



LE NOUVEAU TEMPS DU PORT

13^E CONFÉRENCE MONDIALE VILLES ET PORTS

FRANCE
NANTES
SAINT-NAZAIRE
18-21 JUIN 2012

CONTRIBUTION INTERNET

Né en 1947 à Lorient, agrégé d'histoire et inspecteur général honoraire de l'Education nationale, Jean-Yves Le Drian a été maire de Lorient de 1981 à 1998 et député du Morbihan de 1978 jusqu'aux dernières législatives de 2007.

En tant que Parlementaire, il a été membre de la commission de la défense nationale, rapporteur du budget sur la marine nationale et rapporteur de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux et polluants (cf. rapport « Après l'Erika, l'urgence »).

Au sein du Gouvernement d'Edith Cresson, il a été Secrétaire d'Etat à la Mer (1991- 1992) auprès du ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, Paul Quilès. Un poste ministériel où il sera chargé, notamment, de mettre en place la politique de modernisation de la filière portuaire (réforme des docks).

Président du Conseil régional de Bretagne depuis 2004, réélu en 2010, il occupe également des fonctions au sein d'instances européennes : il a été élu en octobre 2010, et pour deux ans, Président de la CRPM (Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe), qui réunit à ce jour 161 régions littorales, de la Mer baltique jusqu'à la Méditerranée.

Il est aussi membre titulaire de la délégation française du Comité des Régions où il siège au sein des commissions Education et politique de Cohésion territoriale).

Jean-Yves Le Drian a été nommé Ministre de la Défense le 16 mai 2012.



Jean Yves LE DRIAN

Président de la Région Bretagne
Ministre de la Défense
CONSEIL REGIONAL DE
BRETAGNE



LA CHARTE DES DRAGAGES DES PORTS BRETONS - POUR UN DEVELOPPEMENT PORTUAIRE DURABLE

Les caractéristiques des profondeurs des chenaux et des souilles sont primordiales pour l'attractivité des ports. Elles nécessitent, pour leur entretien ou leur modernisation, des opérations de dragages. L'Etat Français a lancé deux chantiers structurants pour l'environnement : le Grenelle de l'environnement et le Grenelle de la mer, les ports se situant au carrefour de ces deux initiatives.

Parce qu'ils permettent de faire circuler les personnes et les marchandises en limitant leur empreinte carbone, parce qu'ils abritent des activités de pêche, de plaisance et des industries de pointe (réparation et construction navale, nautisme), leur développement durable repose sur la poursuite d'opérations de dragage environnementalement exemplaires. La difficulté croissante de réaliser des opérations de dragage repose en effet sur des facteurs multiples que sont le manque de concertation, l'absence de coordination entre maîtres d'ouvrage, le besoin d'une identification claire et partagée des enjeux stratégiques du maintien ou de l'amélioration des capacités nautiques portuaires.

Conscients du risque qui naîtrait de l'incapacité croissante des maîtres d'ouvrage à réaliser des opérations de dragages dans une sphère de concertation apaisée, les maîtres d'ouvrage portuaires bretons se sont réunis pour avancer



THE DREDGING CHARTER FOR THE BRITANNY PORTS. FOR SUSTAINABLE PORT DEVELOPMENT

The characteristics of the depths of channels and sea beds are essential for the attractiveness of ports. They necessitate dredging operations for their maintenance or modernisation.

The French State engaged in two structuring instruments for the environment : the Grenelle of the Environment and the Grenelle of the Sea, the ports being situated at the crossroads of these two initiatives.

Because they enable persons and goods to circulate whilst limiting their carbon footprint, because they shelter fishing and yachting activities and state of the art industries (ship repairs and construction, and water sports) their sustainable development is based on the pursuit of environmentally exemplary dredging operations.

The growing difficulty in undertaking dredging operations is based in fact on numerous factors which include lack of consultations, the absence of coordination between the prime contractors, the need for a clear and shared identification of the strategic stakes of the maintenance or of the improvement of the port nautical capacities.

Conscious of the risk which would be born from the growing incapacity of the prime contractors to undertake dredging operations in a calm sphere of consultations, the Breton prime



DIRECTRICES PARA EL DRAGADO DE LOS PUERTOS DE BRETAÑA: HACIA UN DESARROLLO PORTUARIO SUSTENTABLE

Las características de profundidad de los corredores navales y de los atracaderos son de importancia primordial para la buena calidad portuaria. Debido a ello, las operaciones de dragado son indispensables para la mantención y/o modernización de los puertos.

El Estado francés ha lanzado dos iniciativas de gran importancia para el medioambiente: Grenelle Environnement y Grenelle de la Mer. Los puertos estarán ubicados en el punto de encuentro de estos dos proyectos. Las iniciativas facilitarán la circulación tanto de las personas como de las mercaderías, a la vez que limitarán su huella de carbono. Además protegerán las actividades pesqueras, náuticas de placer, y de ciertas industrias de vanguardia (reparación y construcción de navíos, yates). Por ello, su desarrollo sustentable exige que las operaciones de dragado sean ejemplares desde el punto de vista de la protección ambiental.

La creciente dificultad de realizar operaciones de dragado deriva de múltiples factores, incluyendo la falta de armonización a nivel de la planificación, la falta de coordinación entre las Autoridades Mandantes, y la necesidad de consensuar en forma rápida y clara los desafíos estratégicos de la mantención y/o de la mejora de las capacidades portuarias. Conscientes de los riesgos que se generarían como resultado de la creciente

collectivement sur la problématique.
Cette initiative innovante est reprise dans une charte qui présente les enjeux, la gouvernance et les axes de travail d'une démarche commune.
Elle a pour objectif de permettre à tous les ports de poursuivre leur rôle structurant dans l'économie et l'environnement du territoire dans lequel ils s'inscrivent

contractors have got together to progress collectively on this issue.
This innovatory initiative is laid out in a Charter which presents the stakes, the governance and the directions of work in a common approach.
It has the objective of enabling all the ports to pursue their structuring role in the economy and the environment of the territory in which they are situated.

incapacidad de las Autoridades Mandantes para realizar las operaciones de dragado de modo planificado y coordinado, las Autoridades Mandantes de los puertos bretones se han reunido para avanzar conjuntamente ante este desafío.
Esta iniciativa innovadora está plasmada en una carta magna que presenta los desafíos, la gobernanza y los principales ejes de trabajo de este enfoque consensuado. El objetivo principal es permitir que todos los puertos sigan jugando el papel fundamental que hoy desempeñan en la economía y en el medioambiente del territorio.

La charte des dragages des ports bretons

- Pour un développement portuaire durable -

Préambule

Pourquoi les maîtres d'ouvrages portuaires bretons ont-ils souhaité élaborer une telle charte ?

Sur ses 2730km de côte (30% du linéaire côtier de la France), la Bretagne possède près de 222 infrastructures portuaires françaises¹, une infrastructure abritant plusieurs activités (commerce, plaisance, réparation navale, pêche), regroupant des savoir-faire bretons complémentaires et vitaux pour le maintien du dynamisme économique de la Bretagne et faisant partie intégrante du patrimoine maritime régional.

Du fait des dynamiques de courant et hydro sédimentaires locales, l'ensemble des structures portuaires est confronté à des phénomènes d'envasement et/ou d'ensablement qui conduisent tous à de nécessaires travaux de dragage d'entretien dont l'ampleur, la nature et la fréquence varient d'un port à l'autre.

Bien que les volumes dragués dans les ports bretons restent inférieurs à 300.000 m3 par an et représentent une part négligeable à l'échelle nationale (0.6%), les maîtres d'ouvrages portuaires bretons ont souhaité développer collectivement une gestion environnementalement exemplaire des opérations de dragage, dans l'objectif de permettre un développement durable des trafics portuaires au service d'une région bretonne éco-pionnière.

Cette démarche va dans le sens de la prise en compte déjà effective des problématiques environnementales par les maîtres d'ouvrage portuaires, conformément à la réglementation en vigueur (directive cadre sur l'eau et Directive cadre « stratégie pour le milieu marin ») et dans les accords internationaux (Convention Ospam), et dont l'application permet de protéger efficacement les milieux marins.

Enfin, cette démarche doit permettre de mutualiser les coûts associés aux opérations de dragage, afin que l'exemplarité environnementale de la gestion des dragages soit possible pour tous, sans déstabiliser l'économie portuaire, elle-même au service du développement durable du territoire.

A l'installation du comité de pilotage stratégique portuaire régional, le 21 janvier 2008, la question du dragage a été identifiée comme un enjeu majeur, avec la nécessité de mieux informer les acteurs de la mer sur les conséquences environnementales réelles et objectivées des opérations et de créer une filière innovante de valorisation des matériaux de dragage. Cette problématique du dragage a été par la suite rappelée à chaque réunion du comité de pilotage stratégique portuaire régional, traduisant l'acuité de ce dossier et la nécessité ressentie collectivement de prendre une initiative structurante.

Le comité de pilotage stratégique portuaire régional a donc proposé aux maîtres d'ouvrage portuaires bretons d'engager **une réflexion commune** afin d'identifier d'une part les enjeux liés à ce sujet et d'autre part de définir **les responsabilités de chacun** et les actions qui pourraient être entreprises au niveau local et régional.

Le cadre de la démarche :

Cette réflexion s'inscrit en totale continuité et complémentarité avec les politiques régionales suivantes :

- La charte des espaces côtiers bretons adoptée en décembre 2007 et en particulier le chantier-phare « *Inscrire les activités maritimes et côtières dans une logique de développement durable* ».
- La stratégie portuaire régionale, adoptée en janvier 2010, les opérations de dragage faisant pleinement partie des plans d'action comme outils du maintien de la compétitivité de la filière agroalimentaire bretonne.
- Le plan régional d'élimination des déchets dangereux, et notamment sa composante « activités maritimes ».

Elle s'inscrit également dans le prolongement de démarches déjà en cours concernant le dragage portuaire telles que :

¹ Source : Bretagne Environnement, Université Rennes 2

- Les schémas de référence des dragages du Morbihan et du Finistère
- Le projet SETARMS (Sustainable Treatment and Reuse of Marine Sediment), qui associe de multiples acteurs des deux côtés de la Manche afin de trouver des solutions techniques, économiques et environnementales à la gestion des sédiments dans l'espace Manche.

Les modalités d'élaboration de la charte des dragages des ports bretons

Les principes généraux :

Lors du comité de pilotage stratégique portuaire régional du 22 juin 2009, une proposition cadrant l'initiative régionale sur la problématique du dragage a été présentée et validée par l'ensemble des membres.

L'objectif principal poursuivi est l'amélioration de la performance des ports en pérennisant les autorisations de dragage de l'ensemble des ports bretons, au travers du développement d'outils de facilitation partagés.

Cette proposition reprenait l'historique, le diagnostic, les objectifs, le cadre et les chantiers de ce que pourrait être une démarche concertée sur cette question. Elle s'est appuyée sur une note de cadrage, qui identifiait 6 « chantiers » :

- Evaluation et amélioration de la qualité des milieux portuaires : densification et amélioration du réseau de mesure, évaluation de l'incidence des milieux amont, ...
- Evaluation prospective qualitative et quantitative des besoins : évaluation de la qualité des sédiments, connaissance des profondeurs, recensement des dragages prévus pour les 15 prochaines années,
- Charte des études préalables : interprétation et clarification du corpus juridique (convention OSPAR, textes européens et nationaux, PREDD), contenu et niveau des études d'incidence, contenu et niveau des dossiers de déclaration et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, grille de qualification des sédiments, ...
- Economie des opérations de dragage : mutualisation des connaissances des coûts, modalités de massification des opérations, identification des éventuels moyens internes des maîtres d'ouvrage, ...
- Concertation et évaluation des opérations de dragage, tout au long du processus: modalités de concertation, engagements formalisés, du maître d'ouvrage, mise en œuvre de protocoles de suivi, communication,
- Recherche et développement : quelles filières aujourd'hui ?, quelles filières demain ?

Les porteurs de la réflexion :

La démarche a été validée par le comité stratégique portuaire régional, dont la composition permet de regrouper de très nombreux maîtres d'ouvrage portuaires. Ce comité a constitué un groupe de travail technique sur la problématique du dragage : le comité des maîtres d'ouvrages portuaires régional.

L'étude s'est déroulée de mars à juin 2010, et s'est structurée autour de 3 phases :

- Phase 1 : Etat des lieux (recueil des données, bilans, synthèse et conclusions des enjeux)
- Phase 2 : identification des principaux axes d'actions et d'orientations
- Phase 3 : construction d'une proposition de document de référence

Les différents échanges ont permis d'aboutir à une structuration de la réflexion autour de 9 axes de travail : enjeux réglementaires, volumes et besoins, nature et qualité des sédiments, filières de gestion, techniques de dragage, origine et nature des flux dégradant la qualité sédimentaire, suivi et surveillance des milieux, coûts et enjeux économiques, constat et approche sociétale.

Les instances de concertation :

Les membres du comité de pilotage stratégique portuaire régional ont mandaté leurs services, collectivement, pour participer à la définition d'une action collective sur la problématique des dragages. Si ce comité a permis d'initier la démarche, le sujet du dragage a été évoqué à plusieurs reprises au sein de la conférence régionale de la mer et du littoral.

Une instance portuaire régionale

Le comité de pilotage stratégique portuaire régional a vocation à fixer le cadre stratégique pour l'ensemble des ports régionaux en concertation avec les autres ports bretons et constitue la garantie d'un « port de

Bretagne » au service de l'ensemble de l'économie bretonne. Le comité des maîtres d'ouvrage portuaires régional en est sa forme technique.

Une instance régionale de l'ensemble des acteurs de la zone côtière bretonne

La conférence régionale de la mer et du littoral est un lieu d'échanges, de réflexion et d'action de l'ensemble des acteurs bretons de la zone côtière. Elle permet de réunir tous les acteurs du monde de la mer, notamment l'Etat, les organisations socioprofessionnelles (pêche, conchyliculture, activités portuaires, construction et réparation navale, agriculture, tourisme...) ainsi que le milieu associatif (protection de la nature et du patrimoine, usagers, riverains...).

Que contient la charte des dragages des ports bretons ?

La charte des dragages des ports bretons contient :

- les différents 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 action (une par axe de travail).

A quoi et à qui va servir la charte des dragages des ports bretons ?

La présentation des orientations au comité des maîtres d'ouvrages portuaires a mis en évidence la nécessité, au-delà du rapport, d'élaborer un plan d'actions détaillé et précis, décrivant les conditions de réussite de cette initiative pour chacun des acteurs concernés. Cela implique d'être en mesure de définir les actions opérationnelles à entreprendre, mais aussi les moyens et les calendriers à respecter.

La charte des dragages des ports bretons reprend donc les enjeux, la gouvernance, le plan d'actions identifiés par le comité des maîtres d'ouvrages portuaires.

Cette charte est un acte d'engagement et un document de référence pour tous les maîtres d'ouvrage portuaires engagés dans le développement durable de leur port et de celui des filières économiques associées. Elle propose les principes qui doivent régir l'action de tous et les dispositifs nécessaires pour faire vivre la charte. Elle propose également plusieurs axes de travail autour desquels pourrait s'amorcer la concrétisation d'une action collective en faveur d'un dragage durable en Bretagne.

La signature de cette charte aura valeur d'engagement à respecter son contenu et notamment les modalités de mise en œuvre des actions proposées. Les signataires seront invités à présenter l'état d'avancement des différents axes de travail au sein des deux instances de concertation que sont le comité des maîtres d'ouvrages portuaires bretons et la conférence régionale de la mer et du littoral.

La signature de cette charte permettra également aux maîtres d'ouvrage portuaires d'amorcer puis de développer une collaboration étroite avec les services de l'Etat, à la fois dans un objectif de concertation, de coordination des initiatives et d'homogénéisation des approches au niveau régional et local et dans un objectif de performance environnementale, conformément aux dispositions contenues dans les grenelles de l'environnement et de la mer.

La charte des dragages des ports bretons

- Pour un développement portuaire durable -

1. Le dragage portuaire au cœur de la problématique du développement économique durable de notre territoire

Le handicap géographique de la Bretagne, à l'écart des grands flux de passagers et de marchandises, son éloignement par rapport à une Europe économique dont le centre de gravité s'est progressivement déplacé vers l'est n'ont pu être et ne pourront être surmontés que par la valorisation de ses atouts maritimes et portuaires.

Le développement des ports bretons est en effet au cœur de la promotion du transport maritime, un des modes de transport les moins émissifs en CO₂ (10g-15g/T.km²) et les moins consommateurs d'énergie (1kg de pétrole permet de transporter 205 tonnes de marchandises par voie maritime³), alors que les effets du changement climatique impacteront directement la zone côtière bretonne et les activités économiques littorales et que le renchérissement du coût de l'énergie est déjà une réalité avec laquelle les entreprises installées sur le territoire doivent composer.

La Bretagne est la première région française pour la pêche, avec près de 46% des captures de la France métropolitaine en volume et 46% de la valeur des ventes. La pêche professionnelle emploie 7000 pêcheurs, soit près de 29% des emplois de la pêche en France⁴. Comme les autres ports, les ports de pêche sont soumis aux mêmes problématiques d'envasement et/ou d'ensablement et le dragage permet de maintenir ou restaurer les capacités nautiques de ces infrastructures.

L'activité de construction et de réparation navale, adossée à l'infrastructure portuaire, est un pilier de l'économie maritime et de l'économie bretonne en général. Pour garder son positionnement de pôle d'excellence au niveau national, la qualité de service doit être maintenue et passe par des infrastructures portuaires, donc par des capacités d'accueil performantes.

La plaisance abrite de multiples filières et s'appuie sur des compétences multiples. Dans leur rapport de mai 2009 « *pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable* », les conseils économiques, sociaux et environnementaux de l'Atlantique ont rappelé le rôle central de la filière nautique qui s'appuie sur l'offre portuaire et qui connaît une forte croissance, notamment à l'exportation. Les ports de plaisance font en outre partie intégrante de l'offre touristique bretonne (8% du PIB régional) au travers d'activités multiples (voile, kayak de mer etc..) et qui valorisent le patrimoine naturel régional. Enfin, ces installations sont souvent utilisées pour des usages mixtes : plaisance mais également accueil des bateaux de pêche,avitaillement etc.

Les CESER préconisent notamment de mutualiser les démarches environnementales, avec la conduite d'une approche globale pour répondre aux enjeux du dragage portuaire.

Enfin, le dragage portuaire se situe à la croisée des grenelles de l'environnement et de la mer, car il doit permettre de concilier les objectifs de réduction des émissions de CO₂ et la protection des milieux marins. Le schéma national des infrastructures de transport prévoit par ailleurs sur cette thématique spécifique la mise à disposition d'un outil d'aide à la décision en matière de dragage et de valorisation des sédiments sur la base du corpus juridique existant ainsi qu'un guide d'incidence des dragages et des immersions en mer dont la rédaction a été confiée à GEODE.

Pour pérenniser les opérations de dragage, vitales pour la survie des ports et les filières économiques associées, 8 grands enjeux peuvent être identifiés :

1. **Définir une position régionale sur l'interprétation de la réglementation et participer aux propositions d'évolutions réglementaires décidées au niveau national.** La concertation menée auprès des gestionnaires portuaires bretons révèle des appréciations unanimes vis-à-vis de l'approche réglementaire. Globalement, si chaque opération d'entretien respecte le cadre fixé par les textes de lois, il n'en demeure pas moins que les services instructeurs concernés apparaissent

² Source : OCDE

³ Source : UE, transport maritime courte distance

⁴ Source : OFIMER 2009, INSEE 2007

de plus en plus nombreux du fait de la transversalité des dragages qui s'intègrent dans un cadre juridique étendu. Bien que la réglementation actuelle soit déjà suffisante pour garantir la protection des milieux marins (cf. rapport final du groupe de travail n° 11 du Grenelle de la Mer), son application est complexe, du fait qu'elle donne lieu à de multiples interprétations. L'évolution fréquente des textes et leur complexité ne permettent pas d'acquiescer une vision claire et structurée des enjeux et des exigences d'une année sur l'autre. L'échelle régionale peut paraître pertinente pour assurer une représentation des maîtres d'ouvrage portuaires bretons vis-à-vis des représentants de l'Etat et dans les groupes de travail scientifiques (GEODE, SETARMS, SEDIMATERIAUX), afin de ne plus seulement être en position de subir des évolutions décidées au niveau national.

2. **Mieux définir et motiver les besoins et le caractère indispensable des opérations de dragage.** Les volumes et les besoins de dragage des ports Bretons sont très disparates d'un système portuaire à l'autre. Cependant, leur connaissance précise constitue la base d'une réflexion régionale destinée à anticiper et pérenniser les opérations à court, moyen et long terme. Cette connaissance alimenterait la démonstration du caractère inéluctable des besoins en dragage, résultant de phénomènes locaux naturels.
3. **Mieux connaître et partager la qualité du milieu portuaire.** Les notions d'écotoxicité, de dangerosité, de bruit de fond ou de substances prioritaires dangereuses sont relativement peu maîtrisées. Une mutualisation des réflexions à l'échelle régionale et la mise au point d'une approche commune et irréfutable sur la base des critères existants permettraient à chaque gestionnaire de mieux appréhender les notions de qualité, de dangerosité et de risque des sédiments dans un contexte local particulier. Cette connaissance pourrait être partagée entre maîtres d'ouvrage portuaires et l'ensemble des acteurs du monde de la mer.
4. **Diffuser l'innovation et faciliter l'expérimentation de filières de gestion qui concilient au mieux les besoins portuaires et le respect du milieu.** Dès lors qu'ils répondent aux caractéristiques établies par la réglementation, le retour des sédiments portuaires dans leur milieu marin d'origine est indispensable à la poursuite des activités portuaires. Non seulement pour des raisons économiques, mais également techniques (disponibilité foncière pour les zones de stockage à terre) et environnementales (bilan carbone, maintien des équilibres sédimentaires). Néanmoins, les orientations actuelles tendent d'ores et déjà à ne plus accepter les rejets de matériaux hors normes ou les pratiques menées sans justifier des besoins ou sans objectivation des impacts sur le milieu récepteur. Afin de pouvoir développer l'éventail des filières de gestion disponibles (notamment les filières non maritimes), le développement de modes de pensées et d'outils innovants doit être soutenu à l'échelle de la Bretagne avant d'être mis en application concrètement par chaque gestionnaire qui porte seul la responsabilité des demandes réglementaires des travaux qu'il engage. L'approche en matière de Recherche & Développement relative aux voies de valorisation innovantes doit être encouragée et diffusée à l'échelle régionale (financement de travaux de recherche, groupes de travail nationaux (Sédimatériaux) ou internationaux (SETARMS)).
5. **Encourager les projets de mutualisation.** Si la mutualisation de la connaissance (réglementaire, scientifique et technique) est centrale pour la réussite de la démarche, force est de constater que la mutualisation des moyens matériels est plus délicate : si les moyens de terrassement mécaniques à la marée peuvent être facilement mobilisés localement, les matériels plus spécifiques sont moins nombreux et réservés à un certain nombre de prestataires bien identifiés sur le marché. Cette faible disponibilité explique notamment des coûts fortement aléatoires d'un projet à l'autre. S'il existe peu d'intérêt à l'acquisition d'un matériel, même polyvalent, à l'échelle régionale, la notion de mutualisation peut constituer une réelle opportunité à développer pour envisager la passation des marchés communs (cf. ports de la Manche) susceptibles d'optimiser les coûts ou pour partager des sites de stockage pour les filières terrestres.
6. **Comprendre, maîtriser et prévenir les flux dégradant la qualité des sédiments à l'échelle du bassin portuaire.** En plus de constituer des zones de dépôt naturel des sédiments marins, les ports peuvent recevoir tout un ensemble de flux susceptibles de dégrader la qualité sédimentaire, d'une façon chronique ou ponctuelle qui transitent par les eaux vers le milieu marin. Il est donc nécessaire de mieux savoir identifier et prévenir ces flux susceptibles d'interférer avec la qualité des sédiments portuaires.
7. **Maintenir l'activité, l'attractivité et la compétitivité des ports bretons.** Les coûts des opérations de dragage sont hétérogènes sur les ports bretons selon les structures portuaires et les solutions mises en œuvre. S'il est peu évident de faire émerger une tendance, il apparaît cependant que les dragages représentent un poids économique de plus en plus conséquent pour les budgets

portuaires. Cette évolution devient préoccupante à l'heure où les opérations de dragage sont plus que jamais indispensables au bon fonctionnement et à la pérennisation des dynamiques économiques locales.

- 8. Améliorer la qualité de l'information à l'échelle locale et régionale.** Si, à l'origine, la mise en œuvre d'une opération de dragage se veut favorable au développement des activités et de l'économie locale, il en ressort depuis plusieurs années une perception tout autre et beaucoup moins positive. Bien que souvent subjective, cette perception conduit à une remise en cause systématique ou à une opposition aux pratiques pour l'ensemble des gestionnaires consultés. Les conséquences sont de plus en plus délicates car chaque intervenant de la chaîne de décision et de gestion des dragages perd de sa légitimité. Les divers conflits qui entourent ce type de travaux naissent la plupart du temps de problèmes de communication. A l'évidence, les gestionnaires souffrent d'un déficit de lieux d'information pour faire valoir la cohérence et la pertinence des pratiques mises en œuvre. De fait, les différents suivis et bilans menés à l'occasion des dragages passés faisant état de retour favorable des bonnes pratiques ne semblent pas avoir été suffisamment exploités pour conforter les pratiques en cours ou à venir, au détriment de quoi chaque nouvelle campagne de dragage fait l'objet d'un combat de longue haleine qui, in fine, altère plus qu'il n'améliore les relations entre l'ensemble des acteurs concernés.

2. Une double gouvernance pour deux échelles d'action

2.1. Définir le niveau pertinent de l'action publique

La dimension spatiale des actions engagées dans le cadre de ces réflexions régionales revêt une importance particulière. La recherche du niveau pertinent de l'action publique est en effet indispensable à celle de l'efficacité des actions proposées (principe de subsidiarité). Alors que le bon déroulement des opérations de dragage dépend de nombreux facteurs (économiques, techniques, sociétaux ou environnementaux) liés les uns aux autres via des interfaces complexes, la vocation même des réflexions portées par le comité des maîtres d'ouvrages portuaires s'inscrit dans une volonté d'offrir aux gestionnaires bretons les outils et les réseaux collaboratifs leur permettant de faire évoluer les pratiques en place face aux attentes réglementaires et sociales grandissantes tout en simplifiant l'organisation des démarches préalables aux travaux.

L'analyse transversale et croisée des besoins, des pratiques et des enjeux associés aux dragages a permis de définir clairement les leviers d'actions innovants à engager à l'horizon 2015 en perspective des grands objectifs d'amélioration de la qualité des milieux. Ces axes de réflexion sont incontournables et s'apprécient selon une logique d'application à deux niveaux suivant l'enjeu porté :

2.1.1 A l'échelle régionale :

Un grand nombre des réflexions stratégiques identifiées sur les dragages ne peut s'inscrire que sous couvert d'une dimension mutualisée à grande échelle. Les constats opérés font ainsi explicitement apparaître la Bretagne comme un lien incontournable et fédérateur entre d'une part les orientations législatives ou scientifiques à dimension nationale ou européenne et d'autre part les attentes et besoins opérationnels locaux des nombreux maîtres d'ouvrages bretons.

Les principales actions à engager à l'échelle régionale sont destinées à :

- Garantir la cohérence des bonnes pratiques de dragage en Bretagne en veillant à l'application de la charte, au travers de l'organisation de lieux et moments d'échanges réguliers entre maîtres d'ouvrages portuaires bretons d'une part et l'ensemble des acteurs du monde de la mer d'autre part
- Intégrer les orientations nationales ou départementales pour anticiper les attentes,
- Participer aux concertations et réseaux collaboratifs ayant trait aux évolutions réglementaires et/ou aux recherches scientifiques,
- Constituer un représentant légitime et porte-parole des gestionnaires bretons face aux évolutions réglementaires, aux usages professionnels et aux pressions sociétales,
- Encourager des actions innovantes en matière de filières de valorisation et de traitement des sédiments ne pouvant être immergés,

- Collecter, compiler et synthétiser les données afin d'établir les bilans et les suivis annuels indispensables pour communiquer sur les pratiques innovantes engagées et ainsi les pérenniser,
- Maintenir un état d'alerte et de veille permanente sur la thématique des dragages,

2.1.2 A l'échelle locale :

Au-delà de la dimension stratégique élargie, la mise en application concrète des grandes orientations régionales ne peut s'appréhender qu'à l'échelle des gestionnaires locaux par l'intermédiaire de plans de gestion opérationnels spécifiques.

L'objectif est double pour chaque maître d'ouvrage puisqu'il aboutit à structurer, fiabiliser, crédibiliser et garantir l'ensemble de sa politique de gestion des dragages en même temps qu'il débouche sur l'attribution d'une autorisation préfectorale pluriannuelle.

Ces deux niveaux d'action sont inévitablement en lien étroit au même titre qu'ils doivent l'être avec les autres réflexions existantes, qu'elles soient portées à l'échelle nationale, départementale ou sous couvert de programmes ou d'expertises spécifiques (SETARMS, GEODE...).

2.2. S'appuyer sur des organes de gouvernance existants

Le fonctionnement, la réussite et la pérennité des actions proposées par la charte des dragages des ports bretons dépendent étroitement de l'organisation dans laquelle ils seront mis en œuvre mais aussi des organes de gouvernance et des animateurs de la dynamique instaurée.

Si la réussite des opérations de dragage dépend de multiples facteurs, le cadre actuel des réflexions sur la problématique des dragages est également extrêmement large et porté par des acteurs divers à l'échelle locale, régionale, nationale ou internationale.

C'est pourquoi il ne semble pas opportun de complexifier encore davantage ce système en créant de nouveaux organes de gouvernance venant s'ajouter à ceux qui permettent déjà aujourd'hui la concertation entre acteurs portuaires d'une part et maritimes d'autre part.

Si le comité des maîtres d'ouvrages portuaires bretons, déclinaison technique du Comité de Pilotage Stratégique Portuaire Régional, constitue le point névralgique et centralisateur du projet, la dimension opérationnelle, qu'elle soit mutualisée ou non, est portée par le gestionnaire portuaire en visant à pérenniser ses activités de dragage au travers d'autorisations pluriannuelles notamment.

La dynamique de l'outil est garantie par un ensemble de connexions et d'interférences entre différents acteurs du monde maritime. La Conférence régionale de la mer et du littoral rassemble tous les acteurs concernés par la gestion de la zone côtière. Elle a pour ambition d'inscrire les activités maritimes et côtières dans une logique de développement durable, la question du dragage s'intégrant pleinement dans celle-ci. Elle permettra donc non seulement de diffuser la charte des dragages des ports bretons à l'ensemble des ports du territoire, mais également d'amorcer un travail avec les représentants régionaux de l'Etat et les associations.

Un réseau d'échanges continus entre ces deux instances s'effectuera via des bilans ou des veilles destinés à alimenter le dispositif, la mise à jour de données actualisées annuellement afin de pouvoir l'utiliser comme support référence dans le cadre des communications et de concertations régulières.

Pour être mise en œuvre dans chacun des ports bretons afin qu'ils puissent être en mesure d'atteindre les objectifs majeurs fixés à l'horizon 2015, cette politique à l'échelle régionale doit s'inscrire dans un calendrier rigoureux fixant des échéances spécifiques à chaque échelle d'intervention : ces deux organes de gouvernance feront des points d'étape réguliers pour animer le dispositif et faire vivre la charte.

3. 9 axes de travail pour des opérations de dragage durable en Bretagne

A l'issue d'une première réflexion mutualisée avec les principaux gestionnaires bretons et destinée à recueillir, synthétiser et diagnostiquer les données existantes sur les dragages d'entretien des ports en Bretagne, 9 axes de travail assortis de premières propositions d'action ont pu être identifiés :

1. **Pour une meilleure maîtrise des enjeux réglementaires dans un contexte d'interprétation stabilisé.** Le constat des difficultés de compréhension des gestionnaires portuaires bretons face aux attentes réglementaires amène à établir des orientations et des propositions d'action à différents niveaux. La définition d'une position régionale sur les propositions d'évolutions réglementaires passe par la **mutualisation de la connaissance** (synthèse des exigences réglementaires, veille, compilation et archivage des suivis portuaires locaux) qui permettra, sur la base d'une **doctrine claire, validée par les services instructeurs**, d'être force de proposition et d'ouvrir des lignes directrices majeures compte tenu des enjeux locaux et des évolutions réglementaires futures, qu'elles soient européennes ou nationales. A l'échelle du gestionnaire portuaire, l'objectif de sécurisation des opérations face à un contexte réglementaire en constante évolution passera notamment par une **meilleure planification des besoins**, la **mutualisation des demandes** pour un même gestionnaire, le **développement de demandes d'autorisation pluriannuelles**.
2. **Pour des besoins de dragages évalués sur le long terme, et intégrés dans un outil régional de suivi.** Le développement d'une expertise complète, au niveau de chaque gestionnaire, des conditions d'envasement et des besoins impératifs de dragage pourra alimenter un **programme prévisionnel des dragages sur 10 ans**, dans l'objectif de **mieux préparer et sécuriser l'ensemble des opérations** mais aussi de proposer des actions pour **diminuer les apports sédimentaires**. L'ensemble de ces informations pourra être synthétisé à l'échelle régionale afin de **constituer un outil de suivi de l'activité dragage en Bretagne**, restitué et resitué dans un contexte régional et national.
3. **Pour un système stable de qualification de la qualité des matériaux.** Afin d'améliorer encore davantage la qualité des sédiments, une meilleure identification **de l'ensemble des sources de dégradation de la qualité des sédiments portuaires** permettra à chaque gestionnaire, au travers d'un **audit complet du port**, de définir un plan d'action opérationnel contribuant à sensibiliser davantage les acteurs générateurs de flux aux enjeux relatifs à la qualité des fonds portuaires. Parallèlement, la **réalisation de bilans de suivi de la qualité des milieux** permettra d'apprécier de façon régulière et responsable l'évolution de l'état de reconquête des masses d'eau et des écosystèmes selon les actions engagées. Afin d'être en mesure d'établir un cadre d'application strict, et d'éviter d'éventuelles surenchères, la mutualisation des réflexions à l'échelle régionale devra aboutir à la **production d'un protocole régional commun de détermination de la qualité et de la nature des sédiments**, diffusé d'une façon uniforme à l'ensemble des gestionnaires au travers d'un suivi/formation. Sur cette base homogène, une cartographie complète des sédiments du littoral à partir des analyses de bruit de fond permettra de resituer le milieu portuaire dans son environnement.
4. **Pour un large spectre des filières de gestion.** Si la redistribution des sédiments sains dans le milieu aquatique doit pouvoir se poursuivre à l'échelle régionale, elle ne peut être engagée qu'après avoir présenté la démonstration de la qualité des matériaux, la compatibilité avec les moyens techniques proposés, la limite d'un coût de gestion raisonnable et plus globalement la justification du recours à cette pratique au regard des autres pratiques existantes. A ce titre, il est préférable que chaque gestionnaire, à son niveau, soit en mesure d'**identifier toutes les filières potentielles existantes** afin d'anticiper sur les moyens à mettre en œuvre quelque soit la nature des interventions qu'il compte engager sur plusieurs années. Cela passe au niveau local par un **inventaire exhaustif des solutions de gestion** et au niveau régional par la **diffusion de l'innovation** développée par des groupes de travail nationaux ou internationaux, y compris celles visant à développer des techniques de limitation de la sédimentation. Il sera également nécessaire d'ores et déjà de **déterminer, site par site, des solutions de gestion à terre ou de valorisation pour anticiper les besoins vis à vis des matériaux non immergeables et des exigences réglementaires futures**.
5. **Pour une mutualisation des opérations ou des moyens de dragage.** La mutualisation du matériel à l'échelle régionale doit pouvoir s'étudier dans des cas précis qui répondent à des critères concomitants de fréquence, volumes, proximité géographique et analogie des conditions techniques d'intervention. La **mutualisation des marchés**, facilitée par l'élaboration de programmes prévisionnels de dragage pourrait constituer une réelle opportunité d'optimiser le coût des opérations. Cette mutualisation s'appuiera sur un **inventaire des besoins matériels** selon les filières de gestion envisagées par chaque gestionnaire.

6. **Pour une réduction des empreintes environnementales des activités portuaires.** Chaque gestionnaire portuaire doit être en mesure de **comprendre et entreprendre des actions visant à limiter les flux responsables** de la dégradation de la qualité des sédiments marins, sur la base de la réalisation d'un audit puis d'un plan d'action préventif intégrant des notions d'objectifs de qualité et de bilans. Afin de soutenir chaque gestionnaire dans sa démarche de promotion de bonnes pratiques environnementales, une veille sur les réflexions nationales (CETMEF) devra être diffusée à l'échelle régionale.
7. **Pour des protocoles de suivis homogènes et garants des attentes de tous les acteurs.** Bien que la spécificité d'une opération de dragage concoure à proposer des modalités de suivis particuliers imposés par arrêté préfectoral, il n'en demeure pas moins qu'un cadre global définissant le contenu et les limites des suivis à engager à l'échelle des gestionnaires portuaires constitue l'opportunité de **développer des protocoles communs**, dont l'intérêt et la représentativité seraient reconnus de façon unanime, tout en instaurant la notion de coût raisonnable. De même, l'acquisition et la compilation des données de suivis disponibles localement pourraient être judicieusement destinées à alimenter une **banque de données régionale** permettant d'établir ainsi les **bilans annuels des pratiques en Bretagne** ainsi que l'analyse critique des incidences constatées au regard des grands enjeux de préservation des milieux et des masses d'eau. Avant d'engager des synthèses régionales, chaque gestionnaire doit conduire annuellement ses propres bilans faisant état de l'ensemble des suivis qualitatifs et/ou quantitatifs engagés à l'occasion d'une campagne de dragage. Ces pratiques sont impératives notamment dans l'optique d'autorisations pluriannuelles au sein desquelles les retours d'expériences et de suivis réguliers prennent tout leur sens.
8. **Pour un observatoire des coûts et des enjeux économiques.** La compétitivité et la survie des ports, poumons économiques du territoire, passent par le maintien d'un coût de dragage « raisonnable ». Ce coût est à comprendre tant au niveau financier qu'environnemental (bilan carbone). C'est ce coût qui devra être défini pour chaque gestionnaire selon des différents scénarios opérationnels envisageables. Un **observatoire des coûts** permettrait en outre de mettre en relation « coût raisonnable » et enjeux précis et chiffrés résultant des opérations en termes d'emploi, de ressources et de développement de la chaîne économique portuaire. L'anticipation des besoins et le partage des informations entre gestionnaires constituent également des pistes concrètes de réduction des coûts notamment par la découverte d'opportunités de mutualisation des matériels localement (partage de la commande).
9. **Pour une appropriation des enjeux et des opérations par tous et partout.** L'essentiel des difficultés / oppositions rencontrées vis-à-vis des dragages provient d'une incompréhension des conditions de réalisation et d'un climat de suspicion. Il convient donc de faire adhérer à la charte des dragages des ports bretons l'ensemble des acteurs portuaires et maritimes. **L'uniformité des outils de communication et d'information** passe impérativement par la réalisation d'un **protocole commun et identique pour tous à réaliser avant, pendant et après chaque campagne de dragage**. Chaque année, la conférence régionale de la mer et du littoral est réunie pour exposer les logiques de gestion, les campagnes de dragage menées ou à venir ainsi que le bilan annuel exhaustif des interventions. Il paraît également important dans ce contexte de comparer les exigences bretonnes avec les pratiques nationales et internationales. Ces échanges sont engagés avec les différents acteurs associatifs, professionnels ou institutionnels en lien avec les pratiques de dragage et si possible à des échelles interportuaires voir internationales comme pour le projet SETARMS.

ANNEXES : fiches actions

AXE N°1 : Pour une meilleure maîtrise des enjeux réglementaires dans un contexte d'interprétation stabilisé

FICHE 01

ENJEUX :

- Définition d'une position régionale sur les évolutions réglementaires proposées au niveau national
- Mutualisation de la veille réglementaire
- Capacité d'anticipation et actions en amont des évolutions

① CONSTAT :

- Majorité des procédures : régime déclaratif sur 5 ans maximum ;
- Procédures d'autorisation : faible pourcentage et concernent opérations de grande envergure (volumes conséquents - niveaux de contamination avérés, > N1) ;
- Demandes préfectorales de dragage ponctuelles et non renouvelables ;
- Gestionnaires du littoral Sud : procédures de restitution au milieu aquatique (immersions...) des sédiments ;
- Gestionnaires du littoral Nord : procédures de gestion à terre des sédiments.

② PISTES D'ACTION :

- Etablissement d'un dossier de demande d'autorisation de travaux décennale intégrant l'ensemble des besoins d'entretien et l'ensemble des opportunités de gestion selon la nature des sédiments ;
- Développer une synthèse exhaustive des enjeux réglementaires et fixer un cadre commun, validé, des engagements que cela impose aux gestionnaires bretons ;
- Conduire une veille réglementaire annuelle et participer aux groupes de travail nationaux ;
- Réaliser des bilans systématiques à l'issue des campagnes de dragage à destination des services de police de l'eau et des acteurs régionaux.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE:

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Recours à un prestataire extérieur
Dossier réglementaire d'autorisation décennale	MO portuaire	DDTM DREAL	MO portuaire 8 - 12 k€	OUI
Synthèse enjeux réglementaire & cadre commun des engagements	CMOP		Région Bretagne	NON
Veille réglementaire	CMOP		Région Bretagne	NON
Bilans des campagnes de dragage	MO portuaire	DDTM DREAL	MO portuaire 2 - 5 k€	OUI

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Dossier réglementaire d'autorisation décennale						
Synthèse enjeux réglementaire & cadre commun des engagements						
Veille réglementaire						
Bilans des campagnes de dragage						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Anticipation des besoins en dragage ;
- Visibilité de l'ensemble des filières de gestion des sédiments ;
- Développement du travail en concertation avec les services de l'Etat ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- Diffusion de la synthèse des enjeux réglementaires ;
- Mise en place d'un groupe de travail
- Nombre de bilans réalisés et diffusés ;
- Intégration du Groupe GEODE ;
- Pourcentage d'autorisations de travaux décennale obtenues/demandées ;

ENJEUX :

- mieux définir et motiver les besoins et le caractère indispensable des opérations de dragage ;
- développer une approche « volume » à l'échelle régionale ;

① LES CONSTATS & DONNEES CLES :

- Région Bretagne : 0.6 % du volume total du dragage en France ;
- Absence de règles de proportionnalité transposable d'un port à l'autre (vitesse d'envasement : de 0,05 à 1,2 m/an) ;
- Maintien voire augmentation des besoins en dragage d'entretien ;
- 75% des ports Bretons sont situés sur un aber, soit 88 % du volume dragué par an en Bretagne ;
- 2 catégories de besoins : les ports ouverts /estuariens (volumes importants et fréquence < 5 ans) et les ports confinés (volumes réduits/fréquence > 10 ans) ;

② OBJECTIFS & PISTES D'ACTIONS :

- Détermination d'un Planning Prévisionnel des Dragages à 10 ans ;
- Développer une expertise complète et argumentée des conditions d'envasement ;
- Anticipation et mesures préventives éventuelles des apports ;
- Etablir un bilan annuel quantitatif des pratiques de dragage en Région Bretagne ;

CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE:

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Recours à un prestataire extérieur
Plan Prévisionnel des Dragages (PPD)	MO portuaires	CMOP	MO portuaire 8 – 12 k€	OUI
Expertise Envasement et Besoins en dragage	MO portuaires	CMOP	MO portuaire 7 – 10 k€	OUI
Bilans des dragages	CMOP	/	Région Bretagne	NON

Echéancier	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Plan Prévisionnel des Dragages						
Expertise Envasement et Besoins en dragage						
Bilans annuels des pratiques de dragage en Région Bretagne						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Meilleure compréhension /justification des besoins en dragage ;
- Meilleure acceptabilité sociale des opérations de dragage ;
- Amélioration de la communication au travers de la diffusion des bilans / conclusions ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- Diffusion d'une synthèse régionale ;
- Diffusion et nombre de bilans de dragages annuels ;
- Ecart Planning Prévisionnel des Dragages/le réalisé ;

ENJEUX :

- Mieux connaître la qualité du milieu portuaire ;
- Développer une approche commune de l'appréciation de la qualité des sédiments ;
- Meilleure appréhension du risque à l'échelle de la chaîne de gestion ;

① CONSTAT :

- Granulométrie : 80 % de vases contre 20 % de sable ;
- Majorité des matériaux constituée d'éléments sains (< N1)
- Tendances à venir à la hausse pour les dragages d'entretien ;
- Volumes hors normes restreints et pas distinctement ciblés ;
- Notions d'écotoxicité, de dangerosité, de bruit de fond ou de substances prioritaires dangereuses (cf. DCE) peu et/ou mal maîtrisées ;

② PISTES D'ACTION :

- Elaboration d'un glossaire ;
- Elaboration d'un protocole commun de compréhension et de décision de l'approche qualitative des produits de dragage ;
- Mener une veille scientifique annuelle des protocoles à venir et conduire une étude de définition des sédiments littoraux en dehors des ports ;
- Réaliser une base de données consultable à l'échelle régionale (cartographie des sédiments du littoral – bruit de fond)
- Réaliser des bilans de suivi de la qualité des milieux.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE:

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Recours à un prestataire extérieur
Protocole d'appréciation de la qualité des sédiments	CMOP	GEODE / APLM / CPSPR	Région Bretagne	NON
Veille scientifique	CMOP	GEODE / APLM	Région Bretagne	NON
Bilans de suivi de la qualité des milieux	MO portuaire	GEODE / APLM	MO portuaire 20 à 40 k€	OUI

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Guide et protocole d'appréciation de la qualité des sédiments						
Veille scientifique						
Bilans de suivi de la qualité des milieux						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Meilleure acceptabilité sociale des opérations de dragage ;
- Homogénéisation des procédures de caractérisations ;
- Accélération du traitement des données, intervention facilitée, gain de temps ;

ELÉMENTS D'ÉVALUATION :

- Nombre de consultations de la base de données cartographique
- Nombre de bilans réalisés.

ENJEUX :

- Diffusion de l'innovation aux filières de gestion, faciliter l'expérimentation
Recourir à des filières qui concilient au mieux les besoins portuaires et le respect du milieu ;
- Appréciation globale de l'ensemble des filières de gestion des sédiments ;

① CONSTAT :

- Remises en suspension et refoulement à la côte non pratiqués bien qu'admis réglementairement (1 lieu de remise en suspension : Pontrieux) ;
- Gestion à terre concerne de faibles volumes et peu/pas de moyens de prétraitement/stockage présents sur chaque port ;
- 60% des cas de gestion à terre ne pratiquent aucun traitement ;
- Valorisation des matériaux extraits sporadique ;

② PISTES D'ACTION :

- Intégrer les groupes de travail et les programmes de recherche expérimentaux nationaux et conduire des essais pilote ;
- Réalisation de l'inventaire exhaustif des solutions de gestion des sédiments selon une approche multicritère opérationnelle (bilan carbone/filière) ;

CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE:

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Recours à un prestataire extérieur
Inventaire exhaustif des solutions de gestion	MO portuaire	APLM SEDIMATERIAUX	MO portuaire 3 – 5 k€	OUI
Intégration groupes de travail	CMOP	APLM SEDIMATERIAUX	CMOP	NON

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inventaire exhaustif des solutions de gestion						
Intégrer groupes de travail et programmes de recherche expérimentaux nationaux et conduire des essais pilote.						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Meilleure appréciation / justification des filières de gestion ;
- Meilleure optimisation coût économique / coût écologique ;
- Augmentation du nombre de site de stockage à terre ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- % de valorisation des sédiments vs moyenne nationale
- Coût moyen(économique et carbone) d'une opération de dragage ;
- Nombre et localisation d'espaces de stockage à terre ;
- Nombre de groupes de travail intégrés ;

ENJEUX :

- Recourir à la technique qui concilie au mieux les besoins portuaires et le respect du milieu ;
- Meilleure connaissance de l'ensemble des techniques de dragage
- Encourager les projets de mutualisation

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE:

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Recours à des prestataires extérieurs
Planification régionale des besoins	CMOP	Non	Région Bretagne	Non
Description des besoins matériels	MO portuaire	Non	MO portuaire	Non

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Planification régionale des besoins						
Description des besoins matériels						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- définition des mutualisations possibles ;
- Vision globale et exhaustive à l'échelle régionale des techniques de dragage ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- Nombre d'opérations mutualisées ;
- Réalisation de planification des outils de dragage ;
- % des ports ayant réalisé une description de leurs besoins matériels

① CONSTAT :

- Techniques de dragage nombreuses (dragage mécanique = 60 % / hydraulique = 35%) ;
- Absence de matériel commun ou sous la gestion de collectivités ;
- Prestataires essentiellement privés avec du matériel spécifique ;
- Disponibilités aléatoires et coûts fluctuant en conséquence ;
- Marchés non mutualisés entre plusieurs gestionnaires ;

② PISTES D'ACTION :

- Etablissement d'une planification régionale des besoins afin d'identifier des mutualisations éventuelles ou partager les informations ;
- Compléter le Programme Prévisionnel de Dragages par la description des besoins en matériels et les bilans passés des opérations ;

AXE N°6 : Pour une réduction des empreintes environnementales des activités portuaires

FICHE 06

ENJEUX :

- Comprendre et maîtriser les flux à l'échelle du bassin portuaire en identifiant l'ensemble des sources de dégradation de la qualité sédimentaire ;
- Développer la concertation port/usagers autour de la question environnementale ;
- Diffusion et meilleure connaissance des « bonnes pratiques » ;

① CONSTAT :

- Présence de substances majoritairement de nature métallique ;
- Présence principalement historique mais sources peu / pas clairement identifiées ;
- Notion de responsabilité de dégradation de qualité à éclaircir ;
- Démarches « port propre » et mesures préventives en émergence ;

② PISTES D'ACTION :

- Réalisation d'un audit ;
- Réalisation d'un plan d'action préventif des apports dégradant la qualité sédimentaire intégrant des notions de responsabilité, d'objectifs de qualité, d'échéances et de bilans ;
- Intégrer des groupes de travail et proposer des guides et bilans des évolutions techniques.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE:

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Recours à un prestataire extérieur
Audit & Plan d'Actions Préventif	MO portuaire	non	MO portuaire 10 – 15 k€	OUI
Intégration groupes de travail	CMOP	CETMEF, Pôle mer	Région Bretagne	NON

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Audit & Plan d'actions préventif						
Intégration groupe de travail						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Meilleure transparence sur les origines des flux ;
- Meilleure identification des sources de dégradation de la qualité sédimentaire ;
- Meilleure quantification et qualification des sources de dégradation de la qualité sédimentaire ;
- Diminution des flux de dégradation de la qualité sédimentaire ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- Amélioration de la qualité des sédiments
- Nombre de convention de rejets signées ;
- Nombre d'audits environnementaux réalisés ;

ENJEUX :

- Concilier au mieux la qualité du suivi et les contraintes économiques portuaires ;
- Développer la concertation port/usagers ou associations ;

① CONSTAT :

- Suivis systématiques selon les procédures réglementaires mais l'ampleur des mesures est de plus en plus conséquente ;
- Exploitation des données : absence de bilans pour conforter les pratiques engagées et l'acceptabilité des interventions ;
- Informations disponibles pas / peu partagées ni diffusées ;
- Données de terrain non confrontées aux simulations théoriques avant travaux ;
- Bilans carbone inexistant ;

② PISTES D'ACTION :

- protocole commun de suivi et de surveillance puis synthèse, exploitation des données et communication des suivis engagés en région Bretagne ;
- Réaliser des bilans à l'issue des opérations de dragage et vérifier le bien fondé des pratiques ; (comparaison réalisé/simulations des documents d'incidence ;
- Réalisation de bilans quinquennaux/décennaux ;

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Recours à un prestataire extérieur
Synthèse des suivis en Bretagne	CMOP	IFREMER	Région Bretagne	Non
Bilans des opérations de dragage	MO portuaire	IFREMER	MO portuaire 4 – 6k€	OUI

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Synthèse des suivis en Bretagne						
Bilans des opérations de dragage						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Amélioration de la connaissance de l'impact des opérations de dragage et maîtrise du risque ;
- Meilleure acceptabilité sociale des opérations de dragage ;
- Meilleure appréciation du coût des suivis ;
- Amélioration de la concertation entre gestionnaire et associations ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- Evolution des coûts des suivis annuels ;
- Nombre de réunions de présentation des résultats des suivis ;
- Valeur annuelle de l'ensemble des suivis réalisés à l'échelle régionale vs moyenne nationale.

ENJEUX :

- définition du coût raisonnable d'une opération de dragage ;
- Survie du port: maintien de l'attractivité et de la compétitivité des ports bretons ;
- Encourager la mutualisation des marchés ;

① CONSTAT :

- Conditions physiques, économiques et sociales très variables ;
- Hausse constante des prix (matériel spécifique, nombre restreint de prestataires, faible disponibilité de moyens) ;
- Difficulté de mutualisation des outils ;
- Multiplication de frais annexes: analyses préalables, suivis et études associées aux travaux ;
- Mécanique & Immersion : 15 à 22 €/m³ ;
- Mécanique & Gestion à terre : 3 à 250 €/m³ ;
- Hydraulique & Immersion : 8 à 12 €/m³ ;
- Hydraulique & Gestion à terre : 27 €/m³ ;

② PISTES D'ACTION :

- Mise en place d'un observatoire des coûts ;
- Modélisation économique et mutualisation des opérations ;
- Bilan carbone/filière ;
- Etude de mutualisation des marchés ;

CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE :

	Porteur de la réflexion	Membres consultatifs	Financement	Recours à un prestataire extérieur
Observatoire des coûts	CMOP	APLM	Région Bretagne	Non
Bilan Carbone par filière	MO portuaire	/	MO portuaire 2 - 4 k€	OUI
Etude de mutualisation des marchés	CMOP	APLM	Région Bretagne	NON
Modélisation économique des opérations	CMOP	/	Région Bretagne	Non

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Observatoire des coûts						
Modélisation économique / Notion coût raisonnable						
Bilan carbone / filières						
Etude de mutualisation des marchés						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Meilleure acceptabilité sociale des opérations de dragage ;
- Maintien de l'équilibre économique portuaire ;
- Meilleure appréciation de l'évolution des prix du marché ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- Coût moyen d'une opération de dragage / consultation ;
- Nombre de bilans carbone ;
- Nombre de commandes partagées ;

ENJEUX :

- Meilleure appréciation du risque réel ;
- Amélioration de l'information à l'échelle locale et régionale ;
- Replacer la situation bretonne dans un contexte national et européen ;
- Définition d'une position commune portée dans les groupes de travail nationaux ;

① CONSTAT :

- Dragages favorables au développement des activités locales mais paradoxalement trop souvent perçus comme allant à l'encontre de l'intérêt général ;
- Perception négative subjective et associée à des pratiques déviantes historiques. Les acteurs de la chaîne de décision perdent leur légitimité et leur crédibilité ;
- Projets se heurtent à une opposition systématique, confortée par des relais médiatiques, qui impose un combat isolé permanent qui peut contribuer à envenimer les débats ;
- Contexte national et européen méconnu ;

② PISTES D'ACTION :

- Réunir au sein de la conférence régionale de la mer et du littoral les principaux acteurs et définir les modalités d'échanges, de pratiques et d'information / synthèse des décisions administratives ;
- Disposer d'un support d'information et d'exploitation des données compilées annuellement ;
- Réaliser une synthèse et un suivi des décisions administratives sur les opérations existantes
- Benchmark UE sur les contraintes exigées / respectées ;

CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE:

	Porteur de la réflexion	Membres associés	Financement	Ressources à un prestataire
Concertation au sein de la conférence régionale de la mer et du littoral	Région Bretagne	APLM	Région Bretagne	Non
Support d'information	CNDP	APLM	Région Bretagne 15 k€	OUI

Echéancier	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Concertation au sein de la conférence régionale de la mer et du littoral						
Support d'information						

RETOMBÉES ATTENDUES :

- Amélioration de la perception de l'opération de dragage ;
- Prise en compte à l'échelle nationale des recommandations des gestionnaires portuaires Bretons ;

INDICATEURS D'ÉVALUATION :

- Nombre d'opérations de dragage réalisées ;
- Durée entre identification du besoin et réalisation du dragage ;
- Bilan qualitatif des réunions de concertation