



Co-funded by the European  
Maritime and Fisheries Fund

**Titre :**

**Fiche juridique #4 Note juridique sur la délimitation de l'espace portuaire**

**Auteur :**

**Fleur Dargent (Centre de Recherche Juridiques, Université de La Réunion)**

**Version :**

**1 - 03/07/2019**

## **FICHE JURIDIQUE #4**

### **NOTE JURIDIQUE SUR LA DELIMITATION DE L'ESPACE PORTUAIRE**

En Outre-mer, le port maritime constitue « un poumon économique essentiel, une voie d'approvisionnement sans substitut, une infrastructure irremplaçable sans laquelle tout le territoire s'arrêterait<sup>1</sup> »

L'espace portuaire s'étend tant sur la terre que sur l'eau. En son sein ont vocation à s'exercer les missions dévolues au port. Le terme « port » ne traduit pas un ensemble homogène mais recouvre plusieurs cas, notamment les ports maritimes de commerces, les ports de plaisance et les ports de pêche. Juridiquement, les catégories mentionnées dans le code des transports sont les grands ports maritimes relevant de l'Etat, les ports maritimes autonomes relevant de l'Etat et les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements (art. L. 5311-1 code des transports). Les autorités qui ont la possession et/ou la gestion de ces espaces sont différentes, ainsi que l'étendue de leurs pouvoirs.

Plusieurs notions concernent la délimitation de l'espace portuaire. Il s'agit de la circonscription, du domaine public portuaire qui est une composante du domaine public maritime artificiel et de la limite administrative, qui a notamment une incidence sur l'exercice des pouvoirs de police.

Les règles sont différentes selon que sont concernés les grands ports maritimes ou les ports maritimes.

#### **I- LES GRANDS PORTS MARITIMES**

**Création** : La loi n°2008-860 du 4 juillet 2008 portant sur la réforme portuaire a créé la catégorie des grands ports maritimes – qui étaient auparavant des ports autonomes (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle et Rouen). Le code des transports (art. L. 5312-1) précise, en outre, que « lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'Etat peut créer, par décret en Conseil d'Etat, un établissement public de l'Etat appelé " grand port maritime " ».

---

<sup>1</sup> Rapport n° 4038 (XIIIème législature) fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, M. Daniel Fidelin, p. 21.

**Missions** : Toujours selon le code des transports<sup>2</sup>, dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence. Il est chargé de plusieurs missions :

- 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes.
- 2° La police, la sûreté et la sécurité et les missions concourant au bon fonctionnement général du port.
- 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté.
- 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés.
- 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale.
- 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés.
- 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire.
- 8° Les actions concourant à la promotion générale du port.

Les objectifs énoncés ci-dessus sont appuyés sur l'élaboration pour chaque grand port maritime d'un projet stratégique et d'un plan d'investissement sur cinq ans.

**Dispositions applicables à l'Outre-mer** : Des dispositions spécifiques concernant l'Outre-mer ont été adoptées à travers la loi du 22 février 2012<sup>3</sup>, permettant au port de La Réunion d'accéder au statut de Grand port maritime (au même titre que celui de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane) celui-ci constituant le deuxième port des régions ultrapériphériques de l'Union européenne<sup>4</sup> et le quatrième port à conteneurs français<sup>5</sup>. C'est un décret du 1<sup>er</sup> octobre 2012 qui procède à la création du grand port maritime de La Réunion<sup>6</sup>.

Ces missions que le grand port maritime doit remplir s'exercent donc « dans les limites de sa circonscription », laquelle est mal définie mais déterminée selon des règles spécifiques :

#### □ **LA CIRCONSCRIPTION**

Comment est-elle déterminée ?

---

<sup>2</sup> Article L.5312-2 du code des transports.

<sup>3</sup> Loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports.

<sup>4</sup> Derrière les Canaries.

<sup>5</sup> Source : [www.port.fr](http://www.port.fr)

<sup>6</sup> Décret n° 2012-1106 du 1er octobre 2012 instituant le grand port maritime de La Réunion.

**Délimitation** : Selon l'article L.5312-5 du code des transports, les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'Etat.

**Périmètre** : La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.

**Passage du statut de port autonome à celui de Grand port maritime** : Cette substitution ne modifie pas les limites de la circonscription, qui peut ensuite être modifiée selon les modalités prévues ci-dessus.

#### - **Création**

**Procédure** : La circonscription du grand port maritime est délimitée par un arrêté du préfet de la région dans laquelle se trouve le siège du port, après avis du préfet maritime<sup>7</sup>.

Le préfet de région compétent établit un dossier comprenant notamment une notice indiquant et justifiant les limites de circonscription proposées et la liste des collectivités publiques et de leurs groupements compétents en matière d'aménagement, ainsi que des établissements publics territorialement intéressés, ainsi que la liste des conseils portuaires qui doivent être consultés dans le cas où la circonscription englobe d'autres ports. Enfin, le dossier doit également contenir un plan indiquant le projet de périmètre de la circonscription tant du côté de la mer que du côté des terres.

#### - **Modification**

**Initiative** : Elle se fait à la demande du directoire du port après avis conforme du conseil de surveillance.

**Procédure** : Le directoire du grand port maritime constitue un dossier comprenant les pièces précédemment citées et soumet ce dossier à l'approbation du préfet de région compétent qui l'invite à procéder à diverses consultations<sup>8</sup>.

A la suite de ces consultations, dans un délai de quinze jours, le directoire adresse au préfet de région le dossier, assorti des avis émis et le rapport d'instruction.

Quels sont les éléments dont un grand port maritime a la possession ou la gestion ?

Deux cas de figure :

- Lorsque le grand port maritime se substitue à un port non autonome relevant de l'Etat.

---

<sup>7</sup> Art. R. 5312-2 du code des transports. Cas particulier : Lorsque la circonscription est susceptible de s'étendre sur plusieurs régions, le Premier ministre désigne le préfet chargé de sa délimitation dans les conditions prévues par l'article 66 du décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements.

<sup>8</sup> Selon l'article R. 5312-4 du code des transports, il s'agit de la consultation du conseil de développement du grand port maritime et des collectivités et organismes mentionnés aux 3° et 4° de l'article R. 5312-2.

Dans ce cas, selon l'article R. 5312-5 du code des transports<sup>9</sup> dispose que l'Etat remet gratuitement au grand port maritime :

1° La propriété des terrains et surfaces d'eau, concédés ou non, **appartenant au domaine public**, compris **dans la circonscription du grand port maritime** et des bâtiments et ouvrages maritimes dépendant du domaine public qui existent sur ces terrains et surfaces d'eau, à l'exclusion de ceux appartenant au domaine public maritime naturel ou au domaine public fluvial naturel ;

2° L'administration et la jouissance des terrains et surfaces d'eau **appartenant au domaine public maritime** naturel et au domaine public fluvial naturel compris dans la circonscription du grand port maritime, à l'exception des terrains déjà attribués ou affectés au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ;

3° La propriété des terrains **appartenant au domaine privé de l'Etat**, affectés au service chargé de la gestion des ports maritimes de l'Etat et compris **dans la circonscription du grand port maritime**, ainsi que des ouvrages, bâtiments et matériels ayant le caractère d'immeubles par destination ou d'accessoires réputés immeubles, dépendant du service susmentionné et nécessaires à l'entretien, à l'exploitation et aux travaux ;

4° La propriété des autres matériels, mobiliers et approvisionnements du même service et utilisés aux mêmes fins.

Sont toutefois exclus de ces remises les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements du service des phares et balises.

Les remises sont faites en l'état.

- Lorsque le grand port maritime se substitue à un port autonome :

Dans ce cas, l'article R. 5312-7 du code des transports<sup>10</sup> dispose que le grand port maritime reçoit gratuitement :

1° La propriété de tous les éléments d'actif du port autonome, notamment les terrains, surfaces d'eau, ouvrages, bâtiments, outillages, mobiliers, matériels, approvisionnements et participations ;

2° L'administration et la jouissance de l'ensemble des terrains et surfaces d'eau **dépendant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel de l'Etat à l'intérieur de sa circonscription**, à l'exception des terrains déjà attribués ou affectés au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

Où peut-on trouver les informations qui détaillent les missions que le port exerce dans sa circonscription, citées à l'article L.5312-2 du code des transports ainsi que les différentes zones et leur affectation ?

---

<sup>9</sup> Créé par le décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014.

<sup>10</sup> Créé par le décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014.

Ces éléments se trouvent dans le document stratégique qui détermine les grandes orientations du grand port maritime, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre.

Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

#### Qui adopte le document stratégique ?

C'est le directeur, qui dirige le grand port maritime sous le contrôle du conseil de surveillance (art L. 5312-6 du code des transports) qui prépare le document stratégique, le soumet à l'approbation du conseil de surveillance et le met en œuvre<sup>11</sup>.

Ce document stratégique peut renvoyer à d'autres documents dont il prévoit l'élaboration, notamment aux fins de préservation de l'environnement et de la biodiversité, qui constitue l'une de ses missions dans les limites de sa circonscription et sur le domaine public naturel.

Exemple : Le grand port maritime de Dunkerque s'est doté de deux documents tournés vers la protection environnementale, le Plan d'aménagement et de développement durable (PA2D) et le Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN).

Ce Schéma directeur du patrimoine naturel « est destiné à structurer et à planifier les actions de préservation et de mise en valeur des milieux naturels du territoire portuaire. Validé par la commission flore du Conseil national de la protection de la nature le 19 janvier 2011 et la commission faune le 7 mars dernier, ce document a valeur de référence pour la prise en compte des milieux naturels dans les projets d'aménagement de la zone portuaire.

Il répond au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) qui recommande l'élaboration d'un Plan de Gestion des Espaces Naturels (PGEN) à l'horizon 2013.

Le SDPN traduit la volonté de Dunkerque Port de préserver des secteurs à valeur écologique et de mener une politique responsable d'aménageur gestionnaire de milieux naturels, complémentaire au développement de ses activités portuaires et industrielles. Le développement économique suppose des anticipations sur le long terme et des orientations vers un développement harmonieux du territoire »<sup>12</sup>.

La faune et la flore du territoire portuaire terrestre et marin ont ainsi été recensées avec pour but la conciliation des aménagements à réaliser et la protection de l'écologie en préservant ou en compenser la destruction des milieux naturels. C'est ainsi que Dunkerque-Port s'est engagé à conserver et gérer 1 290 hectares d'espaces dédiés à la conservation de la biodiversité dans le cadre de son programme d'aménagement long terme. Cela représente 43% des 3 000 hectares de

---

<sup>11</sup> Article R. 5312-30 du code des transports, créé par le décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014.

<sup>12</sup> Source : [www.dunkerque-port.fr](http://www.dunkerque-port.fr)

surface restant disponibles aux aménagements et un engagement financier de 9,7 millions d'euros, étalé sur 30 années<sup>13</sup>.

Le SDPN n'est qu'un document de travail sans statut formel. Toutefois, « il constitue un outil de dialogue et de coordination jugé efficace au sein de l'établissement portuaire comme avec les parties prenantes locales du développement portuaire »<sup>14</sup>.

Application à La Réunion : Le projet stratégique 2014-2018 du grand port maritime de La Réunion mentionne la réalisation d'un Plan d'aménagement et de développement durable et d'un Schéma directeur du patrimoine naturel. La réalisation de ces documents permet ensuite une affectation des zones portuaires plus respectueuses de l'environnement. Sur la carte issue du projet stratégique 2019-2023, on constate que plusieurs zones de la circonscription portuaire sont dévolues à la protection de la biodiversité, sur l'espace terrestre, et surtout maritime, entre les limites du domaine public portuaire et celles de la circonscription. Dans ce cadre, ce sont certainement les indications recueillies sur la base de ces deux documents (non publics à ce jour) qui ont permis de concentrer les efforts de préservation de la biodiversité sur ces zones.

La problématique est toutefois un peu différente de celle du port de Dunkerque, dans la mesure où l'espace disponible est faible. En effet, le projet stratégique 2014-2018 précise que « les espaces inclus dans la circonscription du grand port maritime sont pratiquement tous d'ores et déjà affectés à une utilisation portuaire ou artificialisés. Seule la frange littorale pourrait être considérée comme naturelle bien que protégée par un cordon de blocs artificiels ». Il résulte de ces contraintes que la mission la plus importante est d'affecter le meilleur emplacement à chaque activité, « compte tenu de [de ses] propres contraintes, des zones de danger, de la configuration du site et des coûts de déplacements souvent élevés ». Dans ce cadre, la préservation de l'environnement semble ne pas pouvoir occuper une place trop importante dans l'échelle des préoccupations, ou du moins, ne pas permettre des potentialités d'actions élevées.

## □ **DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE**

L'espace portuaire s'étend nécessairement sur le domaine public maritime, qu'il soit naturel ou artificiel.

Que comprend-t-on par « domaine public » ?

**Définition** : Selon l'article L. 2111-1 du code général de la propriété des personnes publiques, le domaine public est constitué des biens qui appartiennent à une personne publique et qui sont

- affectés à l'usage direct du public ;

---

<sup>13</sup> Source : *idem*.

<sup>14</sup> M. MAGNAN, La production et la gestion de l'espace portuaire à vocation industrielle et logistique. Les grands ports maritimes français : gestionnaires d'espaces infrastructurels, th. Dactyl., Paris I Panthéon-Sorbonne, soutenue le 13 décembre 2016, p. 207.

ou

- affectés à un service public pourvu s'ils font l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public.

L'article L. 2111-2 du même code y ajoute les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 qui, concourant à l'utilisation d'un bien appartenant au domaine public, en constituent un accessoire indissociable.

#### Distinction domaine public maritime nature et artificiel :

Contrairement au domaine public maritime naturel, qui n'appartient qu'à l'Etat, le domaine public maritime artificiel peut appartenir à l'Etat, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics. Ce dernier peut faire l'objet d'autorisation d'occupation au profit de personnes privées, en vue d'y exercer une activité<sup>15</sup>. Ces occupations sont nécessairement temporaires<sup>16</sup>, précaires et révocables<sup>17</sup> et donnent lieu, en contrepartie, au paiement d'une redevance par l'utilisateur.

#### **Domaine public maritime naturel :**

Selon l'article L2111-4 du code général de la propriété des personnes publiques, le domaine public maritime naturel de L'Etat comprend :

1° Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer.

Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;

2° Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;

3° Les lais et relais de la mer :

a) Qui faisaient partie du domaine privé de l'Etat à la date du 1er décembre 1963, sous réserve des droits des tiers ;

b) Constitués à compter du 1er décembre 1963.

Pour l'application des a et b ci-dessus dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane,

de la Martinique et de La Réunion, la date à retenir est celle du 3 janvier 1986 ;

4° La zone bordant le littoral définie à l'article L. 5111-1 dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de La Réunion ;

---

<sup>15</sup> Article L.2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

<sup>16</sup> Article L.2122-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

<sup>17</sup> Article L. 2122-3 du code général de la propriété des personnes publiques.



5° Les terrains réservés en vue de la satisfaction des besoins d'intérêt public d'ordre maritime, balnéaire ou touristique et qui ont été acquis par l'Etat.

Les terrains soustraits artificiellement à l'action du flot demeurent compris dans le domaine public maritime naturel sous réserve des dispositions contraires d'actes de concession translatifs de propriété légalement pris et régulièrement exécutés.

### **Domaine public maritime artificiel :**

Dès 1944, le Conseil d'Etat a affirmé que les ports font partie du domaine public maritime car « les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de transport des marchandises qui y sont réalisées constituent des éléments du service public auquel le domaine public maritime est destiné<sup>18</sup> ».

Aujourd'hui, l'article L2111-6 du code général de la propriété des personnes publiques énumère les éléments du domaine public maritime artificiel, qui est composé :

1° Des ouvrages ou installations appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1, qui sont destinés à assurer la sécurité et la facilité de la navigation maritime.

2° A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers, situés en aval de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables.

Il résulte de cette disposition que, par extension aux ouvrages et installations des ports maritimes (1°), font également partie du domaine public maritime artificiel les biens immobiliers qui sont situés en aval de la limite transversale de la mer mais qui concourent au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes, dans leurs limites administratives (2°), afin de conférer un régime juridique homogène à l'ensemble.

Sont donc intégrées au domaine public artificiel les dépendances des ports maritimes (digues, jetées, postes d'amarrage, grues, écluses<sup>19</sup>, hangars<sup>20</sup>, terrains compris dans l'enceinte de ports...), les havres et les rades (ports naturels non aménagés) ; les ouvrages établis dans l'intérêt de la navigation, même lorsqu'ils sont situés en dehors des limites des ports maritimes, tels que les feux flottants, balises et bouées en mer, les phares et leurs dépendances<sup>21</sup>...<sup>22</sup> ;

#### **□ LIMITE ADMINISTRATIVE**

L'article R. 5311-1 du code des transports dispose qu' il est procédé à la délimitation des ports maritimes, du côté de la mer et du côté des terres, sous réserve des droits des tiers :

<sup>18</sup> CE, 5 mai 1944, *Compagnie maritime de l'Afrique orientale*, req. n°66679, *Lebon* p. 129.

<sup>19</sup> CE, 18 juin 1966, *Min. Travaux publics c/ Sté Worms*, *Lebon* p. 383.

<sup>20</sup> CE 3 mars 1967, *Port autonome du Havre*, *Lebon* p. 189.

<sup>21</sup> CE 15 mars 1918, *Carr*, *Lebon* p. 265.

<sup>22</sup> Source : [www.collectivites-locales.gouv.fr](http://www.collectivites-locales.gouv.fr).

1° Par le préfet pour les ports relevant de la compétence de l'Etat ;

2° Par l'organe délibérant des collectivités territoriales ou de leurs groupements compétents.

Pour les ports relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements, les limites établies ne peuvent empiéter sur le domaine public de l'Etat qui n'aurait pas été mis à disposition de la collectivité ou du groupement compétent ou qui n'aurait pas fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion.

Distinction entre les différentes délimitations : La notion de limite administrative, comme celle de circonscription d'ailleurs, n'a jamais été réellement définie en droit. Certains auteurs l'ont présentée comme le « périmètre de l'espace présumé portuaire<sup>23</sup> », alors que la circonscription d'un port est, selon un avis du Conseil d'Etat de 1976, sa zone d'activité et d'action potentielle<sup>24</sup>. Dans les deux cas, ces délimitations n'ont pas d'incidence sur la propriété des ouvrages situés dans la zone mais le grand port maritime a la jouissance du domaine public maritime naturel (qui appartient à l'Etat) et s'il y a lieu, du domaine public fluvial situé dans la circonscription. Au vu des définitions proposées de ces deux délimitations, il y a lieu de penser que la circonscription est plus large que la limite administrative, puisque l'une constitue l'espace portuaire en tant que tel, tandis que l'autre constitue une zone d'activité potentielle. C'est également logique dans la mesure où la limite administrative sert de cadre à l'application des pouvoirs de police par différentes autorités. Ces pouvoirs ne peuvent s'appliquer que sur l'espace portuaire qui est donc englobé dans la circonscription. Quant au domaine public portuaire, s'il ne peut excéder les limites de la circonscription, certains éléments peuvent s'étendre au-delà de la limite administrative lorsqu'ils concourent à l'intérêt de la navigation, tels les bouées et feux flottants en mer.

## II- AUTRES PORTS MARITIMES

### **Création, aménagement et exploitation :**

- Ports maritimes de commerce : La région est compétente pour les créer, les aménager et les exploiter<sup>25</sup>.
- Ports maritimes de pêche : Le département est compétent pour les créer, les aménager et les exploiter<sup>26</sup>.
- Ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance : Les communes ou, le cas échéant, les communautés de communes, les communautés urbaines, les métropoles ou les communautés d'agglomération, sont compétentes pour

<sup>23</sup> J-M BECET et R. REZENTHEL, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, p. 90-91, éd. Presses universitaires de Rennes (2004).

<sup>24</sup> Avis CE, Sect. travaux publics du 20 octobre 1976, n° 317979. M. Magnan a relevé que cette notion est aujourd'hui interprétée différemment d'un port à l'autre. Voir M. MAGNAN, th. précitée, p. 281.

<sup>25</sup> Article L. 5314-1 du code des transports.

<sup>26</sup> Article L. 5314-2 du code des transports.

les créer, les aménager et les exploiter. Toutefois, les compétences exercées par d'autres collectivités territoriales ne peuvent être transférées à une commune ou un EPCI sans leur accord<sup>27</sup>.

**Exception** : Lorsqu'il n'y a pas de schéma de mise en valeur de la mer ou de chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer au sein du schéma de cohérence territoriale, C'est le préfet qui prend la décision de création ou d'extension d'un port sur proposition de la collectivité territoriale intéressée (commune, département, région), après avis du conseil régional<sup>28</sup>.

**Conciliation de dispositions légales** : Selon l'art. L. 5414-16 du Code général des collectivités territoriales modifié par la loi du 7 août 2015<sup>29</sup>, ce sont désormais les communautés de communes qui exercent à la place des communes les actions de développement économique : création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire. Ainsi, dès lors que la zone concernée constitue une zone d'activité portuaire<sup>30</sup>, alors c'est un établissement public de coopération intercommunale qui sera compétent en la matière et non plus la commune.

**Délimitation des ports maritimes** : Selon l'article R. 5311-1 du code des transports<sup>31</sup>, il est procédé à la délimitation des ports maritimes, du côté de la mer et du côté des terres :

- Par le préfet pour les ports relevant de la compétence de l'Etat ;
- Par l'organe délibérant des collectivités territoriales ou de leurs groupements compétents.

Pour les ports relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements, les limites établies ne peuvent empiéter sur le domaine public de l'Etat qui n'aurait pas été mis à disposition de la collectivité ou du groupement compétent ou qui n'aurait pas fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion.

#### □ POUVOIR DE POLICE :

---

<sup>27</sup> Article L. 5314-5 du code des transports.

<sup>28</sup> Article L 5314-8 du code des transports.

<sup>29</sup> Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe).

<sup>30</sup> Trois critères permettent de qualifier une zone de « zone d'activité portuaire ». Selon le ministre de l'Aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, il faut prendre en compte « un critère géographique d'abord : une zone d'activité portuaire doit faire l'objet d'une cohérence d'ensemble et d'un périmètre défini, compris pour tout ou partie dans les limites administratives du port. Un critère économique ensuite : une zone d'activité est destinée à accueillir des activités économiques pour développer de façon coordonnée une offre économique spécifiquement portuaire. Tous les ports communaux sont concernés, qu'ils soient de pêche, de commerce ou de plaisance. Un critère organique, enfin : une zone d'activité est aménagée par la puissance publique, quelle que soit la nature des activités (publiques ou privées) pour organiser et coordonner les activités portuaires ». Voir la question n°99197 du député Jean-Pierre Door posée au ministre le 27 septembre 2016 (JO p. 8710) et la réponse du ministre le 14 février 2017 (JO p. 1247). Disponible sur le site [questions.assemblee-nationale.fr](http://questions.assemblee-nationale.fr).

<sup>31</sup> Créé par le décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014.

Il existe plusieurs polices, générale et spéciales, dans l'espace portuaire. Les autorités et les règles sont différentes selon le domaine et l'espace concerné : la police de la sécurité et de la salubrité publique, la police de l'ordre public, la police des eaux (surveillance de la qualité des eaux), la police des pêches maritimes, la police des installations classées pour la protection de l'environnement, la police de l'urbanisme, la police aux frontières et la surveillance du territoire, la police des douanes<sup>32</sup>.

Le code des transports, dans sa partie relative à la police des ports maritimes, dispose qu'elle s'exerce dans les limites administratives, à l'exclusion des ports militaires. Il précise que les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage<sup>33</sup>.

L'Etat conserve une compétence importante.

- Il fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires (par voie réglementaire) au transport et à la manutention des marchandises dangereuses (par arrêté de l'autorité administrative)<sup>34</sup>.
- Il détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté<sup>35</sup>.
- Il est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime<sup>36</sup>.

Les autres autorités qui interviennent sont l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

L'autorité portuaire est :

- Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome.
- Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, l'autorité administrative.
- Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent<sup>37</sup>.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

- Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome.
- Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, l'autorité administrative.

---

<sup>32</sup> Voir G. PATEY, V. ALLAIS, Rapport, *Organisation de la police portuaire*, n°006992-01, 21 février 2011, p. 8.

<sup>33</sup> Article L. 5331-1 du code des transports. Disponible sur [www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/114000492.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/114000492.pdf).

<sup>34</sup> Article L. 5331-2 du code des transports.

<sup>35</sup> Article L. 5331-3 du code des transports.

<sup>36</sup> Article L.5331-4 du code des transports.

<sup>37</sup> Article L. 5331-5 du code des transports.

- Dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, l'autorité administrative.
- Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent<sup>38</sup>.

**Compétences** : L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce la police de la conservation du domaine public du port<sup>39</sup>.

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. Elle exerce la police des marchandises dangereuses. Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique<sup>40</sup>.

Il est précisé que dans chaque port, des règlements particuliers peuvent compléter les règlements généraux de police<sup>41</sup>.

Le code des transports précise que :

- Les dispositions applicables dans les limites administratives des grands ports maritimes et des ports autonomes sont arrêtées par l'autorité administrative.
- Les dispositions applicables dans les limites administratives des autres ports sont arrêtées conjointement par l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et, à défaut d'accord, par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Sûreté portuaire : Une zone de sûreté portuaire est délimitée par l'autorité administrative et comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres intéressant la sûreté des opérations portuaires<sup>42</sup>. L'autorité administrative délimite, par arrêté, à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté, les zones d'accès restreint dont l'accès est réservé aux personnes individuellement désignées et dûment habilitées par le représentant de l'Etat dans le département, à l'issue d'une enquête administrative destinée à vérifier que le comportement de la personne n'est pas incompatible avec l'exercice des missions ou des fonctions envisagées<sup>43</sup>.

Police du plan d'eau : L'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui n'a pas la qualité d'autorité portuaire ne peut autoriser l'entrée d'un navire, bateau ou autre engin flottant dans les limites administratives du port sans l'accord de l'autorité

---

<sup>38</sup> Article L. 5331-6 du code des transports.

<sup>39</sup> Article L. 5331-7 du code des transports.

<sup>40</sup> Article L.5331-8 du code des transports.

<sup>41</sup> Article L. 5331-10 du code des transports.

<sup>42</sup> Article L.5332-1 du code des transports.

<sup>43</sup> Article L. 5332-8 du code des transports.

portuaire. Une convention est signée pour l'organisation des mouvements de navires entre les deux autorités<sup>44</sup>.

Une convention précise les modalités de concertation entre l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire pour l'organisation des mouvements de navires. Cette convention fait l'objet d'un bilan annuel.

Selon l'article L. 5334-4 du code des transports, l'accès au port est interdit à certains navires, notamment ceux qui présentent un risque pour la sécurité ou la sûreté maritime ou pour l'environnement, qui ont fait l'objet d'un refus d'accès par l'autorité administrative.

---

<sup>44</sup> Article L. 5334-1 du code des transports.