

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 21 (2014)  
**Heft:** 3: Risiko! = Risique!

**Artikel:** L'émergence historique du concept de risque environnemental en France : l'apport des catastrophes industrielles et maritimes  
**Autor:** Baudouï, Rémi / Fekkak, Hatem  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-650766>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

---

# L'émergence historique du concept de risque environnemental en France

## L'apport des catastrophes industrielles et maritimes

Rémi Baudouï, Hatem Fekak

### Introduction

*La société du risque*<sup>1</sup> et la découverte de la modernité réflexive du risque<sup>2</sup> ont facilité la constitution du concept de risque environnemental. Loin de supplanter les termes antérieurs, il vient complexifier notre appréhension du domaine. Il existe peu ou prou de travaux venant définir la différence entre, d'une part, le risque environnemental et, d'autre part, le risque industriel ou le risque naturel. Le concept de risque environnemental devient un synonyme du risque écologique ou du risque humain et sociétal, voire sanitaire. Il décrit seulement une interaction spécifique entre une menace et ses implications écologiques sur le territoire. Nous souhaitons interroger à la fois dans quelles mesures les grandes catastrophes industrielles et maritimes des années 1970–1990 ont conduit à sa formalisation, mais aussi les blocages qui ont conduit à l'émergence tardive de ce concept au début des années 2000. Il s'agira par ailleurs d'observer en quoi les avancées juridiques sur le concept de préjudice écologique et de responsabilité environnementale valident d'autorité l'existence du concept de risque environnemental.

### Les risques: un champ labile de définitions et concepts

Si la catastrophe naturelle existe avant le 16<sup>e</sup> siècle, elle n'est pas vécue comme une menace future que véhicule la notion de risque naturel mais simplement comme une réalité immédiate, abrupte et inévitable. Parler en terme de risques, requiert de rappeler que l'évolution de cette notion est directement liée à la révolution scientifique et culturelle de la Renaissance. Le mot avéré dans la langue française dès 1567 cristallise progressivement les notions de menaces et de dangers et s'émancipe de la simple production du hasard et des caprices de la nature. Avec l'époque moderne et l'émergence de nouvelles menaces liées à l'urbanisation progressive des territoires, la catastrophe existe sous le double

registre de sa réalité mais aussi de ses potentialités de menaces et désordres susceptibles de se produire. En s'émancipant de Dieu, l'individu moderne prend conscience de la portée de son action sur son environnement. A côté même du risque naturel dont il n'est pas responsable, chacun est en mesure de reconnaître sa responsabilité en matière de création de certains désordres et catastrophes non naturelles. Le droit public a directement participé à la constitution de la responsabilité individuelle dans la classification des dommages et préjudices causés par l'homme sur ses congénères tant par ignorance, imprudence ou faute. Le Code Civil de 1804 réintègre les apports analytiques de la responsabilité du juriste Jean Domat. La question de l'évaluation de l'action humaine est au cœur de la découverte du préjudice écologique qui est au fondement quelques trois siècles plus tard de la mobilisation contre les pollutions industrielles et par hydrocarbures de la nouvelle société du risque.

En définissant le risque produit par l'activité humaine comme menace sur les biens et les personnes, le droit procède d'un renversement conséquent de son approche. Il inscrit le risque dans une interprétation déterministe d'un rapport direct de causalité entre action humaine et territoire. La nature n'est plus la seule responsable des menaces potentielles. Elle n'est plus qu'une des deux faces de ce nouveau Janus. A la vision naturelle du risque et de la responsabilité du *pater familias* sur les dommages provoqués par les siens se superpose une vision anthropique de la responsabilité humaine portant atteinte à la sphère collective. Les travaux sur l'Etat-providence moderne et la loi sur les accidents du travail de 1898 montrent comment l'usage de la notion de risque sert à effacer la notion de faute pourtant déjà existante.<sup>3</sup> Le risque professionnel et la réparation de l'accident du travail procèdent désormais d'un risque calculable inhérent à l'effervescence du monde industriel.

Le droit juridique aux réparations, en réponse aux catastrophes d'origine humaine, connaît dès le début du 20<sup>e</sup> siècle un important essor que conforte l'ampleur des désastres. Selon le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement, la France a subi, depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle, pas moins de cinq catastrophes naturelles majeures (au moins 1000 morts et plus de 3 milliards d'euros de dommages matériels); 31 catastrophes de moindre ampleur (entre 100 et 1000 morts, ou 300 millions à 3 milliards d'euros de dommages), 57 accidents très graves (entre 10 et 99 morts, ou entre 20 et 300 millions d'euros de dommages). Ce mouvement s'amplifie durant les années d'après-guerre et de forte croissance industrielle. Plus près de nous, pour la période couvrant les années 1990–2005, deux catastrophes naturelles majeures, 11 catastrophes et 30 accidents graves sont recensés.<sup>4</sup> Le risque industriel prend forme avec l'entrée progressive des assurances dans la gestion des entreprises au cours de l'entre-deux-guerres.

106 Il est également défini par la prise de conscience que fait peser dans les Trente

Glorieuses, la croissance industrielle à proximité des zones d'habitat périphérique. L'explosion, le 4 janvier 1966, de la raffinerie de Feyzin provoquant 18 morts et une centaine de blessés consacre le concept de risque industriel. 20 ans plus tard, cet accident est requalifié par les scientifiques de risque technologique et/ou de risque majeur.

La classification des risques procède d'une double logique: la première historique porte sur la prise de conscience d'un problème et de l'originalité des catastrophes qui lui sont liées. La seconde se détermine *a posteriori* dans une réévaluation de la classification des risques au vu de leur constitution, de leur évolution ou encore de leur mutation. La dénomination des risques est en perpétuelle évolution. Elle est sujette à débats indépendamment même de la distinction entre risques naturels et risques industriels. La nomenclature du risque environnemental l'illustre parfaitement. Sa définition minimaliste recouvre l'affectation par une cause humaine des écosystèmes naturels et la destruction de la beauté des paysages et des milieux naturels.<sup>5</sup> Dans le domaine de la santé publique, le risque environnemental recouvre uniquement les questions sanitaires générées par l'homme par modification de son environnement.<sup>6</sup> La définition maximaliste du risque environnemental englobe en plus, selon le schéma réflexif d'Ulrich Beck l'ensemble des risques pesant désormais sur l'activité humaine du fait des conditions de dégradation de l'environnement.<sup>7</sup> Ce nouveau risque n'aurait de sens que par rapport à l'invention d'Ulrich Beck de la société du risque. Il en serait l'émanation principale. Le déploiement de l'activité humaine sans tenir compte des contraintes et exigences de la nature relèverait de l'effet boomerang au cœur de *La société du risque*. Peut-on encore parler de risque naturel dans le cas de coulées de boues liées aux pluies torrentielles causant des centaines de victimes dans une favela surpeuplée bâtie au flanc d'une montagne en dehors de toute règle d'urbanisme et de sécurité? Les enjeux de la réversibilité ou de l'irréversibilité des dégâts écologiques innervent aussi différentes conceptions du risque environnemental.

### **Aux origines de la prise de conscience initiale: les catastrophes industrielles et maritimes**

La perception du risque environnemental n'apparaît pas avec les grands projets et infrastructures de modernisation de l'après Seconde Guerre mondiale. Elle tire ses origines du cycle des catastrophes des années 1960–1990. L'explosion de la raffinerie de Feyzin, dans le couloir lyonnais de la chimie, est le point initial de cette prise de conscience. L'erreur de manipulation sur une sphère de stockage délivre des centaines de m<sup>3</sup> de propane. Les voitures sur l'autoroute s'enflamment.

L'explosion de la deuxième sphère de propane tue 17 sauveteurs. Les médias se focalisent autant sur le sinistre industriel que sur la désolation produite sur «l'autoroute du Soleil» symbole national de la «civilisation du loisir». La catastrophe de Feyzin institue pour la première fois, le lien entre menace industrielle et sécurité de l'environnement urbain.

Le naufrage le 18 mars 1967 du pétrolier *Torrey Canyon* au large des côtes de Cornouailles révèle un nouveau risque jusqu'ici sous-évalué. 50'000 tonnes de brut, échappées de la coque du navire, se répandent sur 1800 kilomètres carrés. La souillure des plages bretonnes, la mort de la faune par asphyxie, l'aspect dérisoire des solutions adoptées – des pelles et des sceaux – engagent une prise de conscience publique en matière de pollution maritime. Le 29 novembre 1969, l'Union européenne adopte la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. Elle se dédouble de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le désastre écologique est progressivement intégré comme une des composantes de la catastrophe industrielle. L'échouage de l'*Amoco Cadiz* le 16 mars 1978 sur la côte Nord du Finistère demeure la catastrophe ayant eu le plus de portée quant aux modifications du concept de risque industriel. Avec 210'000 tonnes de pétrole brut, 250 kilomètres de côtes sont polluées. Pour traiter l'incommensurable, le premier ministre Raymond Barre nomme Marc Becam, Secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Intérieur, coordonnateur de la lutte contre la pollution maritime. Elle nécessitera l'emploi de 10'000 hommes 13 semaines durant. Le bilan écologique est conséquent. La faune et la flore sont détruites. Les parcs ostréicoles sont sinistrés. Pêcheurs et goémoniers sont privés d'emploi. La catastrophe de l'*Amoco Cadiz* révèle la spécificité environnementale du risque d'échouage maritime en dévoilant la dynamique rapide en termes d'interactions entre désastre naturel et préjudice économique et social. La dépollution des côtes correspond à une injonction beaucoup plus vaste que la seule requête écologique. Si la nécessité de traiter les nappes de pétrole en mer fait évidence, la dépollution des côtes répond à la volonté de restaurer la nature en son état initial mais aussi aux souhaits de parvenir à la remise sur pied de l'infrastructure économique pour préserver les emplois: ceux de l'exploitation de la mer comme ceux de l'hôtellerie estivale. La catastrophe de l'*Amoco Cadiz* révèle une double dimension spatiale et temporelle. La prise de conscience des nouvelles dimensions de la menace est au cœur du procès engagé par les collectivités territoriales et les associations à Chicago, siège des défenseurs. Le 18 avril 1984, la responsabilité du propriétaire du tanker est reconnue au même titre que celle de la société mère AMOCO. Les collectivités publiques réclament au titre des indemnisations des dépenses aussi diversifiées que le financement du personnel communal, l'appel aux volontaires,

les travaux de ports, de routes faites, de routes à faire, de retards d'investissements, de perte d'usage de marque, perte de jouissance des habitants mais aussi les pertes écologiques provisoires comme définitives, les pertes hôtelières.<sup>8</sup> Le jugement initial du 10 janvier 1988 alloue 85,2 millions de dollars pour la partie française, sans par ailleurs que soit pris en compte le principe du préjudice écologique indépendamment des intérêts matériels directement affectés. Bien qu'il réévalue de manière considérable les sommes allouées – soit 645 millions de dollars – le préjudice écologique n'est toujours pas intégré. La catastrophe de l'*Amoco Cadiz* témoigne ainsi de l'écart existant entre une perception plus extensive du concept de risque et de désastre et la portée limitée du droit national – en l'occurrence ici le droit américain – dans la reconnaissance du désastre environnemental et de sa nécessaire prise en charge financière. Rappelons que l'accident nucléaire de la centrale *Three Mile Island* en 1979, sept années avant la catastrophe de Tchernobyl a fait prendre conscience aux Etats-Unis des menaces pesant sur l'homme et son environnement immédiat.

### **Du risque technologique majeur au risque environnemental**

Les naufrages du *Torrey Canyon* et de l'*Amoco Cadiz* ont participé pleinement du développement d'une conscience écologique attentive aux effets des pollutions sur les milieux naturels et humains. Pourtant, le concept de risque environnemental n'émerge pas dans les années 1980–1990. Bien que perçus dans leur incidence planétaire, les problèmes environnementaux ne mobilisent guère en terme de nécessité d'action au quotidien. Seule la menace de la catastrophe engage les acteurs à passer aux actes.<sup>9</sup> Plusieurs raisons permettent d'expliquer cet impensé. La découverte des liens entre risques et modernité, la civilisation du risque<sup>10</sup> ou la société du risque ou encore les risques de la modernité posent la perception de la menace et du risque comme globalité. Ulrich Beck l'affirme: "Risk society begins where nature ends."<sup>11</sup> Les formes d'impacts et de gestion des milieux naturels et humains définis comme territoires spécifiques ne comptent guère. L'approche porte sur la délimitation des impacts à partir d'une réflexion essentiellement centrée sur la maîtrise présumée du risque. La constitution en 1979, sous l'impulsion de Patrick Lagadec, du concept de «risque technologique majeur», dénommé aujourd'hui «risque majeur», témoigne de cette réévaluation. La définition du risque majeur recouvre tant des accidents industriels, des accidents nucléaires, des pollutions fluviales, des accidents de transport de matières sensibles. Le concept de risque majeur fait l'impasse sur la distinction entre accident d'origine naturelle ou accident d'origine humaine. Il décrit seulement un rapport entre les conditions exceptionnelles de surgissement de la catastrophe

et l'étendue de ses conséquences particulièrement graves. En se référant exclusivement à l'importance du volume des dommages et des destructions causées après la catastrophe, le concept de risque majeur délaisse *in fine* les enjeux environnementaux de la réparation pour s'interroger seulement sur les conditions de prévention des désastres. Les échouages de pétroliers, pourtant particulièrement destructeurs sur le plan environnemental, ne sont plus qu'un des éléments d'une nouvelle catégorie de risques potentiels et de désastres. Cette posture scientifique est consacrée par la constitution, entre 1984 et 1986, du Secrétariat d'Etat chargé de la Prévention des risques technologiques et naturels majeurs confié au célèbre vulcanologue Haroun Tazieff. A cette interprétation pour une meilleure appréhension et gestion des risques, fait écho l'invention, par Georges-Yves Kervern, en décembre 1987, du concept de cindynique – la science du danger – lors du colloque international de l'UNESCO sur les risques technologiques majeurs.<sup>12</sup> Le concept de cindynique marque la fin de la séparation entre risques technologiques et risques naturels. L'enjeu central de cette nouvelle discipline est la seule gestion du risque. Le danger est défini à partir des déficits systémiques cindynogènes au nombre de dix regroupés dans les trois catégories dites culturelles, organisationnelles et managériales. Les dissonances et/ou disjonctions entre les nombreux réseaux d'acteurs en situation d'agir conduisent à des déficits multifonctionnels qui accentuent menaces et catastrophes.<sup>13</sup>

Ce n'est donc pas tant du côté des scientifiques et de la gestion des risques qu'il faut se tourner pour comprendre la poursuite du cheminement de la prise de conscience écologique à l'origine de la définition du risque environnemental. L'apport majeur est du côté de la philosophie politique. Partageant avec Heidegger et Arendt la conscience de la finitude du monde par la «surpuissance» excessive de la «tekné prométhéenne» et l'impuissance du politique à la domestiquer, Hans Jonas définit la nature comme un bien commun absolu dépassant le rapport instrumental aux besoins des humains.<sup>14</sup> Cette interprétation métaphysique et quasi théologique, posant à l'homme des devoirs à l'égard de la nature identiques à ceux à l'égard de Dieu, permet de définir une éthique universaliste de la responsabilité du bien commun qui prend forme dans l'idée que toute action doit demeurer compatible avec le maintien d'une vie authentiquement humaine qui ne compromet ni la possibilité d'une telle vie, ni les conditions pour la survie planétaire de l'humanité.<sup>15</sup> Par transmission du bien commun préservé, la solidarité infra et inter générationnelle crée les conditions du développement durable à l'origine du «principe responsabilité». L'impératif catégorique d'inspiration kantienne déployé par Hans Jonas pour la préservation de la nature et l'environnement offre les conditions pour repenser les questions de la société du risque. De la sorte, Hans Jonas élabore un «impératif d'avenir» qui fonde selon lui l'«éthique du futur», sans laquelle les hommes ne pourraient reprendre leur

destinée en main. Réexaminé par le philosophe quelques années avant sa mort, le «principe responsabilité» est défini comme une éthique en soi. Par la connaissance du bien et du mal, elle soumet l'individu à la liberté morale de faire l'un ou l'autre. «L'éthique du futur» qui désigne «une éthique d'aujourd'hui qui se soucie de l'avenir et entend le protéger pour nos descendants des conséquences de notre action présente»<sup>16</sup> possède néanmoins une prescription positive: celle d'une invitation à agir dans la prudence, au cas par cas dans la recherche du compromis dans une vigilance renouvelée à chaque instant. Élément constitutif de la vie en collectivité, l'action humaine est à même de porter ces nouvelles orientations prescriptives lui permettant d'assurer ses responsabilités d'équité et de justice. La lutte contre les destructions environnementales devient ainsi une priorité. Au nom de l'avenir de l'humanité, l'éthique de Hans Jonas relègue les approches utilitaristes au nom d'un impératif de solidarité élargi à l'humanité. Il contient une obligation d'agir en tout point comparable à «la responsabilité comme obligation de survie» développée par Jonas. Si la philosophie de la nature ne fut pas particulièrement bien accueillie par les milieux académiques, elle trouva un important retentissement dans les milieux politiques.<sup>17</sup> Les analyses du philosophe sur les devoirs des hommes envers leur environnement a connu un important succès et a directement participé dans le domaine public à la diffusion d'une conscience écologique européenne. La nature définie comme «devenir de l'homme» engage la Commission européenne à promouvoir en 1993 le régime juridique de responsabilité élargi à tous les types de dommages causés à la nature.<sup>18</sup> Une nouvelle catastrophe écologique facilite l'évolution du débat sur la menace environnementale. Le 12 décembre 1999, le pétrolier *Erika* fait naufrage au large des côtes de Bretagne. Les côtes françaises sont recouvertes par plus de 20'000 tonnes de produits toxiques sur 400 kilomètres du Finistère à la Charente-Maritime. L'impact environnemental est colossal. Considérée comme 130 fois plus meurtrière que l'échouage de l'*Amoco Cadiz* en terme de produits toxiques déversés et d'oiseaux mazoutés, la catastrophe de l'*Erika* marque un tournant majeur dans la reconnaissance du préjudice écologique. En 2000, dans sa résolution de Nice, le Conseil européen rappelle que le principe de précaution doit être applicable au domaine de l'environnement et de la santé humaine. Le 13 novembre 2002, l'échouage du pétrolier *Prestige* au large de la Galice provoque le rejet de 40'000 tonnes de fioul dans la mer. La pollution des côtes françaises – Aquitaine, Vendée et sud de la Bretagne – engage de nouveaux les ostréiculteurs, pêcheurs et collectivités locales à se porter partie civile. Le 16 janvier 2008, le tribunal correctionnel de Paris condamne en première instance Total et Rina, organisme de classification des navires, aux peines d'amende maximales pour «pollution» de 375'000 euros. Le préjudice écologique est reconnu dans l'article 1er de la loi du 1er août 2008 sur la Responsabilité environnementale. La Cour d'appel



de Paris confirme dans son arrêt du 30 mars 2010 les responsabilités de Total et Rina sur la base «d'un préjudice écologique résultant d'une atteinte aux actifs environnementaux réparables par équivalent monétaire». La reconnaissance par le droit du concept de catastrophe environnementale ou écologique offre au concept de risque environnemental, alors confiné aux géosciences,<sup>19</sup> les conditions de se déplacer vers les sciences sociales. Les auteurs du *Traité des nouveaux risques* publié en 2002 évoquent au côté des catégories bien constituées de risque naturel et de risque technologique la place prépondérante prise aujourd'hui par les enjeux de sécurité et de protection de l'environnement. Ils témoignent de l'émergence d'un «risque environnemental planétaire».<sup>20</sup>

La consécration scientifique du concept de risque environnemental facilite par effet retour le déploiement de la responsabilité environnementale, norme juridique du droit positif de la réparation. En 2000, la Commission européenne définit la structure d'un futur système communautaire de responsabilité environnementale. Fort de l'exemple de l'*Erika* et de l'ensemble du cycle des catastrophes pétrolières de 1967 à 2002, le sénateur de Vendée Bruno Retailleau fait inscrire en 2012 le préjudice écologique dans le Code civil. A l'initiative de la Garde des Sceaux Christine Taubira, des réflexions sur la définition d'«un principe général de responsabilité écologique» sont engagées en 2013, sous la direction d'Yves Jégouzo, afin d'apporter une solution «définitive aux problèmes de la destruction environnementale». Au-delà «des préjudices individuels», sont à la fois formalisées la reconnaissance du «préjudice causé collectivement à la communauté des hommes» mais aussi celle du «préjudice causé à l'environnement en tant que tel».<sup>21</sup> De ces recommandations, devrait être rapidement tiré un projet de loi.

## Conclusion

Le concept de risque environnemental prend sa source dans l'histoire des catastrophes industrielles et maritimes des années 1960–1990. L'échouage de tankers sur les côtes françaises et européennes fait prendre conscience de l'ampleur des conséquences environnementales sur la faune et la flore littorales. Il témoigne aussi que la destruction des biens naturels par défaillances techniques et erreurs humaines affecte les activités et infrastructures terrestres. Au-delà de cette prise de conscience, le concept de risque environnemental demeure néanmoins non formalisé durant cette période. La fortune du vocable «risque majeur», associant dans une même logique risques naturels et risques industriels témoigne du souci de construire un savoir expert prioritairement centré sur la prévention de la menace plutôt que sur la gestion de catastrophes. Au plan juridique, les limites imparties à la qualification du préjudice écologique dans les procès de pollution

maritime témoignent de la difficulté à définir les contours scientifiques du risque environnemental. La formalisation du concept de risque environnemental au début des années 2000 ressort d'un double mouvement: Le premier, d'ordre philosophique, résulte de la construction du paradigme écologique des années 1970–1980 et de la prise de conscience des menaces pesant sur l'humanité dans un contexte de raréfaction des ressources. Le succès du «principe responsabilité» d'Hans Jonas a directement œuvré à l'insertion dans l'écologie des principes de la durabilité. Le second provient du cheminement du concept de préjudice écologique au niveau juridique. En rappelant que la nature est un bien absolu devant être protégé quelles que soient ses valeurs économiques et d'usage, le préjudice écologique consacre le concept de risque environnemental comme une menace globale pesant indistinctement sur les personnes et les biens.

#### Notes

- 1 Ulrich Beck, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris 2001, 36.
- 2 Anthony Giddens, *Les conséquences de la modernité*, Paris 1994, 43–51.
- 3 François Ewald, *L'Etat providence*, Paris 1986, 22–27.
- 4 Comité de la prévention et de la précaution, *Catastrophes environnementales. Préparer l'évaluation de leurs effets et le retour d'expérience*, Paris 2008, 13.
- 5 John E. Cantlon, Herman E. Koenig, «Sustainable ecological economies», *Ecological Economics* 31 (1999), 107–121.
- 6 Isabelle Baldi, Denis Bard, Robert Barouki, *Cancer et environnement*, Paris 2008, 3–5.
- 7 Marc Abeles et al., *L'environnement en perspective. Contextes et représentations de l'environnement*, Paris 2000, 24.
- 8 Laurent Lucchini, «Le procès de l'Amoco-Cadiz: présent et voie du futur», *Annuaire français de droit international* 31 (1985), 762–782.
- 9 Sylvie Fauchoux, Jean-François Noël, *Les menaces globales sur l'environnement*, Paris 1990, 5 s.
- 10 Patrick Lagadec, *La civilisation du risque*, Paris 1981, 15–19.
- 11 Ulrich Beck, «Politics of Risk Society», in Jane Franklin (ed.), *The Politics of Risk Society*, Cambridge 1990, 10.
- 12 Georges-Yves Kervern, Patrick Rubise, *L'archipel du danger. introduction aux cindyniques*, Paris 1991, 3–15.
- 13 Georges-Yves Kervern, *Eléments fondamentaux des cindyniques*, Paris 1995, 8–18.
- 14 Hans Jonas, *Une éthique pour la nature*, Paris 2000, 49–62.
- 15 Hans Jonas, *Le Principe responsabilité*, Paris 1990, 261–267.
- 16 Hans Jonas, *Pour une éthique du futur*, Paris 1997, 69.
- 17 Hans Jonas, *Souvenirs*, Paris 2005, 254–255.
- 18 Commission of the European Communities, *Communication from the Commission to the Council and Parliament and the Economic and Social Committee: Green Paper on Remedying Environmental Damage*, 1993, [http://ec.europa.eu/green-papers/pdf/environmental\\_damage\\_gp\\_com\\_93\\_47.pdf](http://ec.europa.eu/green-papers/pdf/environmental_damage_gp_com_93_47.pdf).
- 19 Sylvia Becerra, «Vulnérabilité, risque et environnement: l'itinéraire chaotique d'un paradigme contemporain», *Vertigo. La revue électronique en sciences de l'environnement* 12/1 (2012), <http://vertigo.revues.org/11988>.
- 20 Olivier Godard et al., *Traité des nouveaux risques*, Paris 2002, 467–469.
- 21 Yves Jegouzo (dir.), *Pour la réparation du préjudice écologique*, Paris 2013, 62–66.

## **Zusammenfassung**

### **Die Entstehungsgeschichte des Konzepts des Umweltrisikos in Frankreich. Die Folgen der industriellen und maritimen Katastrophen**

In der Typologie der unterschiedlichen Risikokategorien kam in Frankreich das Konzept des Umweltrisikos spät auf. Die in den Jahrzehnten 1960–1990 besonders schwerwiegenden industriellen und maritimen Katastrophen führten gleichwohl zu einer beispiellosen Sensibilisierung für potenzielle Umweltschäden durch die industrielle Nutzung und den Transport von Energieressourcen. Die Konstitution des Konzepts eines grossen Risikos (*risque majeur*) scheint wohl durch seine Fähigkeit, natürliche und technologische Gefährdungen gleichermaßen einzuschliessen, das Aufkommen des Konzepts des Umweltrisikos gebremst zu haben. Letzteres wurde darauf beschränkt, nur ein vages Synonym zur Beschreibung von bereits existierenden Gefahren zu sein. Die auf dem Ansatz des «Verantwortungsprinzips» basierenden Arbeiten von Hans Jonas über die technische Übermacht und die Bedrohungen, die auf der gesamten Menschheit lasten, identifizieren die Umwelt als Objekt menschlich verursachter Schäden. Ulrich Beck und Anthony Giddens erhoben das Umweltrisiko mit ihren Arbeiten zur reflexiven Moderne auf eine konzeptuelle Ebene. Integriert in das Problem der juristischen Definition des ökologischen Schadens und der Umweltverantwortung, scheint das Umweltrisiko seither die präskriptive Dimension einer globalen Bedrohung erreicht zu haben, die unterschiedslos auf Personen und Gütern lastet.

*(Übersetzung: Tina Asmussen und Davina Benkert)*