navires » (MABILE et ROMI, 2009, p.3). En Italie, la ZEE a été instituée le 23 octobre 2009 avec la loi n. 159 qui ratifie la Convention des Nations Unies de 2001 sur la conservation du patrimoine culturel sous-marin. Ses limites sont celles de la ligne médiane entre l'Italie et les autres pays voisins. Dans le cas italien, l'institution de la ZEE ne vise pas immédiatement à lutter contre les rejets illicites mais à prendre en compte le patrimoine culturel sous-marin.

La tentative d'uniformiser le régime juridique applicable en matière environnementale se manifeste aussi à travers plusieurs accords visant à mettre en place des systèmes sous-régionaux de coopération et de lutte contre les rejets illicites. Ainsi, l'accord RAMOGE de 1976 entre la région PACA en France, Monaco et la région Ligurie en Italie, qui s'inscrit

¹ Logiquement, ce problème ne se pose pas en Atlantique.

dans le contexte institutionnel de la Convention de Barcelone¹, prévoit un partage des moyens techniques et humains de prévention et de lutte contre les rejets illicites, notamment à travers un exercice annuel². Cet accord identifie les autorités en charge de la mise en œuvre du plan, à savoir, pour la France, la Préfecture maritime de la Méditerranée, pour l'Italie, le Ministère de l'environnement et pour Monaco, le Conseiller du Gouvernement pour l'Intérieur (KHODJET EL KHIL, 2003). L'accord de 2002 entre la France et l'Espagne, dit plan LION, est quant à lui un accord de coopération technique qui prévoit aussi de faire des exercices afin d'améliorer les capacités des autorités à intervenir dans la prévention et la lutte contre les rejets illicites³. Ces deux accords montrent l'importance des régions dans le processus d'application des objectifs internationaux de protection du milieu marin, cela en vertu des pouvoirs qui leur sont accordés par la décentralisation. Ils sont les seuls en vigueur. Les autres accords ont été signés, mais n'ont pas encore été ratifiés par l'une des parties : c'est le cas de l'accord entre la Croatie, l'Italie et la Slovénie pour la mer Adriatique⁴, signé le 9 décembre 2005 mais non encore ratifié par l'Italie, et, dans les autres bassins de la Méditerranéens, de l'accord entre Chypre, Égypte et Israël⁵ et de celui entre Algérie, Maroc et Tunisie⁶.

¹ Voir le chapitre 1.

² Cet exercice annuel s'effectue dans le cadre du plan RAMOGEPOL qui constitue le volet technique de l'accord RAMOGE (REMPEC, 2009).

³ Le Plan LION a été signé le 22 juillet 2002. Il s'appelle LION en raison de la zone géographique d'action du plan, c'est-à-dire le golfe du Lion (www.rempec.org).

⁴ Mer Adriatique: « Accord sur le Plan d'urgence sous-régional pour la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre les incidents majeurs de pollution marine en mer Adriatique ». Cet accord a été signé le 9 décembre 2005 et pour le moment il a été ratifié par la Croatie (24 octobre 2008) et la Slovénie (juillet 2008). Il manque donc encore l'Italie (www.rempec.org).

⁵ Le nom de l'accord est « Système sous-régional pour la lutte contre les incidents majeurs de pollution marine touchant ou susceptibles de toucher les zones maritimes territoriales, le littoral et les intérêts connexes de Chypre, d'Égypte et d'Israël ». Il a été signé le 9 juin 1995 et actuellement ratifié que par Chypre en novembre 2001. Il manque donc encore l'Égypte et l'Israël (www.rempec.org).

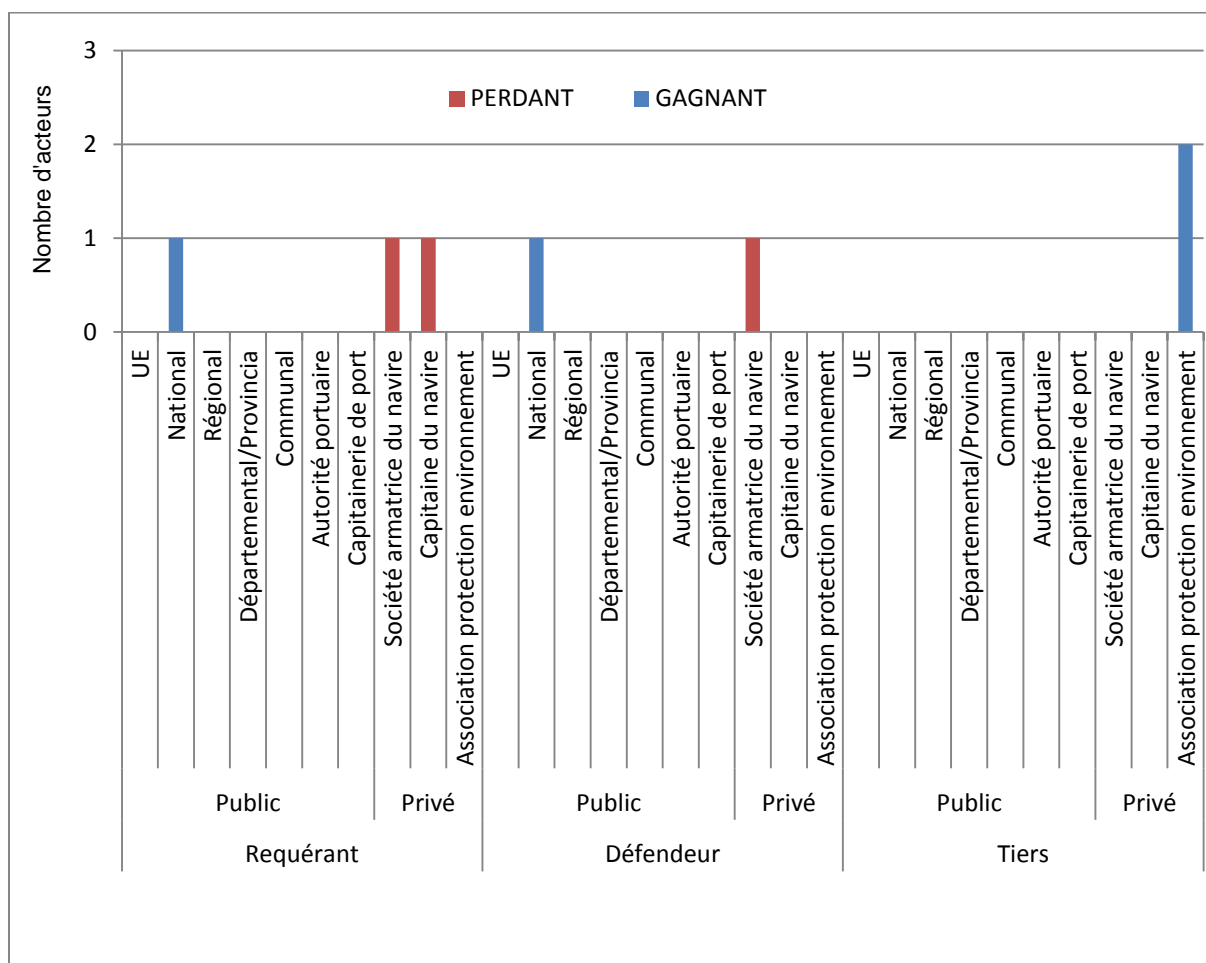
⁶ Le nom de l'accord est « Accord concernant le plan d'urgence sous-régional pour le sud-ouest méditerranéen ». Il a été signé le 20 juin 2005 et ratifié par l'Algérie (2 septembre 2006) et la Tunisie (2 novembre 2006). Il manque donc encore le Maroc (www.rempec.org).

2.4. Analyse des intervenants et de leur échelle d'intervention dans les contentieux sur les rejets illicites

2.4.1. Rôle des acteurs dans les contentieux sur les rejets illicites en France

Les 2 contentieux français sur les rejets illicites manifestent seulement l'opposition entre le public et le privé. Le Graphique 34 montre le rôle des acteurs engagés dans ces 2 contentieux français.

Graphique 34 : France – Rôle des acteurs publics et des acteurs privés dans les contentieux sur les rejets illicites (1989-2007)



Source: LexisNexis (France), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Les acteurs publics nationaux engagés dans la lutte contre les rejets illicites sont le plus représentés et ils interviennent tant comme requérant que comme défendeur, mais dans les deux cas comme gagnants contre des acteurs économiques, à savoir une société armatrice (Marseille-Fos, 89LY00244/1989) et un capitaine de navire (Marseille-Fos, 05-

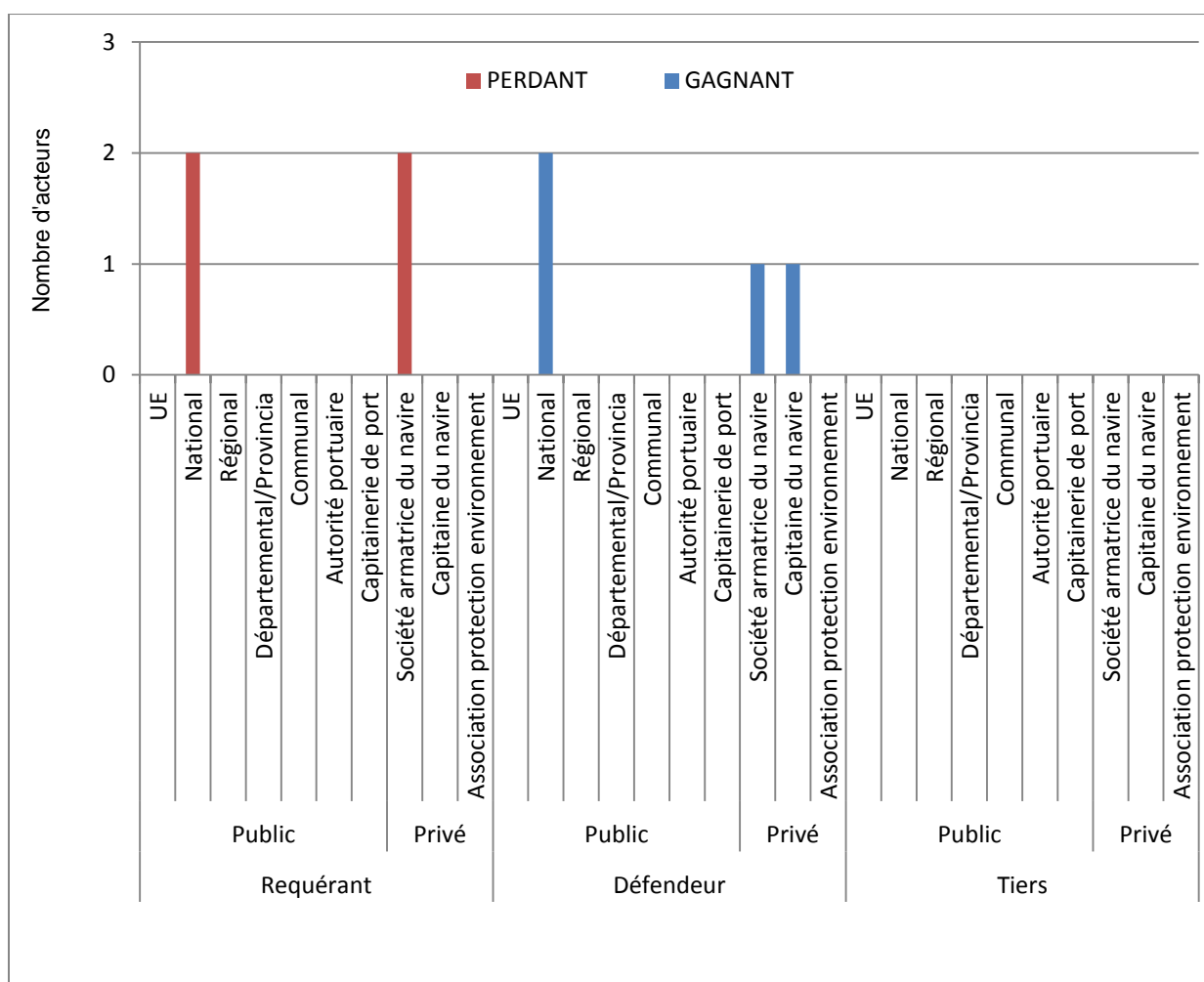
87.363/2007). Lorsqu'ils sont dans le rôle de requérant, ils montrent la volonté de se voir libérés par le juge des juridictions supérieures d'une culpabilité déjà déclarée par les juridictions du niveau inférieur. Face à cette déclaration d'innocence, les acteurs publics nationaux dans le rôle de défendeur gagnant continuent à exercer leur compétence de poursuite contre les responsables des rejets illicites, compétence qui a déjà été exercée face aux juridictions de 1^{re} instance dans le rôle de requérant. On constate aussi la présence d'associations de protection de l'environnement que nous situons dans la catégorie de la société civile. Ils jouent un rôle de tiers intéressé gagnant (Marseille-Fos, 05-87.363/2007), qui s'allient aux acteurs publics nationaux pour obtenir un dédommagement pour l'atteinte portée au milieu marin. Cet engagement des associations pour la protection du milieu marin est très marqué : on constate que de plus en plus d'associations se constituent partie civile pour obtenir une indemnisation¹.

2.4.2. Rôle des acteurs dans les contentieux sur les rejets illicites en Italie

Le Graphique 35 montre les oppositions entre acteurs publics et privés ainsi que leurs rôles respectifs de requérant, défendeur ou tiers selon qu'ils sont perdants ou gagnants pour les 4 contentieux analysés.

¹ Cela montre que la société civile a pris conscience que la mer venait lui apporter des nuisances et donc ces associations prouvent à quel point on est dans un domaine conflictuel.

Graphique 35 : Italie – Rôle des acteurs publics et des acteurs privés dans les contentieux sur les rejets illicites (1989-2007)



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

De même qu'en France, les acteurs publics en Italie sont exclusivement des acteurs nationaux qui s'opposent aux acteurs économiques tels que les armateurs et les capitaines de navire. Cependant, en Italie, il n'y a pas d'acteurs de la société civile comme les associations de protection de l'environnement. Dans le rôle de requérant perdant, on trouve des acteurs publics contre des acteurs privés économiques : dans ce cas, le juge des juridictions supérieures confirme la non culpabilité des acteurs économiques (qui ont donc le rôle de défendeur gagnant) (Gênes, 612/1996 et 8519/1998). Mais on trouve aussi, dans le rôle de requérant perdant, des acteurs économiques contre des acteurs publics, dont le juge affirme la culpabilité (Trieste, 19791/2003 et 22501/2003). Ces contentieux, en montrant le changement de rôle des acteurs publics, de perdants à gagnants, indiquent donc un changement d'orientation de la jurisprudence dans le temps.

La suprématie des acteurs publics nationaux chargés de la prévention et de la lutte contre les rejets illicites apparaît donc évidente. L'État est en effet le premier acteur institutionnel pour ces questions, dès lors qu'en mer, sa souveraineté est pleine (BOISSON, 1998 ; (KHODJET EL KHIL, 2003). Elle peut se manifester de trois manières différentes comme le montre l'encadré suivant.

Encadré 2 : L'État du pavillon, l'État côtier et l'État du port

État du pavillon – Un navire immatriculé dans un État acquiert la nationalité de cet État matérialisée par le pavillon, c'est-à-dire le drapeau national. En effet, en vertu de l'article 91 de la CNUDM : « les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre pavillon ». Les navires battant pavillon d'un État sont donc soumis à son ordre juridique interne. L'État du pavillon exerce ainsi sa souveraineté, même lorsque celui-ci se trouve dans une zone de « non droit », c'est-à-dire en haute mer (ou « eaux internationales »). Le principe de la liberté des mers et son corollaire, le monopole de pavillon, impliquent en effet que « les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis... à sa juridiction exclusive en haute mer ».

État côtier – Conformément à la partie numéro XII de la CNUDM, relative à la protection de l'environnement marin, les États côtiers adoptent et mettent en œuvre, dans les zones placées sous leur juridiction, la réglementation nécessaire pour prévenir, réduire et maîtriser les risques de pollution, de terrorisme, etc. Un droit d'intervention a été reconnu à l'État côtier afin qu'il organise son autoprotection.

En haute mer, eu égard au principe de la liberté de navigation qui est depuis toujours applicable dans cette zone, l'État côtier ne pourra agir que si deux conditions sont réunies :

- un accident de mer,
- une pollution ou menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures constituant un danger grave et imminent pour les côtes ou intérêts connexes de l'État.

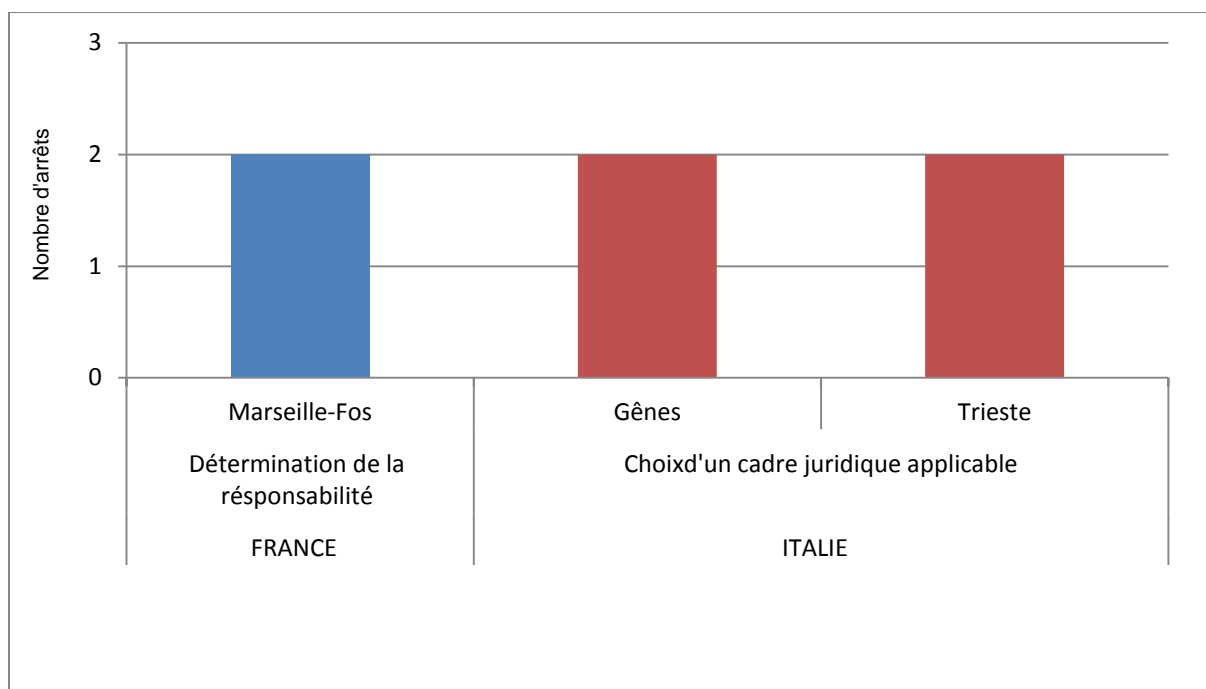
État du port – L'État du port est une autorité habilitée pour sanctionner le respect des standards minimaux de sécurité et de prévention de la pollution des Conventions de l'OMI. Il n'intervient que lorsque le navire se trouve dans un port ou une installation terminale au large. Sa compétence se justifie par son droit d'autoprotection quant aux littoraux de l'État dans lequel le port se trouve (prévention de la pollution) et par la notion de police internationale de navigation organisée par les Conventions internationales en matière de sécurité maritime, lesquelles imposent des obligations quant à leur application à l'État du port. Sous l'égide de l'OMI, des accords sur le contrôle par l'État du port – Memorandum of Understanding, ou MoUs – ont été adoptés afin d'éviter des distorsions dans l'exercice du contrôle d'un port à l'autre. Ces accords visent à repérer les navires « inaptes » à la navigation (dans le sens où ils sont sous-normés) par un contrôle des autorités nationales du port afin de garantir une meilleure sécurité maritime dans l'ensemble de la région maritime concernée.

Source: Convention des Nation Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM). Auteur : M. Lo Prete, 2009.

2.5. Domaines de requête et de décision concernant les rejets illicites

Le Graphique 36 montre les principales catégories de domaines de requête et de décision (vues dans le chapitre 5) concernées par les contentieux sur les rejets illicites des ports français et italiens.

Graphique 36 : France et Italie – Domaines de requête et de décision des contentieux sur les rejets illicites en fonction des ports (1989-2007)



Source: LexisNexis (France) et DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Les 2 arrêts du port de Marseille-Fos concernent exclusivement la détermination de la responsabilité tandis qu'en Italie, les 4 arrêts concernent le choix d'un cadre juridique applicable.

L'analyse qualitative de ces 6 arrêts met en évidence la création d'une jurisprudence sur cet enjeu. En effet, l'ensemble des litiges tranchés par les juges ont, au fur et à mesure des années, consolidé des orientations autour du même enjeu, cela sur deux points principaux : d'une part, la pénalisation, dans le cadre des contentieux qui entrent dans la catégorie de la détermination de la responsabilité, et d'autre part, le conflit des normes et le problème de la qualification juridique dans le cadre des contentieux qui entrent dans la catégorie du choix d'un cadre juridique applicable.

La tendance à la pénalisation dépend du rôle des juridictions nationales. En effet, au niveau international le régime pénal en matière de pollution marine est très faible¹. Au niveau européen, l'UE, par une directive de 2009, a privilégié la voie de la pénalisation

¹ A l'exception, d'une Convention sur la protection de l'environnement par le droit pénal adopté à Strasbourg sous les auspices du Conseil de l'Europe le 4 novembre 1998, non-entrée en vigueur, il est très complexe de mettre en place au niveau international des mesures répressives (KHODJET EL KHIL, 2003).

pour la répression de la pollution causée par les navires. Elle a instauré une responsabilité pénale pour dommage causé à l'environnement marin avec l'installation d'une juridiction européenne chargée de la répression des délits de pollutions¹. Mais le rôle des juridictions nationales reste nécessaire pour adopter des sanctions pénales en cas de rejets illicites en mer de substances polluantes (CJCE, 440 du 23/10/2007). Ensuite, d'une part, l'application des sanctions pénales diffère selon les juridictions et, d'autre part, leur mise en œuvre dépend de l'administration de la preuve. La France, à la différence de l'Italie, a ainsi adopté une législation très contraignante, introduite dans le code de l'environnement², qui prévoit des peines d'amendes importantes. En France, c'est donc la mesure répressive qui semble être considérée comme un moyen efficace de prévention de la pollution (REMPEC, 2009). Les contentieux démontrent que les juges n'hésitent pas à admettre largement les preuves pour imputer la responsabilité du rejet illicite au navire pris en infraction (Marseille-Fos, 05-87.363/2007). Pour cela, ce sont aujourd'hui la surveillance aérienne et les images satellitaires qui sont de plus en plus utilisées comme preuve de responsabilité, mais leur utilisation reste très coûteuse (REMPEC, 2009).

Concernant le choix d'un cadre juridique applicable, on rencontre les domaines de requête et de décision relatifs au conflit des normes et à la qualification. La question du conflit de normes se pose avec les deux arrêts engageant le port de Gênes pour des rejets illicites qui ont eu lieu en haute mer : dans les deux cas, on constate l'application de standards internationaux moins contraignants que la loi nationale italienne, avec l'exclusion des condamnations respectivement d'une société armatrice d'un navire battant pavillon italien et d'un capitaine d'un navire battant lui aussi pavillon italien, dans la haute mer, en direction du port de Gênes (612/1996 et 8519/1998). Les deux arrêts témoignent ainsi de la manière dont était alors généralement réglée la question du standard minimum. Mais sur cette question, la jurisprudence a changé : d'autres arrêts rendus par la suite par des tribunaux spécialisés français le long des côtes de la mer Méditerranée et de l'Atlantique favorisent quant à eux l'application des standards nationaux plus contraignants, bien que le navire battant pavillon français se trouve en haute mer (REMPEC, 2009).

¹ Voir la directive 2009/123/CE (JOUE L 280 du 27/10/2009) relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction, entrée en vigueur le 16/11/2009.

² Art. L. 218-10, à L. 218-30 Code de l'Environnement français.

Cette question du conflit des normes dans le cadre des standards minimum montre la relation complexe entre droit international et droit européen. Avec l'arrêt n° C-308/2006 du 03/06/2008, la CJCE affronte précisément le problème des standards minimum mais sans le résoudre. En effet, elle ne se prononce pas sur la valeur des standards internationaux (moins contraignants) indiqués dans MARPOL. Cette absence de prise de position se justifie en raison du fait que l'UE ne fait pas partie¹ de la Convention MARPOL. Dans cette perspective, on peut souligner l'« endogamie » du droit européen (ODIER, 2007, 2011 ; LO PRETE, 2009) et le caractère théorique de la jurisprudence de l'UE (ANDRIANTSIMBAZOVINA, 2001), qui reste très rare et n'est d'ailleurs pas présente dans notre base de données.

La question de la qualification se rencontre avec les deux arrêts concernant le port de Trieste. Dans un cas, il s'agit de qualifier le déversement d'hydrocarbures qui a eu lieu dans la mer territoriale comme « déchets dangereux », afin d'appliquer la norme nationale permettant la saisie immédiate du navire (Trieste, 19791/2003). Dans le deuxième cas, les déversements qualifiés en haute mer comme « rejets illicites » sont, dans les eaux portuaires, cette fois qualifiés comme « substances dangereuses », ce qui nécessite l'application de la loi nationale plus contraignante que la réglementation (Trieste, 22501/2003). En effet, le régime juridique applicable n'est pas le même selon que les atteintes au milieu marin proviennent de déchets dangereux ou d'hydrocarbures². Les décisions retenant cette qualification, montrent donc que le juge choisit d'appliquer le cadre juridique le plus contraignant (TERZIC, 2009 ; PAROLA E., 2010 ; CAMPROUX, 2011), le but étant d'encourager l'utilisation des installations de réception portuaires.

¹ C'est au motif que l'UE ne fait pas partie de la Convention MARPOL que la Cours n'a pas statué sur l'application ou la non application de dispositions internationales de la Convention.

² Cette orientation est aujourd'hui confirmée par la jurisprudence de l'UE. Par exemple, l'arrêt Mesquer (CJCE, C-188/07 du 24/06/2008) a statué sur les dispositions applicables. Il existe deux dispositions : la disposition de la Convention de Bâle, relative aux déchets, et la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) de 1992 relative aux dommages provenant des hydrocarbures. L'arrêt a tranché en faveur de l'application de la CLC 1992 qui impute la responsabilité civile de ces dommages aux propriétaires des navires dont les hydrocarbures polluants ont été déversés accidentellement ou rejetés volontairement. Cette Convention a été modifiée en 1992 (Convention CLC 1992) avec un Protocole qui augmentait substantiellement la limite de la responsabilité civile imputée aux propriétaires de navires à l'égard des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Les exemples évoqués montrent le rôle central du juge dans le choix du cadre juridique applicable aux rejets illicites et donc l'importance de la mise en place d'un système de coopération entre les magistrats chargés de la résolution des contentieux sur les rejets illicites. Cette question a été traitée par le REMPEC (2009) à travers un « Séminaire sur l'application de la législation environnementale en Méditerranée – Réseau méditerranéen de procureurs », organisé par le Ministère de la Justice avec le soutien de la Banque Mondiale et de l'Organisation Internationale de Droit du Développement (OIDD) à Marseille, les 8 et 9 juin 2009. Le séminaire traitait des rejets illicites des navires et des voies et moyens aptes à renforcer la coopération judiciaire dans la région méditerranéenne afin de garantir une poursuite efficace des contrevenants. Les résultats de ce séminaire ont mis en avant l'importance des objectifs suivants : l'échange d'informations et d'expériences sur la détection des rejets illicites des navires et l'identification et la poursuite des contrevenants et la coopération entre les autorités judiciaires des États côtiers de la Méditerranée. Les résultats ont aussi fait apparaître les difficultés existantes à combler : cadre juridique applicable, insuffisance d'expertise, de ressources humaines et de moyens opérationnels, institutions nationales de coordination inexistantes ou inadéquates. Cette coopération judiciaire pourrait ainsi aider les autorités publiques chargées de la prévention de la pollution marine et des poursuites à rendre effectif le respect des règles (REMPEC, 2009).

Enfin, il faut souligner un point important mis en évidence par les études du CEDRE (2012). Celles-ci ont montré que les déversements de source connue tendent à diminuer et interprètent cette diminution comme le résultat d'un changement de comportement des équipages dans les zones maritimes de responsabilité française : on ne pollue pas moins, mais on fait plus attention à ne pas être vu en train de polluer (CEDRE, 2012).

Avec l'analyse des paramètres légaux concernant les rejets illicites, on voit donc que c'est à travers le « caractère restrictif » (DABLANC, 1998, p.50) des règles interdisant les rejets illicites (la *police*), ainsi qu'à travers le caractère punitif des sanctions, de plus en plus importantes, que se fait la prise en compte de l'environnement dans le transport maritime. La question des rejets illicites s'inscrit donc dans la relation directe du droit avec l'espace,

c'est-à-dire dans une relation où les règles déclinent directement le licite, l'interdit et le prescrit (GARCIER, 2009).

3. Les déchets provenant des navires

Cette étude de cas ne concerne que l'Italie car nous n'avons pas trouvé de contentieux en France.

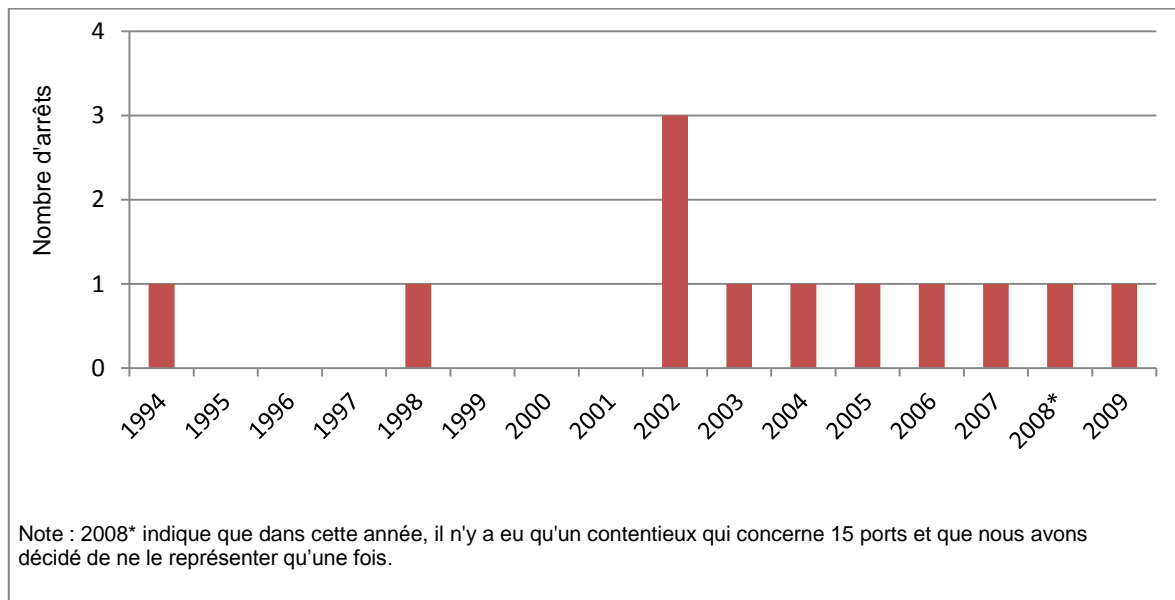
3.1. Nombre, évolution et juridictions de conflits

Comme dans le cas des rejets illicites, l'analyse des contentieux dus aux déchets provenant des navires nous permet d'étudier l'évolution dans le temps de ces conflits ainsi que le type de contentieux en fonction de la juridiction chargée de la résolution du litige.

3.1.1. Évolution des contentieux dus aux déchets provenant des navires en Italie

Le Graphique 37 montre l'évolution dans le temps des 12 contentieux sur les déchets provenant des navires, qui concernent seulement les ports italiens.

Graphique 37 : Évolution dans le temps des contentieux sur les déchets provenant des navires en Italie (1994-2009)



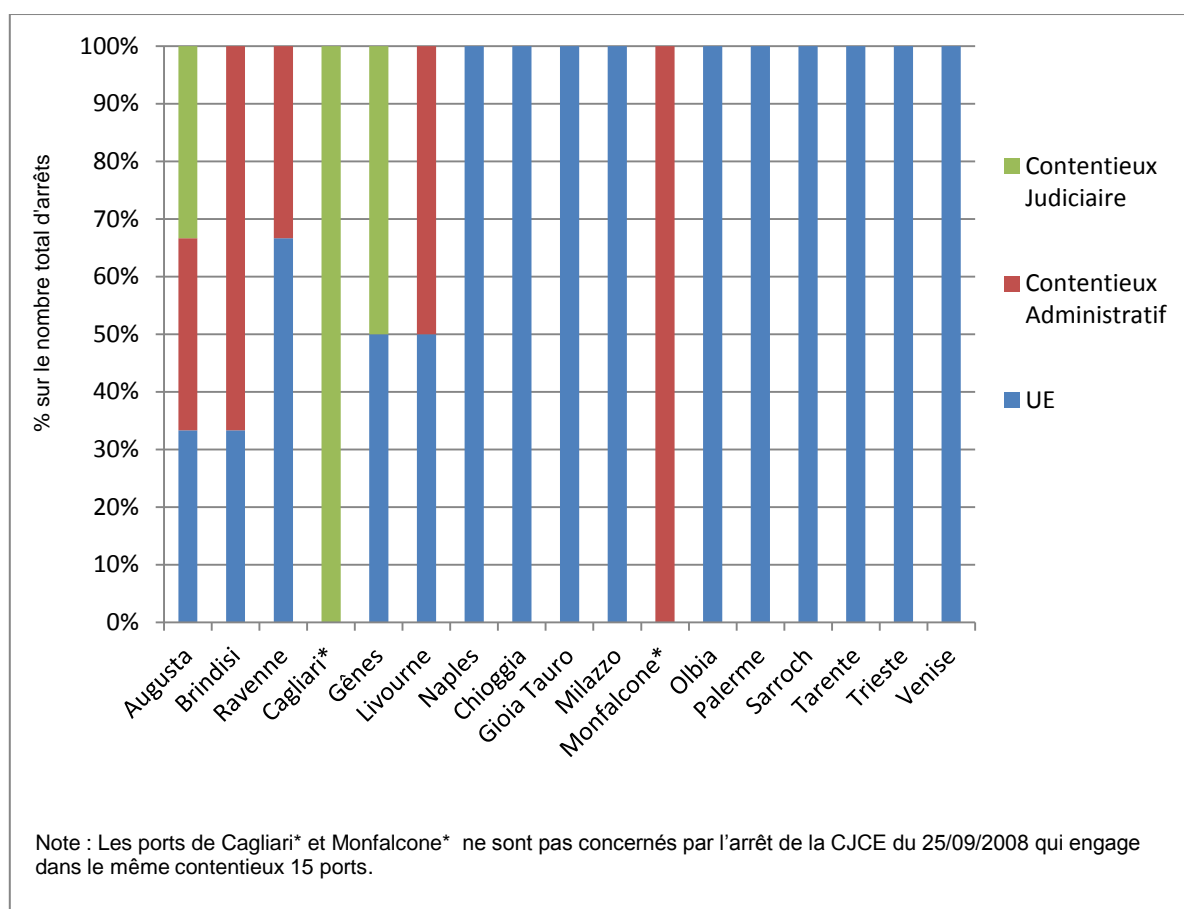
Ces contentieux sont plus récents que ceux sur les rejets illicites, et leur intensification est beaucoup plus grande (10 contentieux de 2002 à 2009). Cela s'explique par l'application de nouvelles règles internationales, européennes, nationales et locales¹ qui, de plus en plus contraignantes, prévoient non seulement la nécessité d'installations de réception portuaires pour la récolte des déchets mais aussi de plans de gestion adaptés aux besoins de chaque port. Pour rendre opérationnelles ces nouvelles règles, la mise en place d'un service de gestion par des prestataires est nécessaire. Or, ceux-ci sont de plus en plus nombreux et entrent donc en concurrence pour s'accaparer l'exclusivité de ce nouveau marché. Ainsi s'explique l'augmentation du nombre de contentieux.

3.1.2. Juridictions des contentieux sur les déchets provenant des navires en Italie

Le Graphique 38 détaille la juridiction dont relèvent les contentieux sur les déchets provenant des navires qui concernent 17 ports italiens.

¹ On pense aux ordonnances des Capitaineries qui, en fonction des ports, appliquent localement des règles de niveau supérieur comme une Convention internationale, une directive de l'UE ou une loi nationale de transposition de manière à les rendre plus contraignantes, par exemple, à travers la fixation de délais et conditions strictes que doivent être respectés par les opérateurs maritimes bien que cela ne soit pas prévu par les textes de niveau supérieur.

Graphique 38 : Détail de la juridiction dont relèvent les contentieux sur les déchets provenant des navires en Italie en fonction des ports (1994-2009)



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

A la différence des contentieux sur les rejets illicites, la plupart des contentieux sur les déchets, pour chacun des ports, relève des juridictions de l'UE. Cela montre que l'UE d'une part se préoccupe que la législation soit bien appliquée au niveau local par les États membres avec, par exemple, la mise en place de plans de gestions des déchets dans chaque port du pays membre (CJCE, 25/09/2008)¹, et, d'autre part, veille à ce que la législation produite au niveau locale soit conforme à celle de l'UE (Ravenne, CJCE 379/1994).

La majorité des contentieux sont administratifs. Cela montre le caractère opérationnel des règles, c'est-à-dire la nécessité de mettre en place des services pour permettre l'application des règles. C'est ce que L. Dablanc (1998) appelle la transformation de la *police* en *service*.

¹ Cet arrêt concerne les ports de Augusta, Brindisi, Chioggia, Gênes, Gioia Tauro, Livourne, Milazzo, Naples, Olbia, Palerme, Sarroch, Ravenne, Tarente, Trieste, Venise (15 ports italiens au total).

Cette transformation, qui a donc comme effet de mettre en concurrence les prestataires de services revendiquant leur droit d'exercice du service dans un port déterminé, rend ainsi l'administration arbitre entre les prestataires et la juridiction administrative juge de ces conflits.

Avec les contentieux judiciaires, qui sont en nombre réduit, c'est au contraire le « caractère restrictif » des règles (DABLANC, 1998, p.50) qui est mis en évidence, c'est-à-dire le contenu contraignant des règles. C'est qu'on voit avec le cas du capitaine condamné pour ne pas avoir déchargé les déchets toutes les 24 heures dans le port d'Augusta (19800/2006), et avec certaines obligations, par exemple, celle du paiement du service de récolte de déchets mis à disposition dans le port de Cagliari par le prestataire même lorsque les armateurs n'ont pas utilisé ce service (14/12/1998 et 2065/2004).

3.2. Les contentieux des ports italiens sur les déchets provenant des navires - caractéristiques d'une nouvelle forme d'atteinte au milieu marin

Le nombre de contentieux s'élève à 12. Précisons que l'un de ces 12 arrêts (CJCE, 25/09/2008) concerne 15 ports en même temps. Les contentieux qui concernent les déchets provenant des navires sont donc majoritaires sur l'ensemble des contentieux concernant la pollution du milieu marin, et engagent au total 17 ports.

Ce qui caractérise ces contentieux, c'est leur rapport avec la dimension terrestre du port. En effet, le problème est essentiellement celui de l'organisation et du paiement du service, cela parce qu'il est impossible de mesurer précisément, voire de détecter la quantité d'ordures rejetées en mer. Ce qui est notable est qu'il n'y a aucun cas de flagrant délit dans nos contentieux.

A la différence de l'enjeu des rejets illicites, qui concerne quasi-exclusivement des navires pétroliers, l'enjeu des déchets concerne tous les types de navires, et donc une plus grande variété de ports caractérisés par d'autres types de trafics. Les ports concernés par ce type de contentieux ont en effet des trafics assez importants et variés. Les ports d'Augusta, Milazzo, Sarroch, Gênes et Trieste se caractérisent par du trafic de vrac liquides, et ceux de Palerme, Brindisi, Tarente, Ravenne et Monfalcone par des trafics de vrac sec. Dans les

ports de Gioia Tauro, Chioggia et Livourne domine au contraire le transport de conteneurs et, dans les ports de Naples, Olbia et Venise, le trafic de passagers¹.

On constate qu'il n'y a pas de lien direct entre le nombre de contentieux et le type de trafics caractérisant chaque port, malgré la variété des types de trafics. Mis à part le port d'Augusta, presque exclusivement spécialisé dans le trafic pétrolier, les autres ports se caractérisent au contraire par d'autres types de trafics : trafics de passagers, cabotage et croisière pour les ports de Gênes, Venise, Brindisi, Ravenne, Livourne, Naples, Milazzo, Olbia, Palerme, et trafics de conteneurs pour les ports de Gioia Tauro et Tarente.

La répartition géographique des contentieux montre que la majorité se concentre dans les ports insulaires de la Sicile et de la Sardaigne et, plus généralement, au sud de l'Italie avec les ports de Brindisi, Tarente, Gioia Tauro et Naples. Les ports des régions du nord de l'Italie concernés par cet enjeu sont les ports de Livourne, Ravenne, Venise et Monfalcone.

3.3. La localisation des déchets provenant des navires : des contentieux plus terrestres que maritimes

Le Tableau 10 montre les résultats issus des paramètres spatiaux des 12 arrêts répertoriés en Italie.

¹ Voir les cartes du chapitre 1.

Tableau 10 : Italie – Paramètres spatiaux issus de la grille d’analyse des contentieux sur les déchets provenant des navires (1994-2009)

Régions italiennes	Commune	Port	Enjeu	Zone du conflit	Relation ville/port	Relation port/nature
Sicile	Augusta	Augusta (1543/2002)	Déchets	Zone de stockage	Non	Oui : milieu naturel (échelle locale)
	Augusta	Augusta (19800/2006)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
	Augusta	Augusta (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Milazzo	Milazzo (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Palerme	Palerme (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Sardaigne	Cagliari	Cagliari (14/12/1998)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
	Cagliari	Cagliari (2065/2004)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
	Olbia	Olbia (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Sarroch	Sarroch (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Pouilles	Brindisi	Brindisi (5235/2005)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
	Brindisi	Brindisi (3956/2007)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
	Brindisi	Brindisi (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Tarente	Tarente (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Emilia Romagna	Ravenne	Ravenne (183/2002)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
	Ravenne	Ravenne (379/1994)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Ravenne	Ravenne (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Frioul-Vénétie julienne	Monfalcone	Monfalcone (264/2002)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
	Trieste	Trieste (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Ligurie	Gênes	Gênes (25/02/2003)	Déchets	Zone de stockage	Non	Oui : milieu naturel (échelle locale)
	Gênes	Gênes (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Toscane	Livourne	Livourne (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Livourne	Livourne (1586/2009)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle locale)
Vénète	Chioggia	Chioggia (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
	Venise	Venise (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Calabre	Gioia Tauro	Gioia Tauro (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)
Campanie	Naples	Naples (CJCE, 25/09/2008)	Déchets	Port	Non	Oui : milieu marin (échelle nationale)

Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Le tableau fait apparaître que les ports concernés sont majoritairement des ports des régions insulaires, telles que la Sicile et la Sardaigne et d'autres régions du sud de l'Italie comme la Calabre ou la Campanie. Sinon, il s'agit surtout de ports du côté de la mer Tyrrhénienne, mais on note aussi la présence de ports du côté de la mer Adriatique, notamment de la région des Pouilles.

Il n'y a pas de zones spécifiques des conflits, sauf dans les cas du port d'Augusta (1543/2002) et du port de Gênes (25/02/2003), qui engagent une zone de stockage bien précise pour les déchets, identifiée à l'intérieur de la zone industrielle du port. Dans les deux cas, dans sa décision pénalisant les prestataires de service, le juge souligne la relation du port avec le milieu naturel. Dans tous les autres arrêts analysés, ni cette relation ni celle du port avec la ville n'est soulignée, ce qui laisse ce type de contentieux dans le pur aspect problématique de la prestation d'un service portuaire. On constate donc qu'il s'agit d'un élément nouveau : cette mention du milieu naturel par le juge attribue aux arrêts d'Augusta et de Gênes un caractère innovateur. Il est possible de penser qu'on a ici affaire à une tendance en voie d'être stigmatisée par la jurisprudence.

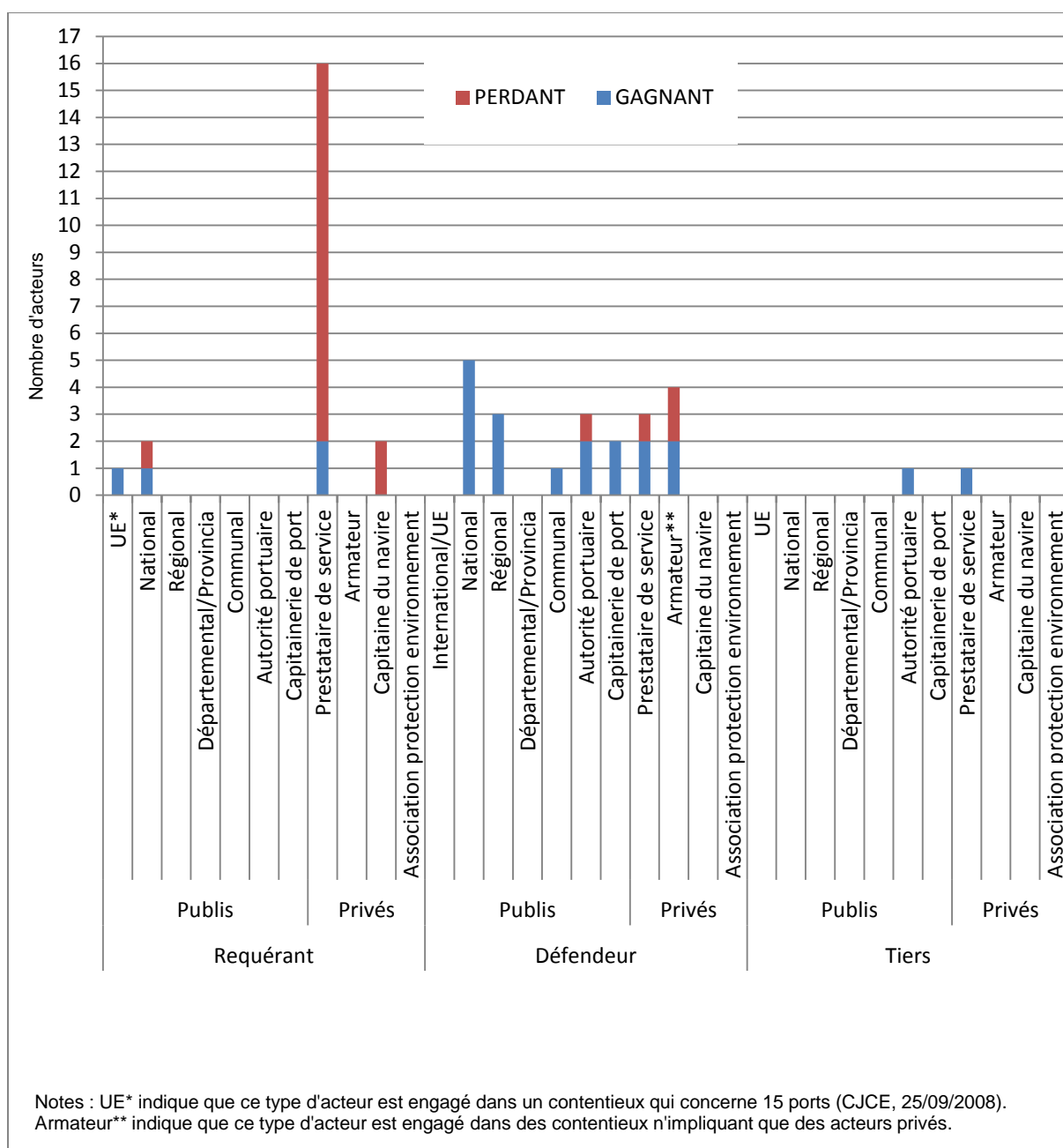
Les autres arrêts montrent surtout la dimension locale des contentieux sur les déchets car leur gestion varie en fonction des ordonnances locales (Cagliari, 14/12/1998 et 2065/2004 ; Augusta, 19800/2006) et des actes administratifs des autorités publiques locales chargées de délivrer les concessions aux sociétés prestataires de services (Brindisi, 3956/2007).

3.4. Analyse des intervenants et de leur échelle d'intervention dans les contentieux sur les déchets provenant des navires

Dans ces 12 arrêts, les oppositions se font entre acteurs publics et acteurs privés pour 9 arrêts, seulement entre acteurs privés pour 2 arrêts, et seulement entre acteurs publics pour un seul arrêt. La prédominance de l'opposition entre le public et le privé corrobore la centralité de la position des acteurs publics dans le marché de la prestation de service de récolte des déchets provenant des navires (chapitre 5). Leur rôle d'arbitre justifie la résolution majoritairement administrative de ces contentieux. Les 2 arrêts qui ne mettent en opposition que des acteurs privés montrent, au contraire, l'importance du respect des

règles qui, en amont du service, prévoient des obligations et des sanctions en cas de non respect, d'où la résolution judiciaire de ces conflits. Enfin, la seule opposition entre acteurs publics s'observe dans le contentieux entre la Commission européenne et la République Italienne, sanctionnée pour ne pas avoir assuré l'application des règles de l'UE à travers des plans de récolte et de gestion des déchets provenant des navires dans les 15 ports italiens, d'où la résolution par les juridictions de l'UE. Le Graphique 39 montre comment ces oppositions s'articulent dans les 12 arrêts analysés.

Graphique 39 : Italie – Oppositions et rôles des acteurs publics et des acteurs privés dans les contentieux sur les déchets provenant des navires (1994-2009)



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

On constate qu'à la différence des contentieux relatifs aux rejets illicites, il n'y a pas que des acteurs publics nationaux : il y a aussi l'UE, des acteurs publics régionaux et locaux ainsi que l'autorité portuaire et la Capitainerie du port. Cela fait apparaître une différence de niveaux dans ce type d'affaires : ils ont une dimension publique non seulement nationale mais aussi supranationale, régionale et locale. Cette multitude d'acteurs publics

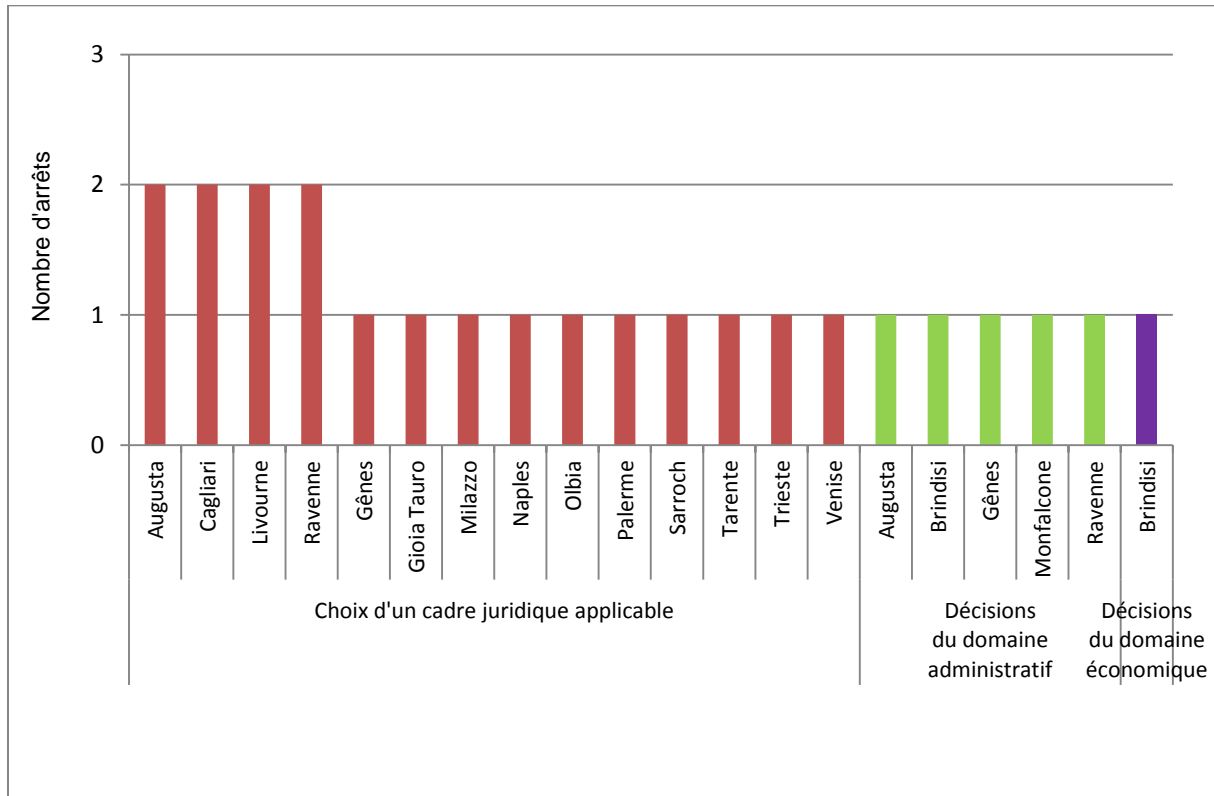
explique la dimension administrative de ces conflits : les acteurs publics sont sollicités par les demandes répétées des acteurs économiques qui revendiquent des autorisations pour la prestation du service de récolte des déchets, ce qui met les acteurs publics surtout dans un rôle de défendeur gagnant. L'opposition s'instaure alors entre l'alliance à plusieurs niveaux des acteurs publics et les acteurs économiques, c'est-à-dire les prestataires de services, les armateurs et les capitaines de navires. On constate que les prestataires de service sont surtout dans un rôle de requérant perdant car souvent en position de revendication auprès de l'autorité portuaire et des autres administrations qui délivrent les autorisations et concessions relatives à la collecte de déchets. Les capitaines, bénéficiaires de ce service, sont le plus souvent en conflit avec des acteurs publics comme, par exemple, la Capitainerie du port, qui établit à travers des ordonnances des contraintes supplémentaires non prévues par les règles internationales – par exemple, celle qui oblige à décharger les déchets d'un navire toutes les 24 heures (Augusta, 19800/2006). Les acteurs économiques s'affrontent rarement entre eux : c'est le cas des armateurs, qui, n'ayant pas utilisé le service, demandent au juge de ne pas payer la somme revendiquée par les prestataires pour le service proposé dans le port (Cagliari, 14/12/1998 et 2065/2004).

Le rôle de tiers intéressé peut être assumé par des acteurs publics ou privés. Dans le premier cas, il s'agit de l'autorité portuaire appelée en cause indirectement, en alliance avec d'autres acteurs publics contre des prestataires qui revendiquent une autorisation (Monfalcone, 264/2002) ou contre un capitaine de navire qui demande l'annulation de la sanction établie à sa charge (Augusta, 19800/2006). Dans le deuxième cas, il s'agit d'un prestataire de service, qui, ayant obtenu une autorisation par l'administration, est appelé en cause par un autre prestataire qui conteste la délivrance de cette autorisation : dans ce cas, le prestataire tiers est donc allié à l'administration, qui défend la légitimité de ses choix entre les multiples prestataires revendiquant l'autorisation obtenue par le tiers intéressé (Ravenne, 183/2002).

3.5. Analyse du cadre et des décisions de justice sur les déchets provenant des navires

Le Graphique 40 montre les principales catégories de domaines de requête et de décision concernées par les contentieux sur les déchets provenant des navires, qui, comme on l'a vu, concernent essentiellement des ports italiens.

Graphique 40 : Italie – Domaines de requête et de décision des contentieux sur les déchets provenant des navires en fonction des ports (1994-2009)



Source: DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete, 2012

Il y a trois catégories de domaines de requêtes et de décisions :

- la première pose la question du cadre juridique applicable : elle concerne 6 contentieux et la majorité des ports ;
- la deuxième intéresse le domaine administratif : elle concerne 5 contentieux dans 5 ports différents ;
- la troisième touche à la sphère économique : elle ne concerne qu'un seul contentieux dans un seul port.

Chacune de ces catégories fait apparaître des aspects différents.

Les 6 arrêts sur le choix du cadre juridique applicable soulignent la spécificité de chaque port ainsi que de son administration dans l'application de la législation. Cette spécificité s'exprime à travers le pouvoir de gestion des installations par les acteurs portuaires qui fixent les prix et les autres conditions d'utilisation. On le voit bien avec l'exemple du port d'Augusta, où la Capitainerie a établi, par ordonnance que les navires sont obligés de décharger leurs déchets d'hydrocarbures toutes les 24 heures, ce déchargement impliquant le paiement du prix fixé pour l'utilisation des installations portuaires (19800/2006). Le capitaine du navire qui stationnait dans le port s'est refusé à respecter cette règle établie au niveau local, au motif que la MARPOL ne prévoit pas cette obligation. Mais le juge a tranché en faveur de cette règle, en disant qu'elle est légitime puisqu'elle est destinée à renforcer la protection de l'environnement garantie par les règles internationales de la MARPOL. Le conflit entre les normes de niveau local et de niveau international entraîne donc ici un particularisme : le juge a donné la préférence à l'ordonnance de la Capitainerie, plus rigoureuse, décidant qu'il ne fallait pas appliquer la règle constitutionnelle italienne qui impose de respecter les traités internationaux (art. 10 Constitution). En Italie, la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire conduit donc à donner la préférence au local.

Cette application différenciée des règles globales au locales, par le recours aux ordonnances et leur mise en œuvre montre la tendance à une distorsion et à une remise en cause de la hiérarchie des normes (KELSEN, 1962) (chapitre 5) beaucoup plus marquée que dans le cas des rejets illicites. Cela s'explique car dans le cas des déchets, le droit attribue aux acteurs publics des compétences qui sont exercées localement. Il s'agit par là, contre la revendication, par le capitaine, des normes internationales moins contraignantes, de rendre effectives les normes nationales (CARBONNIER, 1992), qui, dans le cas évoqué, prévoient « une obligation et un devoir » de déchargement des déchets du navire (Ravenne, CJCE 379/1994). C'est donc une source locale qui prévaut. Il y a un effet bottom-up. Le contentieux sur le port d'Augusta (1980/2006) montre, au contraire, l'effet top-down de la transposition, de l'application et de la mise en œuvre des normes.

L'analyse des 5 arrêts concernant les décisions du domaine économique montre l'efficacité des autorités publiques dans leur gestion des autorisations et des concessions demandées par les nombreuses sociétés. Cette gestion met les acteurs publics en position d'exercer leur compétence de contrôle sur les acteurs économiques. L'exercice de ce pouvoir de contrôle a pour but non seulement de vérifier en amont que les sociétés ont les prérequis demandés (Monfalcolne, 264/2002) afin que l'autorisation qui donne la légitimité de prestataire de service de récolte des déchets soit délivrée, mais aussi de vérifier en aval que ces sociétés gardent en permanence les références nécessaires pour éviter la révocation de l'autorisation préalablement délivrée (Brindisi, 3956/2007). On constate que malgré les nombreuses instances impliquant différents acteurs économiques, les acteurs publics ne voient pas leur pouvoir entravé (ANDRIANTSIMBAZOVINA, 2011). Ils l'exercent de manière discrétionnaire, mais pour l'intérêt général (MORAND-DEVILLER, 2006). Ce pouvoir de contrôle se manifeste non seulement sur les conditions propres aux prestataires, mais aussi sur les équipements utilisés par ces sociétés. Dans ce cas, les acteurs publics vérifient aussi la conformité et l'adéquation des installations dédiées à la gestion des déchets, ce qui peut avoir comme conséquence la saisie des zones portuaires de stockage destinées à l'activité de récolte des déchets provenant des navires (Gênes, 25/02/2003). Concernant l'enjeu des déchets, on constate donc que les problèmes de coordination de l'architecture institutionnelle évoqués dans le chapitre 5 ne sont pas si manifestes dans les arrêts analysés.

L'analyse de la seule décision concernant le domaine économique fait apparaître clairement la façon dont la gestion des déchets provenant des navires constitue une nouvelle branche de la concurrence environnementale portuaire (chapitre 5). Toutefois, le fait qu'il n'y ait qu'un arrêt montre encore une fois l'efficacité des acteurs publics dans l'exercice de leur pouvoir dans la gestion du marché public des appels d'offre entre les différents prestataires. On le constate plus particulièrement dans les arrêts où, les sociétés qui contestent avoir été écartées d'un appel d'offre, l'ont été au motif qu'elles n'avaient pas le niveau nécessaire pour l'exercice de ce service, tels que le certificat de navigation (Brindisi, 5235/2005).

L'analyse des domaines de requête et de décisions concernant les déchets provenant des navires fait donc apparaître le caractère opérationnel des règles: dans ce cas, la relation du droit avec l'espace s'appuie donc plus sur le *service*. Les acteurs publics sont chargés de la production et de l'application locale des règles (GARCIER, 2009) qui encadrent « les jeux d'acteurs » (*ibid.*, p.89) économiques dans la prestation de service.

A la différence des rejets illicites, où le problème est d'abord maritime avant d'être terrestre, à cause du zonage maritime qui affaiblit l'exercice de la juridiction des États à mesure qu'on s'éloigne de la côte, le problème est d'abord terrestre dans le cas des déchets, avec la prévision des capacités des sociétés prestataires de service et des plans de récolte et de gestion des déchets. Mais malgré cette différence, dans les deux cas le droit agit d'une part sur les actions des acteurs tant en terme de *police* que de *service* et, d'autre part sur l'organisation de l'espace portuaire en prévoyant que chaque port ait son plan de gestion, ses zones de stockage, ainsi que des équipements conformes aux règles. Dans les deux cas, il s'agit donc d'un problème de zonage et d'équipement. C'est à cela que l'aménagement portuaire au service des navires essaie d'apporter une solution. L'analyse de ce deux études de cas, renvoie donc à la question de l'utilisation des installations de réception portuaires adéquates tant pour les résidus d'hydrocarbures que pour les déchets provenant de navires.

4. L'aménagement portuaire au service des navires : une réponse terrestre face à un problème maritime

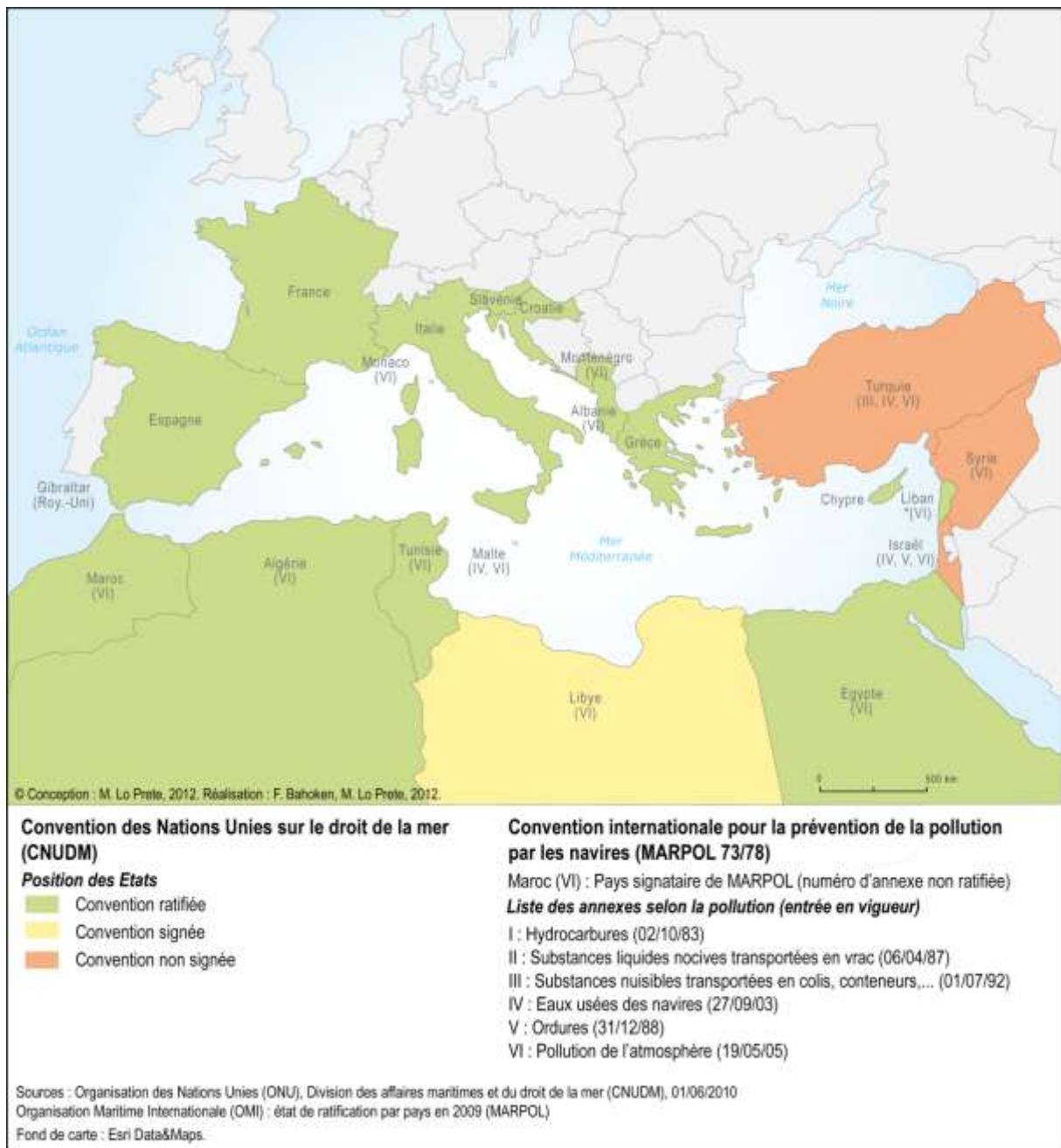
Le cadre juridique concernant la protection du milieu marin par la pollution est complet et de plus en plus contraignant, comme le montre le développement d'un système législatif de lutte visant à compléter celui de la protection. Il comprend des sources de différents niveaux qui répondent aux principes et règles fixés par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Ces deux Conventions internationales ont comme caractéristiques communes de prendre en compte l'espace portuaire et son développement en termes d'aménagement : cela se fait d'une part à travers la prévision du zonage maritime grâce à la CNUDM, prévision en fonction de laquelle varie l'exercice de

la juridiction d'un État sur un navire en mer et, d'autre part, à travers la prévision d'installations de réception portuaire grâce à la MARPOL tant pour les hydrocarbures (annexe I de la MARPOL) que pour les déchets provenant des navires ou ordures (annexe V de la MARPOL) qui permettent l'accueil des navires à terre. Cette dernière prévision est renforcée en France et en Italie par le droit de l'UE¹ avec la directive 2000/59/CE, prévoyant que les ports aient des plans de récolte et de gestion des déchets ainsi que des installations de réceptions portuaires adéquates. Ainsi, le problème est réparti entre mer et terre : c'est au niveau terrestre que les sources de pollution maritime peuvent être limitées.

La Carte 12 montre que la majorité des pays méditerranéens fait partie de ces deux Conventions : ils s'engagent donc à respecter les règles du zonage maritime et des installations de réception portuaire.

¹ Nous rappelons ici que l'UE fait partie de la CNUDM et non de la MARPOL 73/78 car elle préfère imposer aux États membres son corpus législatif prévoyant des installations de réception portuaire et une poursuite pénale des contrevenants.

Carte 12 : État de ratification des Conventions CNUDM et MARPOL par les pays méditerranéens



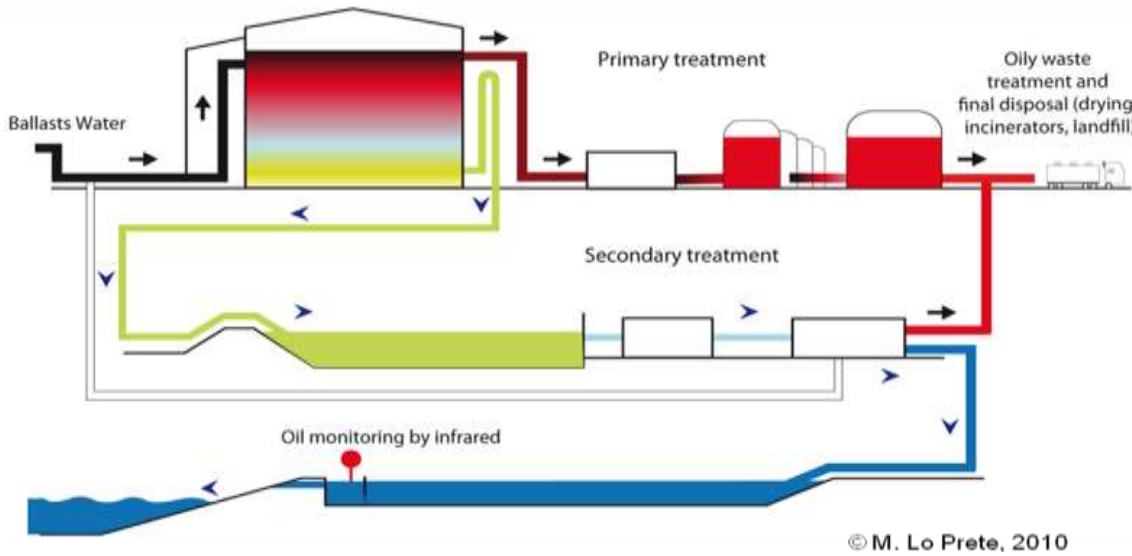
C'est le long des quais et dans des zones de stockage interne au port dédiées à cette fonction que sont aménagées les installations de réception portuaire. Les installations pour les résidus d'hydrocarbures, qui permettent aussi de recevoir plusieurs navires en même temps, fonctionnent de la manière suivante : dans une première phase, la réception est assurée par la mise en place d'un système de canalisations permettant de faire la vidange des réservoirs d'eaux usées et d'autres substances polluantes. Les eaux usées sont ainsi placées dans des réservoirs de stockage. Elles peuvent alors être traitées dans les

installations de traitement des eaux. Dans une deuxième phase, il y a donc ce traitement des eaux, qui permet de séparer l'eau de mer des hydrocarbures, lesquels sont ensuite récupérés avec des camions citerne. Dans une troisième phase, l'eau de mer est évacuée avec un système de contrôle à infrarouges qui permet de s'assurer de la complète disparition des résidus d'hydrocarbures.

Concernant les installations pour les déchets, il n'y a que deux phases : celle de la collecte dans des récipients spécifiques et celle de l'élimination, assuré par des camions, qui transportent les déchets dans des centres de traitement.

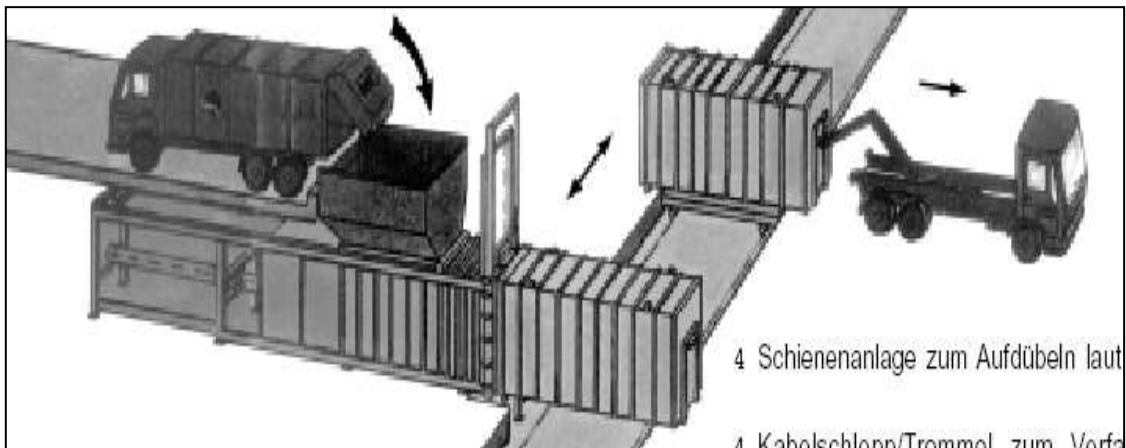
Les schémas suivants représentent les installations pour les résidus d'hydrocarbures (Figure 3) et pour la récolte des déchets (Figure 4).

Figure 3 : Installation de réception portuaire pour les résidus d'hydrocarbures.



Source : REMPEC, 2009. Auteur : M. Lo Prete, 2010 (élaboration d'un schéma d'après photo).

Figure 4 : Installation de réception portuaire pour les déchets provenant des navires



Source : Rempec, 2009. Auteur : REMPEC, 2009.

Comme nous l'avons déjà vu avec le schéma sur la répartition des zones maritimes et de la juridiction, la pollution par les navires est surtout régie par le droit international. Il s'agit donc d'une relation indirecte entre le droit et l'espace (GARCIER, 2009), au sens où le droit international attribue des compétences (surveillance, contrôle, poursuite) aux acteurs institutionnels. Le lien entre le droit et l'aménagement portuaire se fait, à l'échelle internationale, par la MARPOL et, au niveau de l'UE, à travers la directive 2000/59 qui

prévoit que les ports doivent être équipés d'installations de réception portuaires au service des navires tant pour les résidus d'hydrocarbures que pour les déchets.

Pour mettre en place ces services, qui sont la marque de la relation indirecte du droit avec l'espace, il est nécessaire d'adapter aux besoins locaux les règles de niveau supérieur. Le lien entre droit, aménagement portuaire et environnement est donc multiscalair. Chaque port doit ainsi prévoir des plans de récolte et de gestion pour une meilleure utilisation des installations afin de prendre en compte les spécificités locales et donner de l'efficacité au droit (CJCE, 25/09/2008). Dans cette articulation de sources de niveaux différents, on constate que le droit international est beaucoup moins précis que les sources de droit locales, qui sont les plus efficaces puisque c'est à ce niveau que les règles concrètes sont adoptées. On constate ainsi le phénomène selon lequel plus l'initiative législative se situe au niveau local, plus l'autonomie et les disparités en matière d'application de la réglementation sont fortes.

Selon la MARPOL, les autorités de l'État du port sont tenues de veiller à ce que l'autorité portuaire ou l'exploitant du terminal fournisse des installations qui répondent aux besoins des navires. Mais la MARPOL ne donne pas les moyens de poursuivre ou de sanctionner les ports n'ayant pas d'installations. Selon la MARPOL, c'est à l'État du port de prévoir les éléments constitutifs de l'infraction et des sanctions effectives en cas de non respect des dispositions du droit international. Les contrevenants ne sont ainsi poursuivis que si la possibilité d'utiliser ces installations est donnée aux capitaines de navires.

La Carte 13 illustre la réaction des ports en termes d'équipements. Les résultats proviennent de l'étude¹ effectuée par le REMPEC (2006), sur les « installations de réception portuaires pour la collecte des déchets de navire, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures ».

¹ Le Projet « Steering Committee », d'une durée de trois ans, a concerné dix pays hors UE (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, Liban, Malte, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie) et quatre États membre de l'UE (Espagne, France, Grèce et Italie) en tant que partenaires, compte tenu de leur expérience dans le domaine. Le REMPEC a évalué la situation existante et les besoins en installations de réception dans 56 ports/terminaux pétroliers.

Carte 13 : Niveau d'adéquation des installations de réception portuaires en Méditerranée



Source : REMPEC, 2005. Conception : V. Lavaud-Letilleul et M. Lo Prete

Cette carte montre que tous les ports méditerranéens ne sont pas équipés d'installations de réception portuaires, ou qu'il existe souvent une inadéquation entre leur capacité et les besoins des navires. Les différences de développement entre les pays riverains entraînent des difficultés pour l'application des normes de gestion des installations portuaires et des flottes (REMPEC, 2006, 2008, 2009). L'étude du REMPEC montre ainsi que, dans une mer semi-fermée comme la Méditerranée, les disparités spatiales introduites par les types de trafics portuaires, par le niveau de développement des pays et par leur engagement dans la lutte contre les rejets illicites des navires, créent des zones de surreprésentation de pollutions marines dans les pays les plus pauvres et dans les zones les moins protégées et surveillées, surtout dans les bassins sud et sud-est. L'étude a évalué à la fois l'état des lieux et les besoins. L'évaluation de l'état des lieux a montré que, dans presque tous les ports visités, il y avait des installations – soit adéquates, soit ne demandant que quelques améliorations mineures. L'évaluation des besoins, quant à elle, a souligné la nécessité de créer des installations nouvelles ou de mettre à niveau celles qui existent, afin d'assurer une collecte et/ou un traitement adéquats des déchets contenant des hydrocarbures.

Sur la Carte 13, la couleur blanche indique les pays pour lesquels les installations sont jugées suffisamment adaptées¹. Cela démontre qu'il existe aussi des ports bien équipés comme Marseille ou Gênes, et des navires qui suivent de bonnes pratiques en utilisant ces installations. Mais leur utilisation a un coût pour les navires, ce qui peut susciter un mécontentement. Les prix varient selon le port et ils sont fixés par l'autorité portuaire. Par exemple, le prix pour la récolte de déchet peut être de 1 euro/Kg. En Italie, des recours sont introduit devant les tribunaux administratifs par les armateurs pour annuler les circulaires des autorités portuaires fixant et augmentant ces prix. C'est ce que nous avons obtenu comme information sur le terrain dans le cadre d'une enquête effectuée à Messine à l'issue d'un entretien et des réponses au questionnaire transmis à l'autorité portuaire² du port de Messine en 2008.

Conclusion

Ces études de cas ont fait apparaître des points communs et des différences dans la façon dont le problème des rejets illicites, d'une part, et celui des déchets provenant des navires, d'autre part, est traité par les acteurs portuaires. L'analyse des litiges permet d'opérer une distinction dans l'évolution du nombre des contentieux sur les rejets illicites et sur les déchets : les premiers, reconnus depuis longtemps, sont de moins en moins nombreux, ce qui témoigne de la plus grande capacité aujourd'hui à faire respecter les règles de *police*. Les seconds sont au contraire de plus en plus nombreux, ce qui témoigne des difficultés à passer de la *police* au *service* : l'enjeu est réel, et il est au cœur de négociations entre les prestataires et l'autorité portuaire.

Concernant ensuite la juridiction compétente, les résultats montrent que la majorité des contentieux sur les rejets illicites est de type judiciaire, tandis que la majorité des contentieux sur les déchets est de type administratif, ce qui fait apparaître le caractère coercitif des règles sur les rejets illicites et le caractère opérationnel des règles sur les déchets. On voit ainsi apparaître la prédominance de la notion de *police* au sein de l'enjeu des rejets illicites, et celle de la notion de *service* en matière des déchets, le caractère

¹ Il s'agit de la France, de l'Italie, de la Grèce et de l'Espagne.

² Questionnaire sur Port et Environnement et entretien réalisés auprès du service juridique de l'autorité portuaire de Messine (LO PRETE, 2008). Voir annexe 1.

opérationnel des règles ayant, dans ce cas, déterminé le passage de la *police* au *service*. La *police* renvoie alors à la relation directe du droit avec l'espace et le *service* à la relation indirecte.

Une autre des différences entre ces deux enjeux tient à au type d'espace concerné par les contentieux. Si l'un et l'autre renvoient à des événements ayant lieu en mer, le cas des déchets fait particulièrement apparaître la dimension terrestre, avec la question des équipements portuaires.

L'analyse des intervenants montre, quant à elle, la prédominance de l'échelle d'intervention européenne et nationale dans le cas des rejets illicites, et celle de l'intervention locale dans le cas des déchets, ce qui est à mettre en rapport avec l'envergure des acteurs économiques maritimes internationaux (les armateurs pour les rejets illicites) et locaux (les prestataires de services), ainsi qu'avec l'exercice des compétences de contrôle et de poursuite dans le cas de rejets illicites et de régulation dans le processus de livraison des concessions aux prestataires de service. Concernant la société civile, les associations de protection de l'environnement ne se manifestent que dans l'enjeu des rejets illicites, lorsqu'il s'agit d'une atteinte directe au milieu marin. Elles n'apparaissent pas comme partie dans les litiges relatifs aux déchets. Cela montre que les différentes configurations du binôme public-privé (DEBRIE, 2010) ne sont pas les mêmes et qu'elles dépendent des contextes locaux particuliers.

L'analyse des décisions de justice montre enfin que dans les deux cas, c'est la situation du port à l'interface terre-mer qui est en jeu. On voit en effet alors que c'est d'une part à travers le zonage maritime et, d'autre part, à travers l'aménagement des installations de réception portuaire qu'il est possible de faire face à ces deux formes de dégradation. Dans les deux cas, donc, la relation entre aménagement portuaire et environnement se construit non seulement à travers l'attribution de compétences aux acteurs et à travers la fixation de limites ou pouvoirs en fonction des espaces, mais aussi à travers l'identification d'intérêts qui sont reconnus comme prioritaires. Ces deux études de cas font donc apparaître différents types de relations en fonction des enjeux environnementaux, qu'il est maintenant intéressant d'étudier à l'échelle de l'ensemble des ports.

Chapitre 7

Typologie de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire

Dans les chapitres précédents, nous avons exploité la multiplicité des données contenues dans les recours contentieux pour focaliser les analyses successivement sur les dégradations, leur localisation spatiale, les intervenants publics et privés et les décisions de justice. Nous avons ensuite utilisé la grille géo-juridique dans son ensemble pour présenter deux études de cas, qui ont montré que, face à de tels enjeux, ce qui fait la plus grande différence entre les ports est l'aménagement.

Notre objectif est maintenant de sortir des cas d'espèces propres à chaque port en constituant une typologie des ports. Pour cela, nous partirons de l'ensemble des informations dont nous disposons pour les traiter simultanément à travers l'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC)¹, méthode qui permet de « rendre intelligible un ensemble d'observations dont la structure profonde n'est pas immédiatement décelable » et d'en donner une « représentation simplifiée et organisée » (GROUPE CHADULE, 1986, p.123). Après avoir résumé l'information dont nous disposons pour chaque port à travers un tableau de données, nous procéderons à l'AFC pour décomposer cette information en facteurs hiérarchisés. L'interprétation des résultats obtenus permettra d'établir des « profils portuaires » pour les ports méditerranéens français et italiens étudiés (LO PRETE, 2010 ; KIRAT et LAVAUD-LETILLEUL, 2011 ; KIRAT et LO PRETE, 2011). Pour chaque profil, nous entrerons dans le détail des variables qui permettent de l'identifier, qui le caractérisent et le distinguent des autres profils. La présentation d'exemples de ports permettra aussi d'avoir une vision concrète de ces profils et de s'interroger sur leur répartition géographique.

¹ « L'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) est une méthode qui permet d'étudier l'association entre deux variables qualitatives. Les travaux de J.-P. Benzécri commencés au début des années 60 ont permis l'émergence de la méthode » (MANUEL XLSTAT, 2012, p.229).

1. Aspects théoriques et méthodologiques de la réalisation d'une typologie portuaire fondée sur l'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC)

1.1. Eléments de méthodologie de l'AFC

La grille d'analyse géo-juridique qui porte sur « Conflits sur port et environnement » nous a conduit à élaborer un tableau de données sur les 30 ports méditerranéens français et italiens étudiés.

Chaque port constitue un individu (n), stocké en ligne dans le tableau de données disponible en annexe. Chaque colonne (c) du tableau correspond à une variable, c'est-à-dire à une caractéristique de conflit environnemental (nous les répertorierons plus loin). La cellule qui correspond au croisement d'une ligne et d'une colonne permet de caractériser les observations sur les ports (n) pour chacune des 28 variables (p), indiquant ainsi des « correspondances ». Chaque cellule accepte une modalité comprise entre 0 (absence de contentieux) et 133, qui correspond au nombre total de contentieux que nous avons utilisés pour notre analyse. En multipliant les correspondances par le nombre de contentieux, c'est-à-dire 840×133 , nous obtenons 111 720 informations élémentaires.

Afin de distinguer des caractéristiques communes aux ports, nous avons besoin de hiérarchiser les dépendances entre ports et variables. Mais la masse d'informations ne permet pas une analyse instantanée. Il est par conséquent nécessaire de la réduire « sans perdre l'information » et pour ce faire, recourir aux possibilités du traitement statistique informatisé¹ des données.

Parmi les méthodes d'analyses statistiques exploratoires disponibles dans la littérature (GROUPE CHADULE, 1986 ; SANDERS, 1990), l'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) permet une analyse visuelle grâce à une projection des ports sur un espace à 2 dimensions selon des axes factoriels sur lesquels l'information se distribue.

¹ L'AFC « sert à résumer l'information contenue dans un grand tableau de données, non directement interprétable, au moyen d'autres tableaux, plus simples à lire ». Elle décompose cette information initiale en facteurs hiérarchisés contenant chacun une part de cette information. L'interprétation de chaque facteur s'effectue grâce à un ensemble de valeurs associées aux variables et aux individus et qui constituent les résultats de l'analyse ». (GROUPE CHADULE, 1986, p.136).

Nous avons groupé les variables du tableau de données en 5 partitions¹ représentant chacune l'un des aspects dominants de l'analyse, à savoir : les formes de dégradation de l'environnement (partition n° 1) ; la localisation spatiale des dégradations (partition n° 2) ; les acteurs privés engagés dans les contentieux (partition n° 3) ; les acteurs publics par échelon spatial d'intervention (partition n° 4) et les décisions de justice (partition n° 5).

Les partitions n° 1 et 2 composent le volet « environnement » du tableau ; les partitions n° 3 et 4 concernent le volet « intervenant », tandis que la partition n° 5 sur les « décisions de justice » correspond au croisement des volets « environnement » et « intervenant ».

Les sections suivantes présentent par volet les caractéristiques de chacune des partitions et des variables qui les composent.

1.2. Le volet « environnement » : les formes de dégradations et leur localisation spatiale

La première partition du volet environnement concerne les formes de dégradation de l'environnement. Cette partition se compose de 7 variables. Ces variables ont été déterminées de manière inductive, à partir des formes de dégradations détaillées dans la grille d'analyse géo-juridique (chapitre 2 et 3), regroupées ensuite en fonction de leurs similitudes. Les rejets illicites et les déchets provenant des navires se regroupent par exemple dans la variable « pollution du milieu marin ». La mesure de ces variables est le nombre de contentieux portant sur ou concernant la variable en question. Il y a donc 133 valeurs possibles pour ces variables, avec 7 variables dans la partition. Chaque variable prend une valeur différente pour chacun des 30 ports étudiés. Ainsi, ces variables donnent des informations selon les ports sur les formes de dégradation de l'environnement dues aux activités et aux aménagements portuaires.

La variable « altération du milieu biophysique » (ENV1) inclut toutes les formes de dégradations ayant des effets sur le milieu biophysique, comme par exemple le dragage.

¹ Partitionner un ensemble consiste à regrouper les individus qui le composent en groupes homogènes (SANDERS, 1990).

La variable « diminution des ressources eau et sol » (ENV2) comprend toutes les formes de dégradations qui ont une incidence sur la qualité de ces ressources, comme par exemple les écoulements dans le sol de substances polluantes d'une usine.

La variable « pollution du milieu marin » (ENV3) concerne toutes les formes possibles de pollution du milieu marin, comme par exemple les rejets illicites ou les déchets provenant des navires.

La variable « pollution du milieu aérien » (ENV4) comprend les différentes formes d'émissions telles que les bruits, les odeurs ou les poussières qui impactent la qualité de l'air.

La variable « pollution du milieu portuaire » (ENV5) fait référence aux formes de dégradation du milieu portuaire, à cause des déchets, par exemple.

La variable « atteinte à la santé publique » (ENV6) concerne tous les impacts sur la population riveraine, comme par exemple à cause des installations d'implantations d'activités industrielles dangereuses.

La variable « dégradation du paysage » (ENV7), enfin, concerne les impacts sur le paysage provoqués, par exemple, par la construction de bâtiments ne s'inscrivant pas dans les règles du respect du paysage ou encore par la démolition de bâtiments ayant une valeur historique et architecturale.

La deuxième partition concerne la localisation spatiale de l'impact des dégradations. Cette partition se compose de 6 variables, qui ont été retenues à travers l'identification dans chaque arrêt de l'espace concerné par la dégradation. Elles ont été calculées comme les variables de la partition n° 1, par nombre de contentieux.

Dans cette partition, la variable « arrière-pays »¹ (IMP1) fait référence aux zones limitrophes du port, comme par exemple les espaces urbains.

La variable « littoral » (IMP2) renvoie à l'espace situé à l'interface terre-mer, c'est-à-dire au domaine maritime naturel¹ (FOULQUIER, 2011).

¹ La notion d'arrière-pays désigne habituellement le marché du port, c'est-à-dire la zone économique, mais nous utilisons ici cette notion seulement en rapport avec les espaces qui se trouvent en proximité du port, comme les espaces urbains ou les espaces dédiés aux activités logistiques qui sont moins urbanisés.

La variable « port » (IMP3) fait référence à l'espace délimité par le périmètre terrestre et maritime du port². Pour cela cette variable renvoie au domaine maritime artificiel (FOULQUIER, 2011).

La variable « mer territoriale » (IMP4) fait référence à l'espace maritime qui se situe au-delà des eaux portuaires jusqu'à 24 miles nautiques.

La variable « zone économique exclusives (ZEE) et zone de protection écologique (ZPE) » (IMP5) fait référence à l'espace maritime qui s'étend au-delà de la mer territoriale jusqu'à 200 miles nautiques.

La variable « haute mer » (IMP6), enfin, correspond à l'espace maritime qui se situe au-delà de la mer territoriale lorsqu'il n'y a pas de ZEE ou de ZPE.

Le point de départ de l'élaboration du tableau de données est donc ce premier volet qui comprend ces deux partitions sur les dégradations de l'environnement et sur leur localisation.

1.3. Le volet « intervenants » : les acteurs privés et les acteurs publics engagés dans les contentieux

Ce volet concerne les intervenants dans les contentieux, c'est-à-dire les acteurs privés économiques ou de la société civile ainsi que les acteurs publics. Il est composé de deux partitions. Les variables de la première partition concernent les « acteurs privés ». Elles sont au nombre de 5. Ce nombre est calculé en fonction du nombre d'acteurs (et non en fonction du nombre de contentieux), avec au total 1 043 acteurs engagés dans les 133 contentieux.

La variable « absence d'acteurs privés ou acteurs publics seuls » (ACT0) concerne les contentieux dans lesquels il n'y a aucun acteur privé, cas qui reste très rare.

¹ Celui-ci comprend le rivage de la mer, le sol et le sous-sol de la mer territoriale, les lais et relais de la mer, le sac et le ressac, les étangs salés, les havres, les rades et les baies fermées, les terrains réservés et la zone des cinquante pas géométriques ((FOULQUIER, 2011, p.84-88).

² Il s'agit donc de la zone industrialo-portuaire, des autres espaces utilisés par le port, des eaux portuaires.

La variable « sociétés privées maritimes » (ACT1) inclut tous les acteurs économiques du transport maritime, tels que les armateurs, les sociétés de dragage ou les prestataires de service, comme, par exemple, le service de remorquage.

La variable « sociétés privées industrielles » (ACT2) inclut les acteurs économiques en lien avec l'activité industrielle du port, comme par exemple les entreprises ou les prestataires de service de gestion des déchets du port.

La variable « associations » (ACT3) inclut de manière indifférenciée les associations de protection de l'environnement ou les associations de riverains.

La variable « individus » (ACT4), enfin, comprend tous les acteurs individuels.

La partition n° 4 concerne les « acteurs publics », qui ont été retenus en fonction des indications des arrêts concernant les parties publiques en cause. Les 497 acteurs publics sont distingués en fonction des échelles spatiales d'intervention. Cette partition se compose de 5 variables :

La variable « échelon européen » (INT1) comprend toutes les institutions européennes comme, par exemple, la Commission européenne.

La variable « échelon national » (INT2) inclut toutes les institutions nationales comme les Ministères et la Préfecture.

La variable « échelon régional » (INT3) concerne les régions et les institutions régionales, comme par exemple les agences de protection de l'environnement.

La variable « échelon du département ou de la *provincia* » (INT4) correspond à l'échelle intermédiaire entre la région et la commune. Il s'agit du département pour la France et de la province pour l'Italie.

Enfin, la variable « échelon local » (INT5) comprend la commune ou les communautés urbaines, comme par exemple la Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole (CUMPM). Nous avons choisi de situer aussi l'autorité portuaire et la Capitainerie du port dans cette variable car elles sont représentatives de l'échelle d'intervention locale spécifique à chaque port.

1.4. La confrontation du volet « environnement » et du volet « intervenants » à travers la mise en œuvre du droit

Cette cinquième partition permet de lier les quatre précédentes : car le juge, lorsqu'il met en œuvre le droit¹ pour trancher les conflits avec une décision, a besoin de prendre en compte tant la forme des dégradations et la localisation de son impact, que les actions des acteurs impliqués dans le contentieux. Dans cette mise en œuvre, il est confronté à l'estimation de la gravité de la dégradation et des intérêts en jeu. La décision de sanctionner un comportement marque ainsi une plus grande estimation de la gravité que celle de préconiser des mesures de prévention.

La partition n° 5 concerne ces décisions de justice. Elle se compose de 5 variables. Les décisions ont été retenues en fonction des catégories de domaines de requête et de décision analysées dans le chapitre 5. Comme pour les deux premières partitions, leur nombre est calculé en fonction du nombre de contentieux. Il y a donc autant de décisions que de contentieux (133).

La variable « choix d'un cadre juridique applicable » (JUR1) comprend toutes les décisions ayant comme but de résoudre au préalable des problèmes d'interprétation du droit afin de permettre son application.

La variable « décisions du domaine environnemental » (JUR2) concerne la catégorie du domaine de requête et de décisions sur les principes et les normes du droit de l'environnement.

La variable « décisions du domaine économique » (JUR3) inclut la catégorie de domaine de requête et de décision sur les aspects financiers de l'environnement.

La variable « décisions du domaine administratif » (JUR4) comprend la catégorie de domaine de requête et de décisions sur la validité d'actes régis par le droit administratif.

¹ On rappelle ici la nuance entre les trois notions de la « transposition », de l'« application » et de la « mise en œuvre » du droit : le droit est transposé d'un ordre juridique supranational dans l'ordre juridique national à travers de lois ou décrets de transposition promulgués par les organes constitutionnels ; le droit est appliqué aux différents échelons administratifs par le biais d'actes du pouvoir exécutif comme les règlements ; le droit est mis en œuvre par le juge dans le cas d'un conflit formalisé auprès des juridictions.

La variable « détermination de la responsabilité » (JUR5) concerne les décisions de justice ayant comme principal objectif de sanctionner les comportements contraires à la loi.

Cette partition, à travers les 5 variables sur les décisions de justice, permet donc de lier chaque forme de dégradation de l'environnement par rapport à sa localisation aux intervenants privés et publics qui sont en cause dans le contentieux.

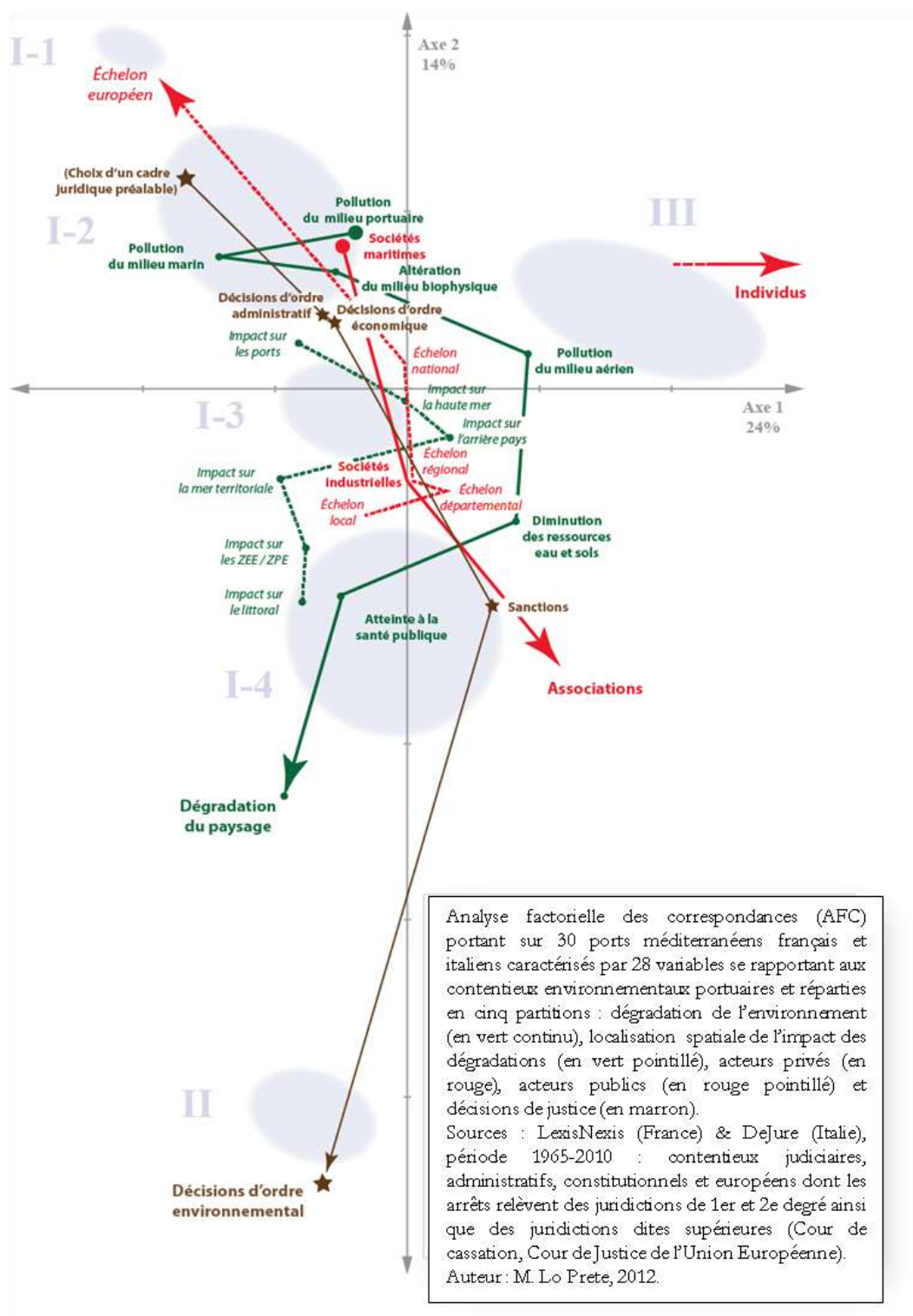
2. Typologie des ports au regard des contentieux environnementaux

2. 1. Définition des premier et deuxième facteurs de la typologie (variables les plus significatives)

Comme on l'a dit, l'objectif de cette analyse est de former une typologie des ports, c'est-à-dire un classement par groupes des ports qui se ressemblent par des variables liées. Ce sont ces groupes qui permettront d'obtenir des « profils portuaires », ceux-ci étant donc déterminés en fonction de la distribution des variables discriminantes. Notre tableau de données contient 28 variables, et afin de constituer des profils avec les 30 ports, nous projetons les points de cet espace à 30 dimensions sur deux axes dits « factoriels », selon une méthode standard adaptée à notre problématique. Cette opération fait apparaître des regroupements de points, qui correspondent donc à des groupes caractérisés par des variables qui sont en liaison. Le long d'un axe, il y a donc des informations communes au groupe identifié.

La Figure 5 montre le résultat donné par l'AFC appliquée aux données issues des 133 contentieux environnementaux concernant 30 ports méditerranéens français et italiens.

Figure 5 : Distribution des variables sur les axes factoriels



Le premier axe factoriel (axe 1) est celui qui prend en compte la plus grande quantité d'information (24%). Il permet de faire apparaître les oppositions et les phénomènes communs. Comme c'est l'axe de plus grande dispersion du nuage de points, c'est lui qui souligne les principaux écarts de correspondances entre les types de ports qu'il regroupe.

Le deuxième axe factoriel (axe 2) est celui qui prend en compte la plus grande quantité d'information résiduelle, c'est-à-dire qui se répète moins fréquemment (14%). Ces informations moins fréquentes font ainsi apparaître des phénomènes latents.

Pour une meilleure lisibilité, la Figure 5 ne représente pas chacun des points projetés (que nous verrons plus loin). Pour représenter l'ordre d'importance des variables, c'est-à-dire les variables dominantes, nous avons relié les points en fonction des valeurs de leurs variables pour chacune des partitions (flèches de couleurs sur la figure). Par exemple, la flèche en trait discontinu rouge montre les variables de la partition « acteurs publics » : le long de cette flèche se déclinent ainsi les différentes variables, depuis l'échelon européen jusqu'à l'échelon local.

2. 2. Identification des variables discriminantes

L'axe des informations discriminantes, c'est-à-dire l'axe qui permet d'identifier les variables caractéristiques de chaque groupe de ports, est l'axe 2. La Figure 5 permet ainsi de constater que la partition la plus discriminante (la plus proche de l'axe 2 sur la figure) est celle des « acteurs publics ». La deuxième partition la plus discriminante est celle des « acteurs privés ». Le premier critère discriminant pour regrouper les ports est donc celui des acteurs, publics et privés, intervenant dans les contentieux. Autrement dit, les conflits environnementaux sont d'abord caractérisés dans un port donné par le type d'acteurs qui interviennent.

La troisième partition la plus discriminante est celle des « décisions de justice », puisque l'on constate que la flèche liant les variables de cette partition est presque parallèle à l'axe 2.

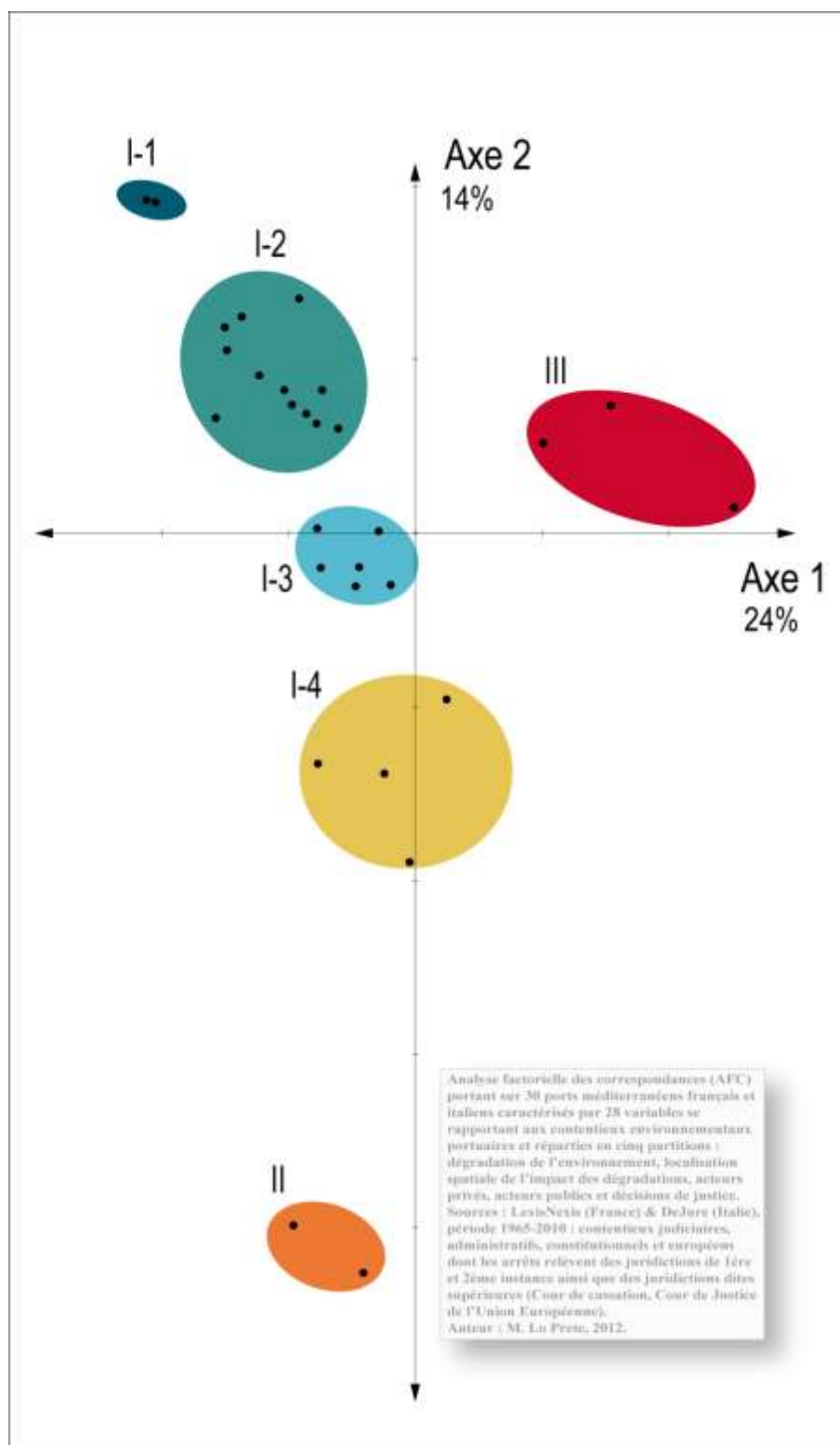
On constate par ailleurs que la flèche reliant les variables de la partition « dégradations de l'environnement » comporte aux deux extrémités d'une part les dégradations dues au développement maritime, et, d'autre part celles due au développement terrestre du port. Ces deux variables sont donc en opposition.

On voit enfin que les variables de la partition « localisation spatiale de l'impact des dégradations » sont celles qui sont les moins linéaires et que leurs segments sont proches de l'axe 1. Cela signifie qu'elles sont les moins discriminantes.

2.3. Définition des « profils portuaires »

L'ordre de priorité que nous venons de voir va permettre de classer les ports selon les groupes identifiés et donc de faire une typologie. Pour cela, considérons la Figure 6, où chaque port est représenté par un point.

Figure 6 : Axes factoriels



En suivant la direction donnée par les variables de la partition des acteurs publics et de celle des acteurs privés, on procède à l'identification de groupes de ports. Six groupes distincts se détachent nettement, caractérisant trois classes de profils portuaires.

Le premier groupe, subdivisé en quatre sous-groupes, est caractérisé par l'échelon territorial d'intervention des acteurs publics. Les quatre sous-groupes sont les suivants :

I-1 : Il s'agit des ports de Gioia Tauro, Sarroch et Milazzo (Italie). Ce groupe est caractérisé au deuxième ordre par l'échelon européen des conflits environnementaux.

I-2 : Il s'agit des ports de Bonifacio (France), Cagliari, Ravenna, Chioggia, Augusta, Olbia, Monfalcone, Ancône, Porto Torres, Bari, Livourne et Palerme (Italie). Ce groupe est caractérisé au deuxième ordre par l'échelon national.

Dans ces deux premiers groupes, les contentieux sont majoritairement liés à la pollution du milieu marin et à l'altération du milieu biophysique due au développement maritime de ces ports, c'est-à-dire qu'ils sont dus au transport maritime et à l'aménagement côté mer.

I-3 : Il s'agit des ports de Venise, Brindisi, Trieste, Tarente, Gênes, Piombino (Italie). Ce groupe est caractérisé au deuxième ordre par l'échelon régional. Dans ce groupe, les contentieux concernent à la fois l'impact du développement maritime et celui du développement terrestre.

I-4 : Il s'agit des ports de ports de Sète, Port-la-Nouvelle, Marseille-Fos (France) et La Spezia (Italie). Ce groupe est caractérisé au deuxième ordre par l'échelon local. Dans ce groupe, les acteurs publics locaux interviennent dans les contentieux liés au développement du milieu terrestre lorsque celui-ci met en cause la qualité de vie des populations riveraines.

Ensuite, les deux autres groupes sont caractérisés comme suit :

II : Il s'agit des ports de Cannes et Calvi (France). Ce second groupe est caractérisé par l'intervention des acteurs collectifs de la société civile, c'est-à-dire des associations qui interviennent lorsque le développement terrestre du port porte atteinte à la qualité de vie des populations riveraines.

III : Il s'agit des ports de Naples, Civitavecchia et Marghera (Italie). Ce troisième groupe est caractérisé par l'intervention des acteurs individuels de la société civile, c'est-à-dire des individus qui, eux aussi, interviennent lorsque le développement terrestre du port porte atteinte à leur qualité de vie.

3. Le « profil » des ports méditerranéens français et italiens

L'AFC nous a permis d'identifier trois groupes de ports, qui définissent des profils génériques. Nous allons d'abord identifier les ports de chaque groupe ou sous-groupe, pour ensuite présenter les variables caractéristiques du profil. Nous prendrons ensuite un exemple de port de chaque profil pour montrer comment les variables concernant les formes de dégradation et leur localisation sont liées avec les actions des intervenants par le biais des décisions de justice adoptées. Nous nous interrogerons enfin sur la répartition géographique de ces profils de ports.

Afin de voir ce qui, par rapport à l'ensemble des ports, est particulièrement caractéristique d'un groupe donné, nous procédons de la manière suivante : pour chaque variable, nous calculons la proportion que chacune des 28 variables représente pour chaque groupe. On obtient ainsi, pour chacun des 3 groupes et des 3 sous-groupes du premier groupe, une moyenne pour chacune des variables.

Exemple : pour le sous-groupe I-1, la valeur ACT0 (absence d'acteurs privés dans le contentieux, autrement dit contentieux n'impliquant que des acteurs publics) a pour valeur moyenne 1, étant donné que chacun des ports de ce groupe compte 1 conflit n'impliquant que des acteurs publics. En revanche, pour le groupe II, sur les deux ports constitutifs du groupe, l'un a pour valeur d'ACT0 1 (un seul contentieux impliquant les autorités publiques) et l'autre a une valeur nulle pour ACT0 (aucun contentieux impliquant les autorités publiques), si bien que la moyenne d'ACT0 pour le groupe II est 0,5.

Ensuite, nous en déduisons la probabilité qu'un port appartienne à tel ou tel groupe en fonction des valeurs de ses variables.

Reprenons notre exemple : pour ACT0, les groupes I-2, I-3, I-4 et III ont une moyenne à 0 ; le groupe I-1 a une moyenne à 1, et le groupe II a une moyenne à 0,5. Ainsi, un conflit caractérisé par une valeur d'ACT0 à 1 a 67% de chance d'appartenir au groupe I-1, 33% de chance d'appartenir au groupe II, et 0% de chance d'appartenir aux autres groupes.

On procède ainsi pour chacune des variables de chacun des groupes. Pour la représentation graphique de chaque profil ainsi obtenu, nous avons adopté le type de

graphique en « Radars ». Ainsi, chaque groupe a permis de représenter un profil caractéristique.

Nous avons rendu cette représentation encore plus explicite grâce à l'utilisation de cinq couleurs : les formes de dégradation de l'environnement et la localisation des impacts sont représentées en vert foncé et vert clair ; l'intervention de l'homme en rouge et orange et, en marron, les décisions de justice.

Nous allons maintenant procéder à l'analyse des « profils » des ports.

3.1. Profil I : Ports caractérisés par l'intervention institutionnelle depuis l'échelle européenne jusqu'à l'échelle locale

3.1.1. Profil I-1 : intervention européenne

a) Identification et degré de définition du profil

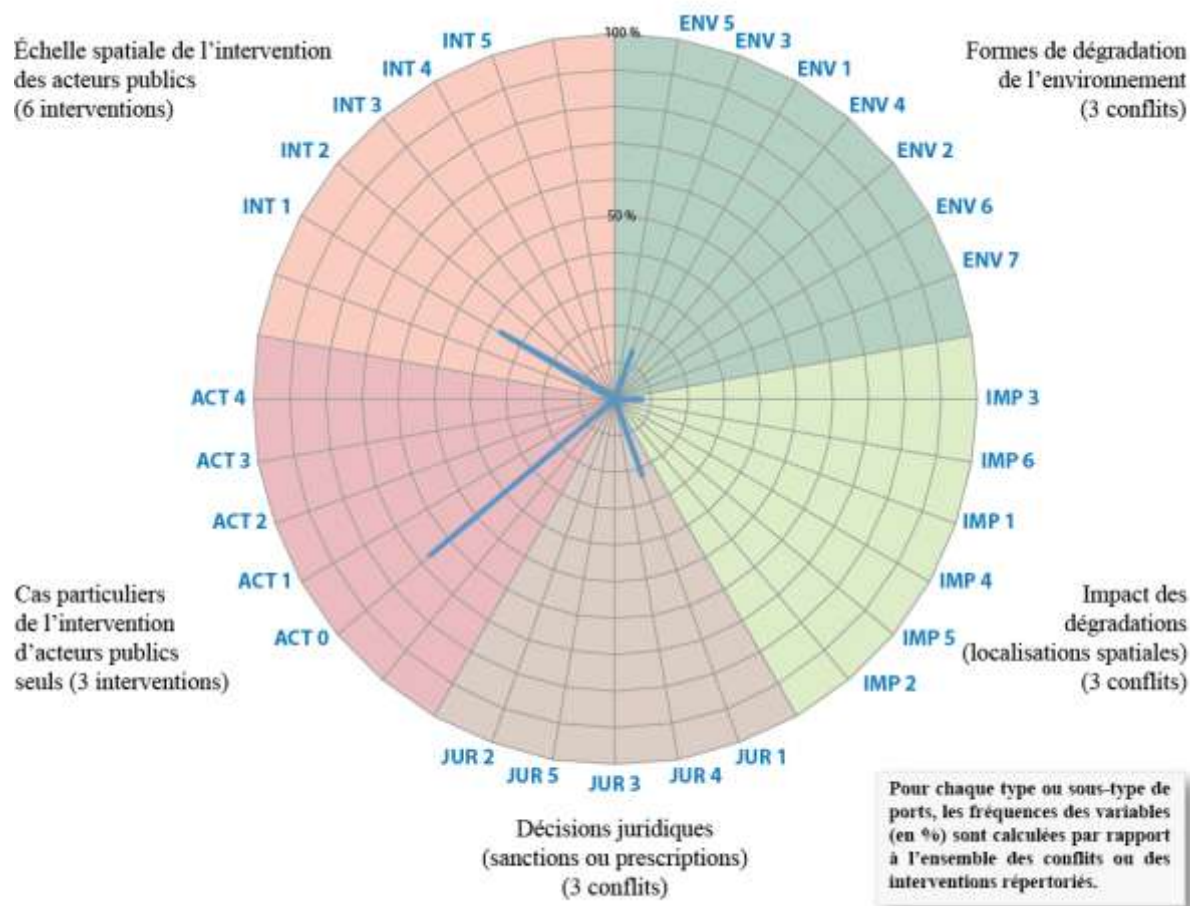
Dans ce premier sous-groupe, il y a trois ports italiens : Gioia Tauro, Sarroch et Milazzo/Messine. Sur la Figure 6, on constate que ce groupe, qui se situe tout en haut à la gauche de l'axe 2, est remarquable par la proximité sur notre espace de projection des ports qui le constituent les uns par rapport aux autres. Cela signifie que ces trois ports sont concernés par le même type de contentieux. Cela va contribuer à définir un profil précis. Bien entendu, comme le groupe est formé de trois ports à partir de trois contentieux, cela laisse penser qu'il n'est pas très représentatif. Cependant, le fait que ces trois ports et ces trois contentieux soient aussi similaires nous incite tout de même à distinguer ce groupe comme tel, et la caractérisation que nous allons maintenant en faire tend à justifier l'existence de ce groupe.

b) Description des variables discriminantes du profil

La Figure 7 montre le profil I-1.

Figure 7: Profil I-1 – Quand le transport maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu ne faisant intervenir que des acteurs publics, notamment de l'UE

[Gioia Tauro, Sarroch et Milazzo (Italie)]



Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : LexisNexis et DeJure, 2010.

Concernant le volet « environnement », la variable la plus caractéristique est celle de la pollution du milieu marin (ENV3), impact qui se localise dans l'espace portuaire (IMP3). Ces variables sont néanmoins relativement peu spécifiques à ce groupe, même si elles en sont caractéristiques. Concernant le volet « intervenants », on constate que la variable la plus discriminante est celle des conflits entre acteurs publics seulement (ACT0). L'autre variable caractéristique est ensuite celle de l'échelle d'intervention de l'UE (INT1). Ces deux variables permettent de distinguer nettement ce profil des autres. La décision de justice lie ces deux volets à travers des décisions qui portent exclusivement sur le choix

d'un cadre juridique applicable (JUR1). Ce profil est le plus homogène du fait qu'il ne concerne qu'un type de contentieux. Il fait clairement apparaître la façon dont l'intégration de l'environnement dans le développement portuaire est marquée par l'intervention de l'UE qui, avec ses compétences de gardien du respect des règles communautaires, contraint les autorités portuaires à mettre en œuvre les règles qui portent sur le développement maritime et sur la protection du milieu marin.

c) Le port de Gioia Tauro : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle européenne

Prenons comme exemple le port de Gioia Tauro qui, avec les ports de Sarroch et de Milazzo, correspond à ce profil. Pour les trois ports, il s'agit du même contentieux : un conflit entre la Commission européenne et la République Italienne concernant la pollution du milieu marin. En effet, l'UE intervient afin d'obliger la mise en œuvre du plan de récolte et de gestion des déchets provenant des navires comme prévu par le droit européen. La décision vise donc à donner de la certitude au droit et de l'efficacité aux outils prévus par ce droit au service de l'environnement.

d) Répartition géographique des ports du profil I-1

Ces trois ports se trouvent au sud de l'Italie : Gioia Tauro en Calabre est dans la pointe sud ouest, Milazzo en Sicile du côté de la mer Tyrrhénienne et Sarroch au sud de la Sardaigne. Ces trois ports se trouvent dans l'axe de la route de navigation est-ouest de la mer Méditerranée. Concernant le type de trafic, Milazzo et Sarroch se caractérisent par le trafic de vrac liquide (notamment des hydrocarbures), à la différence du port de Gioia Tauro caractérisé par le trafic de conteneurs, en rapport avec sa fonction centrale de hub de la Méditerranée. Concernant les investissements dans les infrastructures, ils sont très différents d'un port à l'autre : environ 100 000 000 € pour Gioia Tauro, moins de 50 000 000 € pour le port de Sarroch en partage avec Cagliari et un peu plus de 1 500 000 € pour le port de Messine/Milazzo¹.

¹ Chapitre 1 et chapitre 2.

On constate que ces trois ports se ressemblent par la dimension maritime de leur développement. Ainsi, ce n'est pas tant l'activité de ces ports (nature et densité) qui influence l'interaction entre environnement et développement portuaire, mais plutôt la capacité des autorités portuaires à mettre en adéquation le développement maritime de ces ports avec les règles d'aménagement (mise en place de plans de gestions des déchets provenant des navires).

Quoique le faible nombre de ports dans le groupe limite l'analyse, on peut quand même identifier des traits communs et cela au motif que ces trois ports ne sont pas seulement proches mais aussi caractérisés par les mêmes variables discriminantes. On voit donc apparaître un profil caractérisé par des contentieux relatifs aux milieux marins et réglés seulement entre institutions à l'échelle européenne, avec des décisions relatives au cadre juridique applicable. En associant cette dernière variable à la lecture de la carte sur le développement des infrastructures portuaires et de celle sur l'évolution du nombre de conflits environnementaux¹, qui ne prévoit pas de tendance évolutive nette pour ces trois ports, on peut estimer qu'il ne s'agit pas d'un profil portuaire marqué par un fort degré de conflictualité.

De ce profil portuaire, il ressort donc que la conflictualité peut être prévenue en équipant les ports d'installations de réceptions portuaires adéquates et en mettant en place des plans de gestion aptes à répondre aux nécessités de la récolte des déchets provenant des navires de chaque port.

3.1.2. Profil I-2 : intervention nationale

a) Identification et degré de définition du profil

Ce profil se compose d'un seul port français, celui de Bonifacio, et de 11 ports italiens, ceux de Cagliari, Ravenne, Chioggia, Augusta, Olbia, Monfalcone, Ancône, Porto Torres, Bari, Livourne et Palerme². Dans le groupe de points de la Figure 6, ces ports sont

¹ Chapitre 2 et chapitre 3.

² Nous avons présenté les ports dans l'ordre du nombre de conflits, c'est-à-dire du plus petit au plus grand : Bonifacio (1 conflit), Porto Torres (1), Olbia (2), Chioggia (2), Cagliari (3), Augusta (3) Palerme (3), Monfalcone (3), Ravenne (4), Ancône (4), Bari (6) et Livourne (6).

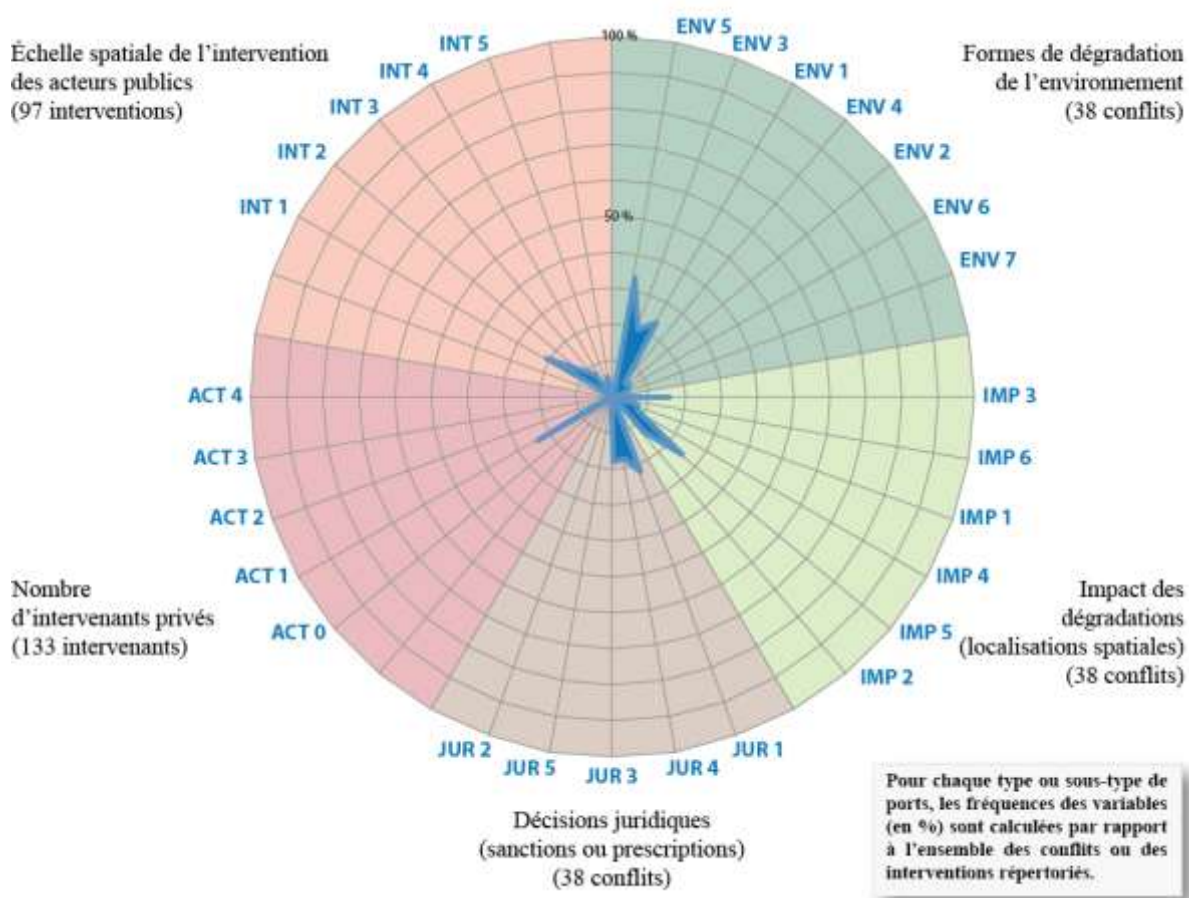
proches du centre et un peu dispersés dans les extrémités du nuage avec certains ports plus proches de l'axe 2, et donc du profil I-1, et d'autres plus proches de l'axe 1, et donc du profil I-3. Dans l'ensemble, le profil se distingue des autres malgré les extrémités du groupe tendant vers 2 profils différents.

b) Description des variables discriminantes du profil

Ces 12 ports se caractérisent essentiellement par la variable de l'échelle d'intervention nationale en corrélation avec la pollution du milieu portuaire. Les variables du profil I-2 sont représentées par la Figure 8.

Figure 8 : Profil I-2 – Quand l'aménagement maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu faisant intervenir des acteurs publics nationaux

[Bonifacio (France), Cagliari, Ravenna, Chioggia, Augusta, Olbia, Monfalcone, Ancône, Porto Torres, Bari, Livourne et Palerme (Italie)]



Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : LexisNexis et DeJure, 2010.

Dans le volet « environnement », ce profil se distingue des autres tout d'abord dans les formes de dégradations, qui sont ici la pollution du milieu portuaire (ENV5) et l'altération du milieu biophysique (ENV1). Concernant la localisation de ces impacts, les variables marquantes sont celle de la ZPE (IMP5) et celle du littoral (IMP2). Dans le volet « intervenants », l'intervention européenne (INT1) reste significative mais c'est l'intervention à l'échelle nationale des institutions (INT2) qui est discriminante. A la différence du profil I-1, dont les contentieux n'impliquent que des acteurs publics (ACT0), il y a dans ce modèle 133 intervenants privés. La variable marquante est celle des sociétés privées maritimes (ACT1).

La principale différence entre les profils I-1 et I-2 est donc que dans ce deuxième groupe, les intervenants sont à la fois publics et privés, sachant que dans les deux cas, les contentieux sont marqués par l'échelle de l'intervention européenne. Ces contentieux concernent l'altération du milieu biophysique et, en partie, les pollutions du milieu marin. On voit donc que, dans ces ports, la conflictualité est surtout associée à un développement maritime portuaire. Ces contentieux environnementaux se soldent par des décisions sur le choix d'un cadre juridique applicable ou par des décisions administratives, sans qu'il y ait donc de décisions sur la détermination de la responsabilité ni de décisions du domaine environnemental.

c) Le port de Monfalcone : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle nationale

Le port de Monfalcone se situe au milieu du groupe, raison pour laquelle nous l'avons choisi. Il s'agit d'un port de petite taille qui se caractérise par un trafic de vrac sec du côté de la mer Adriatique. Les 3 contentieux qui le concernent font apparaître son impact sur le milieu portuaire, sur le milieu biophysique et sur le milieu marin. Ils montrent aussi la présence de sociétés économiques maritimes qui, souvent confrontées aux acteurs publics nationaux, sont les destinataires de décisions du domaine administratif ainsi que de décisions sur le choix du cadre juridique applicable. On voit donc que la conflictualité est surtout associée au développement maritime du port car ces décisions montrent la volonté des institutions de prendre en compte l'environnement dans le développement des services et des infrastructures de ce port. Elles montrent donc que l'intégration de l'environnement s'effectue en termes de service et de police. Concernant le service, il y a la décision du juge sur une concession pour la prestation d'un service de récolte de déchets (264/2002). La solution qu'apporte cette décision est celle du contrôle du niveau de qualité devant s'effectuer sur les prestataires des services pour qu'ils soient titulaires de la concession. Concernant la police, on constate la volonté du juge de faire respecter les règles en faveur de l'environnement par les sociétés économiques maritimes sans néanmoins empêcher le développement des infrastructures portuaires. Par exemple, le juge encourage la prise en compte de la faune et de la flore d'un milieu marin fragile (5328/2006) et il permet des travaux de dragage dans des sites littoraux ayant des habitats

protégés qui ne sont pas encore formellement inscrits dans la liste des sites d'intérêt communautaire (CJCE, 13/05/2005). Ces deux décisions ne sont pas antinomiques, mais au contraire convergent dans le même sens : celui du respect des règles par les acteurs économiques et de l'exercice des compétences des acteurs publics pour que les règles prévues en matière de sites protégés soient applicables au cas d'espèce, ce qui d'ailleurs est confirmé par la tendance à une diminution des conflits dans ce port. Le droit mis en œuvre par le juge assume alors un rôle de régulateur des conflits, dont la gravité est mesurée par le juge, et de promoteur des actions des acteurs économiques et des institutions pour que l'environnement soit pris en compte dans le développement portuaire.

d) Répartition géographique des ports du profil I-2

Les ports du profil I-2 se trouvent dans les îles de la Corse, avec Bonifacio, en Sardaigne, avec les ports de Cagliari, Olbia et Porto Torres, et en Sicile avec les ports d'Augusta et de Palerme. Sur la péninsule, le port le plus au sud est celui de Bari, dans la région des Pouilles, donc du côté de la mer Adriatique. Toujours de ce côté, les ports d'Ancône, Ravenne, Chioggia et Monfalcone sont plus au nord. Enfin le port de Livourne se situe sur la péninsule du côté de la mer Tyrrhénienne.

Le trafic de passagers est ce qui caractérise les ports de Bonifacio au sud de la Corse, de Olbia et Porto Torres au nord de la Sardaigne et de Palerme en Sicile, du côté de la mer Tyrrhénienne. Ces quatre ports sont assez proches. Les ports de Bari et de Ancône, aussi caractérisés par le trafic passagers, se situent au contraire à l'est de la péninsule côté adriatique. Ensuite, avec le trafic de vrac liquide, on repère les ports d'Augusta en Sicile et de Cagliari au sud de la Sardaigne. Les trafics de vrac sec sont quant à eux représentés par deux ports : ceux de Ravenne et de Monfalcone au nord du côté de la mer Adriatique. Enfin, concernant le trafic de conteneurs, il y a encore deux ports : celui de Livourne côté mer Tyrrhénienne et celui de Chioggia du côté de la mer Adriatique. Les ports de ce profil se caractérisent donc par une grande variété de trafics, une partie du côté tyrrhénien, avec des ports dont les activités sont principalement celle du trafic de vrac liquide, de passagers et de conteneurs, et l'autre du côté adriatique, avec des ports dédiés au trafic de vrac sec et de conteneurs. Parmi les ports de ce profil on peut distinguer les ports les plus proches et

ayant des activités similaires : les ports du nord de la Sardaigne, Porto Torres et Olbia, et celui de Bonifacio au sud de la Corse sont ainsi situés dans le même espace, et caractérisés par le même type de trafic, celui de passagers. Cette variété des types de trafics ainsi que de leur densité nous fait à nouveau constater que ce n'est pas tellement le type d'activité qui est cause de conflits. Ceux-ci apparaissent lorsque sont en cause des enjeux environnementaux dus à l'impact du développement maritime, et font alors surtout intervenir les acteurs publics nationaux pour réguler les rapports entre les acteurs économiques maritimes, souvent en concurrence entre eux pour s'accaparer la réalisation des travaux de dragage ou la prestation d'un service.

A l'exception de Livourne, les ports de ce groupe bénéficient d'investissements dans les infrastructures relativement en-dessous de la moyenne par rapport à l'ensemble des ports de notre étude. Même si la densité de leur activité semble également en-dessous de la moyenne, il est possible que ces conflits opposant des institutions à des sociétés maritimes dans ces ports soient liés au faible taux d'investissement dans les services et les infrastructures, ce qui semble se vérifier dans le fait que les ports Bari, d'Augusta d'Ancône et de Livourne montrent une tendance à l'accroissement des conflits.

3.1.3. Profil I-3 : intervention régionale

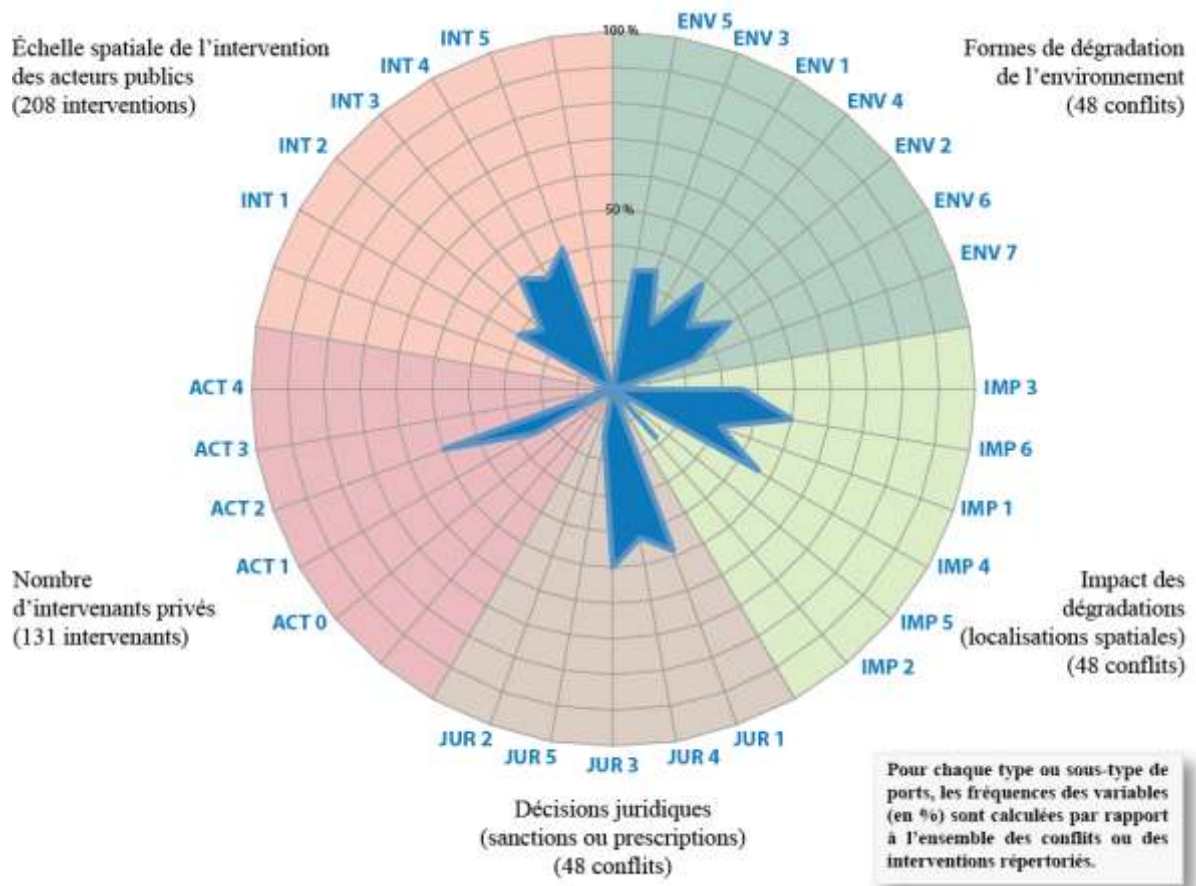
a) Identification et degré de définition du profil

Dans ce profil, on retrouve 6 ports italiens : Venise, Brindisi, Trieste, Tarente, Gênes, Piombino¹. La Figure 6 fait apparaître que ce groupe est très proche du croisement des axes 1 et 2 et qu'il se caractérise par une dispersion assez homogène de ses ports.

b) Description des variables discriminantes du profil

La Figure 9 représente le profil I-3.

Figure 9 : Profil I-3 – Quand l'aménagement maritime et terrestre engendre des contentieux sur la qualité du milieu faisant intervenir des acteurs publics régionaux
[Venise, Brindisi, Trieste, Tarente, Gênes, Piombino (Italie)]



Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : LexisNexis et DeJure, 2010.

¹ Le nombre des conflits par port est le suivant : Venise (2 conflits), Brindisi (15), Trieste (9), Tarente (8), Gênes (13), Piombino (1).

Dans le volet « environnement », ce profil se caractérise par la variété des formes de dégradations : pollution du milieu marin (ENV3), pollution du milieu aérien (ENV4) et atteinte à la santé publique (ENV6). La localisation de ces impacts rend discriminante la variable de la haute mer (IMP6), de la mer territoriale (IMP4) et celle du port (IMP3). Dans le volet « intervenants », la variable des sociétés industrielles (ACT2) est de toute évidence discriminante, davantage, donc, que celle des sociétés maritimes (ACT1). Concernant les acteurs publics, ce qui marque ce profil est la variable de l'échelle spatiale d'intervention régionale (INT3). Ces deux volets se rencontrent à travers des décisions qui sont surtout du domaine économique (JUR3) ainsi qu'à travers des décisions concernant le choix d'un cadre juridique applicable (JUR1).

On constate qu'à la différence des autres, ce profil est le plus hétérogène en termes de variables : dans la même partition, il y a deux ou trois variables ayant des valeurs très proches. Cela s'explique par le fait que ce profil comprend un grand nombre de contentieux (48) pour un petit nombre de ports (6) : cela contribue à diversifier l'information. Malgré cette hétérogénéité, la variable discriminante est identifiable : il s'agit de contentieux concernant surtout les sociétés industrielles. Cela permet de distinguer ce profil des autres. Les autres variables qui font la différence sont celle de la pollution du milieu marin, qui se localise surtout en haute mer et en mer territoriale, et celle de l'échelle d'intervention régionale.

c) Le port de Gênes : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle régionale

Dans le nuage des ports, Gênes se trouve le plus en bas de l'axe 1, à gauche de l'axe 2. Nous l'avons choisi car c'est un port de grande taille et car un nombre important d'arrêts le concerne.

Le nombre de 208 interventions des acteurs publics et la variété des échelles spatiales d'intervention, avec la dominance régionale, montrent d'une part la nature conflictuelle des rapports multiscalaires entre les acteurs publics et, d'autre part, les effets néfastes de la délocalisation des décisions avec le passage du global au local (LARCENEUX et CHALLEAT, 2011).

Le cas de Gênes permet d'observer une particularité de la structure administrative italienne : celle qui consiste à favoriser le rôle des régions en matière d'environnement¹. Les contentieux relatifs au port de Gênes font clairement apparaître le rôle de la région tant dans l'aménagement côté terre² que dans l'aménagement côté mer³.

Le cas du port de Gênes est aussi emblématique en ce qu'il montre l'engagement de l'autorité portuaire souvent en alliance avec les Ministères, les acteurs locaux et régionaux contre les acteurs économiques qui revendiquent des concessions destinées à permettre la mise en place d'activités. On constate que dans la majorité des contentieux, le mouvement est souvent ascensionnel, avec une prise d'initiative d'abord des communes, puis de la *provincia* jusqu'à la région Ligurie, qui se retrouve ainsi en charge d'un problème qui résulte du transfert des compétences. Les Ministères, surtout présents dans les conflits sur la pollution marine et sur l'altération du milieu biophysique, réagissent en fonction des demandes des institutions locales et des acteurs privés. Ces conflits confrontent le juge au problème de la correspondance d'un corpus législatif aux circonstances et aux spécificités locales, ce qui met en contraste le local avec le global et situe la région au milieu des ces

¹ Par exemple, en matière d'aménagement côté terre, en Ligurie, il y a une loi régionale sur l'attribution aux autorités locales de fonctions en matière d'environnement, défense du sol et énergie (Loi régionale Ligurie, n° 18/1999) qui permet à la région de déléguer des compétences (contrôle, délivrance de concessions) aussi bien au département (la *provincia*) qu'à la commune. Dans la région Ligurie, d'autres lois régionales attribuent plus de compétences aux autorités locales, par exemple en matière de concessions et d'étude d'impact environnemental : la loi régionale de la Ligurie sur le paysage (n° 16/2008) attribue à la région la compétence d'émettre l'avis de conformité paysagère sur l'installation d'un équipement portuaire destiné au transport roulant de marchandises (dans ce cas, la région peut ensuite transférer la compétence à la commune).

² Comme nous l'avons vu, c'est le cas avec la construction d'un centre de traitement des déchets et de valorisation énergétique. Le problème est celui du choix de la localisation du centre, choix qui se fait sous la direction de la région et en accord avec les communes. Plusieurs sites sont potentiellement aptes à accueillir le centre, parmi lesquels certaines zones industrielles du port de Gênes et d'autres zones qui tombent sur d'autres communes. Au total, 60 communes sont impliquées dans ce contentieux. Le juge estime que le port de Gênes n'est pas adapté pour accueillir ce centre et que le site le plus adapté pour ses caractéristiques territoriales est celui de Monte Scarpino qui se trouve dans la commune de Gênes, mais plus éloigné de la ville. Ainsi, le juge, dans son évaluation du territoire et de ses caractéristiques, privilégie la relation du port avec la ville. Il décide que la commune de Gênes, parce qu'elle est plus concernée par les enjeux du territoire destiné à accueillir le centre de traitement des déchets, est l'autorité locale la plus adaptée pour décider de l'attribution de l'étude de faisabilité. Mais une fois effectuée cette étude de faisabilité, c'est à la région de donner l'avis de conformité environnementale du projet dans le site identifié.

³ Le rôle de la région en matière d'aménagement côté mer est aussi renforcé en Ligurie avec la loi régionale (n. 38/1998) qui oblige au respect de la procédure de screening, c'est-à-dire à la procédure de vérification des sédiments de dragage, afin que l'autorité portuaire approuve ensuite l'adjudication des travaux de dragage qui sont nécessaires soit pour augmenter le tirant d'eau du chenal d'accès au port soit pour la construction de nouveaux terminaux.

rapports de forces. Cela pose la question des acteurs que la région doit privilégier (PAROLA, 2010).

Ce profil portuaire, se caractérise par la quasi absence d'acteurs de la société civile tels que les individus ou les associations. Dans le cas du port de Gênes, parmi les acteurs privés, il n'y a pas d'associations de protection de l'environnement ni d'associations de riverains ; il s'agit seulement d'acteurs économiques, en particulier de sociétés industrielles. Pour cette raison, le juge statue sur ces conflits avec des décisions qui sont surtout du domaine économique, ce qui montre l'importance de mettre en place des arbitrages préalables entre les acteurs économiques présents sur le territoire portuaire. Ces arbitrages caractérisent donc ce profil portuaire lorsqu'il s'agit du développement du port plus précisément en termes d'aménagement terrestre et maritime. Les décisions sur le choix du cadre juridique applicable ainsi que sur la détermination de la responsabilité montrent un changement de tendance dans la façon dont les règles de police sont mises en œuvre, changement qui tend à favoriser les condamnations en cas d'atteinte au milieu marin¹. Cette tendance à privilégier la mise en œuvre de règles plus contraignantes caractérise aussi ce profil portuaire lorsqu'il s'agit de l'impact de l'usage portuaire sur l'environnement.

Enfin, les décisions du domaine administratif montrent que ce sont souvent les sociétés économiques qui prennent l'initiative pour évoquer les vices de l'administration (manque de transparence, d'impartialité, de motivation), afin que le juge tranche le litige, soit en imposant aux administrations d'agir sans vices, soit en déclarant totalement illégitime l'action de l'administration et en lui imposant de délivrer l'autorisation demandée. Cela fait donc apparaître la nécessité d'une amélioration des dialogues entre les acteurs publics et les acteurs économiques engagés dans la prestation de services.

¹ Comme nous l'avons dit dans le chapitre 6, les décisions du juge plus anciennes sur la pollution du milieu marin tendent à mettre en œuvre le droit international, ce qui exonère les capitaines ou les armateurs du fait de pollution. Dans les arrêts plus récents, on assiste à un changement de l'orientation de la jurisprudence, ce qui amène le juge à mettre en œuvre les sources de droit national tendant à favoriser les condamnations. Ce changement de tendance fait apparaître la pénalisation comme une solution valable pour le respect des règles de protection du milieu marin.

d) Répartition géographique des ports du profil I-3

Les 6 ports italiens du profil I-3 concernent trois zones différentes de la péninsule. Le talon de l'Italie, avec les ports de Brindisi et de Tarente dans la région des Pouilles, au sud de la mer Adriatique, qui se caractérisent surtout par le trafic de vrac sec ; les ports de Venise et de Trieste, au nord de la mer Adriatique, qui se caractérisent respectivement par les trafics de passagers et de vrac liquide ; et les ports de Gênes et de Piombino, du côté de la mer Tyrrhénienne, respectivement caractérisés par des trafics de vrac liquide et de vrac sec. Comme pour les deux groupes précédents, on constate que le type d'activité ne semble pas influencer l'interaction entre développement portuaire et environnement.

Les ports de Brindisi et de Tarente se caractérisent majoritairement par des atteintes à la santé publique, la diminution des ressources eau et sol, et la pollution du milieu marin. Brindisi se distingue cependant par le fait que sur les 15 contentieux, certains concernent la pollution du milieu portuaire, qu'on ne retrouve pas dans les 8 contentieux du port de Tarente, qui, pour sa part, se distingue par des conflits concernant la pollution du milieu aérien. L'autre différence est que mis à part la présence de sociétés privées industrielles et maritimes dans les deux ports, il y a à Tarente des associations parmi les acteurs engagés dans les contentieux, tandis qu'à Brindisi, il s'agit d'individus. Enfin, concernant les types des décisions, elles sont du même domaine dans les deux ports : des décisions majoritairement administratives, des décisions économiques, des décisions sur la détermination de la responsabilité et des décisions sur le choix du cadre juridique applicable.

La position géographique de ces deux ports les rapproche, car ils sont situés dans la même région des Pouilles au sud de l'Italie sur la mer Adriatique, mais en même temps contribue à les différencier car cette proximité encourage le développement de trafics et d'activités portuaires différents. Par exemple, le port de Brindisi se singularise par des projets de développement des terminaux gaziers et méthaniers, ce qui semble être reflété par l'ampleur des investissements engagés en 2010 pour les infrastructures portuaires. La position du port de Tarente, avec des espaces portuaires notables, le caractérise aussi par des trafics de conteneurs et par l'exploitation industrielle de la ZIP à travers de nouveaux projets. Pour ce port, les investissements sont nettement moins importants.

Les ports de Gênes et de Trieste se caractérisent majoritairement, quant à eux, par des pollutions du milieu marin ainsi que par des atteintes à la santé publique, et par la dégradation du paysage. Il y a à Trieste des contentieux sur la diminution des ressources eau et sol qu'on ne retrouve pas à Gênes, qui se distingue pour sa part par des contentieux concernant l'altération du milieu biophysique et la pollution du milieu aérien.

Dans les deux ports, il y a les mêmes intervenants, mais Gênes se distingue par des contentieux où interviennent aussi quelques individus. Les décisions résolutive des conflits sont les mêmes, avec des décisions sur le choix du cadre juridique applicable, sur la détermination de la responsabilité, et des décisions du domaine économique et administratif.

La position géographique de ces deux ports, situés respectivement au nord de la mer Tyrrhénienne (Gênes) et au nord de la mer Adriatique (Trieste), les caractérise comme ports d'entrée, ce qui contribue à leur rapprochement et encourage le développement d'autres types de trafics : conteneurs et passagers, avec notamment la croisière, vu l'étroite relation de ces ports avec la ville, qui est donc valorisée pour le tourisme. En termes de développement des infrastructures portuaires, il est flagrant que le port de Gênes bénéficie d'un montant largement supérieur à celui engagé pour le port de Trieste¹.

Les ports de Piombino et de Venise sont beaucoup moins hétérogènes et cela en raison du nombre plus réduit d'arrêts. Le port de Piombino n'est concerné que par la diminution des ressources eau et sol avec, comme intervenants privés, des sociétés industrielles et comme décisions, des décisions du domaine administratif, ce qui montre le caractère problématique de la dimension industrielle de ce port. Le port de Venise est caractérisé par l'altération du milieu biophysique et par la pollution du milieu marin avec, comme intervenants, des sociétés maritimes et des associations, et avec des décisions du domaine administratif et des décisions sur le choix du cadre juridique applicable. La position géographique de ces deux ports, situés respectivement au centre de l'Italie, du côté de la mer Tyrrhénienne (Piombino), et au nord-est, du côté de la mer Adriatique (Venise), n'influence pas de projets de développements particuliers, à l'exception de Venise, qui valorise la croisière et s'appuie pour cela sur les zones portuaires de Marghera pour le

¹ Chapitre 1.

développement du transport de conteneurs. Enfin, le port de Venise est un cas intéressant pour son milieu lagunaire fragile ainsi que pour ses contraintes architecturales liées à la richesse de son patrimoine. Cela encourage la prévention des conflits, ce qui explique sans doute l'importance des investissements financiers pour les infrastructures, qui, du reste, semblent porter leurs fruits : à travers la lecture de la carte sur l'évolution du nombre de conflits environnementaux, on constate que, dans le port de Venise, il y a une tendance à la diminution des conflits, à la différence de tous les autres ports de ce groupe – à l'exception de Piombino où il n'y a pas de tendance évolutive nette¹ et où il n'y pas de sommes engagées pour le développement des infrastructures portuaires très marquantes.

Ainsi, ce profil se caractérise par des conflits qui impliquent en très grande majorité des sociétés industrielles. Les ports sont de manière générale des ports dont l'activité est plus intense que la moyenne, et les investissements dans les infrastructures sont en rapport avec cette activité. Malgré cela, dans la totalité de ces ports, les contentieux environnementaux sont plutôt en augmentation. Cela pose donc la question de la capacité des ports à se développer en permettant une prise en compte non conflictuelle de l'environnement entre acteurs industriels.

On constate enfin que, dans ce profil, les ports sont concernés par des enjeux environnementaux dus tant au développement maritime qu'au développement terrestre. Dans ce dernier cas interviennent moins d'acteurs publics nationaux que d'acteurs publics régionaux, lesquels doivent réguler les actions des acteurs économiques industriels. L'hétérogénéité de ce profil fait donc apparaître l'importance des impacts du développement terrestre du port, d'un côté, et de ceux de l'activité maritime, de l'autre. Les aménagements côté terre et l'usage maritime de ces ports, justifient donc le double type de décisions de justice respectivement sur le domaine économique et sur le choix d'un cadre juridique applicable.

¹ Chapitre 3.

3.1.4. Profil I-4 : intervention locale

a) Identification et degré de définition du profil

Ce profil correspond au sous-groupe constitué de 4 ports : Sète, Port-la-Nouvelle, Marseille-Fos en France et La Spezia en Italie¹. Comme on peut le constater sur la Figure 6, ces ports sont un peu plus dispersés au sein de ce groupe que ne l'étaient les ports précédents dans leurs groupes respectifs.

Nous allons maintenant voir ce qui caractérise ce modèle et quelles sont les variables qui augmentent la dispersion des points.

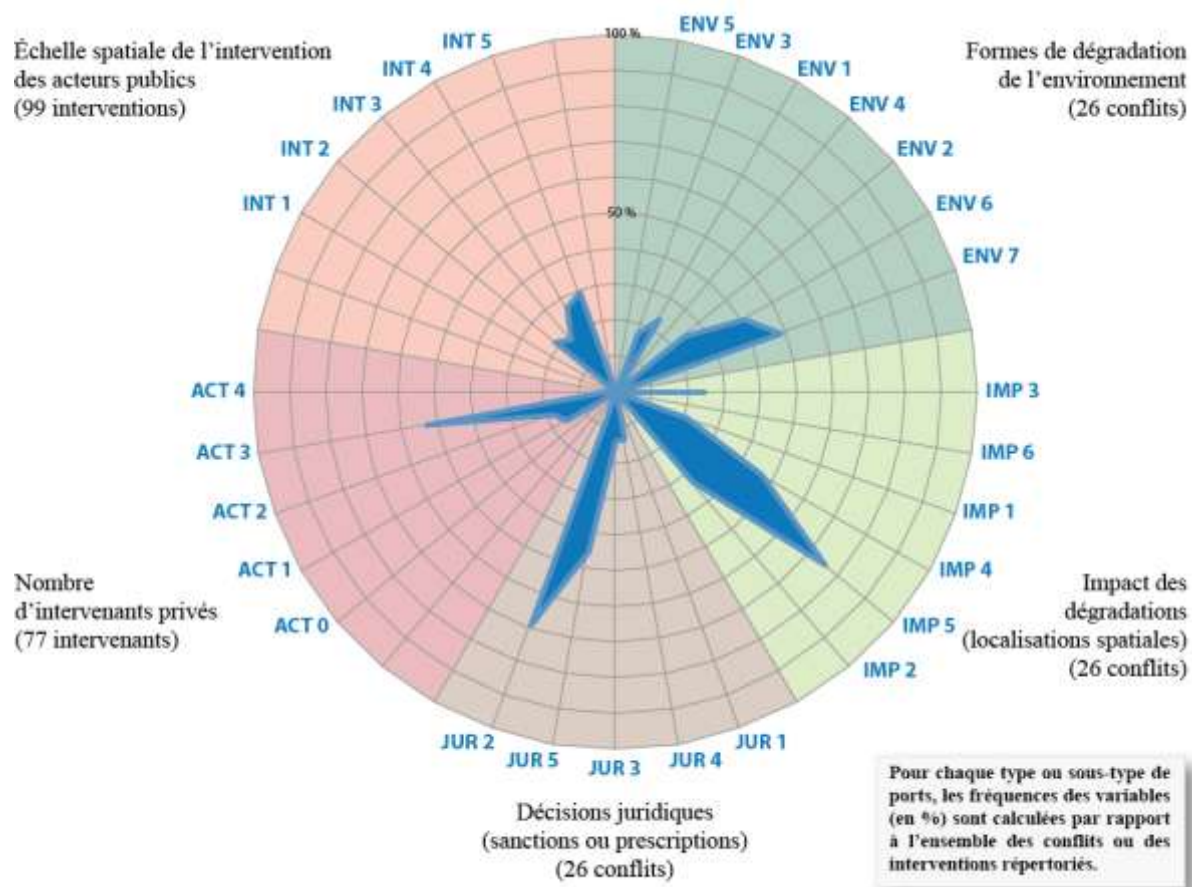
¹ Le nombre des conflits par port est le suivant : ports de Sète (3), La Spezia (4), Port-la-Nouvelle (6) et Marseille-Fos (13)

b) Description des variables discriminantes du profil

La Figure 10 représente le profil I-4.

Figure 10 : Profil I-4 – Quand l'aménagement terrestre engendre des contentieux sur la qualité de vie faisant intervenir des acteurs publics locaux

[Sète, Port-la-Nouvelle, Marseille-Fos (France) et La Spezia (Italie)]



Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : LexisNexis et DeJure, 2010.

Concernant le volet « environnement », l'atteinte à la santé publique (ENV6) et la dégradation du paysage (ENV7) sont caractéristiques de ce groupe. De manière plus réduite, il s'agit aussi de la pollution du milieu marin (ENV3). Cette dernière justifie l'importance de la zone de protection écologique (IMP5) comme variable discriminante, ce qui s'explique par le fait que cette zone n'existe qu'en France. Ces formes de dégradations se localisent aussi sur le littoral (IMP2) lorsqu'il s'agit de la dégradation du paysage, et, dans une moindre mesure, dans l'arrière-pays (IMP1), qui concerne davantage l'atteinte à la santé publique.

Concernant le volet « intervenants », la variable la plus marquante est celle des associations (ACT3). Cette variable est la plus caractéristique de ce volet. C'est l'échelon local (INT5) qui est ici dominant, suivi par l'échelon national (INT2), sans pour autant que l'échelon de décision soit très spécifique à ce profil.

Enfin, concernant les « décisions de justice », ce sont surtout des décisions du domaine environnemental (JUR2), et, dans une moindre mesure, celles sur la détermination de la responsabilité (JUR5) qui sont prises dans ce profil.

Ainsi, les ports du groupe I-4 peuvent se décrire comme concernés par des conflits qui vont de l'échelle nationale à l'échelle locale (mais non par des conflits à l'échelle européenne), visant à mettre en œuvre des règles propres au droit de l'environnement pour sanctionner et/ou corriger en majorité des atteintes à la santé publique et, dans une moindre mesure, des dégradations du paysage, avec comme acteurs majeurs des associations, et notamment des associations écologiques et de riverains.

c) Le port de Marseille-Fos : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle locale

Nous avons choisi de prendre comme exemple le port de Marseille-Fos car il s'agit d'un grand port avec un nombre plus élevé de contentieux (13) que les autres ports du groupe, ce qui donne plus de matière pour l'analyse. Les 13 contentieux se répartissent entre la dimension maritime et terrestre du port, avec une majorité de contentieux sur la dimension terrestre du port. Ces contentieux ne portent que sur des questions d'aménagement avec, au premier plan, les conflits sur l'incinérateur de Fos. Les formes de dégradation concernent l'atteinte à la santé publique, la dégradation du paysage, l'altération du milieu biophysique et la pollution du milieu marin, ce qui met le port dans une relation conflictuelle avec la ville et le milieu naturel de façon différente selon le site concerné, Fos ou Marseille. Les arrêts concernant le site de Fos montrent la revendication de l'intérêt de la commune de Fos à une qualité de vie des populations et à la préservation du milieu. Seuls deux conflits portant sur l'aménagement de l'esplanade du Môle J4 du port de Marseille pour la réalisation du Centre Régional de la Méditerranée réveillent immédiatement les problèmes liés à la cohabitation du port avec certains riverains

préoccupés par une éventuelle dégradation du paysage urbain. Côté maritime, le site de Marseille est particulièrement concerné, notamment par le biais de conflits anciens sur la pollution du milieu marin avec, par exemple, le cas des rejets illicites. Un seul contentieux concerne le dragage, dans le site de Fos, alors que ce type de contentieux est très représenté dans les ports italiens. Cela renvoie à la remarque plus générale d'une prédominance des contentieux côté mer dans les ports italiens – ce qui explique que la variable discriminante soit celle de l'intervention à l'échelle européenne (profil I-1), puisque c'est surtout à cette échelle que se règlent les problèmes de pollution maritime –, alors que les contentieux sont majoritairement côté terre dans le port de Marseille-Fos ainsi que dans les autres ports du groupe – ce qui explique que la variable discriminante soit celle de l'intervention locale, puisque c'est surtout à cette échelle que se règlent les problèmes d'aménagement du territoire (profil I-4). Seul le port de Livourne, qui fait partie de ce groupe, est partagé de manière équitable entre des conflits côté mer et côté terre, mais le fait qu'il n'y ait qu'un seul conflit sur la pollution du milieu marin fait basculer ce port dans ce groupe. Cette distinction permet d'expliquer pourquoi le profil I-4 se distingue des autres par l'intervention à l'échelle locale. C'est en effet côté terre qu'il y a une prédominance du niveau local. Cette échelle d'intervention constitue une valeur encore plus prégnante pour ce profil lorsque s'instaure une relation conflictuelle entre les institutions nationales et les institutions locales, comme le montrent les 7 contentieux sur la question de l'incinérateur dans le site portuaire de Fos. On constate une double combinaison des relations conflictuelles : au niveau horizontal entre acteurs publics locaux, au niveau vertical entre le local et le national et, au niveau vertical-horizontale lorsque, dans l'opposition des acteurs locaux, l'une des deux communes est alliée à un Ministère¹.

C'est donc à l'échelle locale que s'effectue la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire, développement qui nécessite des arbitrages avec la ville. Or dans le cas du port de Marseille-Fos, la relation avec la ville est doublement conflictuelle

¹ Dans les contentieux sur l'incinérateur, il s'agit de la commune de Fos et du syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence. Ils s'opposent à la Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole (CUMPM) qui a intérêt au maintien du projet dans le site de Fos. La principale raison de cette opposition entre acteurs publics locaux est que l'incinérateur est localisé dans le site portuaire de Fos-sur-Mer et donc sur la commune de Fos et qu'il est destiné au service des déchets de la zone urbaine de Marseille.

car les tensions se diffusent sur deux communes : Fos et Marseille. Les résultats montrent que la conflictualité est plus forte à Fos pour les questions d'aménagement terrestre, avec une dominance d'associations et de riverains qui s'opposent aux acteurs économiques. Les acteurs publics locaux, souvent en alliance avec les associations, évoquent plusieurs règles du droit de l'environnement, ce qui a comme conséquence la promulgation de décisions surtout du domaine environnemental par le juge, lequel est donc confronté aux rapports multiscalaires des sources de droits de l'environnement évoquées par les intervenants du conflit. Ces décisions font apparaître une mise en œuvre adéquate du droit de l'environnement, et donc la légitimité juridique de ce projet d'aménagement¹.

D'autres décisions mettent en cause le non respect par les acteurs des règles contenues dans les sources de droit. Ce qui domine, c'est la dénonciation du non respect de ces règles de la part des acteurs économiques (par exemple, obligation d'utiliser les installations de réception portuaire). Dans ce cas, le juge statue surtout avec des décisions visant à déterminer la responsabilité. Ce type de décision caractérise les autres contentieux du port, qui portent surtout sur la pollution du milieu marin. Au contraire, les remises en cause de l'exercice de certaines compétences des acteurs institutionnels, comme celle du Préfet à délivrer le permis de construire, sont en moins grand nombre, ce qui correspond au nombre réduit de décisions du domaine administratif avec lesquelles le juge dénoue les relations entre les acteurs institutionnels et les acteurs économiques.

d) Répartition géographique des ports du profil I-4

On remarque que les quatre ports du groupe I-4 se trouvent dans un espace maritime proche : le port italien de La Spezia, dans le golfe des Poètes, et les 3 ports français, dans le golfe du Lion. Le port de La Spezia se caractérise surtout par le trafic de conteneurs, les ports de Sète et de Port-la-Nouvelle par le trafic de vrac sec et le port de Marseille-Fos par celui de vrac liquide. Comme pour les groupes précédents, ce n'est donc pas le type

¹ Dans le cas du conflit sur l'incinérateur, la demande de permis de construire était assortie de la production d'un bail à construction, mentionnant que le terrain d'assiette du projet était situé sur une emprise du domaine privé du port autonome. Ainsi, le Préfet a pu légalement estimer que la pétitionnaire justifiait d'un titre suffisant pour l'habiler à construire sur ce terrain. Il suit de là que le juge des référés n'a pas commis d'erreur de droit en estimant que n'était pas de nature à créer un doute sérieux sur la légalité de la décision attaquée le moyen tiré de ce que le Préfet aurait dû exiger la production d'une autorisation d'occupation du domaine public.

d'activité qui semble influencer l'interaction entre le développement portuaire et l'environnement.

Il y a de fortes ressemblances entre ces ports. En ce qui concerne les dégradations, il s'agit surtout de l'atteinte à la santé publique. Seul le port de Port-la-Nouvelle se distingue des autres par des contentieux qui portent sur la diminution des ressources. Les ports de Sète et de Marseille se distinguent par la pollution du milieu marin, souvent localisée dans la ZPE. Les ports de La Spezia et de Marseille se distinguent par l'altération du milieu biophysique.

En ce qui concerne les intervenants privés, les acteurs industriels sont majoritairement présents dans les ports de Port-la-Nouvelle et de Sète, et dans une moindre mesure à Marseille. Les sociétés maritimes sont présentes dans les ports de Sète, de Marseille, et dans une moindre mesure à La Spezia. Dans ce dernier port, il y a surtout des associations, comme dans les ports de Port-la-Nouvelle et de Marseille. Les individus, qui sont en nombre plus réduit, caractérisent seulement les ports de Marseille et de La Spezia. Par ailleurs, c'est aussi dans ces ports qu'il y a le nombre le plus élevé d'acteurs impliqués dans les contentieux.

En ce qui concerne les décisions de justice, on constate que dans les quatre ports, il s'agit majoritairement de décisions sur la détermination de la responsabilité pour le non respect des règles par les acteurs économiques, par exemple des règles sur la pollution marine. Les décisions du domaine environnemental ne caractérisent que les trois ports français, ce qui montre l'importance des mesures prises en faveur de l'environnement dans le cas des grands projets d'aménagement, engageant des financements de grande ampleur qui participent aussi aux arbitrages entre les acteurs économiques et les riverains. Les décisions du domaine administratif ne caractérisent que les ports de Sète et de Marseille et elles sont très réduites, à la différence des ports italiens, ce qui montre donc qu'en France il y a moins de problèmes d'enchevêtrement des compétences au sein de l'architecture administrative (CHARVOLIN, 2003). Les décisions du domaine économique ne caractérisent que le port de La Spezia, ce qui montre que la prise en compte de l'environnement est aussi touchée par les aspects de la concurrence du marché

économique : les acteurs visent en effet à améliorer et développer de nouveaux terminaux capables de diversifier leurs trafics.

En mettant en rapport les intensités d'activités avec les investissements en infrastructures, on constate que les investissements semblent plus importants (proportionnellement à l'activité) que pour les autres ports, notamment sur les ports français. Or les conflits ont plutôt tendance à croître, ce qui laisse supposer que ces contentieux ont souvent pour objectif ou pour conséquence de modifier les infrastructures portuaires, et que l'aménagement du port est donc, plus qu'ailleurs, influencé par les acteurs locaux.

3.2. Profil II : Ports caractérisés par l'intervention des associations

a) Identification et degré de définition du profil

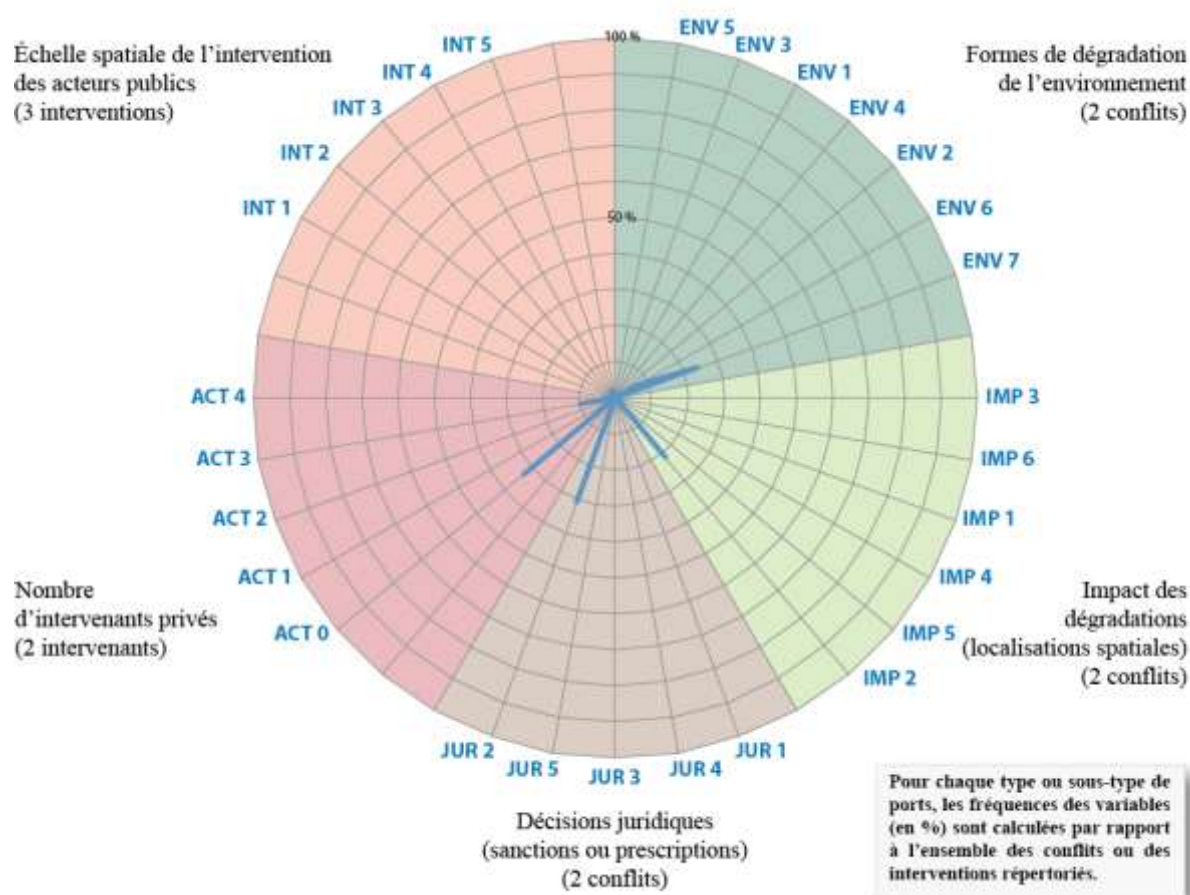
Ce groupe est constitué de 2 ports français : Calvi et Cannes. On constate sur le nuage de points que ces deux ports sont éloignés des autres. Ils se situent en bas du graphique de la Figure 6, près de l'axe 2. Seuls deux conflits ont permis de caractériser ce groupe ; ils sont cependant clairement définis comme un ensemble.

b) Description des variables discriminantes du profil

La Figure 11 présente le profil II.

Figure 11 : Profil II – Quand l'aménagement terrestre engendre des contentieux sur le paysage faisant intervenir des associations

[Cannes et Calvi (France)]



Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : LexisNexis et DeJure, 2010.

Pour ce qui est du volet « environnement », les contentieux concernent la qualité de vie, puisque seules les deux variables de la dégradation du paysage (ENV7) et de l'atteinte à la santé publique (ENV6) les caractérisent. Ces formes de dégradations se localisent exclusivement sur le littoral (IMP2).

Concernant le volet « intervenants », on constate que l'un des contentieux concerne uniquement des acteurs publics (ACT0), et l'autre des associations (ACT3) ; ces conflits se caractérisent par l'échelle spatiale d'intervention locale (INT5) ou nationale (INT2), ainsi que par l'absence d'acteurs économiques.

En ce qui concerne les décisions de justice, elles sont exclusivement du domaine environnemental (JUR2).

Ainsi, le profil II est celui de ports où les contentieux concernent le cadre de vie littoral, qui entraînent les interventions des institutions pour affirmer des décisions du domaine environnemental.

c) Le port de Cannes : exemple représentatif des conflits concernant surtout le cadre de vie et impliquant des institutions publiques et des associations

Nous avons choisi de prendre comme exemple le port de Cannes car il présente un contentieux entre acteurs publics et privés de la société civile, et non entre acteurs publics seulement. Dans ce contentieux, le seul qui concerne le port de Cannes, l'opposition s'instaure entre une association de riverains et la commune. Le problème vient de l'aménagement du palais des Festivals sur une parcelle de terrain gagnée sur la mer par endiguement en proximité du port, projet auquel l'association s'oppose¹. La décision du domaine environnemental fait apparaître la marge de manœuvre discrétionnaire qu'ont les institutions dans la réalisation de projets d'aménagement, marge de manœuvre dont les limites sont fixées par le principe de cohérence et de continuité territoriales entre des zones non urbanisées et des zones déjà urbanisées. Il s'agit donc de limites assez flexibles, ce qui montre l'importance de leur évaluation par un acteur tiers, le juge auxilié par des experts techniques. Dans ce conflit, le juge donne une solution à travers l'analyse des différents documents d'urbanisme, ce qui permet de fixer ces limites qui, dans ce cas, sont jugées suffisamment larges pour permettre la mise en œuvre de ce projet prévu dans une zone située dans la partie déjà urbanisée de Cannes².

¹ Selon l'arrêt l'Association Information et Défense de Cannes conteste le changement de destination des zones portuaires qui permettrait la réalisation du projet. Comme il est écrit dans l'arrêt « par la délibération n° 8 du 18 décembre 1996, le conseil municipal de Cannes a décidé de mettre en application anticipée la révision partielle du plan d'occupation des sols communal relative à la zone portuaire et autorisant, au sein de la zone URa, l'extension des constructions à usage d'exposition, de commerce et de réceptions liées à l'activité du Palais des Festivals voisin, sur une parcelle de terrain, gagnée sur la mer par endiguement et ayant fait l'objet de Conventions de transfert de gestion du domaine public entre l'État et la commune, d'une part, en date des 22 janvier 1985 et 16 juin 1986, et de transfert de gestion entre l'État et le département des Alpes-maritimes, d'autre part, en date du 5 septembre 1984 » (Cannes, 97MA01572/2000).

² « Considérant que si la requérante soutient, outre la non-conformité des dispositions du plan d'occupation des sols avec le schéma directeur de 1979, le caractère non limité de l'extension de l'urbanisation ainsi que l'absence de motivation ayant conduit à leur adoption, il ressort des pièces du dossier qu'en prévoyant la réalisation de

La décision de justice montre donc comment la prise en compte de l'environnement, surtout lorsqu'il s'agit des contentieux sur le paysage, dépend de la régulation des espaces (MELOT, 2010, 2011). Dans ce cas, comme le dit le juge, il s'agit d'« une décision réglementaire de classement en zone »¹.

d) Répartition géographique des ports du profil II

Les ports de Cannes et Calvi, sont proches géographiquement, et tous deux sont des ports avec des trafics surtout de passagers. En ce qui concerne les formes de dégradation de l'environnement, il s'agit exclusivement de la dégradation du paysage, question d'autant plus sensible pour les riverains qu'il s'agit de deux villes touristiques. Dans la majorité des cas, ce sont les associations qui sont en situation d'opposition. L'unique différence entre les contentieux de ces deux ports est que celui du port de Calvi ne concerne que des acteurs publics, alors que celui du port de Cannes engage la commune et une association. Dans les deux cas, il s'agit de projets de développement arbitrés par des décisions du domaine environnemental qui visent à défendre le respect du paysage naturel (Calvi) et du paysage urbain (Cannes), et donc le cadre de vie des populations littorales. C'est ainsi la question de la régulation de l'espace qui apparaît, en lien avec des principes d'urbanisme appliqués au droit de l'environnement, afin de garantir des limites à l'urbanisation sur le milieu naturel. L'analyse des investissements pour les infrastructures portuaires montre que les investissements sont faibles, et celle de l'évolution des contentieux montre qu'il n'y a pas de tendance à l'accroissement ni à la diminution du nombre de conflits.

11.460 m² de SHON pour l'extension du Palais des Festivals, par rehaussement de la dalle et de la promenade publique y afférente d'une hauteur d'environ 6,50 m dans un secteur déjà totalement urbanisé avec des immeubles d'une hauteur, en continu, d'environ 20 mètres la commune n'a pas entendu poursuivre une extension non mesurée de l'urbanisation ; que cette destination, conforme aux orientations "tourisme et loisirs" du schéma directeur de 1979 est expressément motivée par les besoins d'extension du Palais des Festivals dont les activités ne sauraient être regardées comme contradictoires avec les orientations du SDAU ».

¹ « Considérant, enfin, que, si la requérante soutient que la commune de CANNES ne disposerait d'aucun droit à construire sur la parcelle dont s'agit, il est constant que la décision querellée ne concerne nullement un permis de construire, mais une décision réglementaire de classement en zone, que, par suite, les moyens tenant au non-respect, par un permis de construire postérieur, des stipulations d'un permis de construire antérieur, et du non-respect des stipulations de l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme sont, en tout état de cause, inopérants ; que, par suite, l'ASSOCIATION INFORMATION ET DEFENSE DE CANNES n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le Tribunal administratif de Nice a rejeté sa demande ».

3.3. Profil III : Ports caractérisés par l'intervention des individus

a) Identification et degré de définition du profil

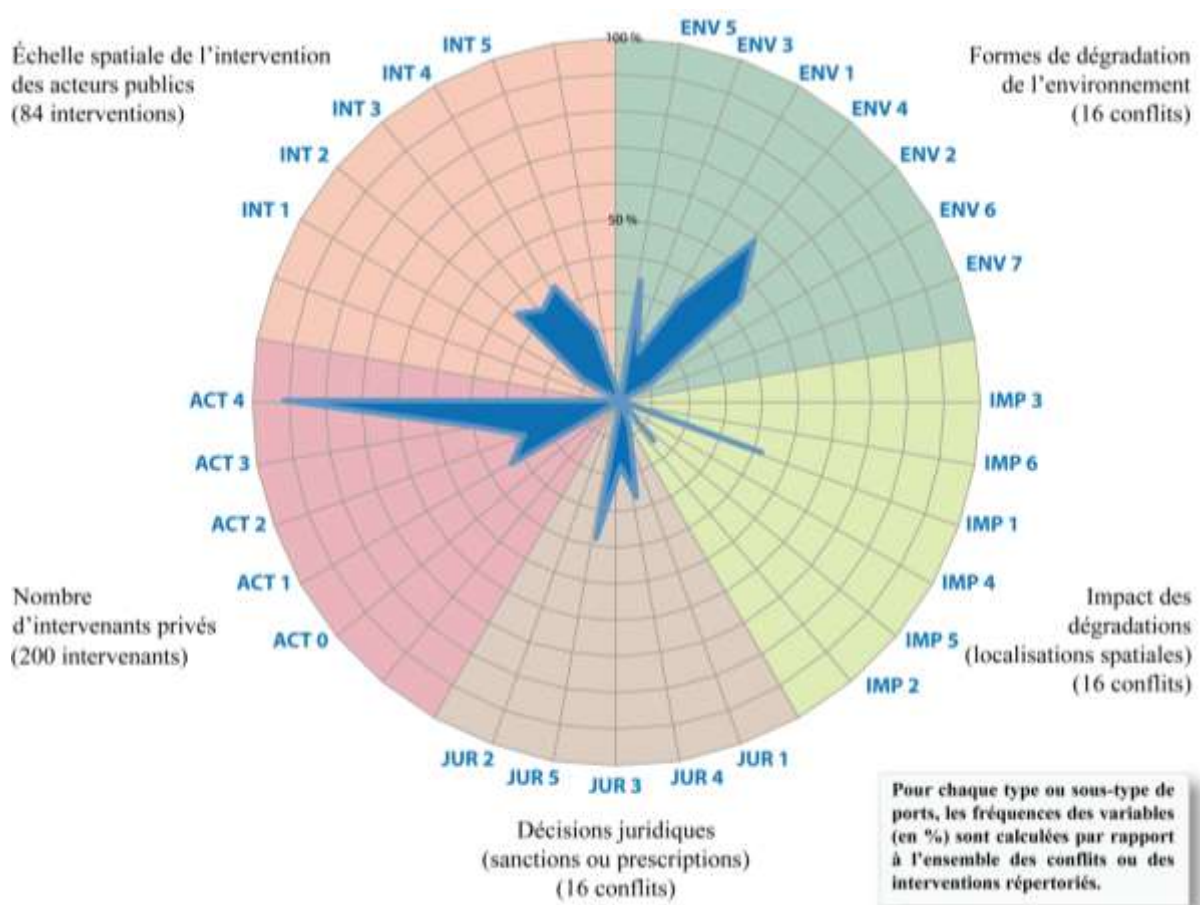
Le profil III est composé de 3 ports italiens : Naples, Civitavecchia et Marghera. Dans la Figure 6, on constate que les points représentant ces ports sont les plus à droite de l'axe 2. Ils sont relativement dispersés par rapport aux groupes les plus denses, mais, comparativement aux autres points, sont tout de même dans le même nuage. Le port de Marghera est le point le plus proche de l'axe 1.

b) Description des variables discriminantes du profil

La Figure 12 montre le profil III.

Figure 12 : Profil III – Quand l'usage industriel engendre des contentieux sur les émissions faisant intervenir des individus

[Naples, Civitavecchia et Marghera (Italie)]



Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : LexisNexis et DeJure, 2010.

Concernant le volet « environnement », les variables les plus caractéristiques sont celles de la pollution du milieu aérien (ENV4) et de la diminution des ressources (ENV2), et ces dégradations ont un impact surtout sur les zones urbanisées de l'arrière-pays (IMP1).

Concernant le volet « intervenants », le profil III se distingue par la très grande proportion d'intervenants « individus » (ACT4), même si des intervenants privés, comme les associations (ACT3) ainsi que les sociétés économiques industrielles (ACT2) et maritimes (ACT1), interviennent aussi dans certains conflits.

Concernant les échelles spatiales d'intervention, les conflits sont le plus souvent réglés à l'échelle nationale (INT2), puis, dans une moindre mesure, à l'échelle de la *provincia*, donc au niveau du département (INT4), et enfin de la région (INT3).

Enfin, pour ce qui est du type de décisions de justice, il s'agit essentiellement de décisions sur la détermination de la responsabilité (JUR5) et de décisions du domaine administratif (JUR4).

Ainsi, le profil III correspond à des ports dont les contentieux font intervenir des individus, touchés notamment par des problèmes d'émissions de bruit ou de poussières nocives ainsi que par la diminution des ressources naturelles.

c) Le port de Civitavecchia : exemple représentatif des conflits concernant surtout le cadre de vie et impliquant les individus

Nous avons choisi de prendre comme exemple le port de Civitavecchia car il s'agit d'un port de taille moyenne très représentatif du profil : avec ses 5 arrêts, en effet, il a le plus grand nombre d'acteurs impliqués par contentieux. L'analyse des données intégrées dans le profil montre que le port de Civitavecchia se caractérise par une présence marquée des riverains qui agissent individuellement, ainsi que par une présence plus réduite des associations de protection de l'environnement (WWF, Legambiente). Ce profil portuaire se caractérise donc par des contentieux qui montrent un fort degré d'attachement (RAFESTIN, 1980 ; CADORET, 2011) des individus à un espace menacé par le développement portuaire.

C'est avec des acteurs économiques que ces individus sont le plus souvent en conflit. Les décisions du juge attribuent le rôle de gagnant surtout aux acteurs économiques tels que les sociétés de dragage, les compagnies de navigation et d'autres investisseurs. La société civile est généralement perdante¹. Le juge, par sa décision, reconnaît l'utilité publique de projets d'aménagement côté mer destinés, par exemple, à décongestionner le trafic portuaire de charbon et de matières dangereuses, ou bien à améliorer sa sécurité et sa productivité dans le respect de l'environnement. Le juge légitime ainsi les intérêts et les actions des acteurs économiques soutenus par l'autorité portuaire² et les Ministères qui, pour leur part, encouragent le développement portuaire en délivrant les autorisations et les concessions nécessaires pour la réalisation de ces travaux.

Ce profil portuaire se caractérise enfin par les oppositions des individus aux usages et aménagements portuaires. S'agissant de la qualité de vie des riverains, ces oppositions engagent aussi d'autres acteurs publics à différentes échelles d'intervention. L'AP peut s'allier avec les Ministères ainsi qu'avec les investisseurs des projets d'aménagement, mais s'oppose, au contraire, aux autres acteurs publics locaux, y compris à la région Lazio qui, comme les riverains, se prononce contre les travaux d'aménagement pour privilégier le maintien de la qualité de vie³. Les décisions du juge sont favorables au développement maritime du port, ce qui met l'AP, les Ministères et les acteurs économiques dans une position de gagnants. Dans ses décisions, le juge mesure donc les intérêts liés à la qualité de vie des riverains, qui sont ceux qu'évoquent les individus, ainsi que les intérêts économiques du développement du port avec, comme résultat principal, celui de la non exclusion réciproque.

¹ On constate que les oppositions à la société civile créent des alliances atypiques entre la société civile et d'autres sociétés de dragage dénonçant leur exclusion d'appels d'offres, ou revendiquant l'attribution de travaux en opposition avec les acteurs économiques adjudicateurs des travaux.

² L'autorité portuaire est protagoniste dans 4 contentieux sur un total de 5. Leur analyse montre que l'AP a un triple rôle : un rôle de gestionnaire de l'exploitation portuaire et des choix du développement stratégique du port, un rôle d'arbitre entre les différents pôles économiques et un rôle de gardienne de l'arsenal juridique environnemental.

³ En mars 2010, la région Lazio a créé un Observatoire Environnemental de la centrale thermoélectrique (*Osservatorio Ambientale della centrale termoelettrica ENEL di Civitavecchia Torrevaldaliga Nord*). L'observatoire est chargé de surveiller la qualité de vie des riverains du site qui accueille la centrale thermoélectrique, laquelle est une source importante d'émissions néfastes pour la santé.

d) Répartition géographique des ports du profil II

On remarque que les trois ports italiens se trouvent respectivement au centre sud, sur le côté de la mer Tyrrhénienne, avec Civitavecchia et Naples, et au nord de la mer Adriatique avec Marghera. Les ports de Civitavecchia et de Naples se caractérisent par leur trafic de passagers et le port de Marghera par celui de vrac sec et de conteneurs. Il y a de fortes ressemblances, surtout entre le port de Civitavecchia et de Marghera car la plupart des formes de dégradation touchent le cadre de vie des populations, avec la pollution du milieu aérien et l'altération du milieu biophysique. Cependant, l'atteinte à la santé publique est spécifique au port de Civitavecchia, et la diminution des ressources, spécifique au port de Marghera. Sur la totalité des ports étudiés, ces trois ports ont en commun d'avoir le plus d'acteurs engagés par conflit environnemental. À chaque fois, les individus manifestent une opposition au développement portuaire. Cette opposition se formalise principalement à travers des décisions prévoyant des sanctions à la charge des acteurs économiques, ce qui donne une reconnaissance immédiate aux individus, ainsi qu'à travers des décisions du domaine administratif qui visent à démêler les nœuds dus à l'enchevêtrement des compétences. Il s'agit alors de freiner le développement portuaire, ce qui dans ce cas se fait surtout sous l'impulsion d'individus et non, comme dans le cas des ports français, sous forme collective, comme dans les cas des contentieux des ports français.

Ainsi, malgré certaines différences qui existent entre ces ports, ceux-ci, en raison du grand nombre d'individus impliqués dans les contentieux, font apparaître un profil de port marqué par la nécessité de procédures de concertation préalables pour des projets d'aménagement, qui permettraient d'améliorer l'intégration du port dans les territoires proches. Ce diagnostic se renforce lorsqu'on constate que la tendance évolutive de ces ports va vers un accroissement des contentieux : la nécessité de ces procédures est d'autant plus forte qu'on assiste à une judiciarisation croissante des sociétés.

4. Synthèse des profils portuaires

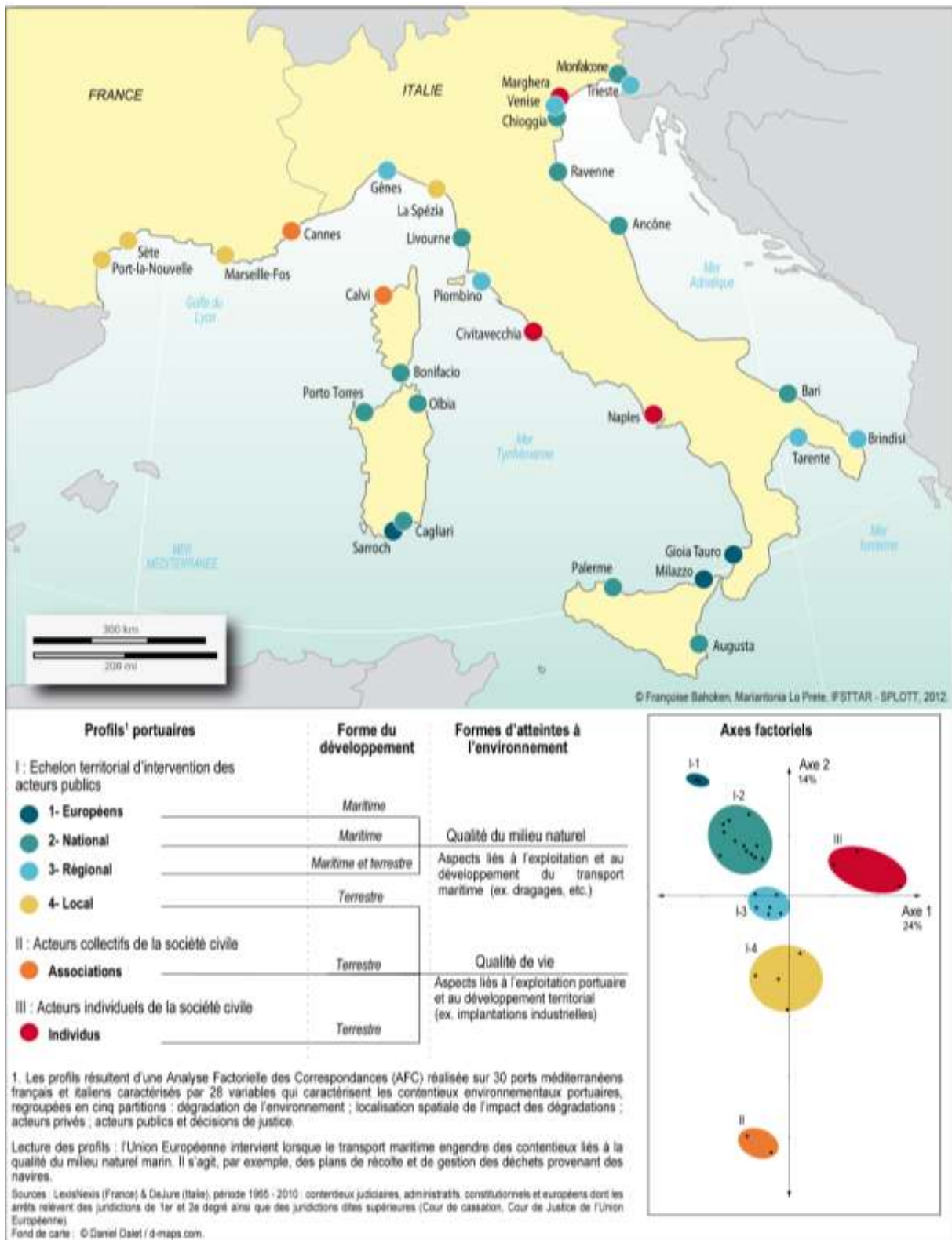
L'AFC nous a donc permis d'identifier 3 profils portuaires.

Selon qu'il s'agit du développement maritime ou terrestre du port, tant en termes d'aménagement que d'usages, et selon qu'il s'agit de la qualité du milieu, de la qualité de vie ou du cadre de vie, on distingue ces 3 profils principalement par le type d'acteurs engagé dans le contentieux. Les variables les plus discriminantes sont donc les suivantes :

- L'intervention institutionnelle depuis l'échelle européenne jusqu'à l'échelle locale (Profil I-1 ; I-2 ; I-3 et I-4).
- L'intervention des associations (Profil II)
- L'intervention des individus (Profil III)

La Carte 14 représente la typologie des ports de commerce méditerranéens en trois profils issus de l'AFC présentée dans la section 2 du présent chapitre.

Carte 14 : Typologie des ports de commerce méditerranéens français et italiens liés aux contentieux environnementaux portuaires (1965-2010)



En synthèse de l'analyse ci-dessus, les profils de la Carte 14 se définissent ainsi :

Profil I-1 : *Le transport maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu ne faisant intervenir que des acteurs publics, notamment de l'UE* [Gioia Tauro, Sarroch et Milazzo (Italie)]

Description : ce sont des ports qui peuvent être importants en termes de trafic, mais qui sont situés dans des espaces peu urbanisés. Les questions environnementales sont secondaires pour l'autorité portuaire. Cela pour deux raisons : le manque de réactivité de la population locale, et la difficulté à organiser la gestion des déchets auprès des prestataires de service.

Profil I-2 : *L'aménagement maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu faisant intervenir des acteurs publics nationaux* [Bonifacio (France), Cagliari, Ravenne, Chioggia, Augusta, Olbia, Monfalcone, Ancône, Porto Torres, Bari, Livourne et Palerme (Italie)]

Description : ce sont de petits ports situés dans de petites villes, surtout dans des régions insulaires et au nord de la mer Adriatique. Ils connaissent un développement maritime, qui explique le grand nombre de contentieux relevant de ce domaine. Ces contentieux, lorsqu'ils concernent les enjeux d'aménagement côté mer, se règlent à l'échelle nationale. Ils engagent principalement des acteurs publics nationaux, souvent en conflit avec les acteurs publics locaux, qui, en Italie, possèdent plus de compétences du fait du statut « spécial » de certaines régions (Sardaigne, Sicile).

Profil I-3 : *L'aménagement maritime et terrestre engendre des contentieux sur la qualité du milieu faisant intervenir des acteurs publics régionaux* [Venise, Brindisi, Trieste, Tarente, Gênes, Piombino (Italie)]

Description : ce sont des ports importants dans des régions très urbanisées, où les liens ville-port sont anciens et toujours présents. De nombreux acteurs se confrontent : en premier lieu, l'autorité portuaire et les acteurs économiques maritimes et industriels, dans un second temps, la société civile. Le règlement du contentieux vise, d'une part, à répartir les compétences entre acteurs publics, ce qui met la région au centre du conflit, d'autre

part à arbitrer les conflits économiques entre les sociétés privées maritimes et industrielles, qui encouragent le développement de ces ports, surtout en termes d'aménagement.

Profil I-4 : *L'aménagement terrestre engendre des contentieux sur la qualité de vie faisant intervenir des acteurs publics locaux* [Sète, Port-la-Nouvelle, Marseille-Fos (France) et La Spezia (Italie)]

Description : ce sont des ports ayant les mêmes caractéristiques que le profil précédent : des ports situés dans des régions très urbanisées, et qui possèdent un lien fort avec leur ville. La différence réside dans le fait qu'il s'agit surtout de contentieux d'ordre local. Ces contentieux portent sur l'atteinte à la santé publique, qui est le souci premier des associations.

Profil II : *L'aménagement terrestre engendre des contentieux sur le paysage faisant intervenir des associations* [Cannes et Calvi (France)]

Description : ce sont des ports qui sont situés dans des villes de type touristique. La population locale est donc d'autant plus sensible aux questions de paysage, et souhaite conserver sa qualité de vie. Ce sont des populations aisées, et plus à même d'engager des procédures juridiques de défense de leur cadre de vie.

Profil III : *L'usage industriel engendre des contentieux sur les émissions faisant intervenir des individus* [Naples, Civitavecchia et Marghera (Italie)]

Description : ce sont des ports secondaires de grosses agglomérations, qui assurent pour elles des fonctions productives peu attractives. La concentration des activités maritimes et industrielles engendre des nuisances durables, auxquelles sont exposées les populations locales. Il s'agit de l'impact de l'exploitation des activités sur la qualité de vie des riverains, qui agissent individuellement. L'intervention nationale est justifiée par le fait que la question des émissions relève surtout de la compétence nationale (Ministères de l'environnement, de la santé). S'ajoute à cela l'intervention locale, qui est celle des ports. Celle-ci se trouve donc chargée du constat en premier lieu des phénomènes de pollutions des usages portuaires, et doit répondre aux actions engagées par les riverains.

Conclusion

L'utilisation de l'AFC, qui permet de synthétiser toutes les informations de la grille géo-juridique sur les 30 ports étudiés, nous a donc aidés à identifier des « profils » de ports méditerranéens français et italiens et à distinguer ces « profils » entre eux, en fonction des variables les plus significatives. On a pu ainsi identifier trois « profils portuaires ». Le premier se caractérise surtout par l'échelle d'intervention des institutions, et selon cette échelle, il est possible de distinguer 4 sous profils : échelle européenne (Profil I-1), échelle nationale (Profil I-2), échelle régionale (Profil I-3) et échelle locale (Profil I-4). Le deuxième se caractérise par l'intervention des institutions et des associations (Profil II). Le troisième par l'intervention des individus (Profil III).

L'analyse des exemples représentatifs pour chaque profil a montré comment le volet « environnement » et le volet « intervenant » se confrontent dans les différents décisions de justice. Ces décisions sont le reflet des différentes formes de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire :

- seulement institutionnelle caractérisée par l'échelle d'intervention européenne ;
- principalement institutionnelle caractérisée par l'échelle d'intervention nationale ;
- mixte institutionnelle et économique caractérisée par l'échelle d'intervention régionale ;
- mixte institutionnelle et économique caractérisée par l'échelle d'intervention locale ;
- mixte institutionnelle à plusieurs échelles caractérisée par l'intervention des associations ;
- principalement de la société civile caractérisée par l'intervention des individus.

L'analyse de la répartition spatiale de ces profils portuaires montre enfin qu'il y a un regroupement de ces ports dans des zones proches géographiquement. Cette détermination spatiale par type de profils mériterait d'être creusée dans d'autres analyses.

Conclusion de la troisième partie

Cette partie nous a permis de constater la complémentarité des deux analyses : l'analyse particulière à chaque port en fonction des formes de dégradation spécifiques et l'analyse globale regroupant des ports caractérisés par le même profil.

Les deux études de cas nous ont d'abord montré que, bien que les contentieux environnementaux portuaires dépendent de contextes locaux particuliers en fonction de l'application locale des règles de *police* (surtout dans le cas des rejets illicites), et de *service* (surtout dans le cas des déchets provenant des navires) à l'échelle de chaque port, il existe des dénominateurs communs. Ici, le dénominateur commun est celui de l'aménagement des installations de réception portuaires.

Cette vision de l'aménagement portuaire, en tant que fondé sur des règles communes, et cette vision du droit en tant qu'applicable à l'environnement conduisent à penser qu'il est intéressant d'établir une typologie des ports en fonction des contentieux environnementaux.

Pour construire celle-ci, nous avons eu recours à l'AFC. Les profils sont apparus en fonction des variables les plus discriminantes, qui se sont avérées être celles de l'intervention des acteurs publics, du global au local, et des acteurs de la société civile, répartis entre associations et individus. C'est ensuite le type de développement portuaire et la forme de dégradation de l'environnement qui sont apparues comme discriminantes. Les 3 profils sont les suivants :

Profil I-1 : Des acteurs publics interviennent, notamment de l'UE, lorsque le développement maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu naturel [Gioia Tauro, Sarroch et Milazzo (Italie)].

Profil I-2 : Des acteurs publics interviennent, notamment nationaux, lorsque le développement maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu naturel [Bonifacio (France), Cagliari, Ravenna, Chioggia, Augusta, Olbia, Monfalcone, Ancône, Porto Torres, Bari, Livourne et Palerme (Italie)].

Profil I-3 : Des acteurs publics interviennent, notamment régionaux, lorsque le développement maritime et terrestre engendre des contentieux sur la qualité du milieu naturel [Venise, Brindisi, Trieste, Tarente, Gênes, Piombino (Italie)].

Profil I-4 : Des acteurs publics interviennent, notamment locaux, lorsque le développement terrestre engendre des contentieux sur la qualité de vie [Sète, Port-la-Nouvelle, Marseille-Fos (France) et La Spezia (Italie)].

Profil II : Des associations interviennent lorsque le développement terrestre engendre des contentieux sur la qualité de vie [Cannes et Calvi (France)].

Profil III : Des individus interviennent lorsque le développement terrestre engendre des contentieux sur la qualité de vie [Naples, Civitavecchia et Marghera (Italie)].

On peut imaginer que cette typologie permette de mieux comprendre de nouveaux conflits environnementaux en les rapportant aux profils identifiés, voire de réfléchir aux moyens d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le territoire portuaire.

Conclusion générale

En choisissant de nous intéresser à la relation entre port et environnement en aménagement, nous voulions, comme le titre l'annonçait, saisir une relation *en évolution* : il s'agissait de ne pas s'arrêter à une image figée – qu'elle soit celle de l'inauguration euphorique d'un nouveau terminal ou celle d'un désastre écologique – pour rendre compte du mouvement conflictuel, qui, des problèmes suscités par le développement aux efforts d'adaptation des acteurs portuaires, détermine la prise en compte de l'environnement dans les ports. Le terrain choisi, les ports de commerce français et italiens en Méditerranée, visait à permettre d'évaluer des tendances communes à ces deux pays dans leur rapport à une mer marquée par ses fragilités écologiques et soumise aux risques dus à la croissance des trafics et des ports, en même temps qu'à donner accès à une grande variété de cas. Et si les recours contentieux nous ont semblé le meilleur moyen de mener cette enquête, c'est en tant qu'ils fournissent des informations précises, certaines et stables.

Notre objectif était donc triple : utiliser les recours contentieux de manière à proposer un outil méthodologique permettant en quelque sorte de mesurer la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire ; voir quelles sont les tendances de cette prise en compte ; voir s'il est possible d'identifier des « profils portuaires » dans ce processus de prise en compte de l'environnement.

Dans une première partie, nous avons montré pourquoi la relation entre le port et l'environnement est par nature conflictuelle. La conflictualité de cette relation peut être le résultat non seulement du mouvement de développement économique du port, mais aussi de l'application des règles qui résultent de la volonté de préservation des milieux littoraux et maritimes. Les recours contentieux ne sont donc pas forcément un indice négatif. De plus, ils peuvent aussi être à l'origine d'une amélioration de la relation du port avec l'environnement initiée par les autorités portuaires et les acteurs économiques. La grille d'analyse géo-juridique élaborée pour traiter les recours contentieux nous a ensuite permis de préciser la compréhension de cette relation conflictuelle. L'accroissement du nombre de contentieux environnementaux a ainsi pu être rapporté d'une part au processus de judiciarisation de la société et, d'autre part, au caractère public de la prise en compte de

l'environnement : en France comme en Italie, les contentieux sont surtout de type administratif et, en Italie, ils engagent parfois les juridictions de l'UE et de la Cour constitutionnelle.

Dans la deuxième partie, l'inventaire des résultats de la grille a d'abord permis d'identifier les principales formes de dégradation de l'environnement. Celles-ci concernent la qualité du milieu naturel (pollution du milieu marin et terrestre, diminution des ressources eau et sol, altération du milieu biophysique), la qualité de vie (atteinte à la santé publique) ou les deux en même temps (paysage, pollution du milieu aérien). Les formes les plus récentes sont le paysage, l'altération du milieu biophysique et la santé publique, ce qui montre l'impact croissant, dans les conflits, de l'aménagement par rapport à l'usage portuaire. De manière générale, les dégradations varient en fonction du type d'activité portuaire. On repère ainsi deux principaux types de contentieux : les contentieux dus au développement maritime, c'est-à-dire les conflits à l'origine desquels on retrouve l'impact du transport maritime et des aménagements au service des navires, et les contentieux dus au développement terrestre, c'est-à-dire les conflits à l'origine desquels on retrouve l'impact de l'usage industriel et des aménagements côté terre. L'analyse des zones de conflits a montré ensuite que les impacts des différentes formes de dégradations ne sont pas les mêmes selon l'espace concerné par la dégradation, notamment parce que le droit applicable varie selon les espaces.

C'est aussi de cette variation du droit applicable que dépendent les différentes actions des acteurs. L'analyse de leur rôle de requérant, de défendeur et de tiers fait apparaître différentes alliances et oppositions, lesquelles peuvent s'instaurer à différentes échelles. Cela dit, il faut noter que les contentieux sur le développement terrestre sollicitent davantage les acteurs locaux, tandis que les contentieux sur le développement maritime sollicitent les acteurs nationaux (France) et aussi supranationaux (Italie). L'analyse des acteurs privés fait apparaître qu'il s'agit dans la majorité des cas d'acteurs économiques très souvent en conflit entre eux car en concurrence. Cela montre le lien entre l'accroissement des contentieux environnementaux et l'augmentation de la concurrence entre les opérateurs économiques à la recherche de nouveaux marchés, comme celle de la prestation des services en lien l'environnement. Mais il ne faut pas sous-estimer

l'intervention dans le contentieux des individus, surtout en Italie, et des associations, surtout en France : on peut y voir deux expressions de la participation croissante de la société civile, menacée par le développement portuaire, dans le processus de prise en compte de l'environnement. L'analyse des acteurs publics montre une augmentation du nombre d'interventions institutionnelles qui peut s'expliquer par l'émergence de nouveaux acteurs chargés de la protection de l'environnement, surtout à l'échelle régionale et locale. En Italie, c'est l'autorité portuaire qui est au centre des différents intérêts de tous les acteurs, privés et publics. Face à la prise en compte de l'environnement, elle peut être gardienne de l'application de l'arsenal juridique environnemental, gestionnaire du développement portuaire ou encore stratège dans les choix de développement maritime ou terrestre du port. En France, où nous n'avons pas pu faire la même analyse sur l'autorité portuaire n'ayant pas assez de données, le centre de gravité des conflits semble être situé au niveau de l'État avec les Ministères et les Préfets.

On le voit, les recours contentieux se sont révélés particulièrement utiles pour étudier la recomposition des acteurs (DEBRIE, 2010). Les différentes relations qui apparaissent alors entre les acteurs économiques, les acteurs de la société civile et les acteurs publics permettent de retrouver la théorie de la pluralité des ordres juridiques développée par le juriste italien Santi Romano (1975) : à l'intérieur de l'ordre juridique étatique il existe d'autres ordres juridiques qui ont leurs propres règles et leurs propres modes d'organisation et d'actions.

Il a été alors possible de nous interroger sur la valeur donnée à l'environnement à travers le processus de mise en œuvre du droit par le juge, qui, permet non seulement de prendre conscience de l'existence ou de l'inexistence de règles, mais aussi de l'impact de ces règles et de leur adaptation au cas d'espèce. Cette adaptation se fait par des décisions concernant soit le choix d'un cadre juridique applicable, soit la compétence du domaine juridictionnel administratif, économique ou environnemental, soit la détermination de la responsabilité. Lorsqu'il s'agit du choix du cadre juridique applicable, la tendance de la prise en compte de l'environnement est celle de la pénalisation. Lorsqu'il s'agit de décisions du domaine administratif, la tendance est celle de la distorsion et du dysfonctionnement de l'architecture administrative ainsi que celle d'une remise en cause de la hiérarchie des

normes, souvent en faveur des sources de droit locales plus contraignantes. Cela se fait en France comme en Italie particulièrement pour le développement terrestre du port, et en Italie, au niveau des régions, particulièrement pour le développement maritime du port. Lorsqu'il s'agit de décisions du domaine économique, la tendance de la prise en compte de l'environnement est celle d'un passage de la *police* au *service*. On constate alors que l'administration exerce souvent un pouvoir discrétionnaire, notamment l'autorité portuaire, qui joue un rôle d'arbitre. Lorsqu'il s'agit de décisions du domaine environnemental, la tendance de la prise en compte de l'environnement est celle d'une mise en œuvre des mesures environnementales prévues dans des réglementations relatives à l'activité maritime et portuaire, aux milieux littoraux et aux populations littorales (DEBRIE et LAVAUD-LETILLEUL, 2010, p.161), mise en œuvre qui est surtout initiée par les associations (c'est ce qu'on observe en France). Lorsqu'il s'agit de la détermination de la responsabilité, la tendance est celle de la facilitation des condamnations des comportements illicites, condamnation qui répond aux besoins de sécurité et de qualité de vie des individus (c'est ce qu'on observe en Italie).

Les recours contentieux font donc apparaître très clairement que le juge est un nouvel acteur des politiques en matière d'environnement (MESNARD, 1979 ; CALDERANO, 2010 ; NAIM-GESBERT, 2011) à travers sa prise en compte du territoire, c'est-à-dire de son évaluation des « besoins » qui ressortent de son analyse du conflit. C'est l'importance accordée par le juge à ces besoins, tant en termes d'environnement que de développement économique, qui détermine son action de mise en œuvre du droit en faveur d'un intérêt plus que d'un autre. Il donne ainsi de l'efficacité au droit (ODIER, 2011) et, dans ce sens, il est le protagoniste d'un droit « en action » (KIRAT et LO PRETE, 2011).

Enfin, notre troisième partie a permis de réfléchir à la prise en compte de l'environnement dans le port en faisant varier les perspectives. D'abord nous avons rendu compte de deux enjeux de manière transversale. Ces deux études de cas, celui des rejets illicites et celui des déchets provenant de navires, ont permis de voir que, bien que les contentieux environnementaux portuaires dépendent de contextes locaux particuliers en fonction de l'application locale des règles de *police* (surtout dans le cas des rejets illicites), et de *service* (surtout dans le cas des déchets provenant des navires) à l'échelle de chaque

port, il existe des dénominateurs communs. Ici, le dénominateur commun est celui de l'aménagement des installations de réception portuaires.

C'est cette vision de l'aménagement portuaire comme moteur de développement fondé sur des règles communes qui nous a conduite à envisager l'intérêt d'une typologie des ports en fonction des contentieux environnementaux. Pour construire celle-ci, nous avons utilisé l'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC). Trois « profils portuaires » ont ainsi été identifiés en fonction des variables les plus discriminantes. Le premier profil se caractérise surtout par l'échelle d'intervention des institutions, et selon cette échelle, il est possible de distinguer 4 sous profils : échelle européenne (Profil I-1), échelle nationale (Profil I-2), échelle régionale (Profil I-3) et échelle locale (Profil I-4). Le deuxième se caractérise par l'intervention des associations (Profil II). Le troisième par l'intervention des individus (Profil III).

Au terme de cette étude, il est donc possible de considérer que les recours contentieux ne sont pas seulement une banque de données de cas pratiques, mais qu'ils peuvent aussi servir à identifier des types de prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire. À ce titre, ils peuvent aussi permettre de déterminer des orientations. Ainsi, l'analyse des contentieux nous aide à réfléchir sur l'avenir, c'est-à-dire non pas à élaborer des solutions immédiatement applicables, mais à reconnaître des situations de manière à aider les opérateurs portuaires à faire des choix de développement. On peut en effet imaginer que l'utilisation des profils issus de l'AFC permette d'analyser des conflits nouveaux en les rapportant aux profils identifiés, voire de proposer des recommandations à d'autres ports présentant le même profil. Or, de toute évidence, cette analyse et cette réflexion sont une nécessité lorsqu'on constate que la tendance dominante est celle d'une augmentation du nombre de contentieux environnementaux¹, et cela *même si*, ou plutôt, *d'autant plus* que cette augmentation ne signifie pas nécessairement une aggravation de la situation. C'est aussi cette « évolution » que nous visions avec le titre de notre thèse : l'augmentation du nombre de contentieux environnementaux montre l'importance de

¹ Rappelons que cet accroissement s'observe dans les ports de la région des Pouilles au sud de l'Italie et dans quelques ports du nord de la mer Adriatique (Marghera, Ancône et Trieste), dans les ports situés sur la mer Tyrrhénienne (à l'exception de Piombino), et dans le port d'Augusta en Sicile, ainsi que dans le port de Port-la-Nouvelle en France. Voir la Carte 9 du chapitre 3.

continuer à analyser la prise en compte de l'environnement non seulement dans l'« urgence », pour le présent immédiat, mais aussi à long terme, pour le futur.

Liste des sigles et abréviations

AESM : Agence Européenne de Sécurité Maritime
AFC : Analyse Factorielle de Correspondances
AIVP : Association Internationale Villes et Ports
AMP : Aire Marine Protégée
AP : Autorité Portuaire
ARPA : Agenzia Regionale Protezione Ambiente
ASL : Agenzia Sanitaria Locale
CAR ASP : Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées
CEDH : Cour Européenne des Droits de l'Homme
CEDRE : Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CEMT : Conférence européenne des ministres des Transports
CEN : Comité Européen de Normalisation
CETMEF : Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales
CJCE : Cour de justice des Communautés européennes
CJUE : Cour de justice de l'Union européenne
CLC : Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
CNDP : Commission Nationale Débat Public
CNUCD : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUDD : Commission des Nations Unies sur le Développement Durable
CNUDM : Convention des Nation Unies sur le Droit de la Mer
COI : Commission Océanographique Intergouvernementale
COSS : Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires
CUMPM : Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole
DCE : Directive-cadre sur l'eau
DPPLN : Dépôt Pétrolier de Port-la-Nouvelle SAS
DRIRE : Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
ECSA : Communauté des associations d'armateurs européens

ENEL : Ente Nazionale per l'Energia Elettrica
EPF : EcoPort Foundation
EPIC : Établissement publics de coopération intercommunale
ESPO : Organisation des ports maritimes européens
GES : Gaz à effet de serre
GIML : Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral
GIZC : Gestion Intégrée des Zones Côtières
GNL : Gaz Naturel Liquéfié
GPL : Gaz de Pétrole Liquéfié
GPMM : Grand Port Maritime de Marseille
ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
ICRAM : Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare
IRP : Installations de Réceptions Portuaires
ISO : International Standard Organization
ISPRA : Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale)
JMM : Journal de la Marine Marchande
JRC : Joint Research Centre
LLOYD'S MIU : Lloyd's Marine Intelligence Unit
MARPOL : Marine-Pollution Convention
MIDA : Maritime Industrial Development Area
MN : Milles Nautiques
NIMBY : Not In My BackYard
OIDD : Organisation Internationale de Droit du Développement
OMI : Organisation Maritime Internationale
ONG : Organisation non gouvernementale
PAM : Plan d'Action pour la Méditerranée
PAP : Programme d'Actions Prioritaires
PIANC : The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
PISTE : Port-Industrie-Société-Territoire-Environnement
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PNOC : Programme National d'Océanographie Côtière

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
POS : Plan d'Occupation des Sols
POT : Piano Operativo Triennale
PQR : Presse Quotidienne Régionale
PRG : Piano Regolatore Generale
QPC : Question Prioritaire de Constitutionnalité
REMPEC : Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
TAR : Tribunal administratif régional
TGI : Tribunal de grande instance
TGR : Testata Giornalistica Regionale
TI : Tribunal d'instance
TUE : Tribunal de l'Union européenne
UE : Union européenne
UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature
WWF : World Wildlife Fund
ZAC : Zone d'aménagement concertée
ZEE : Zone économique exclusive
ZIP : Zone industrialo-portuaire
ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPE : Zone de protection écologique
ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager

Bibliographie

La bibliographie de cette thèse ne comprend que les références utilisées et référencées dans le texte.

Abdouloussen, L., 2007, « Le droit à un environnement sain », *Cahiers de l'IDEDH*, n° 11, p. 416-428.

AGICI Finanza d'Impresa, 2006, *Le infrastrutture del Paese: costa di più non farle che farle*, Editoriale Management delle Utilities.

AIVP, 2000, *Villes portuaires et développement durable*, 7^{ème} Conférence internationale de l'Association International Villes et Ports (AIVP), 6-9 novembre 2000, Marseille, France.

Albakjaji, M., 2011, *La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime*, Thèse de doctorat en Relations internationales, sous la direction de J-M Fourniau et S. Zeghni, Université de Paris-Est, 298 p.

Allemand, S., 2007, *Les paradoxes du développement durable*, Paris, Le Cavalier Bleu Editions, 191 p.

Anonyme, 1990, « Littoral et Conflits, exemples français et problèmes japonais », *Littoral et Conflits*, Actes du colloque franco-japonais de Tokyo, 8 octobre 1990, maison franco-japonaise.

Ansaud, N., 2006, *La Prise en compte de la protection de l'environnement par le droit portuaire*, Thèse de doctorat en Droit Public, Université de Nice Sophia Antipolis, 653 p.

Arrault, J.-B., 2006, « A propos du concept de méditerranée. Expérience géographique du monde et mondialisation », *Cybergeo, Revue européenne de géographie*, Article n°332, 16 p.
URL : <http://cybergeo.revues.org/13093> ; DOI : 10.4000/cybergeo.13093.

Association internationale Villes et Ports, Ministère de l'environnement, 1996, *Territoires portuaires et développement durable*, Le Havre, AIVP, 56 p.

- Auby, J.-B., 1993, « Innovation, légalité et management public », *Politiques et management public*, vol. 11, n°4, décembre 1993, p. 147-157.
- Autoritat Portuària de Barcelone, 2011, *11 Rapport annuel 2011 Port de Barcelone*, 88 p.
- Bacow, L.S., Wheeler, M., 1989, *Environmental Dispute Resolution*, New York, Plenum Press, 369 p.
- Bailly, A., et al, 1995, *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, 5^{ème} éd., Masson, 192 p.
- Baldassarre, A., 1989, voce Diritti sociali, in Enc. Giur. Treccani, Roma, p. 26.
- Barbier, R., Larédo, Ph., 1997, *L'internalisation des déchets. Le modèle de la Communauté urbaine de Lille*, Paris, Economica, 111 p.
- Baudet, J., Gruet Y., 1991, « Quelques ports en eau profonde de Loire-Atlantique : modifications des fonds et incidences sur les peuplements benthiques », Actes du colloque *Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation*, Nantes, 1-4 Juillet, p. 233-237.
- Baudouin, T., 2003, « Firmes globales et places territorialisées », in Collin, M. (coord.), *Ville portuaire, acteur du développement durable*, Paris, L'Harmattan, p. 15-25.
- Bavoux, J.J., Beaucire, Fr., Chapelon, L., Zembri, P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, Collection U, 232 p.
- Bavoux, J-J., 1997, *Les littoraux français*, Paris, Armand Colin, Coll. U, 268 p.
- Bécet, J.-M., Rézenthel, R., 2004, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 367 p.
- Béhar, D., 2006, « Entre global et local : le développement durable face à la question territoriale », Actes du colloque "Entreprises, Territoires : construire ensemble un développement durable ?", 14-21 juin 2005, Centre international de Cerisy-la-Salle
- Berger, A. et al. 1991, « Inventaire et typologie des concurrences et des conflits sur le littoral méditerranéen », *CRPEE-Université de Montpellier*, 240 p.

- Berny, N., 2011, « Intégration européenne et environnement : vers une union verte ? », *Politique européenne*, n° 33, p.7-36.
- Berque, A., 2000, *Médiance, de milieux en paysages*, 2^{ème} éd., Paris, Belin, 156 p.
- Bertoncello, B., Bertoni, A., Hagel, Z., 2011, « Pour une lecture paysagère de l'interface ville/port au filtre du développement durable », *Réunion PISTE*, 30 juin 2011, Marseille, France.
- Bertoncello, B., Dubois, J., 2010a, *Marseille Euroméditerranée accélérateur de métropole*, Paris, Editions Parenthèse, Coll. « La ville en train de se faire », 269 p.
- Bertoncello, B., Dubois, J., 2010b, « Ce que l'opération EUROMEDITERRANEE nous dit de la relation ville-port à Marseille et des enjeux en terme de DD », *Réunion PISTE*, 1 octobre 2010, Paris, France.
- Bethemont, J., 2001, *Géographie de la Méditerranée*, Paris, Armand Colin, 313 p.
- Bird, J.H., 1952, *Ports and harbours*, London, Hutchinson.
- Bird, J.H., 1957, *The geography of the Port of London*, London, Hutchinson, 207 p.
- Bird, J.H., 1963, *The major seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson, 454 p.
- Bird, J.H., 1971, *Seaports and seaports terminals*, London, Hutchinson, 240 p.
- Bird, J.H., 1980, « Seaports as a subset of gateways for regions: a research Survey », *Progress in Human Geography*, vol. 4, n° 3, p. 360-370.
- Bird, J.H., 1984, « Seaport Development: Some questions of scale », in Hoyle B.S., Hilling D., *Seaports Systems and Spatial change, Technology, Industry, and Development Strategies*, Chicester, John Wiley & Sons.
- Bird, J.H., 1986, « Ports, then and later », in Charlier J., *Ports et mers. Mélangers maritimes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, p. 157-170.
- Blanchon, D. et al., 2009, « Comprendre et construire la justice environnementale », *Annales de géographie*, Vol.1-2, n°665-666, pp. 35-60.

Blanchon, D., Moreau, S., Veyret, Y., 2009, « Comprendre et construire la justice environnementale », *Annales de géographie*, n°665-666, p. 35-60.

Blanquart C., Hyard A., 2009, « Durabilité et subsidiarité : un conflit de principes au sein de la politique commune des transports ? », *Revue internationale de droit économique*, t. XXIII, n° 1, p. 33-50.

Blatrix, C., 2010, « Chapitre 8 / Concertation et débat public », in Borraz, O., Guiraudon V., *Politiques publiques 2*, Presses de Sciences Po « Académique », p. 213-242.

Blatrix, C., Blondiaux, L., Fourniau, J.-M., Heriard Dubreuil, B., Lefebvre, R., Revel M. (dir.), 2007, *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, Paris, La Découverte, 412 p.

Bodiguel, L., 2008, « La participation des acteurs locaux dans la zone Natura 2000 », in Fialare, J., 2008, *Les stratégies du développement durable*, Paris, L'Harmattan, 418 p.

Boisson de Chazournes, L., Desgagné, R., Romano, C., 1998, *Protection internationale de l'environnement, recueil d'instruments juridiques*, Paris, Pedone, 1 118 p.

Boisson, Ph., 1998, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 669 p.

Boizard, M.-S., 2006, « La mise en place d'un Agenda 21 intercommunal - Les cas de Nantes Métropole », Mémoire de master II droit et administration des collectivités territoriales, Université de Nantes.

Boltanski L., Thévenot L., 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Gallimard, Paris, 483 p.

Bon, P., 1975, *La police municipale*. Thèse pour le doctorat en Droit, Université de Bordeaux I, 359 p.

Boucher, G., Bouchet, P., Coute, A., Dauvin, J.-C., Doumenc, D., Foucault, A., Hemery, G., Hureau, J.-C., Lacaze, J.-C., Mahe, C., Maurin, H., Monniot, C., Noel, P., 1991, « Conservation du patrimoine naturel marin et ZNIEFF marines », *Actes du colloque Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation*, 1-4 Juillet 1991, Nantes, p. 243-246.

- Boyer, R., 1987, *La Théorie de la régulation : une analyse critique*, Paris, Agalma, La Découverte, 142 p.
- Braudel, F., 1977, *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*, Paris, Flammarion, 225 p.
- Braudel, F., 1985, *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*, t. 1, Paris, Flammarion, 223 p.
- Bret, B., 2009, « Interpréter les inégalités socio-spatiales à la lumière de la *Théorie de la Justice* de John Rawls », *Annales de Géographie*, n° 665-666, 2009/1-2, p. 16-34.
- Brundtland, G.H., 1989, Rapport Brundtland, Québec, Editions du Fleuve.
- Bulk Handling, 2008, « Innovative floating transfer takes off », n° 41.
- Cadoret, A., 2006, *Conflits d'usage liés à l'environnement et réseaux sociaux : enjeux d'une gestion intégrés ? Le cas du littoral du Languedoc-Roussillon*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Montpellier 3, 585 p.
- Cadoret, A., 2007, « De la légitimité d'une géographie des réseaux sociaux : la géographie des réseaux sociaux au service d'une géographie des conflits », *Netcom*, vol. 21, n°1-2, p. 137-157.
- Cadoret, A., 2010, « Mesurer la conflictualité pour gérer les territoires », Colloque OPDE, 25 et 26 octobre 2010, Montpellier, France.
- Cadoret, A., 2011a, « Analyse des processus conflictuels. Le cas du littoral du languedoc-Roussillon », *EG 1011-3*, p. 231-244.
- Cadoret, A., 2011b, « Les conflits portuaires liés à l'environnement dans la Presse Quotidienne Régionale : les ports de Marseille-Fos, Le Havre et Nantes-St-Nazaire », *Réunion PISTE*, 30 juin 2011, Marseille, France.
- Cadoret, A., Beuret, J.-E., 2011, « Conflictualité et concertation portuaires : bilan d'étape de l'analyse comparative de Marseille et du Havre », *Réunion PISTE*, 30 juin 2011, Marseille, France.
- Cadoret, A., Mounié, C., 2011, *Processus conflictuels et itinéraires de concertation dans le domaine portuaire à travers la Presse Quotidienne Régionale : étude comparée des grands ports maritimes de Marseille, Le Havre et Nantes*, Rapport de contribution pour le projet PISTE, 5 p.

Calderaro, N., 2010, « La loi littoral et le juge », *Méditerranée* [En ligne], n°115-2010, p. 69-77. Disponible sur <http://mediterranee.revues.org/5149>.

Camproux Duffrene, M.-P., 2011, « Les ‘Responsabilités’ du pollueur en cas d’atteintes à l’environnement. Une pluralité de mesures à structurer en matière de réparation des atteintes à l’environnement », en collaboration avec Lucas, M., Labarussias-Comment, S. et Terzic, E., in *Droit, sciences et techniques : Quelles responsabilités ?*, Actes du colloque organisé par le Réseau Droit sciences et techniques, Paris, LexisNexis.

Capoccia, F., 1991, *Major projects for the port of Genoa, Waterfront: a new urban frontier*, Città d’Acqua, Venice, January, 23-25, 131 p.

Carbone, V., Gouvernal, E., 2005, « Supply Chain and Supply Chain Management : appropriate concept for maritime studies ? », *International workshop on new generation port-cities and their role in the global supply chains*, Conference Proceedings, Hong Kong, 12-14 décembre.

Carbonnier, J., 1992, *Flexible droit. Pour une sociologie du droit sans rigueur*, Paris, 7ème éd., LGDJ, 419 p.

Carbonnier, J., 1992, *Flexible droit. Pour une sociologie du droit sans rigueur*, LGDJ, 7ème éd.

Caretti, P., 2002, *Diritti fondamentali. Libertà e diritti sociali*, Torino, G. Giappichelli Editore, 472 p.

Caringella, F. ; Sempreviva, M.T., 2005, *Il procedimento amministrativo*, commento organico alla legge 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i. (leggi n. 15/05 ed 80/05), edizioni Simone.

Casetta, E., 2005, *Compendio di diritto amministrativo*, V edizione riveduta ed aggiornata, Giuffrè, Milano, p.463.

Castel, R., 1995, *Les métamorphoses de la question sociale*, Paris, Fayard, 490 p.

Catanzano, J., Thébaud, O., 1995, *Le littoral. Pour une approche de la régulation des conflits d’usage*, Institut Océanographique, Paris, IFREMER, 148 p.

Cavaciocchi, S., 1988, « Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna », *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, G. Doria e P. Massa Piergiovanni, Gênes, Società ligure di storia patria, 272 p.

CEDRE, 2007, « *Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur* », *Guide opérationnel du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux*, France, 51 p.

CEDRE, 2011, *Guidance on waste management during a shoreline pollution incident. Operational guidelines*, Brest, CEDRE, 81 p.

CEDRE, 2012, « La détection des pollutions accidentelles et des rejets illicites », *Les Journées d'information du Cedre*, 20 mars, à l'INHESJ, Paris.

CEMT, 2003, *Le temps et les transports. Table Ronde n°127*, 4-5 décembre, Paris, OCDE, 130 p.

Chabas, F., 1996, *Leçons de droit civil. Tome I. Premier volume, Introduction à l'étude du droit*, Paris, Montchrestien.

Chaline, C., 1992, « Le réaménagement des espaces portuaires délaissés », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°55-56, p. 79-87.

Chaline, C., 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 299 p.

Charlier J., Ridolfi G., 1994, « Intermodal transport in Europe: of modes, corridors and nodes », *Maritime Policy and Management*, vol. 21, n°3, p. 237-250.

Charlier, B., 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire, géographie des conflits environnementaux déclenchés en France depuis 1974*, Thèse de doctorat en Géographie mention Aménagement, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 750 p.

Charlier, J., 1992, « The regeneration of old port areas for new port uses, European port cities in transition », B. Hoyle & D. Pinder (eds.), *European port cities in transition*, Londres, Belhaven, p. 137-154.

- Charlier, J., 2010, « Le cas des ports californiens ou jusqu'à quel point l'environnement peut bouleverser la donne portuaire (synthèse sur un cas d'étude étranger) », *Réunion PISTE*, 1 octobre 2010, Paris, France.
- Charlier, J., 2011, *Les ports sud-californiens à l'heure du développement portuaire durable*, Rapport de contribution pour le projet PISTE, 5 p.
- Charlier, J., Malézieux, J., 1993, *Les stratégies alternatives de requalification des anciens bassins à des fins portuaires*, Université Paris 1, CRIA.
- Charlier, J., Malézieux, J., 1994, *Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe occidentale*, Université Paris 1, CRIA.
- Charvolin, F., 1993, *L'invention de l'environnement en France*, Thèse de Doctorat en Sciences Politiques, IEP Grenoble.
- Charvolin, F., 2003, *L'invention de l'environnement en France. Chronique anthropologique d'une institutionnalisation*, Paris, La Découverte, 134 p.
- Chedot, C., 2001, *Port et environnement : régulations et transitions dans les ports de commerce de l'Europe du nord-ouest*, Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Université du Havre, 306 p.
- Chevallier, J., 1984, «L'ordre juridique», in Chevallier, J. et alii., *Le Droit en procès*, Paris, PUF, p. 7-49.
- Chevallier, J., 1993, « La juridicisation des préceptes managériaux », *Politiques et management public*, vol. 11, n°4, décembre 1993, p. 111-132.
- Cincin-Sain, B., Knecht, R.-W., 1998, *Integrated Coastal and Ocean Management. Concepts and Practices*, Washington D.C. and Covelo, California, Island Press, 431 p.
- Clark, A., Hall, P., 2010, « Maritime ports and the politics of reconnection », Desfor, G., Laidley, J., Schubert, D., Strevens, Q. (ed.), *Transforming urban waterfront, flow and fixity*, Routledge, 320 p.
- Claval, P., 1993, « La Géographie, Science Carrefour », *Acta Geographica*, IV, n° 96, p. 2-15.

Clément, O., Brugière, Y., 1992, *Vingt Ans de conflits sur le littoral de la Vilaine à la Bidassoa*, contrat d'étude PNOC/IFREMER-CEMAGREF, Bordeaux.

CNUCED, 1993, *Le développement durable dans le secteur portuaire : rapport du secrétariat de la CNUCED*, Genève, CNUCED, 76 p.

Coase, R. H., 1960, « The Problem of Social Costs », *Journal of Law and Economics*, vol. 3, p. 1-44.

Cocconi, M., 1998, *Il diritto alla tutela della salute*, CEDAM, Padova, 1998, p. 160.

Collin, M., 2003, « Un nouveau mode de développement pour des villes productives », in Collin, M. (coord.), *Ville portuaire, acteur du développement durable*, Paris, L'Harmattan, p. 7-12.

Commenne, V., 2006, *Responsabilité sociale et environnementale : l'engagement des acteurs économiques*, Paris, Charles-Léopold Mayer, 303 p.

Comtois, C., Slack, B., 2003, « Innover l'autorité portuaire au 21^e siècle : un nouvel agenda de gouvernance », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 44/2003, p. 11-24.

Comtois, C., Slack, B., 2005, « Transformations de l'industrie maritime: portrait international de développement durable appliqué », *Etudes et Recherche en Transport*, réalisé pour le compte du Ministère des Transports du Québec, 247 p.

Conchon, A., 2007, « Circulation fluviale et aménagement portuaires en France au XVIII^e siècle », in Dumond L., Durand S. et Thomas J., *Les ports dans l'Europe méditerranéenne, trafics et circulation images et représentations XVI^e-XXI^e siècles. Actes du colloque tenu à Montpellier le 19 et 20 mars 2004 en hommage à Louis Dermigny (1916-1974)*, Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 459 p.

Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), 1991, *Transport des personnes à mobilité réduite : rapport sur la politique et les réalisations en Europe*, Paris, CEMT, 25 p.

Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), 1999, *Des transports efficaces pour l'Europe. Politiques pour l'internalisation des coûts externes*, Paris, CEMT, 289 p.

Container Management Environnement, 2008, « Green machines », March 2008.

Corlay, J.-P., 1995, « Géographie sociale, géographie du littoral », *Norois*, t. 42, n° 165, p. 247-265.

Costanzo, P., Mezzetti, L., Ruggeri, A., 2006, *Lineamenti di diritto costituzionale dell'Unione europea*, Torino, Giappichelli.

Dablanc, L., 1997, *Entre police et service : l'action publique sur le transport des marchandises en ville. Le cas des métropoles de Paris et New York*, Thèse de doctorat, École nationale des ponts et chaussées, 488 p.

Dablanc, L., 1998, « Le transport des marchandises en ville : entre police et service », *Flux*, vol. 14, n°34, p. 44-53.

Dablanc, L., 2008, « Urban Goods Movement and Air Quality, Policy and Regulation Issues in European Cities », *Oxford Journal of Environmental Law*, vol. 20, n°2, p. 254-266.

Darly, S., 2009, *Faire coexister ville et agriculture au sein des territoires périurbains. Antagonismes localisés et dynamiques régionales de la conflictualité*, Thèse de Doctorat, EHESS, 480 p.

Darly, S., Torre, A., 2008, « Conflits liés aux espaces agricoles et périmètres de gouvernance en Ile-de-France (résultats à partir d'analyses de la presse quotidienne régionale et d'enquêtes de terrain) », *Geocarrefour*, vol. 83, n°4, p. 307-319.

DATAR, 1993, *L'Aménagement du littoral*, Paris, La Documentation française, 112 p.

De Montesquiou, A., 1999-2000, *Rapport de la Commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur les projets de loi autorisant l'approbation des amendements à la Convention et aux Protocoles de Barcelone*, n°266, Sénat, Paris, session ordinaire de 1999-2000.

Debrie, J., 2010, *Contribution à une géographie de l'action publique : le transport entre réseaux et territoires*, Dossier d'HDR, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 209 p.

Debrie, J., Lavaud-Letilleul, V., 2009, « La décentralisation des ports en France : de la recomposition institutionnelle aux mutations fonctionnelles. L'exemple de Toulon », *Annales de Géographie*, n°669, p. 498-521.

Debrie, J., Lavaud-Letilleul, V., 2010, *La décentralisation portuaire : réformes, acteurs, territoires*, Paris, L'Harmattan, 220 p.

- Debrie, J., Ruby, C., 2009, *Approche des réformes portuaires européennes et nord-américaines (Canada). Éléments de réflexion pour la politique portuaire française*, Synthèse réalisée dans le cadre des études centrales de la Direction Générale de la Mer et des Transports (programmation 2008). Mission Développement Durable, Stratégie, Recherche et Études Générales MEEDDAT, 50 p.
- Del Cont, C., 2010, « Commerce équitable et développement durable », *Rivista di diritto Alimentare*, Anno IV, n° 2, Aprile-Giugno, p. 15-21.
- Deprest, F., 2002, « L'invention géographique de la Méditerranée : éléments de réflexion », *L'Espace géographique*, n°1, p. 73-92.
- Desse, R.P., Meur, C. et Goasguen, P., 1991, « Les golfs littoraux en Bretagne : conflits d'utilisation de l'espace et stratégies des acteurs », *Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation*, Actes du colloque, Nantes 1-4 Juillet, p. 247-253.
- Dollfus, O., 1995, « Méditerranées, essai d'analyse géographique », *L'Espace Géographique*, n° 3, p. 193-199.
- Dollfus, O., Brunet, R., 1990, *Mondes Nouveaux. Géographie Universelle*, Paris, Belin, 551 p.
- Dubois, J., 2011a, « Premiers éléments de réflexion sur la gouvernance autour du port de Marseille », *Réunion PISTE*, 1 février 2011, Marseille, France.
- Dubois, J., 2011b, « La gouvernance du port de Marseille-Fos », *Réunion PISTE*, 30 juin 2011, Marseille, France.
- Ducruet C., (2008) « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : Revue Européenne de Géographie* [En ligne], Espace, Société, Territoire, n° 417. Disponible sur : <http://www.cybergeo.eu/index17332.html>
- Ducruet C., 2004, *Les villes - ports : laboratoire de la mondialisation*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de M. Brocard, Université du Havre, 435 p.
- Ducruet C., 2005, « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial », *Mappemonde*, [En ligne], vol. 77, n°1. Disponible sur <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>

Ducruet, C., 2005a, « Approche comparée du développement des villes-ports à l'échelle mondiale : problèmes conceptuels et méthodologiques », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48, p. 59-79.

ECOPORT 2006, *Rapport sur la politique environnementale à Valence*.

Eisenmann, C., 1962, *Théorie pure du droit*, 2^{ème} éd., Paris, Dalloz, 266 p.

Emelianoff, C., *et alii.*, 2009, *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etat des lieux et perspective*, Paris, Belin, 317 p.

Erkman, S., 2004, *Vers une écologie industrielle : comment mettre en pratique le développement durable dans une société hyper-industrielle*, Paris, Charles Léopold Mayer, 251 p.

ESPO, 2003, *Environmental Code of Practice 2003 - ESPO Environmental Code of Practice*, September 2003.

ESPO, 2005, *ESPO Environmental Survey*, April 2005.

ESPO, 2006, « A European Policy for Seaports: Suggestions on the way forward - 'Soft' and socio-economic values of ports », *ESPO Conference*, June 2006.

Ferrara, R., 1997, « voce Salute (Diritto alla) », in *Dig. Disc. pubbl.*, vol. XIII, UTET, Torino, p. 522 et ss.

Fialare, J., 2008, *Les stratégies du développement durable*, Paris, L'Harmattan, 418 p.

Finney, N., Young, D., 1995, « Environmental zoning restrictions on port activities and development? », *Maritime Policy and Management*, vol. 22, n°4, p. 319-329.

Forest, P., 2009, *Géographie du droit – Epistémologie, développement et perspectives*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, Collection Diké, 286 p.

Foucher, K., 2010, « L'apport de la question prioritaire de constitutionnalité au droit de l'environnement : conditions et limites », *Revue française de droit constitutionnel*, n° 83, p. 523-541.

Foulquier, N., 2011, *Droit administrative des biens*, LexisNexis, 688 p.

- Franc, P., 2009, *L'intervention sur terre des armements de lignes régulières : le cas de la rangée Nord Europe*, thèse de doctorat en Transport, Université Paris-Est, 475 p.
- Frémont, A., 2007a, *Le monde en boîtes*, Arcueil, Lavoisier, les collections de l'INRETS.
- Frémont, A., 2007b, « Etude de cas – Transport maritime, ports et développement durable », in Veyret, Y. (dir.), *Le développement durable*, Paris, Sedes, Collection Géographie, Capes, Agrégation, p. 207-212.
- Fremont, A., 2010, *Les conditions du report modal à partir des ports maritimes*, Rapport de contribution pour le projet PISTE, 21 p.
- Gallanti, G., 2003, « Le rôle du port dans l'aménagement du territoire métropolitain », in Collin, M. (coord.), 2003, *Ville portuaire, acteur du développement durable*, Paris, L'Harmattan, p. 31-38.
- Galletti, F., 2011 « Le droit de la mer, régulateur des crises pour le contrôle des espaces et des ressources : quel poids pour des États en développement ? », *Mondes en développement*, vol. 2, n°154, p. 121-136. DOI : 10.3917/med.154.0121.
- Garcier, R., 2009, « Le droit et la fabrique de l'espace : aperçus méthodologiques sur l'usage des sources juridiques en géographie », in Forest, P. (dir.), *Géographie du droit. Épistémologie, développement et perspectives*, Laval, Presses de l'Université Laval, 2009, p. 69-90.
- Gaussier, N., 1995, *Vers une formulation spatiale du Nimby*, Aix-en-Provence, Centre d'Economie Régionale, Université de Droit, d'Economie et des sciences d'Aix-Marseille III, 23 p.
- Gilbert, Y., 2009, *Espace public et sociologie d'intervention*, Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, Collection Études, 294 p.
- Godard, O., 1975, « L'occupation des espaces littoraux méditerranéens », *Options méditerranéennes*, n°31, p. 35-55.
- Goldberg, E., 1994, *Coastal Zone Space, Prelude to Conflict ?*, Unesco, IOC Ocean Forum, 138 p.

- Gouvernal E., Lavaud-Letilleul, V. & Slack B. (2009), "Transport and logistics hubs: separating fact from fiction", in International workshop on "*Integrating Maritime Transport in Value Chains*", Montréal, Canada, June, 10-12.
- Grataloup, C., 1996, *Lieux d'histoire. Essai de géohistoire systématique*. Montpellier, GIP Reclus, coll. « Espaces modes d'emploi », 200 p.
- Grossi P., 1972, *Introduzione ad uno studio sui diritti inviolabili nella Costituzione italiana*, Padova, 176 p.
- Groupe Chadule, 1986, *Initiation aux pratiques statistiques en géographie*, 2e édition, Paris, Masson, 189 p.
- Guilcher, A., 1954, *Morphologie littorale et sous-marine*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Orbis », 216 p.
- Guilcher, A., 1965, *Morphologie littorale et sous-marine*, Paris, Masson.
- Guilcher, A., 1987, « Développement de la notion de gestion des littoraux chez les géographes Français », *Mélanges Beaujeu-Garnier*, p. 565-572.
- Guilcher, A., 1990, « Vers une philosophie des rivages », *Cahiers Nantais*, n° 35-36, juin, p. 3-15.
- Guillaume, J., *et alii.*, 2008, *Les Transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 275 p.
- Guillien, R., Vincent, J., 1995, *Termes juridiques*, Paris, 10^{ème} éd., Dalloz, 583 p.
- Guyomar, M., Seiller, B., 2010, *Contentieux administratif*, Paris, Dalloz, HyperCours, 464 p.
- Haas, P. M., 1990, *Saving the Mediterranean - The Politics of International Environmental Cooperation*, New York, Columbia University Press, 303 p.
- Hall, P. G., 1992, « Waterfronts : a new urban frontier », *Aquapolis*, vol. 1/92, p. 6-17.
- Hall, P., 2012, « Why are maritime ports (still) urban? », *Séminaire maritime Emar*, Ifsttar-Splott, juin, Paris, France.
- Hamon, F., et Troper, M., 2007, *Droit constitutionnel*, 30^e éd., Paris, L.G.D.J., 908 p.

- Hervieu, B., Abis, S., 2006, « Les dynamiques agricoles en Méditerranée », *Confluences Méditerranée*, L'Harmattan, 2006/3, n°58, p. 169-186.
- Hesse, M., 2008, *The City as a Terminal, The urban context of logistics and freight transport*, Aldershot, Burlington, Ashgate, 207 p.
- Hoyle, B.S., 2000, « Global and local change on the port-city waterfront », *Geographical Review*, vol. 90, n° 3, p. 395-417.
- Jobert, A., 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général », *Politix*, n°42, p. 67-93.
- Kayser, B., 1996, *Méditerranée, une géographie de la fracture*, Aix-en-Provence, Edisud, coll. « Encyclopédie de la Méditerranée », 126 p.
- Khodjet El Khil, L., 2003, *La Pollution de la mer Méditerranée du fait du Transport Maritime de Marchandises*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires d'Aix –Marseille, 556 p.
- Kirat, T. et Melot, R., 2006, « Du réalisme dans l'analyse économique des conflits d'usage : les enseignements de l'étude du contentieux dans trois départements français (Isère, Loire-Atlantique, Seine-Maritime) », *Développement durable et territoires*, n° spécial « Proximité et environnement », mai.
- Kirat, T., 2011, *Le contentieux administratif des grands ports maritimes français*, Rapport de contribution pour le projet PISTE, 4 p.
- Kirat, T., Lavaud-Letilleul, V., 2011, « La judiciarisation des conflits portuaires : le contentieux administratif des ports de commerce français (1980-2010) », *Réunion PISTE*, 30 juin 2011, Marseille, France.
- Kirat, T., Lavaud-Letilleul, V., Lo Prete, M., 2010, *Réunion de travail pour le projet PISTE du 19 novembre 2010*, Paris, France.
- Kirat, T., Levratto, N., 2008, « Tous égaux face aux nuisances des infrastructures de transport ? Le calcul économique et le droit administratif au défi de l'équité », *Géographie, économie, société*, vol. 10, n°3, p. 350-364.

Kirat, T., Lo Prete, M., 2011, « Measuring Land-Use Conflicts through the Lens of Courts Activity. Empirical Evidence and Implications for Law and Geography », *The 2011 Annual Meeting of Law and Society Association*, June, 2-5, San Francisco, CA USA.

Kirat, T., Melot, R., Lo Prete, M., 2010, *Réunion de travail pour le projet PISTE du 22 octobre 2010*, Paris, France.

Kirat, T., Torre, A., 2007, « Quelques points de repères pour évaluer l'analyse des conflits dans les théories économiques, avec une emphase particulière sur la question spatiale », *Géographie Economie Sociétés*, vol. 9, n°2, p. 215-240.

Lajoie, A., et alii. (dir.), 1998, *Théories et émergence du droit : pluralisme, surdétermination, effectivité*, Montréal, Éditions Thémis, 266 p.

Larceneux, A., Challeat, S., 2011, « Dimensions cognitives et multiscalaires des conflits environnementaux », *Séminaire mensuel « Conflits et Territoires »*, 29 novembre, Agro Paris Tech, Paris.

Larrère, C., 1997, *Les philosophies de l'Environnement*, Paris, PUF, Coll. Philosophies, 128 p.

Latour, B., Schwartz, C., Charvolin, F., 1989, « Crises des environnements : défis aux sciences sociales », *Futur Antérieur*, n° 6.

Lavaud-Letilleul, V., 2002a, *Mutations récentes et aménagement dans les villes-ports de la Mer du Nord. Vers une recomposition de la ville-port sur son territoire et dans ses réseaux. Les exemples de Dunkerque, Anvers et Rotterdam*. Thèse de doctorat en Géographie, Université de Paris1-Panthéon-Sorbonne, 652 p.

Lavaud-Letilleul, V., 2002b, « Zeebrugge: les impacts locaux d'une greffe portuaire sur la côte belge », in Baron-Yellès, N., Goeldner-Gianella, L., Velut, S. (éd.), *Le littoral, regards, pratiques et savoirs. Etudes offertes à Fernand VERGER*, Paris, Editions Rue d'Ulm/Presses de l'Ecole Normale Supérieure, p. 337-351.

Lavaud-Letilleul, V., 2005, « L'aménagement de nouveaux terminaux à conteneurs et le renouvellement de la problématique flux-territoire dans les ports de la Rangée Nord. Les exemples comparés de Rotterdam et d'Anvers », *Flux*, n° 59, p. 33-45.

Lavaud-Letilleul, V., 2007a, « Ports : la tentation du tout-reseau face aux pesanteurs du territoire », In *Actes du XLIII colloque de l'ASRDLF*, 11-13 juillet, Grenoble, France.

Lavaud-Letilleul, V., 2007b, « New trends in maritime transport and port activities in the Mediterranean Basin », *presentation at the Meeting IUCN (The World Conservation Union) on "Risks to biodiversity from maritime traffic in the Mediterranean Basin"*, September, 22-24, Istanbul, Turkey.

Lavaud-Letilleul, V., 2008, « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis », *Méditerranée*, n° spécial Rodrigues-Malta, R. (éd.), « Villes portuaires horizons 2020. Les nouveaux enjeux du développement », n°111, p. 61-68.

Lavaud-Letilleul, V., 2009a, « L'évolution du système portuaire conteneurisé de la rangée nord entre mondialisation, régionalisation et développement local », in B. Semmoud (dir.), *Mers, Détroits et Littoraux : charnières ou frontières des territoires ?*, Paris, L'Harmattan, p. 111-128.

Lavaud-Letilleul, V., 2009b, « Les ports de commerce : outil sous tension de la mondialisation ? », *Communication au séminaire « Conflits et territoires » (INRA-Agro Paris Tech, CNRS, Universités Paris V et Paris XI)*, co-organisé par Marianne Ehrlich, Thierry Kirat et André Torre, 27 janvier, Paris, France.

Lavaud-Letilleul, V., 2009c, « Ports et transport maritime face aux défis du développement durable », communication lors du *20^{ème} Festival International de Géographie : « Mers et Océans : les géographes prennent le large »*, 3 octobre, St-Dié-des-Vosges, France.

Lavaud-Letilleul, V., 2010a, *Réunion de lancement du projet PISTE*, 1^{er} février, Marseille, France.

Lavaud-Letilleul, V., 2010b, « Analyse des débats publics portant sur les infrastructures portuaires en France », *Réunion PISTE*, 1^{er} octobre, Paris, France.

Lavaud-Letilleul, V., 2011a, « Aménagement portuaire, environnement et concertation : analyse comparée des débats publics portuaires en France », *Réunion PISTE*, 31 janvier, Marseille, France.

Lavaud-Letilleul, V., et Lo Prete, M., 2009, « French and Italian commercial ports rising up to environmental challenges - Concepts and practices », ETTAP, *17e Symposium Transports et Pollution de l'Air-3e Symposium Environnement et Transports*, 2-4 Juin 2009, Toulouse, France.

Lavaud-Letilleul, V., soumis en 2011b, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur le développement industrialo-portuaire sur le littoral français », *Norois*, n° spécial sur le « Ménagement du littoral ».

Laville, B., 2010, « Du ministère de l'impossible au ministère d'Etat », *Revue française d'administration publique*, vol. 2, n° 134.

Lazzeri, Y., Moustier, E., 2010, *Le développement durable dans l'espace méditerranéen : une gouvernance à inventer - Enjeux et propositions*, Paris, L'Harmattan, 298 p.

Le Court, B., 1999, *Servitudes et mitoyenneté - Distances à respecter - Bruits et nuisances de voisinage*, Paris, Dalloz.

Le Lloyd, 2008a, « Le projet 'Clean Ship' met la batellerie au vert », 3 mars 2008.

Le Lloyd, 2008b, « La "logistique verte" connaît un démarrage laborieux », 15 février 2008.

Le Pors, A., 1999, « Évolution de la réglementation des opérations d'aménagement », *Annales des Ponts et Chaussées*.

Lecourt, A., 2002, « Une géographie des conflits associatifs liés à l'environnement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton », *ESO, Travaux et Documents*, n°18, p. 17-21.

Lecourt, A., 2003, *Les Conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, 361 p.

Lecourt, A., 2004, « Entrer en politique pour défendre son jardin : une analyse des conflits d'aménagement, Cosmopolitiques », *Cahiers théoriques pour l'écologie politique*, n° thématique " Aimons la ville ", n° 7, p. 176-186.

Lecourt, A., Baudelle, G., 2004, « Planning conflicts and social proximity: a reassessment », *International Journal of Sustainable Development*, vol. 7, n° 3, p. 287-301.

Lefevre, J.-C., 1991, *Les Conflits d'utilisation en zone littorale*, Actes du colloque « Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation », », *Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation*, Actes du colloque de Nantes, 1-4 juillet, p. 205-231.

Lévy, J., Lussault, M., (dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033 p.

Lo Prete, M., 2009, « Harmonization from global to local legalisations against oil spill pollution: the case of the Mediterranean maritime transport and port activities », *INTERSPILL 2009 and IMO R&D Forum Conference*, May, 12-14, Marseille, France.

Lo Prete, M., 2009, « Les conflits environnementaux autour de l'activité portuaire en France et en Italie », *14ème Journée doctorale de l'Association Française des Instituts de Transport et de Logistique (AFITL)*, Université de Marne-la-Vallée, Champs-sur-Marne, Paris, France.

Lo Prete, M., 2010, « Ports et environnement sous l'angle de la réglementation et de la jurisprudence », *Réunion PISTE*, 1 octobre 2010, Paris, France.

Lo Prete, M., 2011a, « Ports et environnement sous l'angle de la jurisprudence : comparaison des ports méditerranéens en France et en Italie », *Réunion PISTE*, 30 juin 2011, Marseille, France.

Lo Prete, M., 2011b, *Port et environnement : concepts et pratiques du développement durable appliqués aux ports méditerranéens français et italiens à travers l'analyse du contentieux*, Rapport de contribution pour le projet PISTE, 3 p.

Lozachmeur, O., 2010, « La nouvelle politique française du littoral », *Harmathèque*, Paris, L'Harmattan,

http://www.harmatheque.com/article/la_nouvelle_politique_francaise_du_littoral12520.

Luciani, M., 1980, « Il diritto costituzionale alla salute », in *Dir. soc.*, p. 774 et ss.

- Lussault, M., 2007, *L'Homme Spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 366 p.
- Mabile, S., Romi, R., 2009, « La protection du milieu marin au-delà des zones de juridiction nationale », *Veille juridique des Aires Marines Protégées*, n° 5, p. 1-5.
- Maddalena, P., 1993, « Il diritto all'ambiente come diritto fondamentale ed interesse generale della collettività », in *Consiglio di Stato*, II, p. 427 et ss.
- Madelaine, C., 2010, « Les obligations positives procédurales, instrument du pluralisme ? », in Levinet, M. (dir.), *Pluralisme et juges européens des droits de l'Homme*, Bruxelles, Bruylant, p. 107-124.
- Malézieux, J., 1971, « Signification géographique d'un projet d'investissement industriel : un centre sidérurgique dans la Maasvlakte de Rotterdam », *Annales de Géographie*, vol. 80, n°440, p. 428-439.
- Malézieux, J., 1981, *Les Centre sidérurgiques des rivages de la mer du Nord et leur Influence sur l'organisation de l'espace*, Paris, Publications de la Sorbonne, Série Recherches, 1018 p.
- Mamontoff, C., 1992, *Evolutions et Pratiques de la législation spatiale du littoral*, Rapport pour l'IFREMER-SEM, Centre d'analyse politique, Université de Perpignan, 2 tomes, 110 p.
- Marshall, A., 1971, *Principes d'économie politique*, 2 tomes, Gamma Medea Engineering S.A., 2006, *Terminale di ricezione e rigassificazione gas naturale liquefatto (GNL) Taranto Studio di Impatto Ambientale (SLA)*, Documento n° 03255-E&E-R-0-001, 245 p.
- Meinesz, A., Astier, J.-M., Bellone, E., Lefevre, J.R., Genot, I., Hesse, B. et Vitiello, P., 1991, « Impact des aménagements gagnés sur la mer sur les côtes françaises de la Méditerranée », *Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation*, Actes du colloque de Nantes, 1-4 Juillet 1991, p. 273-276.
- Melé, P., 2004, « Conflits et controverses : de nouvelles scènes de production territoriale ? », *Colloque Espaces et sociétés aujourd'hui (la géographie sociale dans les sciences sociales et dans l'action)*, 21-22 octobre, UMR ESO 6590, Rennes, 20 p.

Melé, P., 2005, « Conflits patrimoniaux et régulation urbaine », *ESO, travaux et documents de l'Unité Mixte de Recherche 6950, Espaces et Sociétés*, n°23, p. 51-57.

Melé, P., Larrue, C., Rosemberg, M., (dir.), 2003, *Conflits et territoires*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais, 224 p.

Melot R. 2010. « Zonage, planification foncière et intérêts protégés par le droit : les enseignements de l'analyse du contentieux administratif en France », *Options méditerranéennes*, vol. 6, p. 25-34.

Melot, R., 2011, « The Two Faces of Environmental Disputes: Residents and Industrial Operators Facing Administrative Justice in France », *The 2011 Annual Meeting of Law and Society Association*, June, 2-5, San Francisco, CA USA.

Merino, M., 2006, « Protection de l'individu contre les nuisances environnementales. De la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme au système juridictionnel national de protection », *RTDH* 2006, p. 55-86.

Merloni, M.F., 2008, « La protection juridique de la subsidiarité en Europe », *Discours au Palais du Luxembourg*, 24 octobre.

Mesnard, A.H., Rézenthel, R., 1995, *Droits maritimes, Droit du littoral, Droit portuaire*, Editions Juris-Services, 312 p.

Metayer, C., Amiard-Triquet, C., 1991, « Réflexions sur les conséquences de l'implantation des ports de plaisance pour l'environnement et les activités humaines en zone littorale », *Actes du colloque Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation*, Nantes, 1-4 Juillet 1991, p. 311-314.

Meunier, C., Zeroual, T., 2006, « Transport durable et développement économique », *Développement durable et territoires. Dossier 8 : Méthodologies et pratiques territoriales de l'évaluation en matière de développement durable*, <http://developpementdurable.revues.org/3305>, page consultée le 07 mai 2012.

Meyer, H., 1999, *City and Port: Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Utrecht, International books, 459 p.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, 2010, *Relazione sull'attività delle Autorità Portuali*, Roma.

Miossec, A., 1988, « Aménagement ou occupation de l'espace littoral : forces et faiblesses de la protection de l'environnement », *Cahiers Nantais*, n° 30/31, p. 189-212.

Miossec, A., 1990, « L'évolution des milieux naturels fragiles du littoral », *Revue Juridique de l'Environnement*, n° 4, p. 521-534.

Miossec, A., 1996a, « De l'aménagement, du territoire et de l'environnement, quelques réflexions autour du littoral en France », *Cahiers Nantais*, n° 44.

Miossec, A., 1996b, « Territoires portuaires et environnement : problématique, solutions locales et nécessités nouvelles », AIVP/Ministère de l'Environnement (eds.), *Territoires portuaires et développement durable*, Le Havre, AIVP, p. 19-37.

Miossec, A., 1996c, « Autour du développement économique et des effets d'annonce », in AIVP/Ministère de l'Environnement, *Territoires portuaires et développement durable*, Le Havre, AIVP, p. 41.

Miossec, A., 2004, *Les littoraux entre nature et aménagement*, 3^{ème} édition, Paris, Armand Colin, 191 p.

Montuschi L., 1976, *Commento all'art. 32, 1° comma, Cost., in Commentario alla Costituzione, a cura di Branca*, Zanichelli, Bologna-Roma.

Morand-Deville, J., 2003, *Droit de l'urbanisme*, Dalloz, 174 p.

Morand-Deville, J., 2006, « Les territoires du droit. Réflexions sur la généralité et l'impersonnalité de la règle de droit », in Fialaire, J., Mondielli, E., *L'homme, ses territoires, ses cultures*, Paris, LGDJ, p. 197.

Morand-Deville, J., 2006, *L'environnement et le droit*, Paris, 2^{ème} édition, éd. Dexia, LGDJ, 110 p.

Morin, E., 1984, *Sociologie*, Paris, Fayard, 465 p.

Morris, R. K.A., Gibson, C., 2006 « Port development and nature conservation—Experiences in England between 1994 and 2005 », Available online 28 November 2006.

- Mortati C., 1961, « La tutela della salute nella costituzione italiana », in *Riv. inf. e mal. prof.*, p. 53 et ss.
- Musso, E., Ghiara, H., 2007, *Ancorare i porti al territorio*, Milan, McGraw-Hill, 279 p.
- Niérat, P., 1998, *Anatomie d'un réseau intermodal hub-and spoke*, Arcueil, rapport INRETS, n°220, 75 p.
- Occhipinti-Ambrogi, A., Galil, B., Gollasch, S., 2007, « Biodiversity impacts of species introductions via marine vessels », *presentation at the Meeting IUCN (The World Conservation Union) on "Risks to biodiversity from maritime traffic in the Mediterranean Basin"*, September, 22-24, Istanbul, Turkey.
- Ocean Shipping Consultants, 2006, *The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015*, Ocean Shipping Consultants Report, 5 p.
- Odier, F., 2007, « La sûreté maritime en zone portuaire. Entre réglementations et contraintes économiques, quelle efficacité des dispositifs ? », *Actes du colloque SAFER SEAS, 2007 « pour des mers plus sûres et plus propres »*, 9-12 octobre 2007, Brest, France.
- Odier, F., 2008, « Erika, le sens d'un jugement », *La revue maritime*, n° 481, p. 70-74.
- Odier, F., 2011, *La réglementation applicable aux ports*, Rapport de contribution pour le projet PISTE, 16 p.
- Olivier, D., Slack, B., 2006, « Rethinking the Port », *Environment and Planning A*, vol. 38, n°8, p. 1409-1427.
- Ollivro, J., 1997, « Les critères spatiaux, éléments primordiaux de la contestation à l'encontre du TGV méditerranée », *Annales de géographie*, n°593-594, p. 51-80.
- Parola, F., 2010, « Conflictualité portuaire : public et privé au défi de la mondialisation », *Séminaire maritime Emar*, Inrets, Splott, octobre, Paris, France.
- Paskoff, R., 1993, *Côtes en danger*, Paris, Masson, 250 p.
- Pennanguer, S., Beuret, J.-E., Tartarin, F., Sabourin, A., 2008, « Se confronter pour construire ? Itinéraire d'un conflit en mer d'Iroise », in Kirat, T., Torre, A. (dir.), *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace*, Paris, L'Harmattan, p. 227-249.

- Pham, H.-V., Kirat, T., 2007, « Dynamiques territoriales sous influence urbaine et conflits d'usage. Le cas de la région Ile-de-France sous le prisme du contentieux administratif (1981-2005) », *XLIIIe colloque de l'ASRDLF : Les dynamiques territoriales: débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires*, Grenoble et Chambéry, 11-12-13 juillet 2007.
- Pianc, 2011a, *The implementation status of river information services status 2010*, Parte I du Pianc Report n°125 Inland Navigation Commission, Bruxelles, Belgique.
- Pianc, 2011b, *Ris related definitions*, Parte II du Pianc Report n°125 Inland Navigation Commission, Bruxelles, Belgique.
- Pianc, 2011c, *Guidelines and recommendations for river information services*, Parte III du Pianc Report n. 125 Inland Navigation Commission, Bruxelles, Belgique.
- Picard, E., 1984, *La notion de police administrative* (2 tomes), Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence et Publications de l'Université de Rouen, 445 p.
- Pigou, A. C., 1932, *The Economics of Welfare*, Londres, 4ème éd., MacMillan and Co., 408 p.
- Platt, R., 1996, *Land use and society : Geography, law and public policy*, Island Press, p. 507.
- PNUE/PAM, 2009, *Etat de l'environnement et du développement en Méditerranée*, Rapport du Plan Bleu, 208 p.
- Pohl, H., 1988, *I porti come impresa economica*, Florence, Le Monnier, 972 p.
- Poltrack, S., 2000, « The Maritime Industry and our Environment: The Delicate Balance of Economic and Environmental Concerns, Globally, Nationally, and within the Port of Baltimore », *University of Baltimore Journal of Environmental Law*, n° 1, p. 51-78.
- Port de Marseille Fos, 2010, *Rapport annuel de développement durable*, Port de Marseille Fos, Marseille.
- Port de Marseille, 2002, *Rapport d'activité*, Port autonome de Marseille, Marseille.
- Port de Marseille, 2005, *Rapport d'activité*, Port de Marseille, Marseille.

- Pugnaroni, F., 2000, « Operational methods and instruments for a cognitive Survey of the Adriatic ports : the case of Ancona », *Conférence internationale de l'Association International Villes et Ports (AIVP)*, 6-9 novembre 2000, Marseille, France, p. 41-48.
- Pujol, J., 2006, « Le développement des ports de commerce », *Planète Océane*, édition Choiseul, La Documentation Française, p. 91-98.
- Pumain, D., Saint-Julien, T., 1997, *L'analyse spatiale*, Paris, Armand Colin, Collec. U, 167 p.
- Quercy, M. et Boudouin, D., 2000, « Massification des flux et développement durable : un positionnement à trouver pour les ports de la Méditerranée occidentale », *Marseille 2000-7^e conférence internationale Villes et Ports*, 6-9 novembre 2000, p. 49-55.
- Raffestin, C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, LITEC, 250 p.
- Ragnar Fjelland, 2002, « Facing the problem of uncertainty », in *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*, n° 15, p. 155-169.
- RAMOGE, 2008, actes du Colloque sur « la gestion durable des sédiments une problématique européenne, des spécificités méditerranéennes », 28 et 29 octobre 2008, Monaco.
- Rapisarda Sassoon, C., 2002, *Manuale delle leggi ambientali*, Giuffré Editore, 590 p.
- Rebollo, M., Julian, V., Carrascosa, C., Botti, V., 1999, « A Multi-Agent System for the Automation of a Port Container Terminal », *Proceedings of Autonomous Agents 2000 workshop on Agents in Industry*. Barcelona, Spain.
- REMPEC, 2006, *Installations de réception portuaires. Synthèse des activités du REMPEC dans la région de la mer Méditerranée*, Malte, REMPEC, 65 p.
- REMPEC, 2008, *Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée, Rapport du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle*, juillet 2008.
- REMPEC, 2009, « Séminaire sur l'application de la législation environnementale en Méditerranée – Réseau méditerranéen de procureurs », organisé par le Ministère de la Justice avec le soutien de la Banque Mondiale et de l'Organisation Internationale de Droit du Développement (OIDD), 8-9 juin 2009, Marseille, France.

- Reynaud, J. D., 1989, *Les règles du jeu ; l'action collective et la régulation sociale*, Paris, Colin.
- Rézenthel, R., 1995, « Le droit portuaire : une branche du droit qui s'affirme », *DMF*, n°555, p. 950.
- Rézenthel, R., 1996a, « Lorsque les oiseaux tuent ... les ports », *Navigation, Ports et Industrie*, 30 septembre 1996, p. 491.
- Rézenthel, R., 1996b, « L'évolution du régime des aménagements portuaires depuis la loi "Littoral" », *Navigation, Ports et Industrie*, 30 octobre 1996, p. 551-555.
- Rézenthel, R., 2009, « L'avenir des ports maritimes confronté à la protection de l'environnement », *DMF*, n°699, p. 64-71.
- Ridolfi, G., 1995, « Public Policy and port development: the Italian case », *Ocean and Coastal Management*, vol. 27, n° 1-2, p. 73-91.
- Ridolfi, G., 1997, « Geostrategy and naval power in the Mediterranean: changing scenarios, continuing conflict », *Marine Policy*, vol. 21, n° 4, p. 377-390.
- Ridolfi, G., 2002, « Rotte oceaniche e servizi feeder. Il nuovo ruolo del Mediterraneo », in Soriani, S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Bologna, Il Mulino, p. 93-111.
- Rodrigue, J., Comtois, C., Slack, B., 2006, *The geography of transport systems*, London, New York, Routledge, 284 p.
- Rodrigue, J., Comtois, C., Slack, B., 2009, *The geography of transport systems*, 2nd Ed., London, New York, Routledge, 352 p.
- Rodrigue, J.-P., Notteboom, T., 2005, « Port regionalization: towards a new phase in port development », *Maritime Policy and Management*, vol. 32, n° 3, p. 297-313.
- Romano, S., 1975, *L'ordre juridique*, Paris, Dalloz, 174 p.
- Romi R., 1991, « Les conflits d'utilisation du littoral : variation sur les ports de plaisance *Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation*, », Actes du colloque de Nantes, 1-4 Juillet 1991, p.291-294.

- Romi, R., 2010, *Droit de l'environnement*, Paris, 7^{ème} éd., Montchrestien, Précis Domat, 656 p.
- Rousseau, D. (dir.), 2010, *La question prioritaire de constitutionnalité*, Paris, Gazette du Palais, Lextenso, 207 p.
- Roussel, S., 2007, *Efficacité d'une Gestion Intégrée de la Zone Côtière (GIZC)*, Thèse de doctorat en Sciences Economiques, Université de Montpellier 1, 264 p.
- Sanders, L., 1990, *L'analyse statistique des données en géographie*, Montpellier, RECLUS, Coll. Alidade, 267 p.
- Savasta, C., 2005, *La tutela della concorrenza nella gestione delle infrastrutture*, Roma, Aracne, 102 p.
- Saviano, R., 2007, *Gomorra : dans l'empire de la Camorra*, Paris, Gallimard, 356 p.
- Scalisi, V. (dir.), 2004, *Scienza e insegnamento del diritto civile in Italia*, Milano, Giuffrè.
- Scherrer, P., 2010, *Actes des journées « Port et environnement », pour une conception et une exploitation des ports plus efficaces vis-à-vis de l'environnement*, 10-11 mars 2010, Le Havre, France.
- Scherrer, P., Galichon, P., 2001, *Rapport sur le Suivi environnemental du projet port 2000 au Havre*.
- Schiano di Pepe, L., 2007, *Inquinamento marino da navi e poteri dello stato costiero. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, Torino, Giappichelli, Diritto internazionale dell'economia, 368 p.
- Schifano, F., Moriconi, D., 2009, « L'équation énergétique à trois inconnues », *Confluences Méditerranée*, n° 68, 2009/1 : Italie. *Le grand bond en arrière*, p. 151-160.
- Scovazzi, T., 1994, *Elementi di diritto internazionale del mare*, 2nd ed., Milano.
- Scovazzi, T., 2009, « La pesca italiana nel contesto macroregionale », in *La gestione del settore : istituzioni, legislazione e politiche di gestione*, p. 451-472.

- Servizi Industriali Genova, 2007, *Autorità Portuale di Genova. Relazione annuale sul monitoraggio della qualità dell'aria effettuato durante l'anno 2007*, SIGE, 13 p.
- Servizi Industriali Genova, 2008, *Autorità Portuale di Genova. Relazione annuale sul monitoraggio della qualità dell'aria effettuato durante l'anno 2008*, SIGE, 13 p.
- Servizi Industriali Genova, 2009, *Autorità Portuale di Genova. Relazione annuale sul monitoraggio della qualità dell'aria effettuato durante l'anno 2009*, SIGE, 13 p.
- Subra, P., 2006, « Ce que le débat public nous dit du territoire et de son aménagement », *Géocarrefour*, vol. 81, n°4, p. 287-298.
- Subra, P., 2007, *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 327 p.
- Subra, P., 2008, « L'aménagement, une question géopolitique ! », *Hérodote* 2008/3, n° 130, p. 222-250.
- Sudre, F., 2011, *Droit international et européen des droits de l'homme*, 10^{ème} éd., Paris, PUF, Droit fondamental, 536 p.
- Sudre, F., Marguenaud, J.-P., Andriantsimbazovina, J., Gouttenoire, A., Levinet, M., 2009, *Les grands arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme*, Paris, PUF.
- Tanguy, Y., 1979, *Le Règlement des conflits en matière d'urbanisme*, Bibliothèque de science administrative, Paris, 270 p.
- Tei, A., 2011, *Le concessioni portuali in Italia – Valutazione dello strumento in una prospettiva europea*, Rapport Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica – XIII Riunione Scientifica –Messina, 16-17 giugno.
- Tempier, E., Berger, A., Féral, F., 1992, *Inventaire et Typologie des concurrences et des conflits sur le littoral méditerranéen*, contrat d'étude PNOC/IFREMER, Universités de Montpellier et de Perpignan.
- Tempier, E., Féral, F., Berger, A., 1991, « Inventaire et typologie des concurrences et des conflits sur le littoral méditerranéen », *Contrat IFREMER-CRPEE*, n°90.1.550.911.
- Theys, J., 1993, *L'environnement. A la recherche d'une définition*, notes de méthodes de l'IFEN, Orléans : IFEN, édition 94, n°1, 50 p.

Theys, J., 2003, « La gouvernance, entre innovation et impuissance », in *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 2 : Gouvernance locale et développement durable, Disponible sur : <http://developpementdurable.revues.org/1523>.

Timsit, G., 1991, *Les noms de la loi*, Paris, PUF, 199 p.

Timsit, G., 1998, « L'administration au miroir des mots », *A propos de l'administration française*, Documentation française, 216 p.

Torre, A., 2010, « Conflits environnementaux et territoires », in Zuindeau B. (éd), *Développement Durable et Territoire*, Lille, Presses Universitaires du Septentrion.

Torre, A., Melot, R., Bossuet, L., Cadoret, A., Caron, A., Darly, S., Jeanneaux, P., Kirat, T., Pham, H. V., 2010, « Comment évaluer et mesurer la conflictualité liée aux usages de l'espace ? Eléments de méthode et de repérage », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 10, n° 1, avril 2010, <http://vertigo.revues.org/9590>, page consultée le 07 février 2011.

Toschi, U., 1960, *Compendio di geografia economica generale*, Firenze, Macri, 281 p.

Treves, T., 1983, « La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 », *Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, Milano, Giuffrè, Studi e documenti sul diritto internazionale del mare, 517 p.

UICN, 2008, *Gouvernance et Biodiversité, Étude comparative France, Allemagne, Australie, Canada, Espagne, Grande-Bretagne, Italie, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas*, Document réalisé par Véronique Gervasoni, pour la Commission Droit et Politiques environnementales du Comité français de l'UICN.

Valarié, P., Zaccaria, R., 1997, « L'écologie entre modernité et durabilité. Entretien avec Francesco Rutelli », *Pôle Sud* n° 6 - Mai 1997, p. 4-9.

Vallega, A., 1974, *Traffici marittimi e dipendenza funzionale di spazi continentali - Ricerche di geografia dei trasporti*, Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Geografiche dell'Università di Genova, XXV, ottobre 1974.

Vallega, A., 1975, « Concezione sistemica dei porti e sistemi di porti », *Trasporti*, n° 7, Padova, Cedam.

Vallega, A., 1977, « Il Mediterraneo, area di regionalizzazione critica », *Regionalizzazione e trasporti marittimi nel Mediterraneo*, A. Vallega, G. De Paoli, M.G. Lucia, G. Ridolfi, Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Geografiche dell'Università di Genova, XXXI, dicembre 1976-dicembre 1977, p. 7-56.

Vallega, A., 1978, « Fonctions portuaires et polarisation littorales dans la nouvelle régionalisation de la Méditerranée. Quelques réflexions », *Villes et ports. Développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*, 2° Colloque franco-japonaise de Géographie, 25 septembre- 8 octobre 1978, France.

Vallega, A., 1984, *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia.

Vallega, A., 1992, *The Changing Waterfront in Coastal Area Management*, Milano, Franco Angeli.

Vallega, A., 1993, « I porti marittimi della società postindustriale », *KINEO – Trimestrale di Architettura dei trasporti*, n° 2, Milano, luglio 1993.

Vallega, A., 1996, *The Agenda 22 of Ocean Geography*.

Vallega, A., 1997, *Geografia delle strategie marittime, Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, Mursia, 314 p.

Vallega, A., 1999, *Fundamentals of Integrated Coastal Management*, The GeoJournal Library, Kluwer Academic Publishers, 264 p.

Van Hooydonk, E., 2003, « The regime of port authorities under European law », in Van Hooydonk, E. (red.), *European Seaports Law. EU Law of Ports and Port Services and the Ports Package*, Antwerpen-Apeldoorn, Maklu, 537 p.

Van Hooydonk, E., 2006, *The impact of EU environmental law on ports and waterways*, Antwerp-Apeldoorn, Maklu, 317 p.

- Van Hooydonk, E., 2007, *Soft values of seaports. A strategy for the restoration of public support for seaports*, Coronet Books, 195 p.
- Vandermeulen J.-H., 1996, «Environmental trends of ports and harbours: Implications for planning and management », *Maritime Policy and Management*, vol. 23, n°1, p. 55-66.
- Vannev, J.-R., 1991, *Introduction à la géographie de l'Océan*. Oceanis, Institut Océanographique, fasc.1-2, 214 p.
- Veltz, P., 2006, « Entreprise et Territoires, entre fragmentation et intégration », *Le développement durable*, dir. Heurgon, E., La Tour d'Aigues, Edition de l'Aube.
- Veltz, P., 2008, *Des lieux et des liens*, La Tour d'Aigues, Edition de l'Aube, 155 p.
- Verlaque, C., 1970, *L'industrialisation des ports de la Méditerranée occidentale*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Montpellier, t. 3, p. 704-707.
- Verlaque, C., 1975, *Géographie des transports maritime*, Paris, Doin, 437 p.
- Veyret, Y. (dir.), 2005, *Le Développement durable, approches plurielles*, Paris, Hatier, 287 p.
- Vigarié, A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, éditions Hachette, 496 p.
- Vigarié, A., 1983, « Le navire, le port et la ville », *Transports et mutations actuelles*, SEDES-CDU, p. 71-113.
- Wachter, S., 2002, *L'aménagement durable*, Paris, DATAR.
- Wang, J., Olivier, D., Notteboom, T., Slack, B., 2007, *Ports, Cities and Global Supply Chains*, London, Ashgate, 278 p.
- Weber, M., 1971, *Économie et société*, Paris, Plon.
- XLSTAT, 2012, *Manuel d'utilisation*, 1142 p.
- Zagari, C., 2009, « Relancer les infrastructures en Italie », *Confluences Méditerranée*, n° 68, 2009/1 : *Italie. Le grand bond en arrière*, p. 145-150.

Références des recours contentieux environnementaux portuaires :

Tableau 11: Liste des 25 arrêts distribués entre 6 ports français

PORT	Référence arrêt	Juridiction	Environnement	Activité portuaire
Bonifacio	97-80.855/1998	Cour de cassation (chambre criminelle)	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Calvi	97MA05540/1998	Cour administrative d'appel	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Cannes	97MA01572/2000	Cour administrative d'appel	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	05-87.363/2007	Cour de cassation (chambre criminelle)	POLLUTION MARINE	TM
Marseille-Fos	89LY00244/1989	Cour administrative d'appel	POLLUTION MARINE	TM
Marseille-Fos	4032/1980	Conseil d'Etat	POLLUTION MARINE	TM
Marseille-Fos	69-11.171/1970	Cour de cassation (chambre commerciale)	POLLUTION MARINE	TM
Marseille-Fos	277768/2005	Conseil d'Etat	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	294852/2007	Conseil d'Etat	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	06MA01896/2007	Cour administrative d'appel	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	07MA03601/2009	Cour administrative d'appel	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	08MA00145/2010	Cour administrative d'appel	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	08MA00160/2010	Cour administrative d'appel	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	10MA02466/2010	Cour administrative d'appel	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	10MA00627/2010	Cour administrative d'appel	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Marseille-Fos	49812/10-oct-86	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Port-la-Nouvelle	935/2007	TGI	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Port-la-Nouvelle	09-82.067/2010	Cour de cassation (chambre criminelle)	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Port-la-Nouvelle	04-20.333/2006	Cour de cassation (chambre civile)	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Port-la-Nouvelle	09/01206/2010	Cour d'appel (chambre correctionnelle)	SANTE PUBLIQUE	AI
Port-la-Nouvelle	175721/1999	Conseil d'Etat	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Port-la-Nouvelle	98MA00043/2000	Cour administrative d'appel	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Sète	11/03/1965	Cour de cassation (chambre commerciale)	POLLUTION MARINE	TM
Sète	764567/1984	Cour d'appel administrative	SANTE PUBLIQUE	AI
Sète	07MA00238/2009	Cour d'appel administrative	PAYSAGE	AMNGT TERRE

Source : LexisNexis (France). Auteur : M. Lo Prete (2012).

Tableau 12 : Liste des 108 arrêts distribués entre 24 ports italiens

PORT	Référence arrêt	Juridiction	Environnement	Activité portuaire
Ancône	40/1999	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Ancône	155/2003	Tribunal de 1 ^{re} instance (section pénale)	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Ancône	2937/2005	Conseil d'Etat	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Ancône	1223/2007	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Augusta	1543/2002	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	TM
Augusta	19800/2006	Cour de cassation (chambre civile)	POLLUTION MARINE	TM
Augusta	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Bari	7052/2002	Tribunal administratif régional	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Bari	2989/2003	Conseil d'Etat	DECHETS PORTUAIRES	AI
Bari	17634/2004	Cour de cassation (chambre civile)	DECHETS PORTUAIRES	AI
Bari	18318/2004	Cour de cassation (chambre civile)	DECHETS PORTUAIRES	AI
Bari	1441/2004	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Bari	615/2006	Cour des comptes	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Brindisi	6605/1992	Cour de cassation (chambre civile)	SANTE PUBLIQUE	TM
Brindisi	242/1999	Conseil d'Etat	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Brindisi	5259/2002	Conseil d'Etat	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Brindisi	7451/2004	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AI
Brindisi	2649/2005	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Brindisi	4633/2005	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Brindisi	5235/2005	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	TM
Brindisi	8/2006	Tribunal de 1 ^{re} instance (section civile)	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Brindisi	2719/2006	Conseil d'Etat	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Brindisi	3608/2006	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	TM
Brindisi	5642/2006	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AI
Brindisi	3956/2007	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	TM
Brindisi	2247/2007	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Brindisi	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Brindisi	790/2010	Tribunal administratif régional	DECHETS PORTUAIRES	AI
Cagliari	123/1980	Conseil Constitutionnel	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT TERRE
Cagliari	14/12/1998	Tribunal de 1 ^{re} instance (Juge de paix)	POLLUTION MARINE	TM
Cagliari	2065/2004	Cour de cassation (chambre civile)	POLLUTION MARINE	TM
Chioggia	1147/2006	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	TM
Chioggia	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Civitavecchia	1101/1998	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Civitavecchia	2781/2001	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Civitavecchia	6267/2005	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Civitavecchia	4731/2006	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Civitavecchia	1003/2007	Cour d'appel	EMISSIONS	AI
Gênes	612/1996	Cour de cassation (chambre criminelle)	POLLUTION MARINE	TM
Gênes	8519/1998	Cour de cassation (chambre criminelle)	POLLUTION MARINE	TM
Gênes	52/2001	Tribunal administratif régional	EMISSIONS	AI
Gênes	12819/2001	Cour de cassation (chambre criminelle)	EMISSIONS	AI
Gênes	25/02/2003	Tribunal de 1 ^{re} instance (section pénale)	POLLUTION MARINE	TM
Gênes	528/2006	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE

PORT	Référence arrêt	Juridiction	Environnement	Activité portuaire
Gênes	4242/2007	Tribunal administratif régional	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Gênes	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Gênes	214/2008	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Gênes	588/2008	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Gênes	19/2009	Tribunal de 1 ^{re} instance (section pénale)	DECHETS PORTUAIRES	AI
Gênes	198/2009	Tribunal administratif régional	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Gênes	621/2010	Conseil d'Etat	SANTE PUBLIQUE	AMNGT TERRE
Gioia Tauro	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
La Spezia	267/2004	Tribunal administratif régional	PAYSAGE	AMNGT MER
La Spezia	94/2005	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
La Spezia	44/2009	Tribunal de 1 ^{re} instance (section pénale)	SANTE PUBLIQUE	TM
La Spezia	428/2009	Tribunal de 1 ^{re} instance (section pénale)	MILIEU BIOPHYSIQUE	TM
Livourne	259/2004	Tribunal administratif régional	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Livourne	3782/2004	Tribunal administratif régional	EMISSIONS	AMNGT TERRE
Livourne	1870/2008	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	AMNGT MER
Livourne	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Livourne	1540/2009	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Livourne	1586/2009	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	TM
Marghera	1444/2006	Tribunal administratif régional	DECHETS PORTUAIRES	AI
Marghera	20370/2006	Cour de cassation (chambre criminelle)	EMISSIONS	AI
Marghera	1753/2007	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Marghera	384/2007	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Marghera	4675/2007	Cour de cassation (chambre criminelle)	EMISSIONS	AI
Marghera	4602/2008	Conseil d'Etat	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Marghera	1736/2009	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Milazzo	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Monfalcone	264/2002	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	TM
Monfalcone	13/01/2005	CJCE	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Monfalcone	5328/2006	Conseil d'Etat	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Naples	16124/2007	Tribunal administratif régional	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT TERRE
Naples	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Naples	26/05/2009	Tribunal de 1 ^{re} instance (section pénale)	POLLUTION MARINE	TM
Naples	1645/2010	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	TM
Olbia	471/2006	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	TM
Olbia	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Palerme	2333/2001	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	TM
Palerme	2947/2002	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	TM
Palerme	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Piombino	1398/2009	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Porto Torres	1271/2009	Tribunal administratif régional	DECHETS PORTUAIRES	TM
Ravenne	379/1994	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Ravenne	183/2002	Tribunal administratif régional	POLLUTION MARINE	TM
Ravenne	1147/2006	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	TM
Ravenne	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Sarroch	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Tarente	524/2005	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Tarente	38936/2005	Cour de cassation (chambre pénale)	EMISSIONS	AI
Tarente	4648/2005	Conseil d'Etat	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Tarente	1869/2006	Cour de cassation (chambre pénale)	EMISSIONS	AI

PORT	Référence arrêt	Juridiction	Environnement	Activité portuaire
Tarente	5/2007	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Tarente	372/2008	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Tarente	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Tarente	2188/2009	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Trieste	452/1998	Tribunal administratif régional	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Trieste	132/2003	Tribunal administratif régional	SANTE PUBLIQUE	AMNGT MER
Trieste	19791/2003	Cour de cassation (chambre pénale)	POLLUTION MARINE	TM
Trieste	22501/2003	Cour de cassation (chambre pénale)	POLLUTION MARINE	TM
Trieste	538/2004	Tribunal administratif régional	PAYSAGE	AMNGT TERRE
Trieste	8092/2008	Cour de cassation (chambre civile)	SANTE PUBLIQUE	TM
Trieste	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM
Trieste	362/2009	Tribunal de 1 ^{re} instance (section pénale)	SANTE PUBLIQUE	TM
Trieste	837/2009	Tribunal administratif régional	RESSOURCES EAU/SOL	AI
Venise	2481/2004	Tribunal administratif régional	MILIEU BIOPHYSIQUE	AMNGT MER
Venise	25/09/2008	CJCE	POLLUTION MARINE	TM

Source : DeJure (Italie), Décembre 2010. Auteur : M. Lo Prete (2012)

Sites internet :

<http://www.actu-environnement.com>

<http://www.aivp.org>

<http://www.cedre.fr>

<http://www.centre.drire.gouv.fr>

<http://www.conseil-constitutionnel.fr>

<http://www.conservatoire-du-littoral.fr>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.ecoports.com>

<http://www.eea.europa.eu/>

<http://www.espo.be>

<http://www.gecope.hypotheses.org>

<http://www.giustizia-amministrativa.it>

<http://www.imieu.org/>

<http://www.imo.org>

<http://www.inpn.mnhn.fr>

<http://www.legambiente.it>

<http://www.legifrance.gouv.fr>

<http://www.meretmarine.com/fr>

<http://www.minambiente.it>

<http://www.parlamento.it>

<http://www.pianc.org>

<http://www.rac-spa.org>

<http://www.ramoge.org>

<http://www.ramsar.org>

<http://www.rempec.org>

<http://www.renpaca.org>

<http://www.sagess.fr>

<http://www.uicn.fr>

<http://www.unepmap.org>

<http://www.va.minambiente.it>

ANNEXES

Annexe 1 : Entretiens et missions réalisés auprès des professionnels du domaine portuaire et environnemental

Trois missions ont été effectuées en France :

1. *Marseille, 25 octobre 2007* : entretien avec Anne FERRIER – géographe-aménageur, du Port Autonome de Marseille (PAM), région PACA, France. Cette mission a été effectuée avec Valérie LAVAUD-LETILLEUL et Brian SLACK.
2. *Montpellier, 23 novembre 2007* : entretien avec Stéphane LOBBEDEVY – service gestion des ports au Conseil Général de l'Hérault, région Languedoc-Roussillon, France.
3. *Sète, 26 novembre 2007* : entretien avec Adeline FOURRIER – chargée de mission Gestion du milieu maritime & planification au Ceparlmar (acteur régional de la GIZC), Languedoc-Roussillon, France.

Une seule mission a été effectuée en Italie :

1. *Messine, 7 novembre 2008* : entretien avec Angelo Corrado SAVASTA – responsable du service juridique de l'Autorité Portuaire de Messine, Sicile, Italie.

Cet entretien s'est déroulé sur deux jours. L'entretien du premier jour a été mené à partir de questions ouvertes, et celui du deuxième jour a été fondé sur les réponses au questionnaire « Port et Environnement » réalisé en français et en italien et conçu sous la direction de Valérie Lavaud-Letilleul.

Annexe 2 : Données de l'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC)

		PARTITION n. 1							PARTITION n. 2						PARTITION n. 3					PARTITION n. 4					PARTITION n. 5					
PROFIL	PORT	n	DÉGRADATIONS DE L'ENVIRONNEMENT (N contentieux)							LOCALISATION SPATIALE DE L'IMPACT DES DÉGRADATIONS (N contentieux)						ACTEURS PRIVÉS (N acteurs)					ACTEURS PUBLICS (ÉCHELLE SPATIALE D'INTERVENTION) (N acteurs)					DÉCISIONS DE JUSTICE (N de contentieux)				
			Altération du milieu biophysique	Diminution des ressources eau et sol	Pollution du milieu marin	Pollution du milieu aérien	Pollution du milieu portuaire	Atteinte à la santé publique	Dégradation du paysage	Arrière pays	Littoral	Port	Mer territoriale	ZEE /ZPE	Haute mer	Absence d'acteurs privés ou acteurs publics seuls	Sociétés privées maritimes	Sociétés privées industrielles	Associations	Individus	Échelon européen	Échelon national	Échelon régional	Échelon du Département ou de la Provincia	Échelon local	Choix d'un cadre juridique applicable	Décisions du domaine environnemental	Décisions du domaine économique	Décisions du domaine administratif	Détermination de la responsabilité
			ENV1	ENV2	ENV3	ENV4	ENV5	ENV6	ENV7	IMP1	IMP2	IMP3	IMP4	IMP5	IMP6	ACT0	ACT1	ACT2	ACT3	ACT4	INT1	INT2	INT3	INT4	INT5	JUR1	JUR2	JUR3	JUR4	JUR5
I-1	Sarroch	P07	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	
I-1	Milazzo	P27	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	
I-1	Gioia Tauro	P28	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	
I-2	Bonifacio	P02	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
I-2	Cagliari	P25	1	0	2	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	1	0
I-2	Ravenne	P12	0	0	3	0	0	1	0	1	0	2	1	0	0	5	0	0	0	0	2	2	0	0	1	2	0	0	2	0
I-2	Chioggia	P20	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	1	0
I-2	Augusta	P08	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	0	0	0	1	3	3	0	3	2	0	0	1	0
I-2	Ancône	P23	1	1	0	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	51	3	0	0	0	0	7	3	1	7	0	0	1	2	1
I-2	Olbia	P17	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	15	0	0	0	0	1	4	0	0	7	1	0	0	1	0
I-2	Monfalcone	P11	2	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	2	0	1	1	0	0	2	0
I-2	Porto Torres	P21	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0
I-2	Palerme	P26	0	0	3	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0	2	0
I-2	Bari	P16	3	0	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	0	11	3	0	0	0	0	3	0	0	5	0	0	4	1	1
I-2	Livourne	P18	1	1	2	1	0	1	0	0	2	0	3	0	1	15	2	1	0	0	1	21	0	0	3	2	0	2	2	0
I-3	Venise	P29	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	4	1	1	4	1	0	0	1	0
I-3	Brindisi	P09	0	1	4	0	1	9	0	0	2	0	13	0	0	16	20	0	7	0	1	15	4	4	12	1	0	4	9	1
I-3	Tarente	P10	0	2	1	2	0	3	0	0	2	1	5	0	0	8	5	1	0	0	1	6	1	3	6	1	0	1	4	2
I-3	Trieste	P15	0	1	5	0	0	1	2	0	1	2	3	3	0	10	15	0	0	0	1	15	4	1	15	5	0	1	2	1
I-3	Piombino	P22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0	1	0
I-3	Gênes	P24	3	0	4	2	1	2	1	0	4	1	6	0	0	29	12	0	5	0	1	12	10	5	75	5	0	5	2	1
I-4	La Spezia	P19	2	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	2	0	5	0	13	4	0	21	5	2	24	0	0	2	0	2	
I-4	Sète	P05	0	0	1	0	0	1	1	0	1	2	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2
I-4	Marseille-Fos	P04	1	0	4	0	0	6	2	0	2	10	0	1	0	18	5	14	2	0	9	2	5	11	0	7	0	2	4	
I-4	Port-la-Nouvelle	P03	0	3	0	0	0	3	0	0	3	2	1	0	0	0	6	4	0	0	1	0	0	17	0	1	0	2	3	
II	Calvi	P01	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
II	Cannes	P06	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
III	Naples	P30	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	4	1	0	17	0	1	14	2	2	10	1	0	0	2	1
III	Civitavecchia	P14	2	0	0	1	0	2	0	0	2	1	2	0	0	40	0	8	43	0	5	1	2	11	0	0	2	2	1	
III	Marghera	P13	0	4	0	2	1	0	0	0	3	1	3	0	0	0	14	10	63	0	20	6	3	7	0	0	0	2	5	

Auteur : M. Lo Prete (2012). Source : Grille d'analyse géo-juridique « Conflits sur port et environnement », 2010. Données : LexisNexis (France), DeJure (Italie), Décembre 2010

PORTS		P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	P26	P27	P28	P29	P30
Calvi	P01	0	4,286	3,777	3,346	3,052	3,089	4,706	4,060	3,967	3,922	3,925	4,204	4,096	4,038	3,683	4,194	3,873	3,942	3,783	4,216	3,958	4,230	3,948	3,840	3,989	3,846	4,706	4,706	3,766	3,928
Bonifacio	P02	4,286	0	2,560	2,084	2,298	3,859	3,258	2,134	1,889	1,975	1,615	2,317	2,511	1,881	2,107	1,394	1,721	1,678	2,095	2,384	2,178	2,661	1,495	1,933	1,748	2,607	3,258	3,258	1,992	2,111
Port-la-Nouvelle	P03	3,777	2,560	0	1,511	1,696	2,893	3,238	2,068	1,455	1,283	2,090	2,193	1,882	1,918	1,526	2,183	1,824	1,850	1,509	2,295	2,223	1,965	1,982	1,359	2,225	2,219	3,238	3,238	1,704	1,796
Marseille-Fos	P04	3,346	2,084	1,511	0	1,268	2,522	2,935	1,693	1,321	1,321	1,735	1,943	1,833	1,578	1,507	1,943	1,532	1,512	1,332	1,920	2,062	2,190	1,606	1,490	1,765	2,093	2,935	2,935	1,461	1,596
Sète	P05	3,052	2,298	1,696	1,268	0	2,856	3,081	1,965	1,602	1,605	2,021	2,148	2,199	1,985	1,603	2,079	1,724	1,967	1,992	2,176	2,168	2,486	1,736	1,751	1,910	2,130	3,081	3,081	1,960	1,977
Cannes	P06	3,089	3,859	2,893	2,522	2,856	0	4,349	3,608	3,313	3,271	3,469	3,646	3,548	3,403	3,389	3,734	3,392	3,508	3,181	3,577	3,471	3,838	3,539	3,349	3,495	3,335	4,349	4,349	3,226	3,502
Sarroch Porto Foxi	P07	4,706	3,258	3,238	2,935	3,081	4,349	0	1,996	2,737	2,715	2,749	1,842	3,178	3,130	2,582	3,156	2,603	2,606	3,040	1,594	3,382	3,243	3,142	2,857	2,417	2,213	0,000	0,000	2,288	2,692
Augusta	P08	4,060	2,134	2,068	1,693	1,965	3,608	1,996	0	1,391	1,470	1,287	1,271	2,073	1,857	1,297	2,017	1,261	1,442	1,709	1,285	2,121	1,797	1,674	1,376	1,098	1,513	1,996	1,996	1,161	1,463
Brindisi	P09	3,967	1,889	1,455	1,321	1,602	3,313	2,737	1,391	0	0,796	1,495	1,618	1,580	1,472	1,015	1,560	1,364	1,213	1,499	1,521	1,880	1,708	1,442	1,143	1,604	1,905	2,737	2,737	1,349	1,251
Tarente	P10	3,922	1,975	1,283	1,321	1,605	3,271	2,715	1,470	0,796	0	1,533	1,605	1,669	1,547	1,174	1,756	1,341	1,159	1,478	1,588	1,904	1,707	1,434	1,169	1,612	1,852	2,715	2,715	1,270	1,384
Monfalcone	P11	3,925	1,615	2,090	1,735	2,021	3,469	2,749	1,287	1,495	1,533	0	1,781	2,111	1,798	1,534	1,756	1,451	1,460	1,700	1,774	1,926	1,854	1,582	1,551	0,930	1,713	2,749	2,749	1,102	1,577
Ravenne	P12	4,204	2,317	2,193	1,943	2,148	3,646	1,842	1,271	1,618	1,605	1,781	0	2,343	2,028	1,451	2,254	1,461	1,616	2,009	1,111	2,243	2,438	1,889	1,825	1,501	1,505	1,842	1,842	1,540	1,794
Marghera	P13	4,096	2,511	1,882	1,833	2,199	3,548	3,178	2,073	1,580	1,669	2,111	2,343	0	1,059	1,770	2,263	2,036	1,840	1,652	2,374	2,401	2,121	2,095	1,773	2,252	2,493	3,178	3,178	1,871	1,049
Civitavecchia	P14	4,038	1,881	1,918	1,578	1,985	3,403	3,130	1,857	1,472	1,547	1,798	2,028	1,059	0	1,720	1,926	1,398	1,585	1,529	2,196	1,895	2,363	1,376	1,475	1,798	2,257	3,130	3,130	1,704	1,076
Trieste	P15	3,683	2,107	1,526	1,507	1,603	3,389	2,582	1,297	1,015	1,174	1,534	1,451	1,770	1,720	0	1,867	1,301	1,265	1,305	1,752	1,980	1,795	1,535	1,101	1,525	1,793	2,582	2,582	1,239	1,359
Bari	P16	4,194	1,394	2,183	1,943	2,079	3,734	3,156	2,017	1,560	1,756	1,756	2,254	2,263	1,926	1,867	0	1,777	1,747	1,962	2,263	1,571	2,430	1,734	1,655	1,897	2,464	3,156	3,156	1,891	1,968
Olbia	P17	3,873	1,721	1,824	1,532	1,724	3,392	2,603	1,261	1,364	1,341	1,451	1,461	2,036	1,398	1,301	1,777	0	1,176	1,545	1,718	1,416	2,217	0,817	1,135	1,238	1,590	2,603	2,603	1,264	1,429
Livourne	P18	3,942	1,678	1,850	1,512	1,967	3,508	2,606	1,442	1,213	1,159	1,460	1,616	1,840	1,585	1,265	1,747	1,176	0	1,402	1,621	1,892	1,952	1,344	1,398	1,543	1,978	2,606	2,606	1,285	1,321
La Spezia	P19	3,783	2,095	1,509	1,332	1,992	3,181	3,040	1,709	1,499	1,478	1,700	2,009	1,652	1,529	1,305	1,962	1,545	1,402	0	2,168	2,098	2,016	1,734	1,192	1,978	2,245	3,040	3,040	1,180	1,321
Chioggia	P20	4,216	2,384	2,295	1,920	2,176	3,577	1,594	1,285	1,521	1,588	1,774	1,111	2,374	2,196	1,752	2,263	1,718	1,621	2,168	0	2,444	2,331	2,136	1,989	1,629	1,648	1,594	1,594	1,511	1,833
Porto Torres	P21	3,958	2,178	2,223	2,062	2,168	3,471	3,382	2,121	1,880	1,904	1,926	2,243	2,401	1,895	1,980	1,571	1,416	1,892	2,098	2,444	0	2,584	1,462	1,808	1,887	2,113	3,382	3,382	1,952	2,076
Piombino	P22	4,230	2,661	1,965	2,190	2,486	3,838	3,243	1,797	1,708	1,707	1,854	2,438	2,121	2,363	1,795	2,430	2,217	1,952	2,016	2,331	2,584	0	2,201	1,938	2,235	2,539	3,243	3,243	1,919	1,988
Ancône	P23	3,948	1,495	1,982	1,606	1,736	3,539	3,142	1,674	1,442	1,434	1,582	1,889	2,095	1,376	1,535	1,734	0,817	1,344	1,734	2,136	1,462	2,201	0	1,413	1,478	2,179	3,142	3,142	1,718	1,704
Gênes	P24	3,840	1,933	1,359	1,490	1,751	3,349	2,857	1,376	1,143	1,169	1,551	1,825	1,773	1,475	1,101	1,655	1,135	1,398	1,192	1,989	1,808	1,938	1,413	0	1,661	1,971	2,857	2,857	1,176	1,194
Cagliari	P25	3,989	1,748	2,225	1,765	1,910	3,495	2,417	1,098	1,604	1,612	0,930	1,501	2,252	1,798	1,525	1,897	1,238	1,543	1,978	1,629	1,887	2,235	1,478	1,661	0	1,446	2,417	2,417	1,366	1,743
Palerme	P26	3,846	2,607	2,219	2,093	2,130	3,335	2,213	1,513	1,905	1,852	1,713	1,505	2,493	2,257	1,793	2,464	1,590	1,978	2,245	1,648	2,113	2,539	2,179	1,971	1,446	0	2,213	2,213	1,463	1,969
Milazzo	P27	4,706	3,258	3,238	2,935	3,081	4,349	0,000	1,996	2,737	2,715	2,749	1,842	3,178	3,130	2,582	3,156	2,603	2,606	3,040	1,594	3,382	3,243	3,142	2,857	2,417	2,213	0,000	0,000	2,288	2,692
Gioia Tauro	P28	4,706	3,258	3,238	2,935	3,081	4,349	0,000	1,996	2,737	2,715	2,749	1,842	3,178	3,130	2,582	3,156	2,603	2,606	3,040	1,594	3,382	3,243	3,142	2,857	2,417	2,213	0,000	0	2,288	2,692
Venise	P29	3,766	1,992	1,704	1,461	1,960	3,226	2,288	1,161	1,349	1,270	1,102	1,540	1,871	1,704	1,239	1,891	1,264	1,285	1,180	1,511	1,952	1,919	1,718	1,176	1,366	1,463	2,288	2,288	0	1,233
Naples	P30	3,928	2,111	1,796	1,596	1,977	3,502	2,692	1,463	1,251	1,384	1,577	1,794	1,049	1,076	1,359	1,968	1,429	1,321	1,321	1,833	2,076	1,988	1,704	1,194	1,743	1,969	2,692	2,692	1,233	0

Source : Tableau des distances du Khi² (lignes) de l'AFC

Table des illustrations

FIGURES

Figure 1 : Schéma des juridictions par type de contentieux	97
Figure 2 : Zonage maritime et juridiction	288
Figure 3 : Installation de réception portuaire pour les résidus d'hydrocarbures.	318
Figure 4 : Installation de réception portuaire pour les déchets provenant des navires	318
Figure 5 : Distribution des variables sur les axes factoriels	331
Figure 6 : Axes factoriels.....	334
Figure 7: Profil I-1 – Quand le transport maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu ne faisant intervenir que des acteurs publics, notamment de l'UE.....	338
Figure 8 : Profil I-2 – Quand l'aménagement maritime engendre des contentieux sur la qualité du milieu faisant intervenir des acteurs publics nationaux	342
Figure 9 : Profil I-3 – Quand l'aménagement maritime et terrestre engendre des contentieux sur la qualité du milieu faisant intervenir des acteurs publics régionaux	346
Figure 10 : Profil I-4 – Quand l'aménagement terrestre engendre des contentieux sur la qualité de vie faisant intervenir des acteurs publics locaux	354
Figure 11 : Profil II – Quand l'aménagement terrestre engendre des contentieux sur le paysage faisant intervenir des associations	360
Figure 12 : Profil III – Quand l'usage industriel engendre des contentieux sur les émissions faisant intervenir des individus	363

CARTES

Carte 1 : Ports de commerce méditerranéens français et italiens objets de l'étude.....	62
Carte 2 : Trafic total des ports méditerranéens français et italiens en 2010.....	63
Carte 3 : Trafic de vrac liquide des ports méditerranéens français et italiens en 2010	65
Carte 4 : Trafic de vrac sec des ports méditerranéens français et italiens en 2010	67
Carte 5 : Trafic de conteneurs des ports méditerranéens français et italien en 2010.....	69
Carte 6 : Trafic de passagers des ports méditerranéens français et italiens en 2010.....	72
Carte 7 : Investissements financiers engagés en 2010 pour le développement des ports français et italiens.....	80

Carte 8 : Nombre de contentieux par port et proportion de contentieux en lien avec l'environnement dans les ports méditerranéens français et italiens entre 1966 et 2010...	114
Carte 9 : Tendances de l'évolution du nombre de contentieux environnementaux par port (tendance 1980-2010...)	134
Carte 10 : Contentieux environnementaux par port en France et en Italie (1965-2010) .	153
Carte 11 : Rejets illicites détectés en Méditerranée entre 1999 et 2004.	284
Carte 12 : État de ratification des Conventions CNUDM et MARPOL par les pays méditerranéens	316
Carte 13 : Niveau d'adéquation des installations de réception portuaires en Méditerranée	320
Carte 14 : Typologie des ports de commerce méditerranéens français et italiens liés aux contentieux environnementaux portuaires (1965-2010).....	368

GRAPHIQUES

Graphique 1: France - Évolution du nombre d'arrêts sur 45 ans (1965-2010)	118
Graphique 2 : Italie - Evolution du nombre d'arrêts sur 45 ans (1965-2010)	119
Graphique 3 : FRANCE – Part de la juridiction dont relèvent les contentieux environnementaux sur le nombre d'arrêts pertinents (1965-2010).....	121
Graphique 4 : ITALIE - Part de la juridiction dont relèvent les contentieux environnementaux sur le nombre d'arrêts pertinents	123
Graphique 5 : FRANCE - Nombre d'arrêts relatifs à l'environnement en fonction du type d'usage et d'aménagement portuaire entre 1965 et 2010.....	130
Graphique 6 : ITALIE - Nombre d'arrêts relatifs à l'environnement en fonction du type d'usage et d'aménagement portuaire entre 1965 et 2010.....	130
Graphique 7 : FRANCE - Nombre d'arrêts par enjeu environnemental selon le type d'usage et d'aménagement portuaire	137
Graphique 8 : ITALIE - Nombre d'arrêts par enjeu environnemental selon le type d'usage et d'aménagement portuaire	137
Graphique 9 : FRANCE – Nombre d'arrêts par forme d'atteinte à l'environnement.....	148
Graphique 10 : ITALIE - Nombre d'arrêts par forme d'atteinte à l'environnement.....	148
Graphique 11 : Zones mises en jeu par les contentieux en France et Italie.....	162

Graphique 12 : La relation « ville-port » dans les contentieux français et italiens (1965-1980)	168
Graphique 13 : La relation « port-nature » dans les contentieux français et italiens (1965-1980)	171
Graphique 14 : France et Italie – Nombre par type d’acteurs privés (1965-2010)	180
Graphique 15 : Le rôle des acteurs privés en France et en Italie	183
Graphique 16 : France et Italie - Acteurs publics par échelons (1965-2010).....	196
Graphique 17 : Le rôle des acteurs publics en France suivant l’échelle de compétences	199
Graphique 18 : Le rôle des acteurs publics en Italie suivant l’échelle de compétences ...	199
Graphique 19 : Italie – Nombre de contentieux impliquant l’autorité portuaire selon les formes d’atteinte à l’environnement.....	210
Graphique 20 : Italie – relation entre autorité portuaire et acteurs publics : avec ou contre qui ?.....	213
Graphique 21 : Italie – relation entre autorité portuaire et acteurs privés : avec ou contre qui ?.....	216
Graphique 22 : Italie – rôle de l’autorité portuaire dans la résolution du litige	220
Graphique 23 : France et Italie – Part des contentieux concernant le choix d’un cadre juridique applicable en fonction des ports (1965-2010)	227
Graphique 24 : France et Italie – Part des contentieux sur les décisions du domaine administratif en fonction des ports (1965-2010)	235
Graphique 25 : France et Italie – Part des contentieux sur les décisions du domaine environnemental en fonction des ports (1965-2010).....	243
Graphique 26 : France et Italie – Part des contentieux sur les décisions du domaine économique en fonction des ports (1965-2010).....	246
Graphique 27 : France et Italie – Part des contentieux sur la détermination de la responsabilité en fonction des ports (1965-2010)	250
Graphique 28 : France – Répartition des contentieux par type de domaines de requête et de décision (1965-2010)	255
Graphique 29 : Italie – Répartition des contentieux par type de domaines de requête et de décision (1965-2010)	255

Graphique 30 : France – Répartition des contentieux par catégorie de domaines de requête et de décision (1965-2010).....	258
Graphique 31 : Italie – Répartition des contentieux par catégorie de domaines de requête et de décision (1965-2010).....	258
Graphique 32 : Évolution dans le temps des contentieux sur les rejets illicites en France et Italie (1989-2007).....	280
Graphique 33 : France et Italie – Détail de la juridiction dont relèvent les contentieux sur les rejets illicites en fonction des ports (1989-2007).....	281
Graphique 34 : France – Rôle des acteurs publics et des acteurs privés dans les contentieux sur les rejets illicites (1989-2007).....	293
Graphique 35 : Italie – Rôle des acteurs publics et des acteurs privés dans les contentieux sur les rejets illicites (1989-2007).....	295
Graphique 36 : France et Italie – Domaines de requête et de décision des contentieux sur les rejets illicites en fonction des ports (1989-2007).....	297
Graphique 37 : Évolution dans le temps des contentieux sur les déchets provenant des navires en Italie (1994-2009).....	301
Graphique 38 : Détail de la juridiction dont relèvent les contentieux sur les déchets provenant des navires en Italie en fonction des ports (1994-2009).....	303
Graphique 39 : Italie – Oppositions et rôles des acteurs publics et des acteurs privés dans les contentieux sur les déchets provenant des navires (1994-2009).....	309
Graphique 40 : Italie – Domaines de requête et de décision des contentieux sur les déchets provenant des navires en fonction des ports (1994-2009).....	311

Table des tableaux

Tableau 1 : Contenu des bases des données LexisNexis (France) et DeJure (Italie)	101
Tableau 2 : Grille d'analyse des données géo-juridiques des recours contentieux	105
Tableau 3 : Exemple d'application de la grille d'analyse géo-juridique avec 2 arrêts français et italiens.....	111
Tableau 4 : Acteurs privés concernés par le développement portuaire.....	178
Tableau 5 : France et Italie –Echelles des interventions des acteurs privés selon le type de développement portuaire	188
Tableau 6 : Échelons et principaux acteurs publics concernés par l'environnement et le port.....	191
Tableau 7 : France et Italie – Echelles d'intervention des acteurs publics selon le type de développement portuaire	204
Tableau 8 : Enjeux environnementaux du transport maritime	278
Tableau 9 : France et Italie – Paramètres spatiaux issus de la grille d'analyse des contentieux sur les rejets illicites (1989-2007).....	286
Tableau 10 : Italie – Paramètres spatiaux issus de la grille d'analyse des contentieux sur les déchets provenant des navires (1994-2009)	306
Tableau 11: Liste des 25 arrêts distribués entre 6 ports français	417
Tableau 12 : Liste des 108 arrêts distribués entre 24 ports italiens	419

Table des encadrés

Encadré 1 : Répartition des compétences selon la zone maritime	289
Encadré 2 : L'État du pavillon, l'État côtier et l'État du port	296

Table des matières

Remerciement.....	3
Sommaire	7
Introduction générale	9
Première partie La prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire, source de conflits	21
Chapitre 1 « Port » et « Environnement » : l'émergence de relations conflictuelles.....	23
1. Le développement des ports de commerce et sa relation avec l'environnement ..	23
1.1. Le port de commerce, un lieu de développement incessant	23
1.2. Les principales étapes du développement portuaire et leur rapport avec l'environnement.....	26
1.2.1. L'adaptation à l'espace biophysique.....	27
1.2.2. Le développement portuaire en termes d'aménagement	28
1.2.3. La prise en compte de la qualité de vie : une problématique qui concerne particulièrement la relation du port avec la ville	31
2. Le port comme lieu d'intérêts divergents.....	34
3. La prise en compte de l'environnement : droit, politique du développement durable et stratégies d'acteurs.....	37
3.1. La formalisation des préoccupations environnementales à travers le droit de l'environnement.....	37
3.2. Le renforcement du processus de prise en compte de l'environnement à travers le « développement durable ».....	43
3.3. L'ouverture du port au développement durable : les principaux acteurs environnementaux portuaires	47
4. Trois axes pour comprendre la relation conflictuelle entre port et environnement	51
4.1. L'axe technique : la question de l'innovation et des bonnes pratiques	52
4.2. L'axe spatial : la question de la planification portuaire	55
4.3. L'axe socio-économique : la question de la volonté et des moyens des acteurs portuaires	56
5. La mer et les ports en Méditerranée : le choix des ports français et italiens	60
5.1. Les ports méditerranéens : point de vue géographique	60
5.1.1. Les ports de commerce français et italiens objets de l'étude.....	61
5.1.2. Trafic total de ports méditerranéens français et italiens en 2010.....	63
5.1.3. Trafic de vrac liquide de ports méditerranéens français et italiens en 2010	64
5.1.4. Trafic de vrac sec de ports méditerranéens français et italiens en 2010 ..	67
5.1.5. Trafic conteneurisé de ports méditerranéens français et italiens en 2010	68
5.1.6. Trafic de passagers de ports méditerranéens français et italiens en 2010	71
5.2. Les ports méditerranéens : point de vue écologique	73
5.3. Les ports méditerranéens : point de vue institutionnel.....	75
5.4. Les ports de commerce français et italiens : des lieux de conflits	79
Conclusion.....	83

Chapitre 2 Les recours contentieux en lien avec l'environnement impliquant les ports de commerce méditerranéens français et italiens. Proposition d'une grille d'analyse géo-juridique	85
1. Les conflits environnementaux portuaires : conflits d'usage ou conflits d'aménagement ?.....	86
1.1. Entre port et environnement, des conflits d'usage.....	86
1.1.1. La dégradation de l'environnement par les usages du port	86
1.1.2. Les relations entre les usages et leur impact sur l'environnement	88
1.2. Entre port et environnement, des conflits d'aménagement.....	91
2. Notre corpus de données : les recours contentieux.....	94
2.1. Les « recours contentieux » : un type spécifique de résolution des conflits....	95
2.2. Constitution du corpus de données.....	100
3. Présentation de la grille d'analyse des contentieux.....	104
3.1. Identification des arrêts.....	105
3.2. Volet « environnement ».....	106
3.3. Volet « intervenants »	107
3.4. Qualification du conflit et décisions de justice	108
3.5. Exemple d'utilisation de la grille avec un arrêt français et un arrêt italien	110
4. Aspects quantitatifs et géographiques des données collectées	113
4.1. Nombre total d'arrêts par port et sélection des arrêts concernant l'environnement dans les ports méditerranéens français et italiens.....	113
4.2. Nombre et évolution dans le temps des contentieux liés à l'environnement entre 1965 et 2010	118
4.2.1. Évolution des contentieux en France (1965-2010).....	118
4.2.2. Évolution des contentieux en Italie (1965-2010).....	119
4.3. Les juridictions des conflits	120
4.3.1. Types des contentieux environnementaux portuaires selon la juridiction en France.....	120
4.3.2. Types des contentieux environnementaux portuaires selon la juridiction en Italie.....	122
Conclusion.....	124
Conclusion de la première partie	125
 Deuxième partie Inventaire et analyse des contentieux environnementaux portuaires ...	127
Chapitre 3 Les formes de dégradation de l'environnement et leur localisation.....	129
1. Les formes d'atteinte à l'environnement	129
1.1. Évolution des contentieux environnementaux en fonction du type d'usage et d'aménagement portuaires en France et en Italie entre 1965 et 2010.....	129
1.1.1. Evolution du nombre d'arrêts pour les contentieux environnementaux portuaires français.....	131
1.1.2. Evolution du nombre d'arrêts pour les contentieux environnementaux portuaires italiens	132
1.1.3. Tendances de l'évolution du nombre de contentieux environnementaux des ports français et italiens.....	133
1.2. Types de contentieux selon la spécificité des enjeux environnementaux.....	135
1.2.1. France.....	138

1.2.1.1. Les enjeux environnementaux du transport maritime	138
1.2.1.2. Les enjeux environnementaux de l'activité industrialo-portuaire	139
1.2.1.3. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté terre.....	140
1.2.1.4. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté mer.....	141
1.2.2. Italie.....	142
1.2.2.1. Les enjeux environnementaux du transport maritime	142
1.2.2.2. Les enjeux environnementaux de l'activité industrialo-portuaire	143
1.2.2.3. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté terre.....	145
1.2.2.4. Les enjeux environnementaux de l'aménagement côté mer.....	146
1.2.3. Comparaison des formes d'atteintes à l'environnement, telles qu'elles apparaissent dans les contentieux en France et en Italie	147
2. Impact géographique : localisation et extension des formes de dégradation	152
2.1. Cartographie des conflits des ports français et italiens	152
2.1.1. Analyse des ports français	154
2.1.2. Analyse des ports italiens	156
2.1.3. La relation entre le type d'activité et le type de contentieux.....	159
2.1.4. Y a-t-il un impact de la taille des ports sur la prise en compte de l'environnement ?	160
2.2. Les zones des conflits en France et en Italie	161
2.2.1. Le port face à la contrainte d'espace : l'impact sur la qualité de vie et la qualité du milieu	165
2.3. La relation ville-port et port-nature	167
2.3.1. La relation « ville-port » en France et en Italie	167
2.3.2. La relation « port-nature » en France et en Italie	170
2.3.3. Aspects émergents de l'analyse de la relation « ville-port » et « port- nature »	173
Conclusion	176

Chapitre 4 Acteurs privés, et acteurs publics : le rôle des « intervenants » dans les contentieux environnementaux portuaires et leurs échelles d'intervention	177
1. Les acteurs privés.....	177
1.1. Types d'acteurs privés en France et en Italie	177
1.2. Comparaison du rôle des acteurs privés en France et en Italie	182
1.3. Quelles échelles de conflits pour les acteurs privés ?	186
2. Les acteurs publics.....	190
2.1. Types d'acteurs publics en France et en Italie.....	190
2.2. Comparaison du rôle des acteurs publics en France et en Italie	198
2.3. Quelles échelles des conflits pour les acteurs publics ?	203
3. Spécificité du rôle de l'autorité portuaire en Italie	208
3.1. Les contentieux environnementaux dans lesquels l'autorité portuaire est impliquée	209
3.2. Relations entre l'autorité portuaire et les acteurs publics en Italie	212
3.3. Relations entre l'autorité portuaire et les acteurs privés en Italie	215
3.4. L'autorité portuaire : acteur gagnant ou perdant ?.....	219
Conclusion.....	222

Chapitre 5 La place de l'environnement dans la qualification du conflit et dans les décisions de justice	225
1. Choix d'un cadre juridique applicable.....	226
1.1. Conflits de normes.....	228
1.2. Problème de qualification	230
2. Compétences du domaine juridique.....	232
2.1. Les décisions du domaine administratif.....	232
2.1.1. Répartition des compétences	235
2.1.2. Autorisation/Concession/Permis de construire.....	237
2.1.3. Détournement de pouvoir	239
2.2. Les décisions du domaine environnemental	241
2.2.1. Débat public.....	243
2.2.2. Cohérence territoriale	243
2.2.3. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ..	244
2.3. Les décisions du domaine économique	245
2.3.1. Fiscalité	247
2.3.2. Appel d'offre pour la prestation de services.....	247
2.3.3. Appel d'offre des travaux publics	247
3. La détermination de la responsabilité	248
3.1. Preuve de la responsabilité.....	250
3.2. Dommage.....	252
4. Comparaison des domaines de requête et de décisions de justice en France et en Italie	254
4.1. Comparaison des domaines de requête et de décisions entre la France et l'Italie.....	254
4.2. Comparaison de la portée des décisions entre la France et l'Italie.....	257
4.3. Aspects émergents de l'analyse des décisions de justice	260
4.3.1. Vers une croissance de la pénalisation en matière environnementale....	260
4.3.2. Vers une distorsion et une remise en cause de la hiérarchie des normes	261
4.3.3. Des problèmes manifestes de coordination de l'architecture institutionnelle.....	263
4.3.4. Des mesures environnementales entre action et inertie.....	265
4.3.5. Autour de l'environnement, une nouvelle concurrence entre les acteurs économiques.....	266
4.3.6. De la police au service	268
Conclusion	271
Conclusion de la deuxième partie	273
Troisième partie Définition de différents « profils portuaires » face aux contraintes environnementales.....	
Chapitre 6 Deux exemples emblématiques d'atteinte au milieu marin : les rejets illicites et les déchets provenant des navires	277
1. Les formes d'atteinte au milieu marin.....	277
2. Les rejets illicites	280
2.1. Nombre, évolution et juridictions de conflits	280

2.1.1. Évolution des contentieux dus aux rejets illicites en France et Italie	280
2.1.2. Juridictions des contentieux sur les rejets illicites en France et en Italie	281
2.2. Les contentieux des ports français et italiens sur les rejets illicites : une forme d'atteinte au milieu marin ancienne qui fait jurisprudence	282
2.3. La localisation des rejets illicites et la réglementation des différentes zones maritimes	285
2.3.1. Les rejets illicites : des contentieux sans frontières maritimes fixes	285
2.3.2. Zonage maritime et exercice de la juridiction par l'État du port, l'État côtier et l'État du pavillon	287
2.3.3. L'extension de la juridiction de l'État du port et de l'État côtier au-delà de la mer territoriale à travers la création de nouvelles zones et de systèmes de coopération	290
2.4. Analyse des intervenants et de leur échelle d'intervention dans les contentieux sur les rejets illicites	293
2.4.1. Rôle des acteurs dans les contentieux sur les rejets illicites en France	293
2.4.2. Rôle des acteurs dans les contentieux sur les rejets illicites en Italie	294
2.5. Domaines de requête et de décision concernant les rejets illicites	296
3. Les déchets provenant des navires	301
3.1. Nombre, évolution et juridictions de conflits	301
3.1.1. Évolution des contentieux dus aux déchets provenant des navires en Italie	301
3.1.2. Juridictions des contentieux sur les déchets provenant des navires en Italie	302
3.2. Les contentieux des ports italiens sur les déchets provenant des navires - caractéristiques d'une nouvelle forme d'atteinte au milieu marin	304
3.3. La localisation des déchets provenant des navires : des contentieux plus terrestres que maritimes	305
3.4. Analyse des intervenants et de leur échelle d'intervention dans les contentieux sur les déchets provenant des navires	307
3.5. Analyse du cadre et des décisions de justice sur les déchets provenant des navires	311
4. L'aménagement portuaire au service des navires : une réponse terrestre face à un problème maritime	314
Conclusion	321

Chapitre 7 Typologie de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire

1. Aspects théoriques et méthodologiques de la réalisation d'une typologie portuaire fondée sur l'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC)	324
1.1. Éléments de méthodologie de l'AFC	324
1.2. Le volet « environnement » : les formes de dégradations et leur localisation spatiale	325
1.3. Le volet « intervenants » : les acteurs privés et les acteurs publics engagés dans les contentieux	327
1.4. La confrontation du volet « environnement » et du volet « intervenants » à travers la mise en œuvre du droit	329

2. Typologie des ports au regard des contentieux environnementaux	330
2. 1. Définition des premier et deuxième facteurs de la typologie (variables les plus significatives).....	330
2. 2. Identification des variables discriminantes.....	332
2.3. Définition des « profils portuaires »	333
3. Le « profil » des ports méditerranéens français et italiens.....	336
3.1. Profil I : Ports caractérisés par l'intervention institutionnelle depuis l'échelle européenne jusqu'à l'échelle locale.....	337
3.1.1. Profil I-1 : intervention européenne	337
a) Identification et degré de définition du profil	337
b) Description des variables discriminantes du profil.....	338
c) Le port de Gioia Tauro : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle européenne	339
d) Répartition géographique des ports du profil I-1	339
3.1.2. Profil I-2 : intervention nationale.....	340
a) Identification et degré de définition du profil	340
b) Description des variables discriminantes du profil.....	341
c) Le port de Monfalcone : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle nationale	343
d) Répartition géographique des ports du profil I-2	344
3.1.3. Profil I-3 : intervention régionale.....	346
a) Identification et degré de définition du profil	346
b) Description des variables discriminantes du profil.....	346
c) Le port de Gênes : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle régionale.....	347
d) Répartition géographique des ports du profil I-3	350
3.1.4. Profil I-4 : intervention locale.....	353
a) Identification et degré de définition du profil	353
b) Description des variables discriminantes du profil.....	354
c) Le port de Marseille-Fos : exemple représentatif des conflits caractérisés par une intervention à l'échelle locale	355
d) Répartition géographique des ports du profil I-4	357
3.2. Profil II : Ports caractérisés par l'intervention des associations	359
a) Identification et degré de définition du profil	359
b) Description des variables discriminantes du profil.....	360
c) Le port de Cannes : exemple représentatif des conflits concernant surtout le cadre de vie et impliquant des institutions publiques et des associations	361
d) Répartition géographique des ports du profil II	362
3.3. Profil III : Ports caractérisés par l'intervention des individus.....	363
a) Identification et degré de définition du profil	363
b) Description des variables discriminantes du profil.....	363
c) Le port de Civitavecchia : exemple représentatif des conflits concernant surtout le cadre de vie et impliquant les individus.....	364
d) Répartition géographique des ports du profil II	366
4. Synthèse des profils portuaires	367
Conclusion.....	371

Conclusion de la troisième partie.....	373
Conclusion générale.....	375
Liste des sigles et abréviations.....	381
Bibliographie.....	385
ANNEXES.....	423
Annexe 1 : Entretiens et missions réalisés auprès des professionnels du domaine portuaire et environnemental	425
Annexe 2 : Données de l'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC)	426
Table des illustrations	429
Table des tableaux.....	433
Table des encadrés.....	434
Table des matières	435

Résumé

Le territoire portuaire est inévitablement un lieu de conflits, notamment dans son processus de prise en compte de l'environnement. L'objet de notre travail de recherche est de voir comment l'environnement s'inscrit dans le développement portuaire à partir de l'analyse des recours contentieux, c'est-à-dire des conflits environnementaux qui engagent des acteurs publics et privés face aux tribunaux. Nous avons ainsi mis en place un outil méthodologique permettant de traiter les arrêts : une grille d'analyse géo-juridique des conflits environnementaux portuaires résolus par le juge qui permet de saisir la variété d'éléments caractérisant chaque conflit, et ainsi d'en faire une analyse quantitative et qualitative. L'originalité de cette thèse réside donc dans son approche de l'aménagement de l'espace par le droit. Travailler sur les contentieux donne en effet des éléments précieux pour comprendre les rapports qui s'établissent entre les différents acteurs dans la fabrique des territoires portuaires lorsque ceux-ci sont confrontés au développement et aux enjeux environnementaux. C'est à cet effet que nous proposons une typologie de la prise en compte de l'environnement dans le développement portuaire. Celle-ci pourrait permettre de mieux comprendre de nouveaux conflits environnementaux en les rapportant aux profils portuaires identifiés, voire de réfléchir aux moyens d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le territoire portuaire.

Mots-clés : Port, environnement, développement, conflit, contentieux, transport.

Summary

« Trading ports and the environment: an evolving relationship. What we learn from litigation in French and Italian ports in the Mediterranean Sea ».

Ports are inevitably the site of litigation born out of environmental issues. Our research aims to understand how the environment is taken into account in port development. For that purpose, we analysed litigation where public and private players went to court over environmental issues. To do so, we created a method based on a geo-law grid that we used to read and analyse judgements on environmental issues linked to ports, and to grasp the variety of characteristics of these judgements on which we can base a quantitative and qualitative analysis. Our thesis is unique in using a legal approach to study port development. Using the prism of litigation provides valuable information to understand the relationships between private and public players involved in the development of ports as they face environmental issues. As a contribution to this purpose, we provide profiles of how the environment has been taken into account in port development. These port profiles can help us better understand new environmental disputes, and help us find better ways to take the environment into account in port development.

Key words: port, environment, port development, litigation, case law, transport.

Thèse préparée au sein de l'unité de recherche SPLOTT (Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des transports et travail) de l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux), de l'ENPC (École Nationale des Ponts et Chaussées) de l'Université Paris-Est & de l'UMR 5281 ART-Dev « Acteurs, Ressources, Territoires dans le Développement » du CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique) et de l'Université de Montpellier 3