

CONSEIL MARITIME DE FAÇADE
MANCHE EST – MER DU NORD



**COMPÉTITIVITÉ PORTUAIRE, COMPLÉMENTARITÉ
DES INFRASTRUCTURES ET TRANSPORT MARITIME**

Table des matières

1.Enjeux et pistes de développement.....	3
1.1.Développer une vision intégrée et prospective.....	3
1.2.Garantir la rapidité des flux de marchandises.....	4
1.3.Favoriser la coopération portuaire en vue d'une complémentarité.....	5
1.4.Organiser et optimiser la gestion du foncier portuaire.....	5
1.5.Maintenir l'activité transmanche, un acteur économique essentiel des territoires.....	5
1.6.Faire évoluer la réglementation pour tenir compte du changement de carburant.....	6
1.7.Engager une activité de dragage et de clapage durable.....	7
2.État des lieux.....	8
2.1.Le panorama portuaire	8
2.2.Les équipements portuaires.....	8
2.3.Les responsabilités environnementales.....	9
2.3.1.Gestion des territoires.....	9
2.3.2.La maîtrise des impacts des activités portuaires	9
2.3.2.1.Qualité de l'eau.....	9
2.3.2.2.Qualité de l'air.....	10
2.3.2.3.Les sédiments marins.....	11
2.4.L'interface ville-port.....	12
2.5.Les activités et les usages maritimes.....	12
2.5.1.Données économiques.....	12
2.5.1.1.Emplois.....	12
2.5.1.2.Transport maritime français.....	13
2.5.1.3.Transmanche.....	14
2.5.1.4.Multimodalité et intermodalité.....	15
2.5.2.Les évolutions techniques.....	16
2.6.Recherche de complémentarité portuaire.....	16
3.Projets en cours.....	17
3.1.Augmentation des capacités portuaires.....	17
3.2.Amélioration des dessertes.....	17
3.3.Intégration des enjeux environnementaux.....	18
3.4.Les énergies marines renouvelables.....	18

L'ensemble des objectifs, actions, et priorités dégagés dans le présent rapport doivent être conformes en tout point à l'objectif d'atteinte du bon état écologique des eaux marines de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin. Par conséquent, dans un souci de cohérence, ils doivent respecter les priorités issues des concertations dans chaque façade maritime, liées à la mise en œuvre de la directive quant aux objectifs environnementaux, l'état initial et les analyses économiques et sociales synthétisée au plan national. Dans ce même esprit, le rapport ne doit pas constituer un recul, par rapport à de précédentes concertations menées comme les engagements du Grenelle de la mer.

1. Enjeux et pistes de développement

1.1. Développer une vision intégrée et prospective

Un port n'est pas seulement une entité, il repose sur un ensemble de facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Une part importante du trafic est générée par les industries présentes dans les zones industrialo-portuaires. On estime cette part à 70 % du trafic à Dunkerque et 65 % au Havre¹. Leur présence est capitale puisque selon une étude du CETMEF, les ports de Rouen, Le Havre et Dunkerque gèrent près de 100 000 emplois directs, indirects et induits. Ce système repose sur une recherche permanente d'équilibre entre développement des activités industrialo-portuaires et préservation des écosystèmes.

- Préparer l'avenir

La stratégie portuaire doit non seulement accompagner l'évolution de l'économie, mais aussi saisir de nouvelles opportunités afin d'intégrer davantage la France dans la compétitivité mondiale. Afin de saisir ces opportunités, une vision prospective est nécessaire pour identifier et anticiper les enjeux stratégiques, peser en amont sur les règles, les normes et les standards et financer les investissements nécessaires afin de se positionner tôt sur les marchés. Par ailleurs, au niveau portuaire, les projets économiques ont tendance à primer sur les enjeux sociaux et environnementaux. Ces derniers sont trop souvent traités sous le seul angle des mesures compensatoires avec parfois des décalages dans leur réalisation : la solution serait de prévoir un phasage complet regroupant projets et enjeux sur le long terme en intégrant toutes les composantes environnementales.

L'évolution des échanges commerciaux internationaux par voie maritime n'étant pas prévisible, il faut faire en sorte de prévoir des aménagements et des équipements multifonctionnels, capables de recevoir et supporter plusieurs types de trafic, de navires, de moyens de manutention dans le respect des règles de sécurité et des procédures qualité et environnementales en mettant à l'étude plusieurs scénarii.

- Intégrer les bassins de vie dans les projets

L'examen d'un projet portuaire, pour être complet, doit s'étendre au-delà de la circonscription du port. Il faut replacer les intérêts économiques des ports dans ceux de leur région. En effet, les effets positifs et négatifs d'un projet doivent être examinés au niveau de son hinterland en s'assurant que le phasage des renforcements éventuellement nécessaires, en particulier au plan des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, est bien en cohérence avec le phasage des travaux portuaires liés au projet. La gestion des flux de transport de matières dangereuses doit entre autres faire partie de cette démarche.

1 Rapport final CAMIS

1.2. Garantir la rapidité des flux de marchandises

L'augmentation des volumes d'échanges se caractérise par l'arrivée des Très Grands Navires de plus de 16 000 EVP³ à laquelle les infrastructures et les parcs de stockage doivent pouvoir répondre. Or, pour permettre l'évacuation massive de la marchandise, la desserte terrestre des ports est fondamentale.

- Renforcer la synergie entre les ports et leur hinterland

En complément du mode routier, le développement de la desserte physique, par le mode ferroviaire, le cabotage fluvial et maritime constitue un enjeu majeur pour développer les corridors de transport terrestre vers les centres de production ou de consommation. En parallèle développer et diversifier l'offre passe par :

- le fret ferroviaire.
- la libération des sillons fret sur les principaux axes sur Paris et la Normandie et intra-normand favorisera le transit de marchandises depuis et vers les ports et les principaux bassins de consommation. Les contournements ferroviaires ouest et nord du bassin parisien constituent également un axe répondant à la nécessité d'un besoin de raccordement aux axes du réseau de transport européen.
- le développement des accès fluviaux aux terminaux portuaires à travers des équipements et des réglementations adaptés (ex : accès à port 2000 par la route nord et la route sud).
- la prise en compte du développement du cabotage maritime comme moyen de pré et post acheminement terrestre à part entière.

Les ports sont dépendants de ces ambitions et doivent par conséquent être intégrés aux projets pour une meilleure cohérence.

- Développer les systèmes d'informations

Ce travail de fluidification de la marchandise nécessite également un traitement administratif plus simplifié, fondé sur des systèmes d'informations portuaires intégrés qui permettent également de suivre les marchandises. Le pôle de compétitivité national « Nov@log » est un outil visant à développer des solutions innovantes dans le domaine de la logistique.

3 EVP : Équivalent Vingt Pieds (conteneur)

1.3. Favoriser la coopération portuaire en vue d'une complémentarité

En vue d'une meilleure gestion et d'une compétitivité accrue, les ports doivent travailler sur leur complémentarité. Il faut créer des synergies entre les ports français afin de mieux répondre à la demande des marchés internationaux et mieux se positionner par rapport aux autres grands ports européens dont ceux géographiquement proches du Range Nord. D'autre part, la coopération entre autorités portuaires doit porter aussi sur les retours d'expériences et les bonnes pratiques de gestion environnementales.

Les expériences de rapprochement de type HAROPA (rapprochement et articulation portuaire) doivent être poursuivies et étendues à d'autres domaines d'action selon des modalités à définir. La stratégie nationale doit accompagner ces alliances en favorisant la réflexion et sa mise en œuvre opérationnelle. Cela nécessite une réflexion sur les modes de gouvernance adaptés entre autorités portuaires associant ou non l'État. Par ailleurs, les stratégies doivent être élaborées entre les ports et les pôles économiques de chaque région.

1.4. Organiser et optimiser la gestion du foncier portuaire

Le développement des ouvrages et des installations portuaires et annexes est essentiel pour l'activité d'un port, c'est pourquoi son foncier doit pouvoir être aisément mobilisable. Il est capital de modifier et d'adapter les règles qui régissent notamment le Domaine Public Maritime (DPM) afin d'accroître l'accessibilité du foncier littoral aux professionnels et donc de permettre un développement pérenne et harmonieux des entreprises. Il est toutefois essentiel de garantir la compatibilité du développement des activités industrialo-portuaires avec les espaces urbains et naturels. Les travaux d'ouvrages portuaires peuvent occasionner des pressions sur le milieu littoral, c'est pourquoi un suivi environnemental et la mise en place d'outils de mesures d'impacts doivent être intégrés aux projets.

Il s'agit de donner aux gestionnaires de ports les outils législatifs et réglementaires adaptés et simplifiés à une gestion moderne et dynamique des espaces qui permettraient à nos ports d'être plus réactifs et plus compétitifs par rapport à la concurrence des ports du Range Nord tout en assumant leurs responsabilités environnementales.

1.5. Maintenir l'activité transmanche, un acteur économique essentiel des territoires

Le transmanche constitue également une spécificité de la façade Manche-mer du Nord, avec un trafic fret et passage intense avec le Royaume-Uni et l'Irlande. Ce trafic est essentiellement réalisé par les ports décentralisés (Calais, Dieppe, Ouistreham, Cherbourg, potentiellement Boulogne) mais existe aussi au Havre et à Dunkerque.

La façade Manche-mer du Nord reçoit, du fait de l'activité Transmanche mais aussi de la croisière, un volume important de passagers. Portes d'entrée du

territoire, les ports de la façade sont donc des pièces importantes du dispositif touristique national.

La croisière contribue à la diversification et à l'enrichissement des activités maritimes des ports. Ces voyageurs contribuent à irriguer économiquement le littoral par les dépenses locales qu'ils sont susceptibles de réaliser. Ces activités restent enfin clés dans la valorisation de l'interface ville/port.

Ces dernières années des investissements importants ont été réalisés dans le transmanche afin d'adapter les infrastructures comme le projet Calais 2015, port de référence en France en termes de nombre de passagers. Les compagnies maritimes dont certaines sont soutenues par des financements publics doivent faire face aux nouvelles normes d'émissions polluantes qui vont être onéreuses.

Toutefois, sur un marché difficile, car sur-capacitaire et en concurrence avec le tunnel sous la Manche et le low-cost aérien, le maintien de l'activité pour les ports décentralisés est essentiel. Néanmoins les ports doivent être en mesure de prévoir une diversification des activités portuaires afin de prévenir la baisse d'activité.

1.6. Faire évoluer la réglementation pour tenir compte du changement de carburant

Suite aux nombreuses réglementations adoptées ces dernières années, notamment dans le transport maritime, il s'agit de se mettre en conformité.

La façade Manche, notamment du fait de son activité transmanche, doit relever le défi de la Directive soufre et, au-delà, assurer la transition entre la filière d'hydrocarbure traditionnelle et celle naissante du GNL ou de toutes autres alternatives. En effet, au 1^{er} janvier 2015, tous les navires de commerce et passagers devront respecter la teneur réglementaire en soufre et en conséquence modifier leurs émissions en entrant dans la zone Manche - mer du Nord, soit en changeant leur mode de propulsion soit en modifiant leur combustible. Les navires n'opérant que dans la zone concernée (ferry, caboteur) devront complètement modifier leur système de propulsion.

Les risques économiques sont autant importants pour les armateurs que pour les ports avec des risques de reports modaux vers la route. La directive va amputer la compétitivité des navires par rapport à la route et peut entraîner la fermeture de ligne

Au regard de ces risques, une réflexion mérite d'être menée sur l'évolution de la réglementation afin d'assurer un déploiement plus rapide, plus efficient et moins coûteux du soutage GNL dans les ports français et compatible avec l'activité économique.

De plus l'implantation de ce type d'équipement demande aux collectivités de réviser leurs plans relatifs aux risques technologiques (PPRT,

DICRIM...) et de transport de matières dangereuses.

Pour cela, les gestionnaires doivent avoir rapidement accès à des outils réglementaires adaptés dans le but d'une mise en conformité.

1.7. Engager une activité de dragage et de clapage durable

Comprenant de nombreux estuaires, la façade Manche Est – mer du Nord détient une importante activité de transport de sédiments. Or, il est vital pour un port que ses accès soient entretenus, notamment avec l'arrivée des Très Grands Navires (TGN) de plus de 16 m de tirant d'eau. Les dragages constituent à ce titre un poste important de dépenses. En Manche-mer du Nord, les sédiments de dragage sont essentiellement immergés en mer (95,19 % en 2008) et très peu font l'objet de dépôts à terre (4,72 %) ou de rechargements de plage (0,07 %). Aujourd'hui les ports travaillent sur une valorisation et le recyclage de ces matériaux, notamment dans le cadre de projets de recherche. La possibilité de réutiliser les matériaux déjà clapés doit être recherchée.

- Conforter le dialogue

Il convient de réaffirmer le besoin de communication régulière sur les nécessités des opérations de dragages. Pour lever les inquiétudes que les usagers des eaux côtières peuvent se poser sur ces pratiques, il conviendrait de les associer aux commissions de suivi, elles-mêmes élargies pour tenir compte des impacts croisés.

- Mieux évaluer l'impact des dragages

Des seuils et des flux doivent être déterminés pour tous les polluants caractérisant les sédiments dragués et les revoir éventuellement pour satisfaire l'objectif 2020 de la DCSMM (Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin), en incluant les effets cumulés.

- Rechercher des procédés durables

La valorisation et le recyclage des sédiments de dragage doivent être prioritairement recherchés. Dans le cas où ces solutions ne seraient pas techniquement et économiquement envisageables, il faut pouvoir permettre la poursuite d'immersion en mer, dans le respect de la réglementation.

2. État des lieux

Cette partie a pour but de présenter les ports de la façade, dans leur diversité et leur complexité. Il s'agit de démontrer qu'un port n'est pas seulement une entité, mais qu'il repose sur un ensemble de facteurs économiques, sociaux et environnementaux.

2.1. Le panorama portuaire

Proche de l'Angleterre, de la Belgique et des Pays du Nord, cette situation en Manche-mer du Nord favorise les échanges maritimes. En effet, les ports de la façade profitent d'une situation géographique avantageuse et se situent sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde (20 % du trafic mondial).

Sur la façade Manche Est-mer du Nord, le linéaire de côtes est varié et offre de nombreux visages (baies, falaises, estuaires...) plus ou moins propices à l'installation d'activités. Les principaux ports de la façade sont des ports d'estuaires ou de fonds d'estuaires (exemple : Le Havre, Rouen, Caen), d'autres sont situés en baie (exemple : Cherbourg).

Dans le cadre des lois de décentralisation, à l'exception des 7 Grands Ports Maritimes⁴ relevant de l'État, tous les ports sont décentralisés et relèvent depuis le 1^{er} janvier 2007 des collectivités locales ou territoriales, principalement des régions mais aussi des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce.

Concernant la façade Manche Est-mer du Nord, 3 Grands Ports Maritimes y sont recensés : Le Havre, Rouen et Dunkerque.

Depuis la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008, il y a eu un transfert intégral de l'exploitation commerciale des activités de manutention à des opérateurs privés, les Grands Ports Maritimes se recentrent alors sur leurs fonctions régaliennes et d'aménageurs de l'espace. Leur Gouvernance est modifiée avec un Conseil de Surveillance, un Directoire et un Conseil de Développement. Il existe également des synergies et coopérations entre façades ou axe fluvial avec la création d'un Conseil inter portuaire. D'autre part, les autorités portuaires deviennent gestionnaires de leur espace naturel et à ce titre ils doivent réaliser un plan de gestion des espaces naturels.

2.2. Les équipements portuaires

Un port doit répondre à différentes missions qui sont de pouvoir assurer la sécurité des navires, de permettre l'échange de marchandises, et d'assurer les activités au sein de l'enceinte portuaire. Ces missions nécessitent des infrastructures variées et complémentaires, car la configuration d'un port peut

⁴ Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Nantes Saint-Nazaire, Marseille, Rouen (à l'exception du port de Calais qui a été transféré au Conseil régional du Nord-Pas de Calais à compter du 1^{er} janvier 2007)

varier en fonction du type de marchandises ou de son site d'implantation. Par exemple, le port de Rouen situé en fond d'estuaire comporte des avants-ports plus propices à l'accueil de navires de grandes tailles. Il détient 24 terminaux répartis sur 6 sites.

Les connections aux bassins et/ou canaux se font grâce aux écluses qui conditionnent les caractéristiques et les capacités de l'ensemble du trafic portuaire.

Le domaine portuaire accueille également des industries nécessitant la proximité d'une desserte maritime. À titre d'exemple, en France, 85 % de la capacité de raffinage se trouve dans des zones portuaires. Les raffineries bénéficient de facilités logistiques, de la proximité d'industries pétrochimiques et de multiples sous-traitants ainsi que du savoir-faire industriel sur les sites portuaires. Leur positionnement dans chaque sous-région marine est également stratégique en termes d'approvisionnement du pays grâce à des réseaux d'oléoducs et de gazoducs.

2.3. Les responsabilités environnementales

Dans le cadre de la dernière loi de décentralisation et de réforme portuaire, les ports français s'attachent à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans le respect de leur juste équilibre avec les enjeux économiques, équilibre dont l'État doit être le garant.

2.3.1. Gestion des territoires

Par exemple, l'estuaire de la Seine comprend l'une des plus grandes réserves naturelles de France, de nombreuses zones protégées, et le Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande. Dans un environnement estuarien où l'équilibre entre développement des activités industrialo-portuaires et la préservation d'un écosystème doit être recherché en permanence, les GPM du Havre et de Rouen prennent en compte ces enjeux et développent un système de management environnemental. Pour l'accompagnement environnemental de Port 2000, le GPM du Havre a investi 60 millions d'€.

2.3.2. La maîtrise des impacts des activités portuaires

2.3.2.1. Qualité de l'eau

Les eaux de ballast désignent les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes. Cette eau de mer utilisée comme lest se situe généralement dans les doubles fonds des navires et n'a pas de contact avec la cargaison. De très nombreuses espèces animales et végétales peuvent être transportées, notamment les espèces suffisamment petites pour passer au travers des filtres et pompes. Les espèces aquatiques

envahissantes, ainsi que les virus et les bactéries peuvent survivre dans ces espaces et sont susceptibles de proliférer une fois rejetés. Chaque année, environ 22 millions de tonnes d'eau sont déballastées en France et environ 7000 espèces différentes sont transportées dans les eaux de ballast chaque jour dans le monde. Lors des opérations commerciales de chargement et déchargement, l'eau des ballasts peut être partiellement rejetée ou non. La convention Eaux de Ballast devrait entrer en vigueur en 2014.

De manière générale, les déchets présents en mer proviennent du déversement par l'homme, de manière accidentelle ou intentionnelle, et sont d'origine côtière ou terrestre. Ces déchets sont influencés par les courants océaniques, les cycles des marées, la topographie et le vent.

Sur un port, les chantiers de réparation navale sont soumis à la réglementation sur les installations classées pour l'environnement (ICPE) ainsi qu'à la loi sur l'eau en fonction de l'impact probable que l'activité peut avoir sur le milieu.

Les navires véhiculent et produisent un certain nombre de déchets aussi bien organiques que chimiques (ex. résidus provenant du filtrage à carburant, traitement des eaux de cales...), ce qui demande la mise en place d'installations adaptées afin d'éviter les rejets en mer. Cette collecte se fait via des navires spécialisés proposés par les services portuaires. L'obligation de dépôts des déchets d'exploitation pour les navires est imposée selon certaines conditions et concerne tout navire à plus de 75 % de ses capacités de stockages ou dans le cas où la destination de l'escale suivante est inconnue. Les résidus sont par la suite soumis à échantillonnage et analyse. Ces coûts de service sont à la charge des armateurs ou des capitaines de navires. D'autre part, les rejets en mer proviennent également des eaux de ruissellement des terres-pleins portuaires qui sont potentiellement chargées de contaminants chimiques. Certains ports ont fait le choix de mettre en place un système de traitement des eaux de ruissellement et des eaux pluviales.

2.3.2.2. Qualité de l'air

Le 14 mars 2013, un rapport sur la pollution de l'air induite par le transport maritime est publié par l'Agence Européenne pour l'Environnement. En effet, le transport maritime est une source importante de pollution de l'air et peut contribuer, dans certaines régions, jusqu'à 20 ou 30 % des concentrations locales en particules fines (moins de 2,5 micromètres). Dans certains ports et voies de navigations actives, les navires peuvent contribuer jusqu'à 80 % à la

pollution en oxyde d'azote (Nox) et dioxyde de soufre (SO₂). Les zones les plus vulnérables recensées par le rapport sont l'Ouest de la France, le Sud de l'Angleterre, les Pays-Bas et le Danemark. Ce même rapport insiste sur la mise en place d'une politique de lutte. En effet, par comparaison avec d'autres secteurs économiques, le transport maritime est l'une des sources de pollution de l'air les moins régulées.

Au niveau local des projets existent comme la signature de la Charte « World Ports Climate Initiative » en juillet 2008 pour une meilleure qualité de l'air, ou bien encore le « Plan de Protection de l'Atmosphère 2012-2016 » par Air Normand avec la démarche ESI (Index Environnemental de navires, récompense environnementale attribuée aux armateurs vertueux en termes d'émission). À titre d'exemple, des expérimentations de branchement des navires à quai sont initiées sur la façade.

2.3.2.3. Les sédiments marins

Comprenant de nombreux estuaires, la façade Manche-Est-mer du Nord détient une importante activité de transport de sédiments. Pour un port, il est vital que ses accès soient entretenus.

En France, la technique prédominante est le dragage hydraulique (qui peut être utilisé conjointement avec une technique mécanique) effectué depuis une berge ou une drague. Par la suite, les matériaux sont soit clapés en zones autorisées, soit déposés à terre en vue d'un stockage ou d'un traitement. En France, on estime entre 35 et 40 millions de m³ de sédiments dragués en moyenne par an et rejetés dans le milieu marin.

Les dragages portuaires ne sont pas considérés comme fortement impactants pour les habitats benthiques lorsqu'ils interviennent dans des zones portuaires très anthropisées telles que les bassins portuaires. En revanche, les milieux estuariens, qui nécessitent plus de dragage, sont très importants en termes de fonctionnalités écologiques et font l'objet de mesures de protection et de gestion de l'environnement, notamment au travers du réseau Natura 2000. Sur un site Natura 2000, une évaluation des incidences au regard des objectifs de conservation du site est exigée.

Si le dragage n'est pas toujours fortement impactant, le clapage peut en revanche être problématique. Il induit une modification locale de la bathymétrie et de la nature des fonds et de la composition chimique des eaux et des sédiments. En cela, le clapage en mer peut affecter la dynamique sédimentaire d'une partie d'un estuaire ou d'une zone côtière par le biais des

évolutions morphodynamiques qui modifient la propagation des vagues ainsi que la répartition des sédiments fins. Il peut en outre affecter la qualité biologique des milieux. Or, en Manche du Nord, on voit que les sédiments de dragage sont essentiellement immergés en mer (95,19 %) en 2008 et que très peu font l'objet de dépôts à terre (4,72 %) ou de rechargements de plage (0,07 %). Par ailleurs, la remise en suspension de composés chimiques contenus dans les sédiments peut potentiellement impacter les espèces et les habitats marins sensibles aux pollutions chimiques.

2.4. L'interface ville-port

Les plus anciens ports de la façade ont été fondés sous l'Antiquité. On retrouve des sites d'intérêts archéologiques sur les ports de Rouen, fondé en 50 avant J.C. et de Caen, fondé au Ier siècle après J.C.. Le développement des villes passe par leur fonction portuaire. Au fil des siècles, on assiste à un déplacement de l'activité portuaire et une délocalisation des fonctions portuaires suite à la recherche d'une accessibilité et d'une productivité pour les opérateurs de transport et de logistique. Activités portuaires et stratégies urbaines doivent cohabiter au milieu d'impératifs environnementaux. Ce phénomène de relations « ville port » est en mutation depuis quelques années et fait place à des opérations de mixité ville-port.

Actuellement, d'anciennes friches industrielles ou entrepôts repris par les collectivités locales deviennent des équipements culturels, sportifs, touristiques ou d'habitats et perdent ainsi leurs fonctions premières. Ils participent au paysage urbain et s'intègrent malgré leur esthétique industrielle, modifiant l'image même de la ville et en deviennent parfois des emblèmes (ex. logements étudiants de conteneurs au Havre). En ce sens, sur la façade, les opérations de requalification d'anciens entrepôts ont été nombreuses avec « Les Docks » au Havre, « L'Entrepôt » (la Maison de l'Étudiant) à Dunkerque ou « l'Espace des marégraphes » à Rouen. Elles se poursuivent sur les bassins amont de Caen.

On assiste à une ouverture au public du domaine portuaire. En effet, des circuits pour cycles et piétons peuvent longer le domaine (exemple avec le GR36 et GR223 au port de Caen) et des visites sont proposées par quelques ports en partenariat avec les Offices de tourisme. Des lieux permettent également de retracer l'historique de l'activité, comme Dunkerque avec son musée portuaire ouvert au public en 1992 ou bien la cité de la mer à Cherbourg, ou encore le musée des Terre Neuvas de Fécamp.

2.5. Les activités et les usages maritimes

2.5.1. Données économiques

2.5.1.1. Emplois

Le secteur du transport maritime représente un poids

important au sein de l'économie française avec 16 000 personnels navigants et environ 6 000 personnels sédentaires français. Ce poids économique s'en ressent également au niveau local puisqu'on dénombre plus de 300 000 emplois directs dans les bassins locaux et 40 000 emplois directs dans les 7 GPM.

En 2008, 53,1 % des flux de marchandises transitent par les ports de la façade Manche-mer du Nord (Méditerranée 27 % du trafic, Atlantique 15,6 % du trafic, Outre-Mer 2,9%). Cette part importante du trafic est générée par les industries présentes dans les zones industrialo-portuaires. On estime cette part à 70 % du trafic à Dunkerque, 65 % au Havre, 69 % à Marseille, 72 % à Nantes-St Nazaire⁷.

À Rouen, entre 250 et 300 M d'€ sont investis chaque année par le secteur privé depuis 10 ans et environ 1,6 milliards d'€ par an est produit par le tissu d'entreprises industrialo-portuaires. Ces activités industrielles en lien avec l'activité portuaire emploient plus de 90 000 personnes.

Plus précisément :

- Le Havre génère environ 16 400 emplois directs (cf. PAMM, CMF 2010-2011).
- Dunkerque produit près de 39 000 emplois liés au port sur le territoire local, soit 4 449 emplois directs, 22 580 emplois indirects et 12 163 emplois induits.
- Rouen engendre 20 600 emplois directs et indirects et environ 10 000 emplois induits (30 000 personnes au total environ).
- PNA (Caen-Ouistreham-Cherbourg) génère plus de 4 000 emplois directs, indirects et induits

2.5.1.2. Transport maritime français

Avec une centaine d'entreprises, le poids économique de la flotte française représente 15 milliards de CA /an. Néanmoins, la France est de moins en moins compétitive.

On estime qu'il y a moins de 1 000 navires opérés par des compagnies françaises et 547 navires sous pavillon français dans le monde en 2013. Si la flotte française est jeune, l'âge moyen d'un navire français étant de 7,9 ans (contre 16 en Europe), le pavillon français est au 27^e rang du pavillon mondial pour le tonnage de la flotte sous pavillon.

⁷Rapport final CAMIS

La France est la 5^e puissance portuaire européenne avec environ 360 millions de tonnes de fret et 30 millions de passagers par an. Elle détient le 2^e rang mondial en terme de superficie du domaine maritime (11 millions de km²). Les ports de la façade ne sont pas éloignés puisque Le Havre détient le 6^e rang européen en volume de marchandises traitées et est le 3^e port pétrolier au monde.

Le trafic cumulé des quatre principaux ports (Le Havre, Dunkerque, Calais et Rouen) représente 178 millions de tonnes de marchandises (entrées et sorties en 2010), soit 92 % de la façade. En 2009, le port du Havre a traité en 2,24 millions d'équivalent vingt pieds (EVP).

Le trafic annuel du GPM de Rouen oscille entre 21 et 23 millions de tonnes de marchandises transportées par environ 3 300 navires. Rouen est le 1^{er} port céréalier européen.

Sur la route des pays nordiques et du Royaume-Uni, le trafic croisière est également présent sur la façade grâce aux ports du Havre (193 700 passagers en 2011), de Rouen (40 266 passagers en 2011) et de PNA (95 842 passagers en 2011). Cette activité est importante au Havre puisque entre 2011 et 2010, le port enregistre une progression de +50 % du nombre de passagers.

Le GPM de Dunkerque est le 3^e port de France par le trafic global, ce qui équivaut en 2010 à 42,7 MT. Ce trafic est composé pour moitié de vracs solides, d'un tiers de marchandises diverses, le solde portant sur les liquides en vrac. La forte baisse du trafic de liquides en vrac depuis 2010 est en partie imputable à la fermeture de la raffinerie des Flandres.

Les activités portuaires sont très sensibles aux conjonctures économiques. Aussi la crise internationale touche la production industrielle et par conséquent le trafic portuaire.

2.5.1.3. Transmanche

La façade Manche Est-mer du Nord est également la plus importante de France pour le trafic de passagers avec 16,8 millions de passagers en 2010, dont 10,2 millions pour le port de Calais (soit plus de passagers que la sous-région marine Méditerranée occidentale). Pour l'année 2010, le port de Calais représente un peu plus du tiers du total des mouvements de passagers enregistrés en France métropolitaine.

Dans les données passagers, il est important de distinguer l'activité croisière et l'activité transmanche, même si

l'essentiel du trafic provient de navires autres que croisières.

Plusieurs opérateurs maritimes assurent des liaisons quotidiennes sur la façade entre le Royaume-Uni et l'Irlande. Des investissements importants sont opérés par les gestionnaires portuaires pour dynamiser l'activité. PNA vient récemment de réaliser l'extension de la plate-forme de Ouistreham (16 millions €) et d'adapter des postes ferry à Cherbourg afin de recevoir des navires de plus grandes capacités.

Depuis plus de 15 ans, les compagnies transmanche doivent faire face à la concurrence du tunnel sous la Manche tout en étant soumises au marché britannique (en moyenne la clientèle est à 80 % britannique) et à la concurrence de l'aérien low cost. Afin de rester compétitif, des registres maritimes permettant l'emploi de navigants payés moins chers (ex. Registre International Britannique ou l'emploi de pavillon de complaisance) ont été adoptés. Seuls les navires de compagnies françaises à capitaux publics battent pavillon français avec des équipages totalement français. Cette condition émane de l'État et des collectivités qui soutiennent financièrement ces compagnies.

Même si le tunnel ralentit le processus de renouvellement de la flotte, la tendance actuelle des nouveaux navires va vers une taille plus importante avec de vastes garages (Calaismax 180 m, Dovermax 220 m).

2.5.1.4. Multimodalité et intermodalité

Les ports et les exploitants de terminaux maritimes ont pris conscience que leur compétitivité dépendait de leur performance non seulement sur les quais mais également dans l'hinterland. Ce constat a fait ressortir de nouveaux enjeux sur la nécessité d'améliorer les dessertes terrestres par des modes alternatifs (fluvial, chemin de fer) et par un développement des réseaux entre ports (cabotage). Ces orientations répondent au double objectif du Grenelle de la mer, à savoir désengorger les grands axes routiers tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. En effet, le transport maritime dispose d'atouts non négligeables quant aux volumes transportés (un porte-conteneurs de 4000 EVP équivaut à 2000 camions, 45 trains (de 90 EVP) et 20 barges (de 200 EVP).

La Réforme portuaire de 2008 et le Grenelle de l'environnement imposent aux GPM de réaliser 25 % de leur trafic d'approche ferroviaire ou fluvial, or tous les ports n'atteignent pas encore ces chiffres.

Cet objectif de fluidité des dessertes passe par les opérateurs proposant des services de transport combinés et par la coopération entre acteurs dans le but de favoriser les échanges avec les ports intérieurs et/ou les ports maritimes de proximité.

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe l'objectif de doubler la part de marché du fret non routier d'ici 2015. Pour cela, l'État et les collectivités territoriales doivent poursuivre leur soutien financier et technique en faveur du report modal.

2.5.2. Les évolutions techniques

Ces dernières années, l'actualité a mis en avant le transport maritime avec l'arrivée de nouveaux porte conteneurs de plus de 16 000 EVP dont le Marco Polo de CMA CGM fait figure de proue.

L'arrivée de navires de plus en plus grands n'est pas sans contraintes pour les ports.

Parallèlement, face à l'augmentation du coût du carburant, la recherche s'est tournée vers des navires plus économes avec des dispositifs d'aide à la propulsion ou l'emploi d'autres carburants (ex. GNL). Le navire du futur devra être plus économe, plus propre et plus sûr.

2.6. Recherche de complémentarité portuaire

Depuis quelques années, on assiste à des regroupements dans le domaine portuaire et logistique sur la façade :

- regroupement des ports au sein de l'APLM (Association des Ports Locaux de la Manche) créée en 2007 et issue du projet européen Espace Manche Développement Initiative (EMDI 2004-2007) ;
- la coopération interportuaire HAROPA (Havre Rouen Paris) en 2012. Ce groupement d'intérêt économique permet un rapprochement entre les ports et constitue le 4^e ensemble portuaire du Nord de l'Europe. Il formalise par ailleurs des partenariats avec les ports décentralisés de sa façade ;
- la décentralisation a permis des rapprochements portuaires, notamment celui de Caen-Ouistreham et Cherbourg.

Plus que jamais, les ports doivent être des acteurs économiques qui sortent de leur territoire : hinterland, coopération dans des structures de façade ou d'axe...

3. Projets en cours

Cette partie vise à recenser de manière non exhaustive quelques projets et orientations en cours à l'échelle nationale et sur la façade pour la compétitivité portuaire, la complémentarité des infrastructures et le transport maritime.

3.1. Augmentation des capacités portuaires

Sur la façade Manche Est – mer du Nord, de nombreux projets sont en cours afin d'accroître les activités. En ce sens, on peut citer :

- le projet « Calais port 2015 » permet de doubler la capacité du port tant en fret roulier que de voyageurs ;
- le projet stratégique du port de Dunkerque vise à développer sa capacité à travers la création de nouveaux bassins maritimes, à renforcer sa place sur le marché des conteneurs et à s'ouvrir aux marchés britanniques ;
- le GPM de Dunkerque prévoit l'installation d'un nouveau terminal méthanier d'envergure nationale par EDF ;
- le GPM du Havre lance le projet « RoRo Max » pour accroître la compétitivité et le développement des trafics du terminal roulier ;
- le port de Cherbourg géré par PNA s'adapte à l'accueil des énergies marines renouvelables par l'aménagement du quai des flamands et l'extension des terres pleins.

3.2. Amélioration des dessertes

La massification et la diversification des dessertes sont des points essentiels. Pour cela, le GPM du Havre construit une plate-forme multimodale de 95 ha sous le pont de Normandie qui sera opérationnelle fin 2014.

L'amélioration de la desserte ferroviaire passe notamment par la libération de sillons pour favoriser l'accès à la région parisienne et son contournement.

Le diagnostic en cours sur le projet de canal Seine-Nord Europe impacte les schémas d'organisation portuaire. Il convient également d'appréhender les liens portuaires avec le nouveau terminal à conteneurs en aval de Valenciennes porté par le Syndicat mixte « Dock Seine Nord Europe Escault ». La première phase sera livrée en 2014 avec une capacité initiale de manutention de 85 000 EVP/an, puis 120 000 EVP lors de la seconde.

La coopération entre ports peut offrir une solution de report modal par la voie maritime à ce titre on peut citer le projet de navette maritime inter-portuaire

entre Caen et le Havre.

3.3. Intégration des enjeux environnementaux

Dans leur rôle d'aménageurs, les ports français s'attachent à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux. Aussi le GPM de Dunkerque a établi un « Schéma Directeur de Patrimoine Naturel » (SDPN) et s'est engagé dans la réalisation de son « Plan d'Aménagement et de Développement Durables » (PADD). Les ports de Rouen et du Havre finalisent conjointement leurs propres démarches SDPN.

Suite à la création du Parc Naturel Marin des 3 estuaires, la mise en œuvre du « Plan de Gestion » est prévue pour 2016. Sur l'estuaire de l'Orne, un plan de gestion est mis en œuvre en lien avec le Conservatoire du littoral.

3.4. Les énergies marines renouvelables

Avec un gisement éolien important et un des principaux sites mondiaux hydrolien avec le raz Blanchard, la Manche voit se développer les projets de fermes éoliennes et hydroliennes.

Cela impacte directement les ports qui sont les supports indispensables au développement de cette filière innovante, créatrice d'emplois et potentiellement exportatrice. Plusieurs ports de la façade seront appelés à assurer diverses fonctions pour l'accueil :

- de la production industrielle : fondation, mâts, nacelles, pales.
- des sites d'assemblage des sous-ensembles avant pose des machines sur site marin.
- des activités liées à la maintenance.

ANNEXES
AU RAPPORT COMPETITIVITE PORTUAIRE,
COMPLEMENTARITE DES INFRASTRUCTURES ET
TRANSPORT MARITIME

Table des matières

ANNEXE 1 :	3
ACTIVITES ET ORGANISATION DES PRINCIPAUX PORTS DE LA FACADE MEMN....	3
ANNEXE 2 :	4
TABLEAU RECAPITULATIF DES CONTRIBUTIONS.....	4
ANNEXE 3 :	8
AMENDEMENTS REJETÉS PAR LE CONSEIL MARITIME DE FAÇADE.....	8

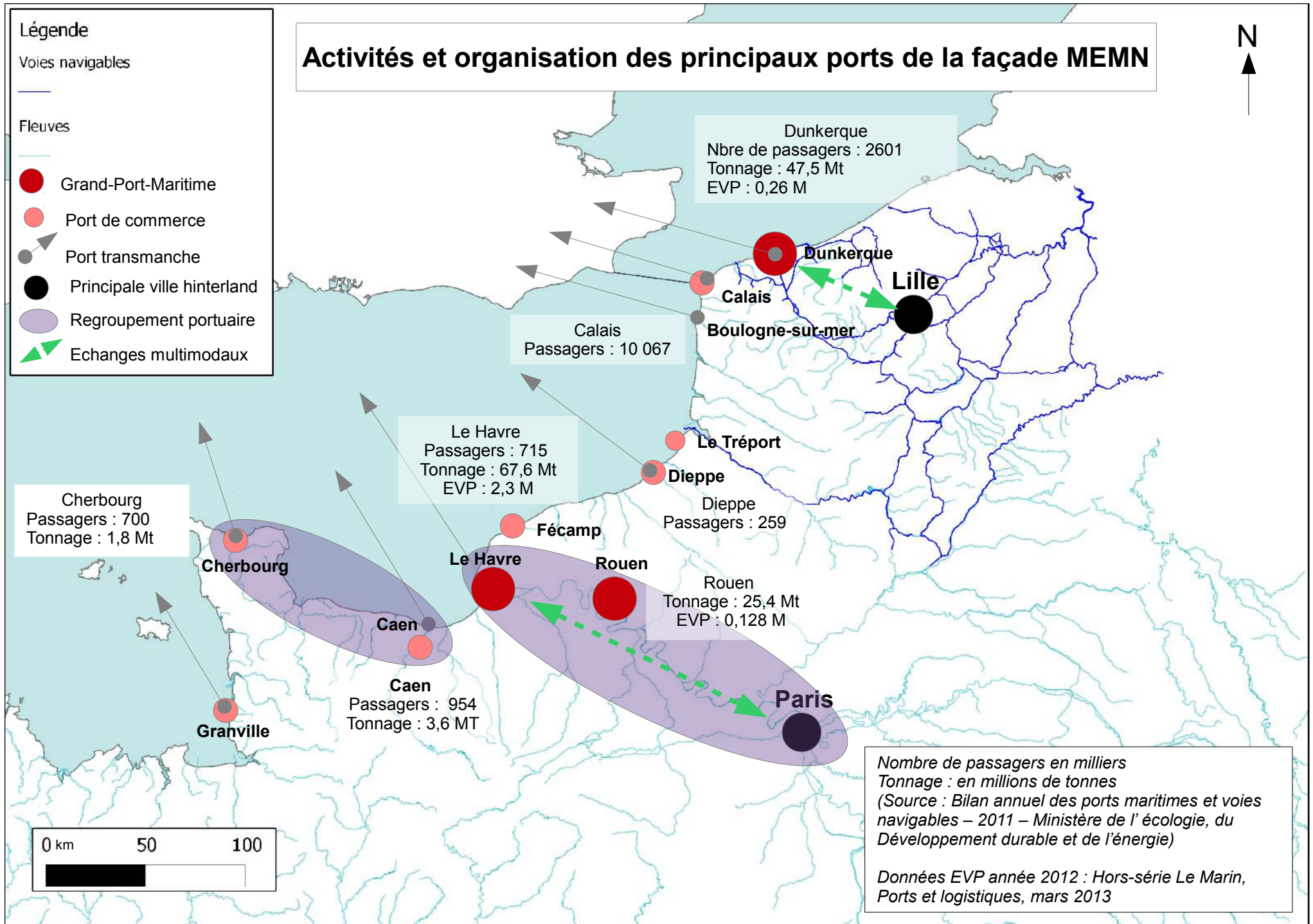
ANNEXE 1 :

**ACTIVITES ET ORGANISATION DES PRINCIPAUX
PORTS DE LA FACADE MEMN**

Activités et organisation des principaux ports de la façade MEMN

Légende

- Voies navigables
- Fleuves
- Grand-Port-Maritime
- Port de commerce
- Port transmanche
- Principale ville hinterland
- Regroupement portuaire
- Echanges multimodaux



Nombre de passagers en milliers
 Tonnage : en millions de tonnes
 (Source : Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables – 2011 – Ministère de l'écologie, du Développement durable et de l'énergie)
 Données EVP année 2012 : Hors-série Le Marin, Ports et logistiques, mars 2013

ANNEXE 2 :
TABLEAU RECAPITULATIF DES CONTRIBUTIONS

Tableau récapitulatif des contributions écrites			
N° de contribution	Type de structure	Nom de la structure	Titre de la contribution
1	Service de l'État	DREAL BN	« Assises de la mer et du littoral Contribution de la DREAL BN »
2	Service de l'État	DREAL HN	« Assises de la mer et du littoral – contribution de la DREAL Haute Normandie »
4.3	Service de l'État	DREAL NPC/P	« Quelques enjeux identifiés pour la région Nord-Pas de Calais »
4.4	Service de l'État	DREAL NPC/P	« Maquette enjeux littoral »
5	Service de l'État	DDTM 62	« Assises nationales de la mer et du littoral - tables rondes à Boulogne le 04 avril »
6.1	Service de l'État	DDTM 59 – DML	« Le littoral régional : quels enjeux pour un aménagement du territoire équilibré entre protection et développement »
7.2	Service de l'État	DDTM 76 – DML GMEP	« Contribution aux assises de la mer et du littoral »
8	Collectivité territoriale	Conseil régional HN	
11.1	Établissement public	Conservatoire du Littoral	« Contribution du Conservatoire du littoral aux Assises de la Mer et du Littoral - Façade Manche Mer du Nord - mars 13 »
11.3	Établissement public	Conservatoire du Littoral	« Réseau opérationnel pollutions marines et littoral »
12	Établissement public	CCI Le Havre	« Le livre bleu de la marétique – Pour une économie maritime numérique »
12	Établissement public	CCI Le Havre	« Marétique : le numérique au service du Maritime »
17	Organisation professionnelle	AFEXMAR	« Participations de l'AFEXMAR aux Assises de la mer et du littoral / Caen le 2 avril 2013 : ce que nous avons pu dire et ce que nous aurions voulu ajouter »

18	Organisation professionnelle	Armateurs de France	« L'industrie du transport et des services maritimes pour une filière en faveur de l'emploi au cœur des échanges mondiaux »
20	Organisation professionnelle	FIN	« Contribution de la FIN »
21	Syndicat	CFECCG	« Contribution CFE-CGC aux assises de la mer »
26	Syndicat mixte	Vigipol	« Préparation des Assises de la mer Manche Est Mer du Nord – Contribution Vigipol »
26	Syndicat mixte	Vigipol	« Carte territoire Vigipol »
26	Syndicat mixte	Vigipol	« Organigramme missions Vigipol »
26	Syndicat mixte	Vigipol	« Déroulement Plan infra Polmar »
26	Syndicat mixte	Vigipol	« Vigipol : un Syndicat mixte en lutte avec les pollutions maritimes »
27	Organisation professionnelle	Syndicat des pilotes de Cherbourg	« Assises de la Mer et du Littoral »
29	Organisation professionnelle	GPM de Rouen, GPM du Havre, port de Dieppe et PNA	« Apports personnels pour les assises »
37	Association de protection de l'environnement	Fédération d'associations Nord Nature Environnement, ADELFA, ADELE	« Assises de la Mer et du Littoral – Façade Manche Est Mer du Nord »
37	Association de protection de l'environnement	Fédération d'associations Nord Nature Environnement, ADELFA, ADELE	« Contribution pour les ports de plaisance »
37	Association de protection de l'environnement	Picardie Nature	« Contribution aux assises de la mer et du littoral »
39	Association d'usagers	Fédération de chasse sous marine passion	« Propositions de la FSCMP concernant les différents thèmes des assises de la mer »

42	Association d'usagers	FNPPSF	« Assises de la mer façade MEMN contribution FNPPSF »
48	particulier / usager		« Avis promotion plaisance et loisirs nautiques »
49	Association de protection de l'environnement	Surfrider Foundation Europe	« Assises de la mer et du littoral ; Contribution Surfrider Foundation Europe »

ANNEXE 3 :

**AMENDEMENTS REJETÉS PAR LE CONSEIL
MARITIME DE FAÇADE**

Proposition d'amendements Robin des Bois, 10 juin 2013

p. 2 dernière phrase

La gestion des flux de transport de matières dangereuses **et l'interface navires-quai dans le domaine des risques industriels doivent** entre autres faire partie de cette démarche.

p.3 1^{er} §

Or, pour permettre l'évacuation massive **et sure** de la marchandise, la desserte terrestre des ports est fondamentale.

p.4. §1.3

Par ailleurs, les stratégies doivent être élaborées entre les ports, les pôles économiques de chaque région **et avec la coopération interrégionale**.

p.4. §1.4

Il s'agit de donner aux gestionnaires de ports les outils législatifs et réglementaires adaptés et simplifiés à une gestion moderne et dynamique des espaces qui permettraient à nos ports d'être plus réactifs et plus compétitifs par rapport à la concurrence des ports du Range Nord tout en assumant leurs responsabilités environnementales **et en réutilisant les friches industrielles portuaires désaffectées**.

p. 5 § 1.6

Au regard de ces risques, une réflexion mérite d'être menée sur l'évolution de la réglementation afin d'assurer un déploiement plus rapide, plus efficient et moins coûteux du soutage GNL dans les ports français et compatible avec l'activité économique, **la sécurité portuaire et la sécurité urbaine**.

p. 6 § 1.7

En Manche-mer du Nord, les sédiments de dragage sont essentiellement immergés en mer (95,19 % en 2008) et très peu font l'objet de dépôts à terre (4,72 %) ou de rechargements de plage (0,07 %). Aujourd'hui les ports travaillent sur une **doivent être incités à choisir des voies de valorisation et de recyclage** de ces matériaux, notamment dans le cadre de projets de recherche. La possibilité de réutiliser les matériaux déjà clapés doit être recherchée. Pour lever les **répondre aux** inquiétudes que **pêcheurs professionnels et** usagers des eaux côtières peuvent se poser sur ces pratiques, il conviendrait de les associer aux commissions de suivi, elles-mêmes élargies pour tenir compte des impacts croisés. La valorisation et le recyclage des sédiments de dragage doivent être prioritairement recherchés **et mis en œuvre**. Dans le cas où ces solutions ne seraient pas techniquement et économiquement envisageables, il faut pouvoir permettre la poursuite d'immersion en mer, dans le respect **d'une réglementation renforcée**.

p. 11

Par ailleurs, la remise en suspension de composés chimiques contenus dans les sédiments peut potentiellement impacter les espèces et les habitats marins sensibles aux pollutions chimiques. Actuellement, d'anciennes friches industrielles

ou entrepôts repris par les collectivités locales deviennent des équipements culturels, sportifs, touristiques ou d'habitats et perdent ainsi leurs fonctions premières. Ils participent au paysage urbain et s'intègrent malgré leur esthétique industrielle, modifiant l'image même de la ville et en deviennent parfois des emblèmes (ex. logements étudiants de conteneurs au Havre). En ce sens, sur la façade, les opérations de requalification d'anciens entrepôts ont été nombreuses avec « Les Docks » au Havre, « L'Entrepôt » (la Maison de l'Étudiant) à Dunkerque ou « Espace des marégraphes » à Rouen. Elles se poursuivent sur les bassins amont de Caen. **Cependant, ces reconversions doivent être compatibles avec les PPRT des industries existantes.**

p. 15 § 2.5.2

L'arrivée de navires de plus en plus grands n'est pas sans contraintes pour les ports **et le gigantisme des navires pèse sur la sécurité maritime et publique et la protection de l'environnement.**

p. 17 ajout à la fin du § 3.4

Il conviendrait cependant d'attendre la maturation de ces projets avant de réaliser les investissements correspondants.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

Nous souhaitons préciser que nous soutenons par ailleurs les amendements transmis par FNE dans le cadre de ce thème.

1. Enjeux et pistes de développement

1.1. Développer une vision intégrée et prospective

• Préparer l'avenir

Ajout à la fin du §1 après « composantes environnementales ». de : « Ainsi ces démarches devront faire le lien avec les ambitions du port durable du futur tel que défini dans les engagement du Grenelle de la mer aux engagement 5 et suivants » Ajout à la fin du §2 après « scenarii » de : « L'adaptation des infrastructures portuaires à des trafics de navire dépendant de nouveaux types de propulsions plus respectueux de l'environnement (électricité et GNL) sont à mettre en place tel que l'avaient prévu l'engagement 5f du Grenelle de la mer » Ajout d'un §3 en indiquant « L'avenir de la compétitivité portuaire pose l'impératif de la durabilité de ces ports. Un tel impératif ne peut être réalisé sans respecter l'engagement 28 a du Grenelle de la mer prévoyant d'appliquer le « zéro rejet » au port, et viser la limitation maximale dans la zone des 3 milles nautiques, en prenant les mesures d'incitation, d'interdiction et de sanction ad hoc. »

• Intégrer les bassins de vie dans les projets

Ajout §1 après « positifs et négatifs » de : « y compris les environnementaux ».

1.3. Favoriser la coopération portuaire en vue d'une complémentarité

Ajout §1 après « Range Nord » de « A ce titre le Dès 2009, le Grenelle de la Mer soulevait l'importance de la mise en place d'une cohésion entre les différentes façades maritimes françaises à travers « la coordination des 7 plans stratégiques des ports maritimes français afin d'assurer une meilleure valorisation du maillage des ports nationaux ». L'idée de la création d'un conseil d'administration interportuaire du type « **Conseil National des Ports** » avait notamment été avancée. A ce jour, ce Conseil n'a toujours pas vu le jour. »

1.4. Organiser et optimiser la gestion du foncier portuaire

Ajout au début du §1 avant « le développement » de « Le leitmotiv de la gestion de l'espace portuaire doit être des ports les plus économes possibles en foncier tel que prévue dans l'engagement 5 a du Grenelle de la mer. »

Suppression début du §1 dans la phrase commençant par « le développement » de « , c'est pourquoi son foncier doit pouvoir être aisément mobilisable ».

1.6. Faire évoluer la réglementation pour tenir compte du changement de carburant

Insérer un §3 et 4 sur les risques environnementaux liés aux rejets polluants atmosphériques des navires rédigés comme suit : « Le transport maritime peut se prévaloir, et probablement pour longtemps encore, d'être le moyen de transport le moins polluant par tonne de marchandise transportée. Les navires émettent en effet de 10 à 15 g de CO₂ par tonne-kilomètre contre 19 à 41 g/tkm pour le rail, 51 à 91 g/tkm et 673 à 867 g/tkm pour l'aérien. Toutefois, en raison de l'importance du fret maritime et du nombre de tonne-kilomètres qu'il cumule, les émissions du transport par voie maritime ne sont pas négligeables en valeur absolue. Selon l'ONU¹, la flotte marchande mondiale a émis en 2007, 1,12 milliard de tonnes de CO₂, soit 4,5 % des émissions globales (hors flotte militaire, de pêche et de plaisance). Surtout, ces émissions enregistrent une très forte progression consécutive à l'augmentation du trafic : les rejets ont doublé entre 1990 et 2007. Ils pourraient progresser de 30 % d'ici à 2020 et être multipliés par deux d'ici à 2050 par rapport au niveau de 2007. À la date de l'étude de l'OMI, la marine marchande se trouvait être le cinquième émetteur de CO₂ en quantité.

En outre, les navires relâchent dans l'atmosphère d'autres polluants comme les oxydes d'azote (18 % à 30 % du total) et les oxydes de soufre (9 % du total) responsables des pluies acides. L'International 1 Rapport de l'ONU, publié mi-février 2008 au Royaume-uni, faisant état d'un calcul affiné, tenant compte de la quantité et qualité de carburants vendus aux cargos dans le monde, du type de moteur et temps passé à naviguer

Chamber of Shipping (ICS) observe que les émissions terrestres ont fortement diminué depuis 1990 mais que celles du transport maritime n'ont fait que croître et que, à ce rythme, les navires croisant au large de l'Europe pourraient, dans les années qui viennent, émettre davantage de SO₂ que toutes les sources terrestres réunies. L'impact sanitaire de ces émissions imputables au trafic maritime est en tout état de cause considérable, un rapport leur attribuant même la responsabilité de près de 50 000 décès prématurés en Europe⁵. »

2.2. Les équipements portuaires

Ajout §1 ligne 2 après « marchandises, » de « collecter les déchets et résidus de cargaisons conformément aux obligations de la directive 2000/59/CE ».

2.3.2.1. Qualité de l'eau

Ajout fin du §1 après « 2014 » de « Cette Convention n'est cependant pas incluse purement et simplement dans l'aspect législatif prospectif car elle a été partiellement transposée dans le droit français dans la loi dite LEMA, loi 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques que le législateur introduisant les articles L. 218-82 à L. 218-86 dans le Code de l'environnement. Ainsi, l'article L. 218-83 du Code de l'environnement prévoit plusieurs moyens de gérer les eaux de ballast. Les navires visés par la législation doivent effectuer un échange de plus de 95 % de leurs eaux de ballast dans les eaux internationales, ou procéder à la neutralisation biologique des eaux de ballast et des sédiments au moyen d'équipements embarqués agréés par l'autorité administrative. Le navire pourra échapper à ces deux moyens de gestion en attestant qu'il n'aura pas à effectuer de déballastage dans les ports mais qu'il y procédera en haute mer en eaux profondes. Cet article est assorti de sanctions prévues à l'article L. 218-84 du Code de l'environnement. Cette infraction est punie de 300 000 euros d'amende. Cette ambition rejoint l'impératif de 0 rejet au port de l'engagement 28 a du Grenelle de la mer. »

⁵ CEEH (2011): *Assessment of health-cost externalities of air pollution at the national level using the EVA model system*. By J. Brandt et al. CEEH Scientific Report No 3. Centre for Energy, Environment and health : www.ceeh.dk.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT.

Remarque générale

Le traitement des activités de dragage et de clapage n'est pas satisfaisant. A minima, les enjeux qui constituent le plan d'action du comité national de suivi sur les dragages devraient être intégrés (révision des seuils de contaminants etc.)

Amendements

p.6 : Remplacer la mention « Dans le cas où ces solutions ne seraient pas techniquement et économiquement envisageables, il faut pouvoir permettre la poursuite d'immersion en mer, dans le respect de la réglementation ».

Par « Dans le seul cas des dragages de sédiments estuariens, et où ces solutions ne seraient pas techniquement et économiquement envisageables, il faut pouvoir permettre la poursuite d'immersion en mer, dans le respect de la réglementation. » Pour notre fédération, l'affirmation telle qu'elle est proposée revient à promouvoir la situation actuelle, et n'engage absolument pas les acteurs au changement pour des pratiques véritablement durables.

p.8 : Au chapitre « Gestion des territoires », ajouter :

« Les ports sont des outils de développement territorial. Mais ils ne peuvent l'être au prix d'une destruction irréversible de l'environnement marin et estuarien. Leur développement doit donc s'accompagner d'une réflexion sur la place de la protection de l'environnement dans les projets d'aménagement, d'autant qu'en 2008, les GPM ont obtenu la compétence de gestion des espaces naturels des ports. L'environnement doit avoir une vraie place dans les projets stratégiques. Etude du milieu pour une meilleure connaissance, intégration des considérations environnementales dans les mesures d'entretien du port et des chenaux, études d'impact exhaustives, analyse des mesures compensatoires, contribution à la mise en oeuvre d'une trame verte et bleue... Toutes ces mesures doivent être intégrées aux projets portuaires.

En outre, les ports doivent participer à l'effort de réduction de l'artificialisation des milieux naturels. L'emprise spatiale des ports (et des GPM en particulier) est en effet loin d'être négligeable. Les ports du futur doivent être plus économes en foncier. Ils doivent contribuer à réduire la consommation d'espace maritime par empiètement divers des activités humaines : travaux d'endiguement, d'extension portuaire, d'encrochement et autre occupation permanente de l'estran et des fonds littoraux. Ils doivent intégrer l'impératif d'une réduction de l'artificialisation tant en métropole qu'en outre-mer, par creusement, chenalisation, création d'épis, etc. La priorité est de freiner la consommation d'espaces et de milieux humides estuariens, généralement les plus riches et les plus fragiles. Il est souhaitable d'associer à tous travaux à caractère infrastructurel une réflexion sur l'absorption d'énergie. »

p.9 : à la fin du chapitre « qualité de l'eau », ajouter :

« Les ports doivent s'engager dans un effort de réduction de la contamination des eaux marines liées aux rejets des navires en atteignant notamment les objectifs de zéro rejet au port à l'horizon 2020 et limitation maximale dans la zone des 3 milles nautiques, et de 100% ports propres en 2020. »

p.10 : remplacer « le clapage peut en revanche être problématique » par « le clapage est en revanche problématique ».

p.17 : au chapitre « les énergies marines renouvelables », ajouter à la fin du chapitre :

« Néanmoins, si le développement des énergies marines renouvelables est souhaitable, les travaux qu'il engendrera ne doivent pas faire l'impasse d'études d'impact sérieuses sur

l'environnement. Les opérations de développement projetées devront absolument être évaluées au regard des besoins. »