



HAL
open science

Contribution à la définition de la notion de port territorial : l'approche juridique

Marine Chouquet

► **To cite this version:**

Marine Chouquet. Contribution à la définition de la notion de port territorial : l'approche juridique. 2023. hal-04271545

HAL Id: hal-04271545

<https://hal.science/hal-04271545>

Preprint submitted on 6 Nov 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

CONTRIBUTION A LA DEFINITION DE LA NOTION DE PORT TERRITORIAL :

L'APPROCHE JURIDIQUE

Marine CHOUQUET

Maître de conférences en droit public

marine.chouquet@u-paris.fr

Université Paris-Cité

Centre Maurice Hauriou (EA 1515)

Mots-clés : port territorial – décentralisation – intérêt public local – port maritime

Keywords : territorial port – decentralisation – local public interest – seaport

CONTRIBUTION A LA DEFINITION DE LA NOTION DE PORT TERRITORIAL :
L'APPROCHE JURIDIQUE

Résumé :

Du point de vue juridique, la notion de port territorial semble s'assimiler à celle de port décentralisé. L'intérêt public local qui justifie l'exercice de compétences portuaires par les collectivités territoriales apparaît toutefois difficile à conceptualiser, si bien que l'on préférera s'appuyer sur la notion miroir de port étatique pour tenter d'identifier, en négatif, les critères de définition des ports décentralisés. Cette analyse conduira à s'interroger sur la pertinence de l'appréhension des ports territoriaux comme des ports de moindre importance au regard des enjeux nationaux de développement économique ou d'aménagement du territoire.

A LEGAL APPROACH TO THE STUDY OF TERRITORIAL PORT

Abstract:

From a legal point of view, a territorial port seems to be similar to a decentralised port. Unfortunately, the concept of local public interest, which justifies the exercise of port powers by local authorities, is difficult to define. We will therefore rely on the mirror concept of state port to try to identify the criteria for defining decentralised ports. This analysis will lead us to question the relevance of understanding territorial ports as ports of lesser importance in terms of economic development or territorial planning.

CONTRIBUTION A LA DEFINITION DE LA NOTION DE PORT TERRITORIAL :

L'APPROCHE JURIDIQUE

La notion de port territorial, qui désigne en sciences sociales les ports de petite ou moyenne taille rattachés aux dynamiques d'un territoire local, apparaît étonnamment inconnue des juristes. Ni les textes, ni la jurisprudence, ni la doctrine ne semblent y faire référence. On aurait pourtant tort d'en conclure que le droit traite de manière identique les différentes configurations portuaires. Mais s'il reconnaît bel et bien une spécificité aux ports marqués par un fort ancrage territorial, c'est à travers une autre dénomination qu'il va venir les identifier : celle des ports décentralisés, dont on peut se demander si elle reflète la même réalité que les ports territoriaux.

La lecture du livre 3 de la 5^{ème} partie du code des transports consacré aux ports maritimes se révèle, à cet égard, éclairante. Son article L. 5311-1 identifie l'existence de quatre catégories de ports maritimes en droit français, à savoir « 1° *Les grands ports maritimes et fluvio-maritimes relevant de l'État* ; 2° *Les ports maritimes autonomes, relevant de l'État* ; 3° *Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements* ; 4° *Le port de Port-Cros relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion de l'Établissement public du parc national de Port-Cros* ». La dernière hypothèse visée par cette disposition apparaît tout à fait singulière. Inscrit dans un espace naturel protégé, le port de Port-Cros se présente sous la forme d'un établissement public national sous tutelle étatique, et s'analyse donc comme un port géré par l'État. La même qualification s'impose concernant les ports autonomes cités au deuxième *item*. Par cette dénomination trompeuse sont en effet visés des ports sous étroite dépendance des autorités centrales, qui relèvent eux aussi de la catégorie juridique des établissements publics nationaux. Derniers avatars d'un modèle portuaire délaissé, ils ont été, dans leur grande majorité, remplacés par les grands ports maritimes et fluvio-maritimes (« GPM » et « GPFM ») cités au 1°, qui forment aujourd'hui la principale hypothèse de ports maritimes étatiques établis sur le territoire français.

A ces trois catégories de ports gérés par l'État, le 3° de l'article L. 5311-1 oppose les ports décentralisés, c'est-à-dire ceux dont la propriété, la gestion et l'exploitation ont été confiées aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, dans le cadre du processus de décentralisation portuaire mis en place à compter des années 1980. L'attribution de compétences portuaires à l'échelon local répond ici à la logique de la décentralisation et postule donc l'existence d'intérêts publics locaux, « *géographiquement localisés* » (FAURE, 2021), c'est-à-dire propres à un territoire et une population donnés, et qui diffèrent des intérêts publics nationaux dont l'État a la charge. En effet, c'est à travers l'identification d'intérêts publics spécifiques et communs aux habitants des territoires communaux, départementaux et régionaux que se justifie l'exercice de compétences par les organes élus de ces différentes collectivités pour répondre aux besoins de leur population (CE, 2 août 1912, *Flornoy* ; Rec., p. 918). A la fois « *raison d'être* » (FAURE, 2021) et fondement légal de la compétence d'intervention des collectivités territoriales¹, la notion d'intérêt public local apparaît toutefois difficile à

¹ A travers la fameuse clause générale de compétence, dont la loi NOTRe du 7 août 2015 a toutefois restreint le champ d'application aux seules communes (article L. 2121-29 du CGCT).

cerner en raison de son caractère éminemment contingent et fluctuant (KADA, 2009 ; ROMBAUTS-CHABROL, 2016). Cette appréciation générale trouve une traduction très concrète en matière portuaire, lorsque l'on s'essaie à tenter de discerner à quoi correspond la notion d'intérêt public local justifiant de confier à une collectivité territoriale la compétence pour gérer et exploiter tel ou tel port maritime.

Sur cette question, le code des transports se révèle peu disert. Le paysage institutionnel portuaire hérité des trois grandes vagues de décentralisation (1983, 2004 et 2015) apparaît pour le moins obscur (HERVIAUX, 2014 ; GUILLAUME, 2016 ; LERIQUE, 2021). Il donne à voir une grille de répartition des compétences portuaires entre collectivités qui semble de prime abord très simple, car présentées par secteurs d'activités (aux régions la compétence pour créer les ports de commerce, aux départements les ports de pêche et aux communes les ports de plaisance²), mais qui s'avère immédiatement complexifiée par les hypothèses de transferts de compétences mis en place à l'occasion de l'acte II de la décentralisation en 2004 (BRAS et ORANGE, 2007). En offrant aux collectivités qui le souhaitent la possibilité de se porter candidates à la décentralisation des compétences pour la gestion des ports situés dans leur ressort géographique³, le législateur a ainsi entendu permettre à l'échelon territorial le plus pertinent de revendiquer l'importance que présente l'activité d'un port maritime pour les besoins de sa propre population. Ce faisant, il a incité les collectivités territoriales à définir par elles-mêmes le contenu de la notion d'intérêt public local, dans le cadre d'un « *appel à compétences* » (LERIQUE, 2021) visant à identifier la dynamique territoriale dominante (communale, départementale ou régionale) des ports convoités. Cette mise en retrait de l'État législateur dans la désignation des niveaux territoriaux de référence pour l'exercice des compétences portuaires a donné naissance à un paysage portuaire « *émietté* » (LERIQUE, 2021), marqué par un fort sentiment de « *désordre institutionnel* » (GUILLAUME, 2016). L'intervention de la loi NOTRe en 2015 tentera d'y remédier et de rationaliser la décentralisation portuaire en privilégiant la région⁴, collectivité chef de file en matière de transport, au détriment de l'échelon départemental, mais avec des résultats mitigés. Ainsi, non seulement de nombreux départements n'ont pas souhaité se dessaisir de leur compétence en matière portuaire⁵, mais en outre une partie des ports départementaux transférés l'ont été au bénéfice de syndicats mixtes dont le département restait membre – dans le cadre d'une politique de mutualisation de la gestion des équipements portuaires au niveau départemental menée à contrecourant de la logique de dévitalisation du département promue par le législateur (REZENTHEL et ALLAIRE, 2022).

Au final, la loi NOTRe n'aura pas véritablement amélioré la lisibilité du dispositif d'attribution des compétences en matière de gestion des ports maritimes. Cette grande complexité dans la répartition des rôles entre les différents échelons territoriaux paraît constituer un obstacle dirimant à l'identification d'un critère simple de définition de la notion d'intérêt public local en matière portuaire. Difficile à conceptualiser de manière isolée, la notion d'intérêt public local justifiant l'exercice de compétences portuaires apparaît néanmoins susceptible d'être appréhendée sous l'angle de son opposition à l'intérêt public national qui caractérise les ports étatiques. C'est ici reconnaître la nature

² V. les articles L. 5314-1, L. 5314-2 et L. 5314-4 du CT.

³ Article 30 de la Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

⁴ Article 22 de la loi NOTRe, précitée.

⁵ V. l'enquête menée un an après l'entrée en vigueur de la réforme par l'Association Départements de France : <https://departements.fr/departements-ports-dattache>.

de catégorie juridique résiduelle des ports décentralisés, qui s'identifient en négatif, en « creux », de la formulation retenue pour définir la catégorie juridique principale de ports étatiques inscrite à un même niveau de qualification (VAUTROT-SCHWARZ, 2010).

Le législateur est en effet venu détailler les raisons qui légitiment de confier à l'État la gestion de certains ports. Elles figurent à l'article L. 5312-1 du code des transports, lequel prévoit la possibilité pour les autorités étatiques de créer un GPM ou un GPFM « *lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire* » - et l'on retrouve cette même référence au critère de l'« *importance* » à l'article L. 5313-1 pour l'identification des ports maritimes de commerce appelés à être gérés sous le statut de ports autonomes. A rebours de cette définition, les ports décentralisés s'analyseraient donc comme des ports de « moindre importance », des ports mineurs ou secondaires du point de vue des enjeux de développement économique et de l'aménagement du territoire. Cette assertion peut être interprétée de deux manières : elle peut signifier que la gestion d'un port décentralisé ne concerne que faiblement ces deux thématiques, ou bien que son influence est géographiquement limitée. Quoi qu'il en soit, l'intérêt public local qui s'attache à l'exercice de compétences portuaires au niveau décentralisé se présente ici sous les traits d'un intérêt par « défaut » : il postule que les ports décentralisés ne prennent en charge que des enjeux mineurs ou territoriaux concernant la politique de l'aménagement du territoire (I) et celle du développement économique (II).

I - LE CRITERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

L'identification des ports étatiques autour de l'importance des enjeux d'aménagement du territoire s'inscrit dans une conception assez classique du rôle de l'État. Elle constitue le reflet de l'une des premières fonctions politiques qui lui été assignée, celle de doter son territoire des infrastructures nécessaires pour permettre aux individus de s'y déplacer afin d'établir des relations sociales. Cette perception du rôle de l'État en tant qu'aménageur de son territoire a été à l'origine de nombreux régimes juridiques spécifiques en droit français. L'on pense bien sûr à la fameuse jurisprudence *Peyrot* du Tribunal des conflits⁶, qui considérait que la construction des routes nationales appartenait « *par nature à l'État* » (ce qui avait permis, pendant plus d'un demi-siècle⁷, de les soumettre de manière unifiée au régime juridique des travaux publics), mais aussi à la théorie de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui attribue à l'État la compétence exclusive pour faire prévaloir, sur les droits des propriétaires, l'utilité publique qui s'attache notamment à la création des voies de circulation.

Cette mainmise des autorités étatiques sur les infrastructures de transports formant les grands axes de circulation du territoire français s'affiche d'ailleurs comme un invariant dans le processus de décentralisation, une limite commune aux différents transferts de

⁶ TC, 8 juill. 1963, n° 1804, *Société entreprise Peyrot c/ Société de l'autoroute Estérel Côte-d'azur*, Rec. p. 780 ; D. 1963. 534, concl. Lasry, note Josse ; *AJDA* 1963. 463, chron. Gentot et Fourré ; *JCP* 1963.II.13375, note Auby ; *RDP* 1964. 767, note Fabre et Morin.

⁷ Puisque cette solution jurisprudentielle a depuis lors été abandonnée : TC, 9 mars 2015, *Mme Rispal*, Rec., p. 499 ; *AJDA* 2015. 1204, chron. Lessi et Dutheillet de Lamothe ; *BJCP* 2015. 309, concl. Escaut ; *RFDA* 2015. 273, note Canedo-Paris.

compétences réalisés au profit des collectivités territoriales. L'article 18 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a ainsi réservé à l'État la propriété des routes d'« *intérêt national ou européen* », et l'on retrouve cette même limite au désengagement étatique concernant les transferts des dépendances du domaine public fluvial aux collectivités territoriales, dont ont été exclues les voies navigables « *d'intérêt national* »⁸. Mais c'est probablement le sort réservé aux aéroports qui apparaît le plus éclairant pour comprendre la logique d'appropriation étatique sélective des ports maritimes français. En effet, l'article 28 de la loi du 13 août 2004 a entendu maintenir dans le giron étatique les aérodromes présentant un « *intérêt national ou international* » ou jugés « *nécessaires à l'exercice des missions de l'État* ». Ports ou aéroports, les grandes infrastructures qui constituent les principaux points d'accès, par voie maritime ou aérienne, aux grands axes de circulation du territoire français, semblent avoir immanquablement vocation à demeurer sous le contrôle des autorités de l'État.

On peut toutefois s'interroger sur la pertinence du prisme d'analyse retenu par les autorités étatiques pour identifier les ports maritimes les plus importants du point de vue de la politique d'aménagement du territoire. Contrairement aux dispositions relatives aux aéroports, les articles du code des transports consacrés aux ports maritimes étatiques n'évoquent par leur potentielle dimension internationale. Or, l'appréhension des enjeux d'aménagement du territoire ne peut pourtant pas s'effectuer sous un angle exclusivement national, alors que les ports maritimes dont il est question se situent au sein d'un espace européen de libre circulation des marchandises et des personnes. De fait, la définition des corridors de transport qui traversent le territoire français s'effectue aujourd'hui, pour une large part, à un niveau supranational, à travers le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dessiné par les autorités de l'Union européenne, qui offre des opportunités de financement des infrastructures portuaires présentant un intérêt européen. La reconnaissance de l'envergure européenne de certains ports maritimes français apparaît ainsi susceptible de venir bousculer les classifications établies au regard de la structuration nationale du réseau de transport français – et ce d'autant plus que le développement du réseau transeuropéen de transport, longtemps adossé aux réseaux nationaux existants, s'oriente désormais vers une logique autonome de planification (BEYER, 2020).

Cette dissociation entre les échelles nationale et européenne d'aménagement des territoires pourrait faire bouger les lignes entre ports étatiques et ports décentralisés. Un port décentralisé appelé à rejoindre le réseau transeuropéen de transport (ce qui est envisagé par exemple pour le port de Brest⁹), a-t-il vocation à (re)devenir un port étatique au nom de son importance pour les enjeux d'aménagement du territoire européen ? Et à l'inverse, peut-on concevoir de maintenir dans la catégorie des ports étatiques les ports qui ne présentent pas d'intérêt européen ? A cette dernière question, les autorités semblent avoir hésité à apporter une réponse positive. Lors des Assises de l'Économie de la Mer en 2017, le Premier ministre Edouard Philippe avait évoqué la possibilité d'un transfert aux régions des GPM de la façade atlantique (Nantes Saint-

⁸ Article 32 de la Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 et article 10 du Décret n° 2005-992 du 16 août 2005.

⁹ V. la proposition de révision du Réseau RTE présentée le 14 décembre 2021 par la Commission européenne : Proposition de Règlement du Parlement européen et du conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013.

Nazaire, La Rochelle et Bordeaux) et un recentrage des compétences étatiques autour des seuls ports d'envergure européenne (Haropa, Marseille et Dunkerque)¹⁰. Reprise dans les conclusions du Rapport Vaspert sur la gouvernance et la performance des ports maritimes (VASPERT, 2020), ainsi que dans la proposition de loi qui lui a fait suite¹¹, cette perspective d'approfondissement de la décentralisation portuaire sera finalement abandonnée lors de l'examen du texte devant le Sénat en première lecture. Au final, la situation va se résoudre par l'inclusion des ports étatiques concernés dans le réseau central du RTE. Reste néanmoins que l'échelon européen semble avoir pris l'ascendant sur les autorités nationales pour la détermination des ports maritimes les plus importants, et que ce constat conduit à se demander si l'on doit toujours envisager de définir les ports territoriaux comme des ports non étatiques ou bien s'il ne faudrait pas plutôt les appréhender comme des ports dépourvus d'intérêt européen.

II - LE CRITERE DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

Le critère de l'importance des enjeux de développement économique n'apparaît pas plus facile à cerner pour fixer la ligne de partage entre ports étatiques et ports décentralisés. A n'en pas douter, les ports par lesquels transitent les plus importants volumes de marchandises – ceux dits « à fort tonnage » - s'avèrent essentiels pour le développement économique de la France, et il apparaît ainsi logique que la qualification de GPM leur ait été attribuée (GUILLAUME, 2016).

Néanmoins on pourrait aussi soutenir que l'appréciation de l'intérêt économique d'un port passe par d'autres facteurs que sa seule capacité à accueillir les opérations de chargement et de déchargement des marchandises, et notamment s'interroger sur la contribution qu'est susceptible d'apporter à l'économie nationale l'activité d'un port non étatique comme celui de Port-La Nouvelle s'il parvient à atteindre l'objectif qu'il s'est fixé de devenir le premier port de la transition énergétique de la Méditerranée occidentale. La reconversion des zones industrialo-portuaires dans le développement des énergies nouvelles (éolien et hydrogène principalement) et l'engagement plus général des ports dans la voie de la croissance verte constituent en effet des leviers de poids pour la réalisation des objectifs fixés par l'État en faveur de la politique nationale de transition énergétique. L'aptitude des ports décentralisés à s'emparer de ces opportunités de développement apparaît alors susceptible d'appeler à des changements d'échelle – c'est tout du moins l'ambition affichée par ceux d'entre eux qui se sont positionnés sur cette question -, et l'on peut se demander si les autorités étatiques n'auront pas demain la tentation de reprendre la main sur des infrastructures qui s'avèrent aussi essentielles à l'approvisionnement énergétique de la Nation (sachant que c'est précisément l'argument de la sauvegarde des intérêts fondamentaux de la Nation qui avait été mis en avant par le Conseil constitutionnel pour valider le dispositif

¹⁰ <https://www.usinenouvelle.com/editorial/le-retard-des-ports-francais-au-menu-des-assises-de-l-economie-de-la-mer.N617153>

¹¹ Article 6 de la proposition de loi n° 173 sur la Gouvernance et la performance des maritimes déposée au Sénat le 24 septembre 2020.

dérogatoire de la loi MUPPA permettant l'installation en urgence du terminal méthanier flottant sur le site portuaire du Havre¹²).

Ajoutons à cela qu'une autre donnée semble étonnamment oubliée dans l'équation servant à apprécier l'influence d'un port sur le développement économique du territoire : celle du trafic de passagers, qui génère pourtant des revenus financiers conséquents notamment dans le domaine des activités touristiques. En atteste le fait que c'est un port décentralisé, celui de Boulogne Calais, qui absorbe à l'heure actuelle le plus grand flux de voyageurs sur le territoire français, soit environ 10 millions de passagers annuellement. Cette mise à l'écart du trafic de passagers dans l'analyse de l'envergure nationale d'un port s'avère d'autant plus surprenante que le transit d'un nombre important de personnes dans une zone portuaire n'engendre pas que des retombées économiques positives, mais s'avère aussi un facteur de risques accrus pour différentes problématiques de sécurité publique (gestion des flux migratoires, menaces terroristes, trafics criminels en tout genre, etc.) auxquelles les autorités étatiques ne sauraient rester indifférentes. Mais si elles n'imposent pas une appropriation et une gestion étatiques des infrastructures portuaires, ces thématiques sécuritaires relèvent pourtant bel et bien de la compétence des autorités de l'État. Perçues comme typiquement régaliennes, les prérogatives visant à assurer les enjeux les plus vitaux en termes de sécurité dans les ports maritimes n'ont tout simplement pas été intégrées dans le champ des compétences décentralisables.

Ainsi, l'article L. 5331-2 du code des transports réserve aux seules autorités étatiques le soin de fixer les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires, au transport et à la manutention des marchandises dangereuses dans les ports, et de définir et veiller à la bonne application de toutes les mesures de sûreté portuaire. Par ailleurs, l'article L. 5331-6 prévoit que ce seront des agents de l'État qui exerceront les pouvoirs de police portuaire dans les ports décentralisés qui s'avèrent les plus sensibles sur ces questions, c'est-à-dire ceux dont « *l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses* », et dont la liste a été fixée par voie réglementaire¹³. Ce faisant, les textes établissent une sous-distinction au sein de la catégorie juridique des ports décentralisés, suivant si l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est l'État (et ce seront des fonctionnaires étatiques, les officiers de port et officiers de port adjoints, qui agiront sous l'autorité des préfets de départements) ou si cette mission a été déléguée à la collectivité territoriale (les missions de police portuaire étant alors exercées par des surveillants de ports, le cas échéant épaulés par des auxiliaires de ports, qui sont des agents des collectivités : PATEY et ALLAIS, 2011). L'appréciation de la présence d'enjeux nationaux de sécurité justifiant le maintien des prérogatives de police portuaire dans le giron de l'État s'effectue ici au regard du secteur d'activité principale du port (un port de commerce, accueillant des flux de marchandises importants laisse augurer de problématiques sécuritaires plus complexes qu'un port de plaisance ou de pêche) ou de l'existence de marchandises dangereuses (dont le transport, par voie maritime, fluviale, routière ou ferroviaire, fait l'objet d'une gestion centralisée au niveau de la Direction générale de la prévention des risques relevant du Ministère de la Transition écologique).

¹² Décision n° 2022-843 DC du 12 août 2022, *Loi portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat*.

¹³ Arrêté du 27 octobre 2006 fixant la liste des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'État.

Facteur de complexité, cette partition entre les différentes autorités investies des pouvoirs de police portuaire au sein des ports décentralisés a été analysée en détails par l'ancien Conseil général de l'environnement et du développement durable en 2011, sur l'invitation du Ministre en charge des transports (PATEY et ALLAIS, 2011). Les conclusions de son évaluation semblent plaider pour une forme de *statu quo*, au regard de la frilosité manifestée par les autorités locales comme les autorités étatiques face à la proposition d'un potentiel approfondissement des transferts de compétences à l'échelon territorial. Le choix a donc été fait pour le moment de laisser coexister deux formes de ports décentralisés : ceux qui agissent uniquement au titre de leur rôle d'autorité portuaire¹⁴, et ceux qui exercent la totalité des compétences en matière de police portuaire en cumulant les deux casquettes d'autorité portuaire et d'autorité investie du pouvoir de police portuaire¹⁵. De ce point de vue, on ne serait pas loin de penser que certains ports décentralisés sont peut-être plus territoriaux que d'autres, en fonction du degré de détachement consenti par l'État sur l'ensemble des activités qui s'y exercent.

Au final, la démarche visant à analyser les contours juridiques de la notion de port territorial laisse apparaître un paysage portuaire bien plus hétérogène qu'il n'y paraît de prime abord. L'opposition classique entre ports décentralisés et ports étatiques que propose le code des transports ne constitue peut-être pas la grille de lecture la plus pertinente pour parvenir à y voir clair, et l'on pourrait être tenté de lui préférer une autre distinction, fondée sur la détention des prérogatives de police portuaire par les autorités locales ou étatiques. Mais une telle méthode de classification ne parviendrait pas non plus, et loin s'en faut, à retranscrire la richesse des configurations dans lesquelles s'exerce la gestion décentralisée des ports maritimes territoriaux. En effet, les collectivités territoriales ont élaboré des stratégies de gestion diversifiées des activités portuaires qui leur ont été transférées (HERVIAUX, 2014), manifestant leur volonté de s'impliquer de manière plus ou moins directe dans leur mise en œuvre (du choix des modèles de gestion les plus directs de type régie à l'externalisation au profit de sociétés à majorité de capitaux privés de type SEMOP), et donnant forme à des ports territoriaux davantage marqués par une empreinte publique que d'autres. Ports territoriaux plus ou moins décentralisés, ports décentralisés plus ou moins publics... en définitive, il n'y a pas lieu de s'étonner que les contours de la notion de port territorial apparaissent aussi difficiles à cerner lorsque l'on voit l'extrême diversité des classifications juridiques qu'ils sont susceptibles de recouper.

BIBLIOGRAPHIE

BEYER A., « Introduction. Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe » (2020), *Géoconfluences*, septembre

¹⁴ Ils exercent la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins et la police de la conservation du domaine public du port (article L. 5331-7 du CT).

¹⁵ L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants, ainsi que la police des marchandises dangereuses (article L. 5331-8 du CT).

BRAS J.-P. et ORANGE G. (2007), *Les ports dans l'acte II de la décentralisation*, L'Harmattan

FAURE B. (2021), *Droit des collectivités territoriales*, Dalloz, 6^{ème} édition

GUILLAUME J. (2016), « Contraintes globales et gouvernance locale : pour un premier bilan des ports décentralisés en France », *Bulletin de l'association de géographes français*, 93-4 | 2016, 350-368

HERVIAUX O. (2014), *Enjeux et perspectives de la décentralisation portuaire*, rapport AN, mars

KADA N. (2009), *L'intérêt public local. Regards croisés sur une notion juridique incertaine*, PUG

LERIQUE F. (2021), « Une discrète décentralisation portuaire », *AJDA*, p. 21

PATEY G. et ALLAIS V. (2011), *Organisation de la police portuaire*, rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, n° 006992-01, février

R. REZENTHEL et F. ALLAIRE (2022), « Ports maritimes. – Notion. Service public. Aménagements. Régimes domaniaux », *Jurisclasseur Transport*, Fasc. 1194, Lexisnexis

ROMBAUTS-CHABROL T. (2016), *L'intérêt public local*, Dalloz

VASPART M. (2020), *Rapport d'information de la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes*, Sénat, n° 580, juillet

VAUTROT-SCHWARZ C. (2010), *La qualification juridique en droit administratif*, LGDJ