

COLLOQUE

Quelles transitions pour les ports maritimes ?

8-9
OCTOBRE
2026



Marie Fabian © Port de Brest

Changement climatique, bouleversements
géopolitiques, ré-évolution des métiers



Institut Universitaire Européen de la Mer
Plouzané



8 octobre (AMPHI - PNBI)

Les transitions portuaires : éléments de contexte et grands enjeux

14:30 – 15:00

Café d'accueil

15:15 – 15:45

Instabilité géopolitique et vulnérabilité portuaire

Eric Foulquier, MCF HDR de géographie, UMR LETG, Chaire TPM, UBO

15:45 – 16:15

Les transitions portuaires et le droit de l'Union européenne

Gaëlle Guéguen, PR de droit public, UMR AMURE, Chaire TPM, UBO

16:15 – 16:45

Les financements européens des transitions portuaires

Anne-Sophie Lamblin Gourdin, PR de droit public, UR Lab-LEX, UBS

16:45 – 17:15

Transitions portuaires et territoire

Guillaume Labas, Chef de Service Prospective Economie
Environnement et Exploitation, Direction des Ports, Région Bretagne

17:15 – 17:45

Gouverner les transitions portuaires

Bertrand LAMOUROUX, Responsable gestion foncier DPM, Brest Port

9 octobre (Amphi A - IUEM)

Les transitions portuaires face aux changements climatiques

9:00 – 9:30

L'adaptation des infrastructures de protection des ports français au changement climatique

Laurence MOLINERO, Raphaël RENEAU, MCF de droit public, UR Lab-LEX, UBS

9:30 – 10:00

La décarbonation de l'industrie dans les ports maritimes

Nicolas BOILLET, PR de droit public, UMR AMURE, UBO

10:00 – 10:30

La contribution des ports français au développement des énergies renouvelables

Mylène LE ROUX, PR de droit public, UMR DCS, Nantes Université

10:30 – 10:45

Pause café



9 octobre – suite (Amphi A – IUEM)

L'accès aux espaces portuaires en transition

10:50 – 11:20

**Infractions et sanctions pénales environnementales
relatives au transport maritime**

Lorenza Louise LISSA-GEAY, MCF de droit privé, UR Lab-LEX, UBS

11:20 – 11:50

La sureté de l'espace portuaire

Marc JOYAU, PR de droit public, UMR DCS, Nantes Université

11:50 – 12:20

Ville et port : des espaces en transition

Marthe LE MOIGNE, MCF de droit public, UR Lab-LEX, UBO

12:20 – 13:00

Table ronde : Sécurité et sûreté portuaire

- Port numérique et vulnérabilité cyber – Christian CEVAER, directeur de France Cyber Maritime
- Trafic humain et trafic de drogue – Aude GUIVARC'H, inspectrice régionales des douanes, cheffe du bureau lutte des trafics illicites DAEM
- Infractions environnementales – Valérie MARZIN, Responsable Service Sécurité Sûreté Groupe Brittany Ferries

9 octobre (Amphi A – IUEM)

Ports et transitions sociales

Présentation annulée

14:30 – 15:00

Détachement, sous traitance et perte du collectif

Florian THOMAS, avocat au barreau de Brest

15:00 – 15:30

Les conventions collectives dans le secteur portuaire

Cécile HABLOT, MCF de droit privé, UR Lab-LEX, UBO

15:30 – 16:00

La féminisation de l'emploi portuaire

Marie LECUYER, MCF en géographie, UMR ART-Dev, Université Paul-Valéry-Montpellier 3

16:00 – 16:45

Table ronde : Formation et métiers

- Flora DUROS, Responsable du Pôle Formation UIMM Brest
- Karine DE CADENET, Responsable labellisation CINAV
- Laurent CAUDAL, Directeur de l'Agence Maritime Brestoise

16:00 – 16:45

Conclusion générale

Agathe VAN LANG, Pr agrégée des universités, UMR DCS, Nantes Université



.....

Les résumés présentés dans ce recueil sont des versions provisoires et à ce titre n'ont pas valeur de publication

.....



8 octobre

15:15 – 15:45

Instabilité géopolitique et vulnérabilité portuaire

Eric Foulquier, MCF HDR de géographie, UMR LETG, Chaire TPM, UBO

Les ports de commerce entretiennent avec la géopolitique des liens étroits. On se souvient de 2001, lorsque l'effondrement des tours à New York convoqua un vaste mouvement d'enclosures portuaires au nom de la sécurisation des approvisionnements étasuniens. Cette relation n'a pourtant pas été si évidente au regard de la trajectoire de la pensée géopolitique qui, longtemps, est restée circonscrite à l'analyse des relations des États à la mer et aux stratégies navales de confrontation qui allaient avec. Or, dans cette relation, l'infrastructure portuaire joue un rôle essentiel. Elle incarne la dimension matérielle nécessaire à toute projection sur l'espace maritime, quelle qu'elle soit. Le port de commerce doit bien être considéré comme le maillon de base du processus d'infrastructure des espaces maritimes, concept qui tend à mettre en évidence l'ensemble des dispositifs techniques mis en œuvre pour exploiter les ressources océaniques.

Ainsi, la vulnérabilité portuaire face à l'instabilité géopolitique se joue au moins sur deux tableaux. Le premier est économique. Le port de commerce n'est rien d'autre que l'exact reflet des dynamiques d'avant et d'arrière-pays. C'est donc un objet parfaitement sociétal. Ce façonnement portuaire par les activités marchandes est intimement lié à l'ambiance du monde et aux stratégies des acteurs qui le composent. Cette ambiance n'est plus seulement le fait des relations internationales. Le changement global agrège de nouveaux aléas et oblige à penser l'impensable. Le modèle portuaire actuel, largement porté par les activités extractives, saurait-il être immuable ? Le second tableau est technique. Avons-nous les moyens techniques de nos ambitions d'adaptation ? Derrière la technique se cachent les enjeux de savoirs, et surtout de savoir-faire. Dans un contexte de désindustrialisation, l'enjeu est de taille. Il renvoie à des questions de souveraineté et d'accès aux ressources, certes, mais tout autant à la construction de collaboration et de mutualisation à l'échelle internationale. La technique est éminemment géopolitique. Elle devra aussi être acceptable et de là, sans doute éthique.

De fait, organiser la résilience portuaire face à l'instabilité, c'est se doter d'une politique maritime de long terme. C'est opposer la vision à l'incertitude. Cette politique est nécessairement globale, à la fois industrielle, scientifique, économique, écologique, diplomatique. Dans le contexte actuel, elle est proche du pari sur l'avenir et ne saurait, en conséquence, se départir d'une dose d'utopie.



8 octobre

15:45 – 16:15

Les transitions portuaires et le droit de l'Union européenne

Gaëlle Guéguen, PR de droit public, UMR AMURE, Chaire TPM, UBO

Le 8 juin dernier lors du Conseil européen¹, les Etats membres ont approuvé la stratégie portuaire proposée par la Commission européenne², considérant que les ports constituent des atouts stratégiques pour notre économie, notre sécurité et notre approvisionnement énergétique ». Cette stratégie se fait fort de reconnaître le rôle essentiel des ports dans la transition énergétique, la compétitivité, la souveraineté industrielle et la résilience de l'Europe face à la multiplication des crises.

S'il n'est pas tout à fait récent, cet intérêt marqué est remarquable. Eléments clés de la construction européenne dont ils accueillent 90% des échanges extérieurs et 35% des échanges intérieurs, les ports maritimes de commerce sont longtemps restés en marge du processus d'intégration. Il faudra attendre l'adoption en 2017 du règlement européen n° 2017/352 sur les services portuaires et la transparence financière des ports³ pour qu'un texte spécifique les concerne. Jusque-là, puis sur la base de ce règlement, c'est principalement la réalisation du marché intérieur et le maintien d'une concurrence libre et non faussée afin de protéger le fonctionnement de ce marché qui ont fondé l'action de l'Union.

Désormais toutefois, les ports maritimes évoluent dans un contexte profondément changé et marqué du sceau des transitions à opérer afin de s'adapter à un monde instable et incertain en proie aux effets du changement climatique et aux bouleversements géopolitiques qui s'imposent à eux, induisant de nouvelles menaces, accroissant leur vulnérabilité et fragilisant notablement les chaînes d'approvisionnement⁴. L'usage du terme 'transitions' interroge naturellement car il est pluriel. La transition elle-même « désigne à la fois un objectif à atteindre mais aussi des étapes à franchir et des instruments à mobiliser pour parvenir à un modèle vertueux permettant d'ajuster l'exploitation des ressources et la satisfaction des besoins sociaux et au-delà de conjuguer respect de la nature et bien être humain »⁵.

Publie le 4 mars 2026, la stratégie portuaire proposée par la Commission est associée à une stratégie pour le secteur de l'industrie maritime. Portées pour deux secteurs d'activités considérés comme cruciaux et stratégiques pour l'autonomie, la résilience, la défense, la sécurité économique, la prospérité, la décarbonation de l'Europe et l'utilisation durable, ces stratégies tout en traduisant un changement de paradigme ne révèlent pas de changements majeurs sur le fond. S'appuyant sur un certain nombre de politiques et d'actions existantes et d'autres en cours d'élaboration, elles interrogent au demeurant sur les moyens qui seront déployés dans ce secteur d'activités.

I/. Mobiliser le secteur portuaire au service de la transition écologique

II/. Renforcer la souveraineté européenne en assurant la protection, la sécurité et la compétitivité des ports

1 Conclusions du Conseil européen sur la stratégie portuaire de l'UE du 9 juin 2026 : <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10345-2026-INIT/en/pdf>

2 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Stratégie portuaire de l'UE, COM (2026) 112 final, 4 mars 2026

3 Règlement (UE) n° 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports, JOUE L 57/1 du 3 mars 2017.

4 V. Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Étude sur les transports maritimes. Maintenir le cap dans des eaux tumultueuses, 2025, p. IV.

5 F. Collard-Dutilleul, A. Van Lang et V. Pironon, « Avant-propos » de l'ouvrage Dictionnaire des transitions écologiques, F. Collard-Dutilleul, A. Van Lang et V. Pironon (dir.), Institut universitaire de Varennes, Collection Transition & Justice, 2018, 873 p.



8 octobre

16:15 – 16:45

Les financements européens des transitions portuaires

Anne-Sophie Lamblin Gourdin, PR de droit public, UR Lab-LEX, UBS

Le pacte vert¹ ainsi que la Stratégie portuaire de l'Union européenne² placent les ports maritimes au cœur des transitions, en leur confiant indirectement ou directement des responsabilités en matière de transition énergétique, de décarbonation, de sécurité et de résilience. S'y ajoutent les obligations récentes issues de la réglementation européenne imposant aux ports maritimes de disposer d'infrastructures de ravitaillement en carburants alternatifs, propres et durables³, et aux navires d'assurer la continuité de leurs activités à quai au moyen de l'alimentation électrique⁴.

La contribution des ports maritimes à la réalisation de ces ambitions européennes nécessite de lourds investissements ; ainsi « L'accueil de navires propulsés par de nouvelles énergies (...) pose d'importants défis techniques et économiques : amener l'électricité à quai coûte 5 à 6 millions d'euros par rampe de ferry et 12 millions d'euros par prise à quai de paquebot »⁵.

Considérant que maîtriser le financement des transitions portuaires est un enjeu de souveraineté pour les États membres et l'Union européenne, la question du financement des transitions portuaires est cruciale. La Commission européenne a ainsi souligné que « Seule une combinaison de financements européens, nationaux et privés (...) permettra aux ports de relever les défis auxquels ils sont confrontés et de faire face à l'évolution de leurs rôles »⁶.

L'étude a donc pour objet d'identifier et analyser les financements européens destinés aux transitions portuaires. Comment et dans quelle mesure l'Union européenne accompagne-t-elle les transitions portuaires ? Plus précisément, quels sont les instruments financiers européens susceptibles d'être mobilisés ? Sont-ce les financements généraux dédiés à la transition écologique ou y a-t-il des mécanismes financiers spécifiques aux transitions portuaires ?

.....

1 « Le pacte vert pour l'Europe », communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Bruxelles, le 11 décembre 2019, COM (2019) 640 final.

2 « Stratégie portuaire de l'UE », Communication de la Commission, Bruxelles le 4 mars 2026, COM (2026) 112 final,

3 Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et abrogeant la directive 2014/94/UE ; JOUE n° L 234 du 22 septembre 2023.

4 Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ; JOUE L234/48 du 29 septembre 2023.

5 « Service au navire, un maillon clé de la performance portuaire », 15^{ème} assise du port du futur, PCM 925 Février 2026, p. 37.

6 « Stratégie portuaire de l'UE », op.cit., p. 19



8 octobre

16:45 – 17:15

Transitions portuaires et territoire

Guillaume Labas, Chef de Service Prospective Economie
Environnement et Exploitation, Direction des Ports, Région Bretagne

Cette présentation abordera les transitions portuaires dans leur dimension à la fois institutionnelle, territoriale et opérationnelle. Elle montrera d'abord comment les infrastructures portuaires sont confrontées à un cadre réglementaire croissant, tout en constituant des espaces de volontarisme et d'action pour mettre en œuvre les politiques publiques en matière de transitions énergétique, environnementale, économique et numérique.

Elle s'intéressera ensuite au rôle des ports comme acteurs des territoires, à différentes échelles, de la région à l'échelle locale, en analysant leurs contributions à l'économie, à l'emploi, à l'aménagement et à la résilience, mais aussi les enjeux liés à leur acceptabilité sociale.

À partir d'exemples et de quelques données chiffrées, l'objectif sera enfin de montrer comment la transition peut constituer, dans un contexte marqué par la succession des crises, un levier pour renforcer la résilience des ports et des territoires qui les accueillent.



8 octobre

17:15 – 17:45

Gouverner les transitions portuaires

Bertrand LAMOUROUX, Responsable gestion foncier DPM, Brest Port

Les transitions écologiques et industrielles auxquelles sont confrontés les ports maritimes ne se limitent pas à une transformation des activités : elles produisent également des recompositions spatiales et de nouveaux besoins fonciers.

À partir du cas du port de Brest, cette communication propose d'interroger la place du foncier dans l'accompagnement de ces transformations. Elle montre comment la gestion du domaine portuaire peut constituer un véritable levier stratégique, à la croisée des enjeux industriels, environnementaux et territoriaux.

L'analyse porte notamment sur la construction d'une stratégie domaniale, l'allocation et la rationalisation des espaces, ainsi que sur le rôle de la redevance domaniale dans la mise en œuvre de cette stratégie.

En mettant en tension les besoins de stabilité associés aux investissements et la nécessité de conserver des capacités d'adaptation, la communication interroge finalement la manière dont les ports peuvent gérer leur foncier non seulement comme une ressource disponible, mais comme un portefeuille d'options pour accompagner les transitions futures.



9 octobre

9:00 – 9:30

L'adaptation des infrastructures de protection des ports français au changement climatique

Laurence MOLINERO, Raphaël RENEAU, MCF de droit public, UR Lab-LEX, UBS

L'objectif principal de cette contribution sera de mettre en évidence les principaux outils juridiques dont disposent les autorités administratives compétentes pour engager l'adaptation des infrastructures portuaires pour faire face aux défis posés par les conséquences du changement climatique. Il s'agira également de parvenir à identifier les contraintes et difficultés majeures que ces autorités peuvent rencontrer en la matière telles que, par exemple, la multiplicité des acteurs compétents et des enjeux, la diversité des réglementations et des niveaux d'intervention, le foisonnement de documents de planification, ou encore la problématique du financement.

Pour ce faire, nous procèderons à l'occasion de l'introduction de notre propos à la délimitation du périmètre de l'étude, et ce plus particulièrement à propos de deux éléments fondamentaux :

- D'une part, au sujet de la notion juridique de port dont la délimitation conditionne non seulement celle des zones portuaires qui seront étudiées et donc des différents acteurs compétents en matière de gestion de celles-ci, mais aussi l'identification des multiples vulnérabilités auxquelles elles sont exposées dans le contexte du changement climatique ainsi que des enjeux dont elles sont l'objet. Il s'agira notamment de rappeler la définition jurisprudentielle du port articulée autour de la notion d'infrastructures dédiées à l'embarquement et au débarquement de marchandises ou de personnes et d'en tirer trois enseignements majeurs : 1/L'indifférence de la situation géographique du port, et donc l'intégration dans le champs de l'étude des ports maritimes et fluviaux ; 2/L'indifférence de la taille de la zone portuaire et de sa destination fonctionnelle, et donc l'intégration de l'ensemble des catégories de ports dans le champs de l'étude ; 3/L'importance de la multiplicité et de la diversité des acteurs et des enjeux qui découle nécessairement d'une telle délimitation.
- D'autre part, au sujet des vulnérabilités que l'adaptation des infrastructures portuaires est censée atténuer. Parmi les différents enjeux dont sont l'objet les zones portuaires, il est indispensable d'identifier plus clairement les risques auxquels elles peuvent être exposées en raison des conséquences du changement climatique. Tout d'abord, il sera rappelé que la définition retenue de la notion de port met en lumière l'importance existentielle des infrastructures portuaires et que, par conséquent, les conséquences du changement climatique susceptibles de remettre en cause l'existence de ces infrastructures constituent un enjeu vital pour les ports imposant inmanquablement de se poser la question de leur adaptation dans le contexte actuel. Il s'agira ensuite d'identifier les principales vulnérabilités des infrastructures portuaires en évoquant les risques majeurs tels que, par exemple, l'érosion, la submersion marine parfois accentuée par les inondations fluviales mais aussi les mouvements sédimentaires ou les sécheresses (particulièrement pour les ports fluviaux).

Face à de tels risques, et dans un contexte marqué par la multiplicité des enjeux, des outils et des acteurs, il conviendra ensuite de parvenir à mettre en lumière les principales modalités d'adaptation des infrastructures portuaires destinées à les protéger contre les risques auxquels les exposent les conséquences du changement climatique, les contraintes qu'elles subissent et les difficultés qu'elles rencontrent. Pour y parvenir, nous distinguerons les adaptations « traditionnelles » consistant à édifier des ouvrages statiques de défense en zone portuaire (I.) et des solutions plus contemporaines dépassant l'horizon ayant pendant longtemps consisté à la construction de tels ouvrages (II.).



9 octobre

9:30 – 10:00

La décarbonation de l'industrie dans les ports maritimes

Nicolas BOILLET, PR de droit public, UMR AMURE, UBO

Fruit de la politique économique et de la politique d'aménagement du territoire, les zones industrialo-portuaires, à l'exemple de celles de Fos-sur-Mer ou de Dunkerque, ont été confrontées au mouvement de désindustrialisation de la France, manifeste à partir de la fin des années 1970. Depuis lors, tant le cadre juridique national applicable aux ports maritimes que le droit de l'Union européenne ont profondément évolué.

Désormais, les impératifs climatiques et les transitions énergétiques appellent à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime comme des activités industrielles. À la suite du Pacte vert pour l'Europe de 2019 et du paquet législatif « Fit for 55 » de 2021, de nombreuses politiques européennes concourent ainsi à un même objectif de décarbonation, qu'il s'agisse des transports, des infrastructures pour carburants alternatifs, des réseaux transeuropéens ou encore de la politique maritime et portuaire. Dans ce contexte, la décarbonation peut également constituer une opportunité de renouvellement de l'activité industrielle au sein des ports maritimes, qui disposent en effet d'atouts en matière de logistique, d'infrastructures et d'aménagement.

Alors même que les objectifs de décarbonation sont portés par des dynamiques convergentes, leur mise en œuvre repose sur une pluralité d'acteurs, publics comme privés, disposant de compétences et de moyens d'action distincts. Les autorités portuaires peuvent notamment mobiliser leurs prérogatives domaniales pour accompagner ou orienter la transformation des activités industrielles, tandis que des dispositifs financiers sont également déployés aux niveaux national et européen. En l'absence de statut propre aux zones industrialo-portuaires ou d'instrument spécifiquement dédié à leur décarbonation, les différents moyens mobilisables restent fragmentés. Ainsi, la coordination des acteurs et l'articulation des instruments apparaissent déterminantes pour assurer la mise en œuvre effective de la décarbonation de l'industrie dans les ports maritimes.

La contribution s'articulera autour de deux parties :

- I. Les dynamiques convergentes du droit de la décarbonation de l'industrie portuaire
- II. La fragmentation des instruments de la décarbonation de l'industrie portuaire



9 octobre

10:00 – 10:30

La contribution des ports français au développement des énergies renouvelables

Mylène LE ROUX, PR de droit public, UMR DCS, Nantes Université

Il existe des espaces naturels (EN) qui sont par eux-mêmes des ports (havres, rades...), mais ce n'est pas d'eux qu'il sera question dans cette intervention. C'est en effet dans leur acception artificielle que le droit, pour l'essentiel, les saisit, spécialement dans les définitions qu'il en fournit, qui renvoient aux ports comme sites artificialisés, aménagés pour accueillir les navires qui y débarquent leur cargaison et leurs passagers. Tout semble opposer les ports et les EN – lesquels contribuent à réduire le changement climatique et ses effets en absorbant le dioxyde de carbone. Pourtant, parce que les ports maritimes sont installés sur le littoral et, pour certains d'entre eux, les estuaires et parce qu'ils se voient assigner par les pouvoirs publics l'ambition d'accélérer la transition écologique, ils entretiennent avec les espaces naturels des relations étroites régies par le droit : les grands ports maritimes (GPM) sont propriétaires et gestionnaires de vastes EN ; les impacts des aménagements portuaires sur les EN sont de plus en plus contenus par le droit.

I – Les GPM, propriétaires et gestionnaires d'EN

La loi de 2008 portant réforme portuaire, qui crée les GPM, prévoit que l'Etat leur transfère en pleine propriété le domaine portuaire, dont les EN constituent des composantes souvent importantes (en métropole, de 2,26% pour le port de La Rochelle jusqu'à 56 % pour celui de Bordeaux) et qui se partagent entre domaine public et privé des GPM.

La loi les charge également expressément d'assurer la gestion des EN dont ils sont propriétaires ou affectataires, mission à laquelle a été accolée celle de « préservation ». Celle-ci prend plusieurs voies : dispositifs issus du code de l'environnement assurant la conservation du vivant et de la biodiversité, dont sont largement couverts les EN des GPM (réserves naturelles, parcs naturels, réseau Natura 2000...), association d'organismes spécialisés dans la protection de l'environnement (par ex. le CELRL) à la mission de gestion dévolue aux GPM, adoption des documents de planification propres aux GPM.

II – Les impacts contenus des aménagements portuaires sur les EN

La perception des ports comme outils de développement économique des territoires constitue une menace potentielle pour les EN littoraux et estuariens. Les ports étant toutefois conçus également comme des accélérateurs de la transition écologique, ils sont conduits à adopter une politique de sobriété foncière, qui est l'une des conséquences des dispositifs juridiques adoptés en faveur de la biodiversité et devant être pris en compte via l'évaluation environnementale, dans une démarche essentiellement préventive, dans les décisions d'aménagement.

Lorsque malgré tout les ports s'étendent sur les EN, ils doivent prévoir des actions de compensation écologique qui vont avoir pour effet de créer ou restaurer d'autres EN, dont des exemples seront fournis.

Les ports, désignés par les pouvoirs publics comme acteurs de développement économique mais aussi de la transition écologique se situent, dans les rapports qu'ils entretiennent avec les EN, sur une ligne de crête. La tentation est grande en effet de s'étendre sur ces espaces dont ils sont propriétaire ou qu'ils jouxtent, mais le droit s'oriente de plus en plus vers une trajectoire devant conduire au gain net de biodiversité. Ces deux injonctions contradictoires imposent aux ports de faire preuve d'inventivité pour les concilier.



9 octobre

10:50 – 11:20

Infractions et sanctions pénales environnementales relatives au transport maritime

Lorenza Louise LISSA-GEAY, MCF de droit privé, UR Lab-LEX, UBS

Après une courte introduction permettant de délimiter le sujet abordé, la présentation sera structurée, de manière classique, en deux parties et quatre sous-parties (les intitulés présentés dans ce document sont provisoires).

I – Un dispositif insuffisant

A) Le cadre juridique de référence avant la transposition de la nouvelle directive sur la protection de l'environnement par le droit pénal

Rappel synthétique des principales sources internationales et européennes (Convention MARPOL, Convention de BÂLE, sources européennes), ainsi que des principales infractions et sanctions prévues en droit français en matière maritime, plus particulièrement en ce qui concerne la gestion des différents types de ports (défaut ou insuffisance d'installation, pollution lors d'un dragage, transfert illicite de déchets...).

B) Les lacunes du cadre juridique

Les lacunes en termes de substances polluantes ciblées, de comportements incriminés, de personnes responsables, de contrôles imposés et d'efficacité des sanctions encourues seront mises en évidence à travers notamment l'affaire du trafic de déchets dangereux en provenance d'Italie via les ports français de Fos-sur-Mer et de Sète.

II – Un dispositif en pleine évolution

A) La Directive 2024/3101

Rappel des nouveautés introduites par la Directive 2024/3101 sur la pollution par les navires, dans le cadre du Paquet « Sécurité maritime » : élargissement des substances polluantes ciblées, obligation de surveillance numérique à la charge des autorités portuaires, taux minimum de contrôle fixé à 25 %, durcissement des sanctions administratives et prise en compte de la gravité du rejet, de ses retombées économiques et de la capacité financière de la personne morale. Le texte élargit également le champ des personnes responsables et doit être mis en perspective avec le nouveau règlement européen 2024/1157 sur le transfert de déchets.

B) La Directive 2024/1203 : nouveautés à l'échelle européenne et retard de transposition en France

La Directive 2024/1203 introduit de nouvelles infractions et harmonise et durcit le régime de certaines infractions existantes, notamment en matière de rejets polluants depuis un navire et de trafic illicite de déchets dangereux. Elle renforce également la responsabilité pénale des personnes morales, prévoit la remise en état, un cadre contraignant pour chiffrer le préjudice écologique, des délais de prescription allongés et une protection des lanceurs d'alerte.

L'analyse mettra enfin en évidence l'avance du droit français sur certains de ces points, mais également la nécessité de se mettre en adéquation sur d'autres sujets, ainsi que l'actuel retard de transposition de la directive en droit français.



9 octobre

11:20 – 11:50

La sûreté de l'espace portuaire

Marc JOYAU, PR de droit public, UMR DCS, Nantes Université

Cette présentation abordera l'actualité de la sûreté portuaire, en revenant tout d'abord sur la distinction entre sûreté et sécurité portuaires ainsi que sur les principaux éléments du cadre international. Elle présentera ensuite les évolutions législatives et réglementaires récentes, notamment celles intervenues à l'été 2026, à travers le nouveau mécanisme prévu par le Code des transports, structuré autour de quatre étapes : évaluer, planifier, cartographier et contrôler.

Une seconde partie permettra de mettre ces évolutions en perspective à partir de travaux consacrés aux pratiques antérieures à ce nouveau cadre juridique, dans l'attente de pouvoir mesurer les effets concrets du nouveau dispositif.

Enfin, la présentation s'attachera à identifier ce qui change concrètement en matière de sûreté portuaire en 2026.



9 octobre

11:50 – 12:20

Ville et port : des espaces en transition

Marthe LE MOIGNE, MCF de droit public, UR Lab-LEX, UBO

Les rapports entre ville¹ et port sont fluctuants. Après une période marquée par une certaine étanchéité du monde urbain et du monde portuaire, on entrerait, dans un contexte de transitions, dans une phase de reconnexion, ou, au moins, de recherche de reconnexion, entre ville et port.

A la fois « instrument d'organisation de l'action et des interactions »² et « moyen d'activer la symbolique sociale », le droit « contribue à la construction du sens qui dans un contexte singulier, fonde (au moins partiellement) les règles du jeu comme les visées de l'action ». Il constitue donc une ressource pour organiser ces interactions ville-port.

Force est cependant de constater que cette reconnexion de la ville et du port n'apparaît que de manière limitée dans les différents instruments juridiques.

Ces limites se manifestent d'abord au niveau des outils de planification. Si ces derniers sont mobilisés pour organiser les rapports entre la ville et le port, ils ne le sont que de manière réduite, qu'ils s'agisse des instruments de l'Etat – planification de l'espace maritime et littoral, plans de prévention des risques – ou de ceux des collectivités territoriales – SCOT et PLU –.

Le rôle limité du droit dans la reconnexion de la ville et du port se manifeste aussi au niveau de la gouvernance. Si la gouvernance portuaire a été renouvelée et permet d'intégrer à la fois des représentants des communes et des habitants, elle ne permet en effet, dans la plupart des cas, qu'une participation limitée de la ville à la prise des décisions concernant les espaces portuaires.

.....

1 Dans le langage courant, la ville désigne « un espace à fort degré d'anthropisation » (<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ville>). Par métonymie, le terme renvoie aussi aux habitants de la ville (<https://www.cnrtl.fr/definition/ville>). On utilisera ces deux sens du mot « ville ».

2 Alain Bourdin, Marie-Pierre Lefeuvre, Patrice Melé, Les règles du jeu urbain. Entre droit et confiance, Descaries et Cie, p. 49, cité par Auby p. 7.



9 octobre

15:00 – 15:30

Les conventions collectives dans le secteur portuaire

Cécile HABLOT, MCF de droit privé, UR Lab-LEX, UBO

La communication porte sur les conventions collectives du secteur portuaire. Un des enjeux des entreprises consiste à maintenir et renforcer l'attractivité des métiers du port dans un contexte de changements : aux défis économiques, transition écologique, mutations techniques et numériques, évolution générationnelle, protection de la santé.

Une transition sociale est en cours mais comment s'opère-t-elle ? Comment peut-elle être accompagnée ? Une norme est au cœur du droit du travail, la convention collective. Elle est créatrice de droits et parfois instrument de gestion.

L'hypothèse posée dans cette communication est la suivante : la convention collective est ou pourrait-être un outil pertinent d'accompagnement de la transition sociale portuaire. Pour l'éprouver, nous analyserons, sur deux niveaux, les conventions collectives applicables dans les entreprises du port. Le premier niveau d'analyse portera sur l'articulation des conventions collectives et ses évolutions. Le second niveau d'analyse aura pour objet le contenu de ces conventions pour y rechercher une évolution des règles y étant négociées. Ces analyses permettront de vérifier ou non l'hypothèse de départ et d'apporter des pistes de réflexion.



9 octobre

15:30 – 16:00

La féminisation de l'emploi portuaire

Marie LECUYER, MCF en géographie, UMR ART-Dev, Université Paul-Valéry-Montpellier 3

La communication porte sur la féminisation dans un contexte de transformations économiques, sociales, techniques et urbaines autour des emplois liés à l'activité portuaire. Elle s'appuie sur une double enquête de terrain menée dans deux villes portuaires du nord-ouest de l'Europe, Le Havre (France) et Felixstowe (Grande-Bretagne), entre 2018 et 2023.

À rebours du cliché selon lequel « le monde portuaire est un monde d'hommes », nous mettrons d'abord en évidence que les femmes sont bel et bien présentes dans l'emploi portuaire. Les données statistiques montrent leur concentration dans certaines professions, et leur sous-représentation, voire leur absence dans d'autres. C'est sur ces « bastions masculins » que portent aujourd'hui les efforts de féminisation de la part de certains employeurs et acteurs publics.

Dans un deuxième temps, nous reviendrons sur les trois registres combinés qui expliquent la lenteur du processus de féminisation dans certaines professions : les registres symbolique (exclusion symbolique), sociologique (conduites et discriminations sexistes) et institutionnel (effets des politiques et des non-politiques de féminisation).

Le dernier temps de la communication ouvrira la discussion sur les mutations techniques du travail portuaire : mécanisation, informatisation, et désormais automatisation des tâches. Ces mutations sont parfois présentées comme des occasions de faciliter le recrutement et l'intégration des femmes à des postes qu'elles n'occupaient traditionnellement pas. Nous nuancerons ce postulat en montrant que l'enjeu de la féminisation ne peut pas être analysé isolément de celui de l'érosion quantitative et qualitative de l'emploi portuaire en Europe. Enfin, nous esquisserons quelques pistes pour une meilleure prise en compte de la féminisation dans les politiques d'emploi portuaire.

