

Direction générale des  
infrastructures, des  
transports et de la mer

Direction des services de  
transports

Sous-direction des ports  
et du transport fluvial

Juin 2016

# **Élaboration de schémas d'orientation territorialisés des opérations de dragage et des filières de gestion des sédiments**



© GIE dragages-port

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



## Affaire suivie par

<b>Lionel TRY - DGITM/DST/PTF</b>
<i>Tél. : 01 40 81 13 50</i>
<i>Courriel : <a href="mailto:lionel.try@developpement-durable.gouv.fr">lionel.try@developpement-durable.gouv.fr</a></i>

## Rédacteur

---

DGITM/DST/PTF

## Contributeurs

---

MEEM/DGALN/LM1 ;  
MEEM/DGPR/BPGD ;  
Directions interrégionales de la mer ;  
Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;  
Directions départementales des territoires et de la mer / Directions de la mer et des littoraux;  
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ;  
Agence des aires marines protégées ;  
Conseil Régional de Bretagne ;  
Groupe d'étude et d'observation sur le dragage et l'environnement (GEODE) ;  
Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire ;  
Grand port maritime de Rouen ;  
Grand port maritime de Dunkerque ;  
Grand port maritime du Havre ;  
Comité national des pêches maritimes et des élevages marins ;  
Association des ports locaux de la manche ;  
Association France Nature Environnement ;  
Association Robin des bois.

## **Préambule**

Issue de différentes réflexions nationales ou locales portant sur la gestion intégrée des politiques maritimes et littorales, l'opportunité de développer des schémas d'orientation pour les activités de dragage et la gestion des sédiments poursuit un objectif de transparence et de visibilité pour les acteurs du monde littoral et maritime. La présente note de cadrage méthodologique a pour objectif :

- de donner des pistes de réflexion afin de faciliter les échanges locaux entre les acteurs concernés par les opérations de dragage et de gestion des sédiments,
- de proposer des lignes directrices permettant la rédaction de schémas d'orientation territorialisés pour ces activités, et adaptés aux particularités des territoires (appelés ci-dessous «schémas d'orientation»).

## **Plan de la note de cadrage**

### ***Introduction***

---

#### **PARTIE I - Le schéma d'orientation territorialisé des opérations de dragages et des modalités de gestion des sédiments : éléments de définition et de réalisation**

- I. Qu'est ce qu'un schéma d'orientation ?
  
- II. Quelle est la valeur juridique du schéma d'orientation ?
  - A. Un caractère indicatif et incitatif
  - B. Autorité décisionnaire et approbation formelle
  - C. Évaluation environnementale stratégique
  
- III. Comment réaliser le schéma d'orientation ?
  - A. Définir une gouvernance adaptée
  - B. Déterminer les échelles spatio-temporelles de réalisation d'un schéma

#### **PARTIE II. Le contenu des « schémas d'orientation » : les principaux éléments techniques à intégrer au sein des schémas**

- I. Volet diagnostic du schéma d'orientation
  - A. La sensibilité environnementale du territoire retenu pour l'élaboration du schéma
  - B. La description des opérations de dragage réalisées et recensées à l'échelle spatio-temporelle retenue par le schéma
  - C. Les modes de gestion et de valorisation utilisés pour les sédiments dragués
  
- II. Volet prospectif du schéma
  - A. Prospective environnementale
  - B. Prospective organisationnelle
  - C. Prospective économique

## Introduction

La préservation de l'environnement marin, de la biodiversité et de la qualité des eaux côtières sont des enjeux sur lesquels la France porte une attention particulière, notamment vis-à-vis des États européens. Cette vigilance implique une mobilisation forte des acteurs participant à la mise en œuvre des activités de dragage et de gestion des sédiments, afin de maîtriser les impacts anthropiques sur les milieux sensibles.

### A. Éléments de contexte : dragage et modalités de gestion des sédiments

Les opérations de dragage en milieu marin représentent chaque année en France la mobilisation de près de 35 millions de mètres cubes de sédiments issus des chenaux d'accès aux ports et de leurs bassins. Le dragage de ces matériaux est indispensable pour des raisons de sécurité liées à l'accueil des navires dont les gabarits sont croissants, mais également dans un souci de prévention des risques naturels tels que les inondations. La nécessité de garantir la sécurité des accès aux infrastructures portuaires mais également de maîtriser les flux hydrauliques, fait du dragage une activité de service public.

90 % des sédiments dragués sont immergés. Cela implique une identification précise des sites sur lesquels ces opérations sont réalisées, ainsi qu'une définition des techniques permettant de minimiser les impacts environnementaux. Les sédiments non immergés font l'objet d'un traitement alternatif et sont gérés à terre. Ces dépôts permettent de limiter les immersions et d'éviter les impacts sur le milieu marin, mais aussi de revaloriser les sédiments dont les qualités physico-chimiques, la nature ou la granulométrie présentent un intérêt pour une utilisation en technique d'ingénierie. Les sédiments de dragage peuvent alors être valorisés immédiatement (sédiments sableux utilisés, à titre d'exemple, en rechargement de plage), ou dirigés vers des stations de transit afin d'être remobilisés après assèchement, ou stockés au sein d'un espace clos afin de confiner les volumes présentant de potentiels risques environnementaux. Le dragage ainsi que le choix du mode de gestion des sédiments sont des sujets mobilisateurs pour l'ensemble des acteurs du littoral, et les impacts des opérations sont appréciés au regard des spécificités et des enjeux locaux.

La sensibilité environnementale des milieux concernés peut induire des conflits d'usage et d'intérêts, ce qui rend les besoins de concertation en amont de toute opération particulièrement importants.

### B. Une demande de planification historique

Les acteurs du monde maritime et littoral sont nombreux, et bien que leurs intérêts divergent, tous reconnaissent le besoin de préserver leur environnement. Aussi, la mise en place d'outils permettant la diffusion des informations relatives aux campagnes de dragage menées par les opérateurs portuaires, ainsi qu'aux choix de gestion des sédiments constitue une demande récurrente.

Les échanges organisés en 2009 à l'occasion du Grenelle de la mer soulignaient le besoin de mettre en place des plans de gestion des sédiments littoraux<sup>1</sup>, avec l'objectif d'inscrire les activités impactantes pour le littoral et le milieu marin dans une logique de gestion intégrée.

---

1 Rapport de synthèse des 4 groupes de travail, GT I, MEDTL, p.15.

La création, suite à ces débats, d'un groupe de travail (dit comité opérationnel ou « comop ») dédié aux sédiments de dragage a introduit différentes recommandations, prévoyant notamment de faciliter l'élaboration de documents de synthèse pour le suivi des sites d'immersion des sédiments<sup>2</sup>.

Le deuxième volet de la conférence environnementale, organisé les 20 et 21 septembre 2013, a réuni différents acteurs nationaux autour d'une table ronde sur la « biodiversité marine ».

Le besoin de transparence autour des activités de dragage a été, à nouveau, souligné à cette occasion, et le *MEDDE* s'est engagé à ce « qu'une réflexion territorialisée dans le but d'élaborer des schémas d'orientation pour les activités de dragage/clapage » soit menée<sup>3</sup>.

### C. Les programmes de mesures des plans d'action pour le milieu marin : vecteurs de réalisation de l'engagement de la conférence environnementale

Les *programmes de mesures*, éléments constitutifs des *plans d'action pour le milieu marin* établis dans le cadre de la transposition de la *Directive cadre stratégie pour le milieu marin*<sup>4</sup>(*PAMM-DCSMM*), se présentent comme des vecteurs de mise en œuvre des engagements nationaux pour la planification des activités de dragage, à l'échelle locale pertinente.

L'exercice de recensement effectué en 2013 et 2014 sous le pilotage du *MEDDE*, afin de cibler les enjeux de préservation du bon état écologique des eaux marines, a conduit les secrétariats techniques des *PAMM* à présenter diverses propositions de mesures, dont l'une visait la planification des activités de dragage. Suite à ce recensement, une mesure destinée à « **favoriser la mise en œuvre de schémas d'orientation territorialisés des opérations de dragage et des filières de gestion des sédiments, évolutifs et adaptés aux besoins locaux** » a été inscrite dans les programmes de mesures des *PAMM*.

Cette mesure, qui fera l'objet d'une mise en œuvre harmonisée par les préfets coordonnateurs de sous régions marines, devra être réalisée en deux étapes successives :

- la réalisation d'un **cadrage méthodologique national**, proposant des lignes d'élaboration des schémas d'orientation et facilitant le caractère homogène des informations à faire apparaître *a minima* en leur sein (Phase n°1);
- la mise en place progressive, sur la base du cadrage méthodologique national, d'instances de dialogue au niveau local, puis la **réalisation de schémas locaux** en fonction des priorités des territoires (Phase n°2).

---

2 Recommandation numéro 13 : *COMOP* n°11, compte rendu des débats, *MEDTL*.

3 Engagement n°35 de la feuille de route de la conférence environnementale.

4 La directive 2008/56/CE du 17 juin 2008 appelée « directive-cadre pour le milieu marin » conduit les États membres de l'Union européenne à prendre les mesures nécessaires pour réduire les impacts des activités sur le milieu marin afin de réaliser ou de maintenir son bon état écologique au plus tard en 2020.

Par ailleurs, il convient de remarquer que des mesures relatives à la bonne conservation des masses d'eau et visant notamment le contrôle des activités de dragage ont été inscrites au sein de certains schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, élaborés en application de la *Directive cadre sur l'eau (SDAGE-DCE)*<sup>5</sup>. Des engagements pour le déploiement de schémas d'orientation territorialisés ont pu être établis dans le cadre de ces « documents », qui représentent aussi une opportunité pour veiller à la planification des opérations de dragage et de gestion des sédiments.

Le présent document méthodologique pourra dès lors inspirer des réflexions lancées dans le cadre d'engagements de planification marine autres que les *PAMM*, notamment en Outre-mer où la *DCSMM* ne s'applique pas directement.

***La présente note de cadrage correspond à la phase n°1 de la mesure intégrée au sein des programmes de mesures des PAMM.***

***Ce document propose des éléments méthodologiques permettant de faciliter l'élaboration (Partie I) puis la construction (Partie II) de schémas d'orientation des activités de dragage et des modalités de gestion des sédiments.***

---

## **PARTIE I / Le schéma d'orientation territorialisé des opérations de dragage et des modalités de gestion des sédiments : éléments de définition et de réalisation**

### **I. Qu'est-ce qu'un schéma d'orientation ?**

Les schémas d'orientation territorialisés des opérations de dragage et des modalités de gestion des sédiments (ou « schémas d'orientation ») sont des outils d'aide à la décision. Ils ont vocation à accompagner les opérateurs, notamment portuaires, pour l'organisation de l'activité de dragage et de gestion des sédiments, au regard des caractéristiques du territoire et de ses enjeux environnementaux, économiques ou organisationnels. Ils visent à anticiper les besoins des acteurs, et leur proposent des outils adaptés à l'optimisation environnementale des dragages et de la gestion des sédiments dragués.

Un schéma, peut à ces fins, présenter un diagnostic du territoire et identifier des pistes de bonnes pratiques, au regard des perspectives de développement : il comporte des éléments pouvant faciliter l'analyse de la sensibilité environnementale de certains sites. Il est également un indicateur des chantiers qui pourront être menés dans le futur, par l'introduction d'éléments prospectifs.

---

<sup>5</sup> Approuvés par les préfets de bassin, ils définissent un plan de gestion équilibrée des masses d'eau sur le bassin hydrographique concerné.

Le schéma d'orientation peut présenter une utilité pour de nombreux acteurs :

- il permet de cibler les enjeux recensés sur un territoire dépassant les seules infrastructures portuaires et éclaire les réflexions des maîtres d'ouvrage et de leurs interlocuteurs lors du dépôt d'un dossier de déclaration ou d'une demande d'autorisation de dragage, d'immersion ou de gestion à terre; le schéma peut également participer à la mesure des impacts cumulés des activités sur un territoire défini.
- il facilite l'appréhension d'un dossier d'autorisation à instruire par les services locaux de l'État, permettant une meilleure visibilité des enjeux du dossier grâce à une phase de pré-cadrage mieux coordonnée.
- il incite au partage de connaissance, à l'expression des besoins et des perspectives des acteurs, et contribue à la prise en compte de leurs intérêts par la promotion du travail mené en commun lors de l'élaboration des schémas.
- les schémas participent plus globalement aux engagements nationaux, mais aussi européens et internationaux, pour la préservation du milieu marin (*Directive cadre stratégie pour le milieu marin, Directive cadre sur l'eau, conventions de mer régionales, etc*).

## **II. Quelle est la valeur juridique du schéma d'orientation ?**

### **A. Un caractère indicatif et incitatif**

Les schémas d'orientation élaborés en application des programmes de mesures des PAMM sont des outils d'information, à caractère indicatif. Ce ne sont pas des documents de planification ayant vocation à créer une nouvelle norme car ils ne sont pas dotés de valeur prescriptive.

Néanmoins, la construction des schémas doit inciter les acteurs à s'inscrire dans une démarche d'anticipation des travaux, puis à s'y référer lors de la mise en œuvre de leurs activités.

Ces documents matérialisent les engagements réciproques des acteurs pour une meilleure gestion environnementale de l'espace dans lequel ils interviennent.

### **B. Autorité décisionnaire et approbation**

Si la réalisation d'un schéma d'orientation (lancement du projet, animation, rédaction) peut-être portée par divers acteurs (services de l'État, collectivités, etc.), elle n'implique pas pour autant de décision d'approbation formelle de la part d'une entité de coordination. Le document pourra faire l'objet d'une validation « collégiale », en lien avec les autorités en charge de son élaboration et de sa rédaction.

La démarche constructive du schéma d'orientation induit une liberté d'approbation par les acteurs, sans formalisme requis. Il est néanmoins important que les documents validés soient largement diffusés.

## C. Évaluation environnementale stratégique

Les schémas d'orientation des activités de dragage et des modalités de gestion des sédiments ne sont pas des « plans programmes » au sens de la Directive 2001/42 CE du 27-01-2001, transposée aux articles L.122-4 et suivants du Code de l'environnement. Ils ne sont par conséquent pas soumis à l'obligation d'évaluation environnementale stratégique.

En effet, ces documents n'ont qu'un caractère informatif. Ils ne sauraient en conséquence être assimilés à des documents de planification susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et qui fixeraient le cadre de décisions ultérieures d'autorisation d'aménagements et d'ouvrages.

### III. Comment réaliser le schéma d'orientation ?

La réalisation d'un schéma d'orientation implique la mise en place d'une structure de gouvernance, regroupant les acteurs qui auront la charge de coordonner, piloter puis rédiger le schéma d'orientation. La composition et les modalités de fonctionnement de cette structure de gouvernance devront être définies au regard des spécificités locales. Elle aura notamment la tâche de déterminer le cadre spatio-temporel de déploiement des schémas.

#### A. Définir une gouvernance adaptée

Une gouvernance de proximité est indispensable à la création d'une dynamique locale. Elle pourra s'attacher à cibler, puis regrouper l'ensemble des acteurs locaux qui, au regard de leurs responsabilités respectives, pourront contribuer à la réalisation du schéma.

##### 1. Mettre en place des groupes de travail locaux

Afin de mettre en place une dynamique locale d'échanges, les acteurs doivent être mobilisés à une échelle pertinente au regard des enjeux de territoire.

L'analyse de ces éléments de pertinence et le **lancement des réflexions** ne peuvent donc être effectués qu'à une échelle « élargie », réalisés sous l'autorité des **préfets coordonnateurs de façade maritime et de SRM**, qui veillent au bon déploiement des programmes de mesures des PAMM et des futurs DSF.

Les **DIRM** organiseront, avec l'appui des DREAL et des DDTM, des **réunions d'échange à l'échelle de la façade maritime** réunissant des représentants des services et opérateurs de l'État, des collectivités territoriales potentiellement intéressées et des opérateurs locaux pré-identifiés en fonction des enjeux du territoire (ports, gestionnaires d'espaces naturels, professionnels en charge de la gestion de déchets, etc.).

A l'occasion de ces réunions, des **unités géographiques provisoires** et pertinentes pour la réalisation des schémas seront identifiées et des « groupes de travail locaux » désignés, en fonction des équilibres existants entre les acteurs et les enjeux territoriaux.

Une complémentarité entre les différents acteurs devra être recherchée afin de garantir une représentation équilibrée des intérêts en présence. Un pilote sera désigné pour chacun des GT locaux.

Pour ne pas figer les conditions d'élaboration des travaux, il est indispensable que la mission de pilotage soit confiée à la structure ayant le plus de possibilités, notamment en termes de moyens, pour prendre en charge cette coordination.

**Ces pilotes seront choisis parmi les instances représentatives dans le périmètre considéré (État, collectivités locales, autorités portuaires, etc.). Ils effectueront un rapportage aux DIRM sur l'avancée des travaux et auront la charge d'harmoniser et synthétiser les travaux élaborés dans le cadre des GT. Les DIRM seront référentes auprès des préfets coordonnateurs sur le nombre de schémas projetés, leur cohérence, ainsi que sur les différentes échelles territoriales étudiées.**

Les GT locaux auront la tâche de définir l'échelle spatiale adéquate pour la réalisation du schéma, et de cibler avec plus de précision les acteurs susceptibles de participer aux travaux. Afin d'ajuster le nombre de participants au GT, le pilote procédera à un appel à manifestation d'intérêt, par courrier électronique, en précisant aux acteurs présents à l'échelle de l'unité territoriale pré-identifiée les modalités de lancement des réflexions et des futurs travaux. Les calendriers d'élaboration des schémas seront déterminés dans le cadre des GT locaux, dans le respect des délais prévus par la mesure à laquelle se rattache l'élaboration des travaux, le cas échéant (Programme de mesures du PAMM, ou exigences du SDAGE).

Les différents travaux pourront être présentés dans le cadre des instances représentatives locales existantes (CMF, comités de bassin, etc.).

### Qui participe au GT local ?

Les acteurs susceptibles de vouloir contribuer à l'élaboration des schémas sont nombreux et varient selon les territoires considérés. Ils pourront être recensés selon différentes approches, en fonction de la nature de leurs fonctions ou de leur activité:

- Autorités portuaires ou leurs représentants : elles sont les entités clef et indispensables pour l'élaboration des schémas, en tant que maîtres d'ouvrage des opérations de dragage et de gestion des sédiments. Les autorités portuaires peuvent être des établissements publics, collectivités locales, syndicats mixtes, etc., en charge de ports de commerce, de pêche et de plaisance.

L'association des autorités portuaires militaires aux groupes de travail locaux pourra être recherchée. Bien que les activités des ports militaires présentent des spécificités, il est indispensable de considérer la similarité des enjeux environnementaux vis-à-vis des activités de dragage entre toutes les catégories de ports.

- Représentants de l'autorité administrative : services de l'État, collectivités territoriales et syndicats mixtes, agences et établissements publics compétents en matière d'aménagement ou de gestion de l'eau, de l'environnement et de la biodiversité, commissions locales diverses, gestionnaires d'espaces naturels, etc.

Ils présentent divers rôles dans l'élaboration des schémas locaux : mise en œuvre de politiques publiques (protection d'espaces naturels), garantie des services publics portuaires, compétence en matière de police de l'environnement, etc.

- Représentants des activités professionnelles : comités locaux ou fédérations d'activités de pêche, de pisciculture ou de conchyliculture, « gestionnaires » de fleuves et de rivières, représentants d'activités liées au transport maritime (armateurs, pilotage), entreprises de dragage, gestionnaires de déchets, etc.

- Représentants du secteur associatif ou de la « société civile » : plaisanciers, pêcheurs, associations de protection de l'environnement, représentants de riverains, associations de collectivités, etc.

- Experts scientifiques et universitaires.

Si la planification des chantiers de dragage au sein des ports où ces opérations sont récurrentes peut sembler plus aisée, celle des ports dont les besoins sont moins réguliers manque souvent de visibilité. Il est donc particulièrement important que les autorités portuaires ayant la charge d'infrastructures de taille moindre soient toutes représentées.

Il est nécessaire de recenser de la manière **la plus exhaustive possible ces acteurs locaux** : c'est en effet de la diversité et de la représentativité des acteurs que dépendra la qualité des travaux. La liste des acteurs sera régulièrement mise à jour et diffusée à toutes les parties prenantes dans le cadre des travaux menés localement.

Une fois constitués, ces GT désigneront en leur sein un **comité de rédaction** qui aura la charge de rédiger le schéma. Ce comité de rédaction pourra, sous la vigilance du comité de pilotage, rédiger le schéma d'orientation par ses propres moyens ou en confier la rédaction à un prestataire externe après validation d'un cahier des charges précis. Dans la mesure où des financements seraient alloués à une telle prestation, les modalités de répartition de ce coût entre les acteurs concernés par la réalisation du schéma seront discutées dans le cadre du GT local.

## 2. Recenser les besoins des acteurs et définir des objectifs partagés

Lorsque la forme et les modalités de réunion des acteurs seront déterminées, il conviendra de recenser plus précisément leurs besoins, dans le cadre de la réunion d'un GT local. Cette phase pourrait, par exemple, se faire sous la forme d'un dialogue autour de ce que chacune des parties perçoit du dragage et de la gestion des sédiments : elle permet un échange de connaissances indispensable à un dialogue constructif. Les démarches de planification existantes et dans lesquelles des parties prenantes sont déjà investies seront présentées.

Le schéma d'orientation constitue un outil de réponse aux interrogations survenues lors du recensement des besoins locaux. Il doit permettre de **fixer et de prioriser des objectifs partagés** entre les acteurs locaux.

### Quels sont les besoins des acteurs ?

Ils ne sont pas prédéfinis. Il pourra, par exemple, s'agir de la connaissance précise de la nature et du volume des sédiments dragués pour le secteur associatif environnemental, de l'éloignement des sites d'immersion vis-à-vis de frayères ou des zones de cultures marines pour les associations de pêcheurs, de la compatibilité des activités des dragages et d'immersion de sédiments avec les objectifs de protection des aires marines protégées pour les gestionnaires de ces espaces, des obligations et besoins en dragages futurs pour les autorités portuaires, de l'opportunité de développer des sites d'immersion ou bien d'en désigner de nouveaux, etc.

### Quels sont les objectifs du schéma ?

Les objectifs des schémas pourront varier selon les territoires. Il seront définis collectivement, par les acteurs locaux. Au-delà de leur participation à la préservation du milieu marin et au développement durable des activités portuaires, ces documents pourront poursuivre divers objectifs, tels que la diffusion d'informations sur la composition des matériaux dragués, le partage de bonnes pratiques quant aux techniques de dragage, d'immersion et de gestion à terre des sédiments, d'expérience sur la valorisation des sédiments, l'introduction d'éléments pédagogiques autour des activités de dragage, mais aussi une meilleure prise en compte des revendications de la société civile, etc. D'un point de vue administratif, les objectifs du schéma peuvent viser l'harmonisation des pratiques locales, la facilitation de traitement des dossiers d'autorisation par des dépôts coordonnés de demandes d'instruction, etc. Le schéma peut aussi définir des objectifs de nature économique.

### 3. Doter les travaux d'un mécanisme de suivi

La mise en œuvre « post validation » d'un schéma d'orientation sera accompagnée par un comité de suivi.

Il est en effet important qu'un suivi de la prise en considération par les acteurs des informations présentes au sein du schéma soit effectué. Afin de ne pas multiplier les structures locales « ad hoc », il est proposé que les comités de suivi pré-existants localement soient sollicités aux fins d'assurer cette mission (comité de suivi créé par les arrêtés préfectoraux « loi sur l'eau », par exemple). Ils pourront être élargis, le cas échéant, à certains membres du GT.

### B. Déterminer les échelles spatio-temporelles de réalisation d'un schéma

La question de l'**échelle territoriale** d'un schéma pourra être discutée à l'occasion de la réunion de lancement. L'échelle géographique pertinente sera ajustée dans le cadre des GT locaux, en fonction des enjeux identifiés et après sollicitation de l'ensemble des parties prenantes. L'existence des délimitations administratives pré-existantes ne doit pas être un facteur bloquant pour l'ouverture des discussions et la détermination de l'échelle de construction des schémas.

Le périmètre du schéma territorial peut dépasser le champ géographique d'application du « plan ou schéma » auquel il se rattache (limites d'application du PAMM pour les programmes de mesures DCSMM - *eaux marines et côtières constituant les 4 SRM métropolitaines*-, champ d'application du SDAGE -*bassins ou groupement de bassins hydrographiques*), dès lors que des enjeux intéressants apparaissent au-delà de ce cadre (ex : gestion des sédiments de dragage dans la partie amont d'un estuaire). Cette opportunité sera discutée lors de la réunion des GT locaux et pourra dépendre des informations et des moyens mobilisables pour la réalisation du schéma.

Différentes options d'échelles spatiales pourront donc être retenues au sein des façades maritimes. Le choix de délimitation de ce cadre territorial pourra se faire au regard de différents critères tels que :

- les équilibres existants entre les opérateurs de dragage et les autres acteurs du monde maritime et littoral exerçant à proximité (chantiers récurrents d'un port de commerce d'estuaire ou plus ponctuels d'un port de plaisance, zones d'activité piscicole et aquacole, professions impactées par le trajet des dragues tel que le pilotage, présence d'espaces de loisirs, existence ou projet d'aires marines protégées, etc);
- les caractéristiques physiques et biologiques du milieu (entité géomorphologique, unité sédimentaire estuarienne, etc.)
- la facilité des échanges entre les interlocuteurs locaux : l'élaboration des schémas doit favoriser le maintien des synergies entre acteurs lorsqu'elles sont existantes.

Les comités de pilotage des GT locaux veilleront à faire remonter aux entités de coordination (DIRM et DREAL/DDTM) le nombre de schémas d'orientation sur lesquels des travaux sont lancés, mais également les différentes échelles territoriales d'application retenues.

Les entités de coordination veilleront à la cohérence des différents schémas présents à l'échelle d'une même façade avec les objectifs visés par les programmes de mesures des PAMM et les SDAGE.

### **Prise en compte et valorisation des travaux préexistants**

Deux cas de figure pourront se présenter lors du lancement des débats et de la pré-détermination des espaces au sein desquels des GT locaux seront développés :

- il n'existe aucune initiative locale de planification;
- des initiatives de planification des opérations de dragage et des modalités de gestion des sédiments existent, et ceci sous différentes formes et à différentes échelles.

Lorsqu'aucune initiative n'existe, il est proposé de suivre la méthodologie proposée par cette note de cadrage : pré-identification des échelles par les DIRM et DREAL/DDTM, puis ajustement par la suite en fonction des travaux des GT. Lorsque des initiatives locales préexistent, le format « géographique » en vigueur pourra être conservé (schémas départementaux ou régionaux, chartes des dragages, etc.).

Il est en effet important de conserver les travaux en vigueur ainsi que la gouvernance déjà établie (voir en ce sens l'exemple Breton, présenté en annexe II).

Il conviendra néanmoins d'examiner l'opportunité d'élargir le nombre de contributeurs, mais aussi le périmètre et le champ d'étude de ces documents, en s'inspirant de la démarche proposée par cette note de cadrage (Partie II, *en infra*). L'élargissement des travaux existants pourra s'effectuer sur la base d'une sollicitation des instances en vigueur, mais aussi suite à la manifestation d'un acteur souhaitant intégrer la structure en place.

Afin d'éviter les mitages et superpositions de documents, il est important que les entités de coordination prennent en charge l'initiative de tisser des liens entre les acteurs afin de faciliter le regroupement de différents schémas d'orientation au sein d'une même unité géographique, lorsque les enjeux locaux relevés par le GT le justifient.

Le schéma d'orientation précisera sa **durée de validité**.

Les schémas ont par nature une durée de validité limitée. Leur révision sera engagée suffisamment en amont du délai d'échéance, afin d'en assurer la continuité.

La durée de validité préconisée des schémas est de 10 années. Ils pourront prévoir une durée plus large, notamment lorsque des besoins en dragage sont récurrents mais se présentent sur des échelles de temps plus longues (dragage d'un port tous les 20 ans, par exemple), ou que des travaux envisagés sur un espace maritime sont d'ores et déjà ciblés. Restreindre le document à un cadre temporel trop court ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de conférer un rôle « d'aide à la décision » au schéma d'orientation.

Il est essentiel que la durée prévisionnelle de validité du schéma soit fixée en adéquation avec l'évolution prévisible de l'activité de chacun des acteurs (dragages, immersions, projets d'aménagements divers, extension de certains domaines d'activités, mesures de gestion des aires marines protégées, etc.). Ainsi, les initiatives de planification de travaux de dragage existantes et prévoyant des échelles de temps seront valorisées (schémas directeurs de dragage des GPM, par exemple, ou PGPOD pour les sédiments fluviaux).

Avant l'arrivée à son terme (fin d'un cycle de 10 ans par exemple), le schéma d'orientation pourra être révisé après réalisation d'un « bilan » de sa mise en œuvre (basé notamment sur les travaux du comité de suivi). Une possibilité de révision anticipée des schémas d'orientation sera introduite. Elle sera nécessaire en cas de modification substantielle des activités ou des enjeux locaux, mais aussi de révision de la réglementation applicable aux opérations visées par le schéma.

## **PARTIE II/ Le contenu des « schémas d'orientation » : les principaux éléments techniques à intégrer au sein des schémas**

Il s'agit ici de proposer, a minima, les **éléments techniques à traiter au sein des schémas d'orientation**.

Il est proposé que ces documents contiennent :

- **(I) le diagnostic / recensement des activités** : il s'agit de réaliser l'état des lieux des actions sur un territoire, à une échelle de temps et sur un espace défini. Le schéma local servira de base de référence quant aux impacts environnementaux, économiques et sociaux liés aux activités de dragage et aux modes de gestion des sédiments connus. La précision des éléments qui seront compilés au sein des schémas d'orientation conditionnera l'opportunité de s'y référer par la suite dans le cadre de l'élaboration d'autres documents de planification (ex : révision des zonages ou création d'aires marines protégées, modification des SDAGE ou des PAMM, des schémas régionaux des carrières, etc.).

- **(II) l'anticipation des besoins futurs** : le schéma joue un rôle prospectif. Il a vocation à donner aux acteurs locaux les informations disponibles ou raisonnablement envisageables sur les opérations qui seront menées dans le futur, avec l'objectif de faciliter les prises de décisions et d'anticiper au mieux les impacts environnementaux, économiques et sociaux des dragages et des choix de gestion des sédiments.

### **I. Volet diagnostic du schéma d'orientation**

Le schéma pourra tout d'abord introduire les enjeux réglementaires encadrant les opérations de dragage et les modes de gestion des sédiments, notamment au regard des différents arrêtés existants précisant les spécificités des autorisations en vigueur sur l'espace considéré. Ces enjeux réglementaires pourront être présentés sous la forme d'une synthèse.

Ensuite, différents points semblent indispensables à évoquer au sein des schémas : il s'agit de la sensibilité environnementale du territoire correspondant au champ géographique d'application du schéma (A), de la description des opérations de dragages qui y ont été réalisées au regard de l'échelle de temps choisie (10 années par exemple) (B), puis de la description des modes de gestion des sédiments qui ont été utilisés (C).

#### **A. La sensibilité du territoire retenu pour l'élaboration du schéma**

Il est indispensable que le schéma d'orientation décrive les grands enjeux environnementaux existants sur le territoire d'application et sur lesquels les activités de dragage, d'immersion et des autres modes de gestion des masses sédimentaires pourront avoir un impact. L'objectif du schéma est ici de permettre la mise à disposition d'un maximum d'informations environnementales connues sur le territoire, et à divers acteurs.

Ces enjeux peuvent être identifiés par un **cadre réglementaire** (réseau Natura 2000, espaces naturels protégés terrestres ou maritimes, sites faisant l'objet d'une protection par un outil ad hoc ou visés par des suivis environnementaux ciblés et prescrits par les arrêtés préfectoraux d'autorisation), ou avoir fait l'objet **d'études scientifiques** (inventaires ZNIEFF, études universitaires, états initiaux d'études d'impact environnemental, référentiels sur les sensibilités des habitats et espèces, etc.). Un recensement des différents suivis environnementaux mis en œuvre, notamment sur les sites d'immersion pourra être effectué. Il confèrera au schéma une vision globale des suivis effectués localement.

Les mesures mises en place aux fins d'évitement, de réduction, et le cas échéant de compensation (par exemple des opérations de dragage) des impacts environnementaux seront recensées.

Il est important que le diagnostic du territoire précise les spécificités des activités locales dont les impacts environnementaux peuvent influencer sur ceux des opérations de dragage ou d'immersion (apports anthropiques connus de polluants liés par exemple à la présence d'activités industrielles, enjeux naturels d'érosion des littoraux et présence d'un bruit de fond environnemental pour certains contaminants, etc.). Les moyens mis en œuvre localement pour remédier à ces constats et les difficultés rencontrées en ce sens faciliteront également une description précise du territoire. Les mesures particulières qui ont été initiées afin d'améliorer la qualité des sédiments seront précisées (encadrement de certains rejets dans le cadre de conventions domaniales, par exemple, ou mesures de maîtrise des effluents domestiques).

Les plans et programmes en vigueur sur le « territoire d'application du schéma » et dont le contenu a contraint ou facilité la mise en œuvre d'opérations de dragage et de gestion des sédiments seront précisés (éléments en vigueur des PAMM, PPRI, PPRT, plans départementaux et régionaux de gestion des déchets, etc). Les documents locaux non dotés d'une valeur juridique mais qui visent à mieux coordonner certaines politiques en interaction avec les activités de dragage et la gestion des sédiments devront être pris en compte (ex : activités de pêche et de loisirs, projets stratégiques des grands ports maritimes, plans de gestion des opérations de dragage des opérateurs fluviaux, plans de gestion des aires marines protégées, etc.).

Les travaux existants à l'échelle nationale, et qui pourraient influencer les décisions prises localement ou participer à l'identification d'enjeux environnementaux pourront être identifiés (guides méthodologiques de portée nationale tels que les guides publiés par GEODE, études et bases de données du CEREMA, guides relatifs à la valorisation des sédiments en techniques routières du SETRA ou différents projets de valorisation des sédiments, etc.). **L'annexe I** de cette note de cadrage vise à faciliter cette tâche et propose un renvoi bibliographique vers certaines études.

## B. La description des opérations de dragage réalisées et recensées à l'échelle spatio-temporelle retenue par le schéma

Il conviendra de recenser les opérations soumises à autorisation, mais également ayant fait l'objet d'une déclaration aux services en charge de la police des eaux littorales. Il est proposé à cette fin qu'une **échelle de temps décennale** soit privilégiée afin d'offrir un aperçu de moyen terme intéressant.

Ces informations devront préciser les **sites** où les opérations de dragage ont été effectuées (définition générique : par exemple désignation d'un bassin portuaire, d'un quai, d'un port de plaisance), les **volumes dragués** (en unité métrique de « tonne de matière sèche » et/ ou en mètres cube in situ), la **technique utilisée** (dragage par aspiration, dragage à pelle, injection d'eau, autre), la **périodicité** des opérations (un chantier de 24h sur 12 mois, dix rotations par semaine d'une drague aspiratrice en marche, etc.) ainsi que les niveaux de potentiel **contaminant** ayant été relevés sur les sédiments prélevés (seuils N1 et N2).

Afin de faciliter la lecture des données, une **distinction par « objet »** des opérations de dragage pourra être effectuée (dragages liés à des travaux neufs, dragages d'entretien ou d'approfondissement / dragages de chenaux d'accès ou de bassins, etc.).

Toute donnée complémentaire sur la qualité physico-chimique des sédiments mobilisés pourra être précisée si une particularité s'y rattache (matériaux grossiers pouvant être valorisés, sables, etc.).

Si les chantiers successifs ont conduit à l'élaboration de bonnes pratiques locales auxquelles il serait possible de se référer pour les maîtres d'ouvrage moins expérimentés, alors ces précisions seront mentionnées (utilisation de techniques moins impactantes ou de solutions innovantes, mesures d'évitement ou de réduction d'impact et suivis environnementaux mis en œuvre, etc.).

La précision des opérateurs ayant assuré la charge de maîtrise d'ouvrage, ainsi que des opérateurs de maîtrise d'œuvre des travaux, puis des suivis environnementaux, est indispensable.

Au regard de l'objectif de transparence porté par le schéma, une précision sur les coûts des opérations recensées sera apportée, incluant le coût des suivis environnementaux, d'analyse et de transmission des données acquises.

Ces informations sont notamment disponibles auprès des services en charge de la police des eaux littorales (instructeurs des dossiers d'autorisation), des autorités portuaires ainsi que du CEREMA, en charge de la gestion de la base de données nationale sur les dragages.

### C. Les modes de gestion et de valorisation utilisés pour les sédiments dragués

Il conviendra de décrire la destination des sédiments dragués. Seront visés ici les **sites d'immersion** des sédiments (appellation générique du site et géolocalisation précise), correspondant à chacune des opérations de dragage recensée dans la phase de diagnostic. Le statut de ces différentes zones d'immersion sera détaillé (autorisation ou déclaration loi sur l'eau, concession d'endiguage, etc.), leur durée de validité ainsi que le degré d'occupation estimé des sites. Il sera opportun de distinguer ensuite les opérations qui ont fait l'objet d'une immersion totale de celles pour lesquelles certains volumes ont été **gérés à terre** en fonction des enjeux locaux de revalorisation et des caractéristiques des sédiments (par exemple, des contaminants présents). Les ratios/équilibres constatés entre les modes de gestion utilisés et les volumes dragués pourront faire l'objet de précisions.

Le principal mode de gestion des sédiments est l'immersion. Il est donc important que des précisions sur les techniques opérées pour réaliser cette activité soient apportées par les schémas d'orientation. (présentation des plans de clapage, des fenêtres environnementales, des mesures favorisant la dispersion ou l'accumulation des sédiments, etc.).

Les volumes de sédiments déposés à terre aux fins de stockage définitif ou en vue d'une opération de transit avant valorisation future feront l'objet d'une description. Il est important de préciser quels sont les sites sur lesquels ces opérations ont été réalisées, de détailler la **nature de ces sites** (installation ICPE, expérimentation ad hoc, etc.) ainsi que les enjeux environnementaux et économiques que leur mobilisation présente (richesse écologique du foncier, situation stratégique pour le développement d'activités, etc.). Lorsque les dépôts à terre sont effectués en installation ICPE, il conviendra d'en préciser le bénéficiaire de l'autorisation d'exploitation ainsi que les modalités d'occupation du site en termes de volumes et de contenance totale de l'installation. Les sites existants présents sur le territoire considéré seront donc listés et répertoriés.

Les masses sédimentaires qui ont fait l'objet d'une « valorisation immédiate » seront précisées, et les volumes ainsi que les caractéristiques de cette valorisation seront détaillées (épandage, rechargement de plage, etc.). Les modes de gestion innovants et dont la valeur ajoutée a été reconnue seront décrits (remblaiement de ballastières à Yville-sur-Seine, traitement des sédiments en ligne à Port Camargue, etc.).

Il est important que les **expérimentations** menées localement soient mentionnées, ainsi que les éventuels référentiels auxquels elles ont pu se rattacher (par exemple, travaux de *sédilab*, *setarms*, etc.). Cependant, lorsque que les conditions réunies pour leur mise en œuvre ne présentent pas d'équilibre durable ou transposable (qualité physico-chimique des matériaux, partenariats financiers, implication des maîtres d'ouvrages), il conviendra de le préciser, afin de ne pas voir ces expérimentations considérées comme des modes de gestion « acquis ».

Le contenu du diagnostic du territoire n'est pas prédéfini : les éléments mentionnés ci-dessus pourront être complétés par des retours d'expérience, des conclusions d'expérimentations, des travaux universitaires diligentés sur certains sites et présentant un apport quant à la caractérisation du milieu, etc. Les références bibliographiques ayant conduit à la réalisation du diagnostic seront également mentionnées.

La compilation des données existantes et leur intégration au sein du schéma local seront coordonnées par les « comités de rédaction » des schémas, en lien avec les GT locaux. Les lacunes constatées pourront alimenter les réflexions des services de l'État et des maîtres d'ouvrage quant aux mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, mais aussi d'accompagnement et de suivi de certains projets, à mettre en place dans le futur aux fins d'améliorer la maîtrise des impacts et la connaissance des données environnementales locales. Il est important que le contenu du schéma soit formulé et présenté de manière pédagogique. Sa clarté et sa facilité de lecture en feront un outil de diffusion de l'information pour un public moins averti, par exemple lors de réunions publiques.

## II. Volet prospectif du schéma

Le schéma local d'orientation est un outil de diffusion des besoins prospectifs des opérateurs locaux, aux fins notamment de faciliter le développement des activités dans le futur. Il doit permettre d'**anticiper les opérations de dragage et les modes de gestion futurs des sédiments**.

Le schéma d'orientation précisera les **besoins de dragage** des acteurs recensés sur le territoire, sur une vision prospective par exemple de 10 années (échelle temporelle à établir par le GT local).

Il conviendra d'estimer autant que possible les **volumes à draguer**, les **caractéristiques des sédiments** (granulométriques et chimiques) ainsi que le calendrier des opérations, en fonction de la nature des besoins (entretiens courants ou ponctuels, dragages d'approfondissement ou liés à des travaux engagés ou sur le point de l'être, etc.).

Les **techniques privilégiées** et/ou envisagées pour réaliser ces opérations seront décrites, dans la mesure où elles sont prévisibles (aspiration en marche ou stationnaire, mécanique, mixte, injection d'eau, etc.).

Ensuite, les **modalités de gestion des sédiments envisagées** seront indiquées.

Il s'agira d'anticiper sur les modes de gestion de l'ensemble du volume de sédiments dragués par port ou chantier multi-portuaire (volumes valorisés, volumes immergés, volumes déposés à terre aux fins de transit ou de stockage). Lorsque les opportunités et/ou les filières locales le permettent, la valorisation des sédiments doit être recherchée en priorité. Il conviendra dès lors de privilégier, quand cela est possible, la valorisation immédiate des sédiments (rechargement de plage, création de remblai...), mais également de considérer les autres possibilités de valorisation à terre qui existent localement.

La description précise des opérations de dragage devra en faciliter la lisibilité selon plusieurs approches : environnementale, organisationnelle et économique.

Il peut être délicat d'évaluer tous les besoins en dragage à une échelle trop large. L'objectif du schéma est de considérer les projets connus lors de son élaboration. Il pourra être révisé en cas de modification substantielle des activités qui surviendrait suite à une décision prise au cours de la période de validité du schéma.

### A. Environnementale

Il s'agit ici d'anticiper les volumes, la récurrence et les modalités techniques de réalisation des dragages et immersions futurs. Un focus sur les sites de prélèvement connus où les sédiments présentent un potentiel contaminant élevé sera effectué à cet effet.

Une réflexion sur les impacts cumulés des projets de dragage et d'immersion sur le territoire pourra être menée : elle sera alimentée par les éléments fournis au sein des différentes études d'impact menées par les opérateurs portuaires. En ce sens, les impacts issus des dragages et des modes de gestion des sédiments employés dans le passé, mais aussi ceux des projets futurs, pourront être considérés. Les impacts issus des activités sectorielles pourront également être recensés avec le soutien de leurs représentants.

L'objectif n'est pas de proposer une position sur les potentiels impacts cumulés des projets, mais de recenser certaines informations qui pourront faciliter l'évaluation des impacts environnementaux des projets par les autorités compétentes.

Cette réflexion pourra conduire à optimiser les méthodes d'évitement et de réduction des impacts mises en œuvre ou envisageables (techniques d'éco-conception des ouvrages visant à éviter l'ensablement, etc.), notamment dans l'objectif de mutualisation des suivis environnementaux futurs qui seront prescrits par les arrêtés préfectoraux d'autorisation.

Les éventuelles réflexions ou travaux visant à rechercher une amélioration de la qualité des sédiments seront mentionnés ainsi que leurs objectifs.

L'analyse des incidences environnementales doit introduire une réflexion sur la **pérennité des sites d'immersion exploités** et l'opportunité d'en définir de nouveaux dans le futur, notamment vis-à-vis du besoin d'équilibre et de conciliation des différents usages.

Les éléments prospectifs décrits par les schémas d'orientation devront être compatibles avec les plans et programmes applicables à l'échelle territoriale choisie (c.f plans mentionnés au I.A de cette note). Lorsqu'ils sont en phase d'élaboration ou de révision, il conviendra, lorsque cela est possible, de prendre en considération l'avancement des réflexions menées localement. Le schéma d'orientation est, par exemple, issu d'une mesure intégrant les PAMM. Une réflexion quant à sa compatibilité avec les futurs DSF devra donc être amorcée.

## B. Organisationnelle

L'anticipation du dimensionnement et de la récurrence des chantiers doit permettre de faciliter l'organisation de ces opérations à différentes échelles.

Tout d'abord, pour les autorités portuaires, planifier les activités implique une réflexion sur le long terme des besoins effectifs de dragage au regard des perspectives de développement du port ou de ses trafics et des tirants d'eau qu'il conviendra d'assurer à cet effet.

Ensuite, cette démarche doit permettre aux services de l'État en charge de l'instruction des dossiers d'autorisation, d'inciter les pétitionnaires au dépôt coordonné de leurs dossiers. Cela permettra l'instauration d'un dialogue plus poussé entre maîtres d'ouvrage, dans l'objectif de rationaliser les dépôts de dossiers et d'en faciliter le traitement pour les services instructeurs. Les phases de « pré-cadrage » des dossiers seront facilitées et leurs délais en conséquence réduits.

## C. Économique

Anticiper les campagnes de dragage à mener pourra permettre aux maîtres d'ouvrages de croiser leurs connaissances et expériences quant aux spécificités de certaines opérations, ceci avec l'objectif d'en limiter les coûts (d'études préliminaires par exemple).

La planification constitue également une possibilité d'anticiper les besoins de contractualisation avec les différents maîtres d'œuvre, dans l'objectif de mutualiser certains travaux locaux par une coordination des autorités portuaires, par exemple en fonction de leur nature d'activité : commerce, pêche, plaisance (mutualisation des engins de dragage ou des sites de gestion à terre de masses sédimentaires, etc.).

Une évaluation des coûts conduira également les différentes autorités portuaires à s'orienter vers tel ou tel mode de gestion.

Afin de faciliter la lecture du document et sa pédagogie, il est impératif que les différents enjeux et opérations analysés en phase de diagnostic ainsi que les éléments prospectifs soient représentés par des éléments cartographiques.

## ANNEXE I BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

### **Guides méthodologiques relatifs aux opérations d'immersion de sédiments de dragages**

#### **-Guides GEODE / CEREMA:**

Suivis environnementaux des opérations de dragage et d'immersion (2012) ;

Évaluation des risques sanitaires des opérations de dragage et d'immersion en milieu marin et estuarien (2014);

Études d'impact des opérations de dragage et d'immersion en milieu marin et estuarien (2014);

Guide méthodologique sur le dragage par injection d'eau (2012);

Évaluation des incidences des dragages des chenaux de navigation et des immersions sur l'état de conservation des sites Natura 2000 - Guide méthodologique (2008) ;

CETMEF : Ports de commerce et Natura 2000 en mer – Guide cadre (2012) ;

(Ouvrages notamment disponibles à l'adresse suivante: <http://www.eau-mer-fleuves.cerema.fr/etudes-et-documents-a191.html>)

### **Guides méthodologiques relatifs à la valorisation et/ou au traitement à terre des sédiments de dragage.**

#### **-Guide SETRA / CEREMA:**

Acceptabilité de matériaux alternatifs en technique routière

(Ouvrage disponible à l'adresse suivante : <http://www.centre-est.cerema.fr/outils-methodologiques-a454.html>)

#### **- Guides SEDIMATERIAUX / CD2E :**

Valorisation des sédiments de dragage en technique routière ;

Valorisation des sédiments de dragage en aménagement paysager ;

Valorisation des sédiments de dragage dans le béton.

(Ouvrages disponibles sur sollicitation à l'adresse suivante: <http://www.sedilab.com/FR/Guides-Sedimateriaux-20.html>)

#### **- Recueils réglementaires**

Gestion à terre des sédiments de dragage, quelle réglementation ? (DREAL Nord pas de Calais – 2012).

[http://www.nord-pas-de-calais-picardie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dreal\\_2012\\_sediments.pdf](http://www.nord-pas-de-calais-picardie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dreal_2012_sediments.pdf)

L'État recense toutes les réglementations applicables : planifier le dragage en Bretagne (DREAL Bretagne – 2014).

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/reglementation\\_dragage\\_web\\_cle11d9ff.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/reglementation_dragage_web_cle11d9ff.pdf)

## ANNEXE II

# RETOUR D'EXPERIENCE – LA CHARTE DES DRAGAGES DES PORTS BRETONS

### ● Contexte

#### **La Bretagne, un territoire maritime**

Constituée de 2730km de côte, la Bretagne représente 30 % du linéaire maritime français. Elle possède près de 222 infrastructures portuaires, une infrastructure abritant parfois plusieurs activités (commerce, plaisance, réparation navale, pêche). Cet atout maritime regroupe des savoir-faire bretons complémentaires et vitaux pour le maintien du dynamisme économique de la Bretagne et faisant partie intégrante du patrimoine maritime régional.

#### **Enjeu du dragage identifié au Comité de pilotage stratégique portuaire régional**

Permettant la création d'une synergie entre les différentes places portuaires, le Comité de pilotage stratégique portuaire régional (CPSPR) a identifié à son installation en 2008 l'enjeu du dragage portuaire en Bretagne.

Bien que les volumes dragués dans les ports bretons restent inférieurs à 300.000 m<sup>3</sup>/an et représentent une part négligeable à l'échelle nationale (0.6%), les maîtres d'ouvrages portuaires bretons ont souhaité développer collectivement une gestion exemplaire des opérations de dragage.

Ce chantier a été mené techniquement en 2009 par l'émanation technique du comité, le comité des maîtres d'ouvrages portuaires bretons –le CMOP- et le bureau d'études Idra environnement.

### ● Objectifs

Les objectifs sont multiples, favorisant un développement portuaire durable

- Assurer une appropriation régionale de la réglementation
- Evaluer les besoins de dragages en Bretagne sur le long terme
- Qualifier la qualité des matériaux
- Faciliter un large spectre des filières de gestion et de valorisation
- Mutualiser les opérations ou les moyens du dragage
- Comprendre et prévenir la dégradation de la qualité portuaire, liée aux phénomènes d'accumulation qui conduisent à de nécessaires travaux
- Suivre le milieu selon des protocoles homogènes et garants des attentes de tous
- Analyser l'évolution des coûts et des enjeux économiques
- Diffuser et s'approprier collectivement les enjeux sur le territoire

### ● Contenu du document

La charte des dragages des ports bretons présente :

- les enjeux, les principes de gouvernance et les axes de travail identifiés sur la problématique du dragage en Bretagne
- les outils techniques de mise en œuvre opérationnelle de la charte au travers de fiches

### ● Portée du document

- Démarche basée sur le volontariat, qui n'a fait l'objet de signature officielle
- Deux échelles d'actions :
  - \* locale ; chaque collectivité membre du comité est compétente sur ses champs propres
  - \* régionale ; elle garantit l'application des principes énoncés dans la charte, la mutualisation et la diffusion des données
- Une cohérence et une complémentarité entre les documents cadres et réglementaires existants est apportée. La représentation de l'Etat au sein de la CRML appuie cette démarche. L'Etat a par ailleurs produit une synthèse réglementaire.
- La démarche est menée à l'échelle de la Bretagne, bien que les résultats ont vocation à dépasser le périmètre régional.

### ● Acteurs associés

- La Charte des dragages portuaires bretons bénéficie d'une double gouvernance :
  - \* le CMOP : - fédère les maîtres d'ouvrages portuaires bretons à l'initiative de la Charte. Se réunit 1 à 3 fois par an.
    - représente les maîtres d'ouvrages dans le groupe GEODE
  - \* la CRML (conférence de la mer et du littoral) : Co-pilotage par le conseil régional de Bretagne, le Préfet de la Région Bretagne et le Préfet Maritime, et évoque de façon concertée toutes les questions liées au domaine maritime.
    - permet la concertation avec les représentants de l'Etat et les acteurs de la mer. Se réunit 3 fois par an.
    - la feuille de route a été validée en février 2014 et se réunira en 2016 pour instaurer le groupe de travail « dragage portuaire ». Il participe à la diffusion et de la vulgarisation de l'information (réglementaire, technique et scientifiques touchant à la gestion des sédiments), au partage des enjeux liés à ces opérations de manière générale et concerté pour asseoir le débat sur des bases plus constructives
- Le porter-à-connaissance des résultats est régulier (en local, et au plan national). Le groupe de travail dragage portuaire sera l'occasion de faire le point sur le suivi/évaluation de la charte, et de dresser des préconisations pour le futur (volet prospectif).

### *Dates-clés*

- 2008** : enjeu du dragage identifié
- 2009** : structuration de la réflexion. Accompagnement d'un bureau d'études
- 2010** : rédaction de la Charte des dragages des ports bretons
- 2011** : adoption de la Charte des dragages des ports bretons
- 2014** : création de la feuille de route du groupe de travail dragage portuaire
- 2016** : travaux du groupe de travail dragage portuaire

### *En synthèse*

- **1** document cadre
- **1** double gouvernance
- **9** fiches par axes de travail, assorties d'un calendrier de réalisation
- **38** actions, dont 19 achevées  
*Synthèse réglementaire par l'Etat  
Représentation au sein de GEODE  
Audits environnementaux*



**Ministère de l'Environnement,  
de l'Énergie et de la mer**

Secrétariat général  
Tour Pascal A  
92055 La Défense cedex  
Tél. : 01 40 81 21 22