

Montée du niveau de la mer et infrastructures portuaires

APPEL A CONTRIBUTIONS

Chers (ères) Collègues,

Cet appel s'adresse particulièrement à tous les laboratoires de droit maritime/droit de la mer et à tout (te) collègue faisant du droit maritime/de la mer l'objet de ses recherches. L'objectif est de rassembler suffisamment de contributions pour la publication d'un ouvrage collectif ; les éditeurs pressentis sont les Presses Universitaires d'Aix-Marseille¹, les Presses Universitaire de Rennes et Pédone.

Présentation du thème de l'ouvrage collectif :

Les ports maritimes à dimension internationale s'affirment comme des éléments de réseaux et de logistiques, qui participent activement au flux des échanges de l'économie mondiale. Trafic maritime saturé (goulets d'étranglement), incidents sanitaires (maladies et/ou mesures de quarantaine) ou accidents maritimes (échouages de porte-conteneurs) peuvent bloquer leurs accès, en perturbant toute l'économie d'un pays ou d'un continent.

Si les aléas de la navigation (fortunes de mer et avaries) ont toujours compté dans ce secteur, le dérèglement climatique est désormais pris en considération par les acteurs du secteur maritime, lesquels se sont engagés dans des démarches d'innovation, à la fois des navires et des ports. D'après les expertises scientifiques, les changements climatiques sont susceptibles de provoquer une élévation du niveau mondial de la mer et d'augmenter l'intensité des tempêtes, en raison de l'augmentation de la vitesse des vents, de la hauteur des vagues et de l'intensité des précipitations. Plusieurs exemples de l'impact des pertes, liées aux tempêtes, sur l'industrie du transport maritime et les ports maritimes, ont été recensés et étudiés ces dernières années.

Tous les ports maritimes, quels que soient leur taille ou le volume y transitant, sont ou seront concernés par un ou plusieurs de ces événements. La diversité des situations conduit à réfléchir sur la notion même de ports et d'infrastructures portuaires. En effet, les textes juridiques, nationaux et internationaux, permettent de cerner les ports principalement autour de critères quantitatifs (manifestation matérielle, tonnage, l'étendue des infrastructures...), alors même que la tendance actuelle pousse à l'extension des infrastructures portuaires, dans un esprit de privatisation du domaine maritime. Or, les ports maritimes sont des zones d'activités économiques et industrielles, générant des retombées économiques sur leur espace et bien au-delà, dans les zones de l'arrière-pays en dépendant.

La vulnérabilité des ports à la montée des eaux pose inévitablement des questions de prise en charge des dégâts occasionnés et consécutivement de responsabilités vis-à-vis du

¹ Contact ayant déjà été pris avec les PUAM, la maison d'édition donnera son accord définitif une fois la liste des contributeurs et des contributions définitivement arrêtés.

trafic maritime, de l'environnement et des zones côtières, pour les populations environnantes et la biodiversité.

Au-delà du secteur portuaire impacté par une montée des eaux (temporaire ou permanente), les répercussions s'étendent également sur l'ensemble de la chaîne logistique, voire sur l'économie d'une région ou d'un pays. Quels devront être les mécanismes à mettre en œuvre, en termes contractuels ou assurantiels, pour faire face à ces perturbations qui pourront durer plusieurs mois ? Plus fondamentalement, que restera-t-il du principe de liberté de circulation ? Pour éviter ou minimiser les pertes dues aux événements dangereux, de nombreux navires seront-ils contraints de prendre des mesures en mer pour anticiper les trajectoires des tempêtes, en supprimant si besoin des escales ? Devront-ils ajuster les itinéraires prévus, en utilisant des services de routage météorologique par exemple ? Au-delà de l'innovation indispensable dans le secteur maritime, que ce soit sur le mode de transport même ou sur les structures d'accueil des navires, les mesures d'évitement seront sans doute amenées à se développer durablement et systématiquement pour la profession. Non sans coût supplémentaire, en termes de carburants ou de retards d'acheminement, ces mesures supposent aussi de réfléchir en termes contractuels (force majeure, retard dans la livraison...).

L'analyse juridique de l'impact sur les activités industrialo-portuaires d'une telle exposition des infrastructures portuaires à l'augmentation du niveau de la mer reste posée. Les Etats côtiers doivent d'ores et déjà prévoir et pourvoir à l'impact de la montée des eaux sur les zones portuaires, présentes et à venir. Comment les collectivités locales et l'Etat peuvent-ils anticiper ce risque systémique et concevoir les règles d'aménagement en conséquence ? L'objet de cet appel à contribution est de participer à l'élaboration de ressources scientifiques et travaux doctrinaux, permettant aux acteurs publics d'administrer ces risques, avant leur survenance et une fois survenus, par l'élaboration de pistes de réflexions, voire de préconisations.

L'impact de la montée du niveau de la mer sur les infrastructures portuaires est conçu autour de 4 axes :

1. Notions « ports et infrastructures maritimes » et privatisation de la mer
2. Risques environnementaux et responsabilités
3. Risques industriels, logistiques et économiques
4. Rôle des acteurs publics dans la prévention et la gestion des risques dans les ports

Méthode :

Les propositions de communications, en français ou en anglais, doivent être déposées au plus tard le 31 mars 2023, sous format .doc, .docx ou .odt

L'adresse de dépôt est la suivante : ports.submersion@gmail.com

Ces propositions doivent respecter les consignes suivantes : 2500 caractères, espaces compris, en Times New Roman, 12 points, avec une liste de six mots clés maximum. Elles

doivent être accompagnées du titre, fonction, université de rattachement de l'auteur (e), ainsi que de la liste de ses principales publications antérieures dans le domaine maritime.

Les auteurs (res) des propositions retenues seront prévenus par mail au plus tard le vendredi 21 mai 2023. Ils s'engagent à remettre leur contribution définitive (35000 caractères, références incluses) au plus tard le 30 septembre 2023.

L'étude des propositions se fera par le comité scientifique suivant :

- Sandrine DRAPIER, MCF HDR en droit privé, Le Mans Université
- Nathalie ROS, Professeur agrégé de droit public, Université de Tours
- Sylvain MERCOLI, MCF HDR en droit privé, Université d'Angers
- Marel KATSIVELA, Professeure agrégée, Université d'Ottawa
- André BRAEN, Professeur émérite, Université d'Ottawa