

# SYNTHESE DES DEBATS

21 et 22 mars 2006  
Palais des Congrès  
de Caen

## AMENAGEMENT PORTUAIRE DE PLAISANCE & développement durable

Colloque co-organisé par



Conseil Général



En partenariat avec

Calvados  
nautisme

# SOMMAIRE

**Mardi 21 mars**

<b>SEANCE PLENIERE D'OUVERTURE .....</b>	<b>6</b>
<b>Christian DELEUZE, Maire adjoint de Caen .....</b>	<b>6</b>
<b>Christian ADVOCAT, Réseau Idéal.....</b>	<b>6</b>
<b>Xavier LEBRUN, Vice-président du conseil général du Calvados.....</b>	<b>7</b>
<b>Bernard CAZENEUVE, Vice-président de la Région Basse-Normandie.....</b>	<b>8</b>
<b>SEANCE PLENIERE 1 .....</b>	<b>10</b>
<b>QUEL EST L'IMPACT DU PORT DE PLAISANCE SUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL ?</b>	
<b>Enjeux économiques d'un port de plaisance : comment en développer les activités ?</b>	
Philippe DUCHENE, directeur d'ACT-OUEST .....	10
<b>Activité de plaisance et création d'emplois : l'exemple de Ouistreham</b>	
Eric SIGALAS, chef du service maritime de la DDE du Calvados .....	11
Philippe THIEUW, directeur des équipements portuaires de la CCI de Caen .....	11
<b>Un exemple de réseau des ports de plaisance : du projet à la dynamique de la mise en œuvre</b>	
Sylvie LOGIE, Chef de Projet, Syndicat Mixte de la Côte d'Opale .....	11
<b>Atelier 1 : Qualité de l'eau .....</b>	<b>13</b>
<b>De la prévention à la restauration de la ressource</b>	
<b>La Directive Cadre Eau dans les politiques de gestion du littoral</b>	
Franck BRUCHON, chargé d'études, Agence de l'Eau Seine Normandie .....	13
<b>Loi sur l'eau et impacts sur la plaisance</b>	
Jeanne MORISSO, Association Nationale des Elus du Littoral .....	14
<b>La préservation de la qualité des eaux littorales</b>	
Isabelle PUCHALSKI, Direction de l'Environnement et Développement Durable, Région Basse-Normandie .....	15
<b>Galaté : une démarche concertée pour la préservation et la reconquête de la qualité des eaux et des usages du littoral</b>	
François VISSERIAT, Saur France .....	15
<b>Atelier 2 : Evolution des usages.....</b>	<b>16</b>
<b>Quelle cohabitation entre les plaisanciers, les gestionnaires et les acteurs locaux ?</b>	
<b>Evolution des usages et cohabitation des usagers des ports de plaisance</b>	
Christian BANSARD, Président de Bayeux Intercom.....	16
<b>Les contrats portuaires : diagnostics, plans d'action et contrats, l'exemple du port de Fécamp</b>	
Jean-Bosco POIRIER, Agence de l'Eau Seine Normandie .....	17
Alain MICHON, Directeur général, CCI de Fécamp .....	17

**La nécessaire pluridisciplinarité de l'ingénierie au service des acteurs de l'aménagement portuaire**

Jean-François HEITZ, Service Grands Projets d'Aménagement, ANTEA ..... 18

**Les multiples usages de l'espace portuaire : un atout pour le développement**

Marcel STEPHAN, délégué régional au tourisme, région Basse-Normandie..... 18

**FORUM A : Solutions techniques d'aménagement des ports de plaisance ..... 19**

**Les pontons flottants modulaires : une nouvelle alternative technique à l'extension des ports**

Jean-Pierre BELOT, Directeur Commercial Europe, EZ DOCK ..... 19

**Le pilotage et la gestion des ports de plaisance**

Nicolas BALDESCHI, Directeur Marketing/Commercial, MGDIS ..... 20

**Atelier 3 : Déchets de la plaisance et du nautisme..... 21**  
**Comment les collecter et les traiter ?**

**Infrastructures mises en place pour la collecte et le traitement des déchets dans le cadre du projet « Ports Propres en Languedoc-Roussillon »**

Pierre VIGNAUD, Ingénieur Déchets, ADEME Languedoc-Roussillon ..... 21

**Exemple de mise en place d'une déchetterie portuaire : premier retour d'expérience**

Vincent PINATEL, Animateur environnement, Port de Saint-Vaast-la-Hougue ..... 22

**La déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU)**

Régis NICOLET, Coordinateur du programme BPHU 2004-2005, Directeur de la société TECSEN 22

**Pourquoi se préoccuper de la collecte des déchets portuaires et de la plaisance ?**

François CHANTELOUP, Responsable du Service Espaces Naturels et Paysage du Conseil Général du Calvados ..... 23

**Atelier 4 : La démarche qualité ..... 23**  
**De la labellisation à la normalisation**

**Actions et démarche de qualité environnementale des ports de plaisance**

Daniel BOURGEOIS ; Directeur du port du Havre, Président de l'Association des Ports de Plaisance du Littoral Manche Mer du Nord affiliée à la FFPP ..... 23

**Le Pavillon Bleu : une démarche qualité reconnue internationalement**

Isabelle GACHET, Responsable de la campagne du Pavillon Bleu pour la France ..... 24

**Le Bateau Bleu, label environnemental des bateaux de plaisance**

Guillaume ARNAUD DES LIONS, Direction Régionale Grand Ouest FIN ..... 25

**La démarche qualité territoriale France Station Nautique : une autre approche**

Eric MABO, Directeur de France Station Nautique..... 25

**Forum B : Solutions de préservation de la qualité des eaux portuaires..... 26**

**Solutions urgentes à apporter pour les eaux issues des aires de carénage**

Christophe WACHE, Responsable Régional, Saint-Dizier Environnement..... 26

**Préservation de l'environnement portuaire : traitement des effluents de bateaux et stockage des produits polluants**

Philippe ARNOULIN, Directeur de CEI ..... 26

**Traitement et valorisation des boues de dragage : présentation des nouvelles techniques et cas d'application**

Manuel ROUSSEL, Responsable Travaux, IDRA Ingénierie Environnement..... 27

<b>SEANCE PLENIERE 2 .....</b>	<b>28</b>
<b>COMMENT CONCILIER DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ?</b>	
<b>Activités portuaires et protection du littoral : quelle politique mettre en œuvre ?</b> Jacques ROMBAUT, Directeur de la Délégation au Littoral et la Mer, Agence de l'Eau Seine-Normandie.....	<b>28</b>
<b>Développement Durable et impact sur l'activité portuaire</b> Pierre LEVEQUE, animateur du secteur Management Environnemental des zones d'activités, ADEME Basse-Normandie.....	<b>29</b>
<b>Développement de la filière nautique par la requalification d'une friche industrielle : aspects économiques et environnementaux du projet Norlanda</b> Luc DUNCOMBE, Président de la Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer .....	<b>29</b>

## Mercredi 22 mars

<b>Atelier 5 : Gestion des effluents portuaires.....</b>	<b>30</b>
<b>Carénage et dragage</b>	
<b>L'activité de carénage : du traitement des eaux à leur recyclage</b> Patrick LEMAIRE, Directeur Commercial, Société ESF Filtration .....	<b>30</b>
<b>Comment traiter les effluents issus des activités de carénage : l'avis d'un Maître d'Oeuvre et d'un Directeur de port</b> Didier ROLLAND, Président du bureau d'études FR Environnement Nautique et Daniel BOURGEOIS, Directeur du Port de Plaisance du Havre .....	<b>30</b>
<b>Dragage : un exemple de schéma directeur</b> Nicolas PROULHAC, Responsable des études de IDRA-Environnement, s'exprime sur le schéma directeur de dragage du Bassin d'Arcachon .....	<b>31</b>
<b>Approche globale, impact et effet d'un dragage</b> Patrick LEWEURS, Directeur de la Direction des Infrastructures et du Transport, Conseil Général des Côtes d'Armor .....	<b>31</b>
<b>Atelier 6 : Sensibilisation et éducation des usagers à l'éco-citoyenneté .....</b>	<b>32</b>
<b>Méthodes et outils</b>	
<b>Fécamp dès demain, une nouvelle gouvernance participative</b> Hervé LE BAIL, Directeur Général, Ville de Fécamp .....	<b>32</b>
Marie-Catherine EL FALLAH, Cabinet Res Publica .....	<b>32</b>
<b>Informers des enjeux : actions et supports d'Eco gestes Méditerranée</b> Christelle MASSELF, Coordinatrice des campagnes Eco-gestes Méditerranée .....	<b>33</b>
<b>Les actions de sensibilisation auprès des formations professionnelles et des autres citoyens</b> Sandrine LECOINTE, Chargée de mission à la Direction de l'Environnement et du Développement Durable de la Région Basse-Normandie .....	<b>33</b>
<b>Mise en place concrète d'actions éco-citoyennes sur le port de La Rochelle</b> David BEAULIEU, Fondateur de l'Association Echo-Mer .....	<b>33</b>

<b>SEANCE PLENIERE 3 .....</b>	<b>34</b>
<b>MAITRISER DURABLEMENT LE DEVELOPPEMENT DES PORTS DE PLAISANCE QUELS MODES DE GESTION ET QUELS PARTENAIRES ?</b>	
<b>Schéma de développement portuaire et suivi des ports existants : étude quantitative et volet quantitatif</b>	
Pierre-Jean BLANCHET, Directeur des Affaires Maritimes et de l'Environnement, Conseil Général de la Manche.....	<b>34</b>
<b>Gestion publique et intégration des activités portuaires</b>	
Pierre LEAUTEY, Vice-Président du Département de Seine-Maritime .....	<b>35</b>
<b>L'action des régions : les programmes actuels d'aide au développement pour les collectivités locales et les projets</b>	
Patrick MOREL, Directeur des Transports Mer et Littoral au Conseil Régional Basse-Normandie..	<b>35</b>
<b>La recherche de la qualité : le plan qualité des ports du Calvados</b>	
Philippe GAY, Directeur du Comité Départemental du Tourisme du Calvados .....	<b>36</b>
Hervé MANGNAN, Directeur de l'Aménagement du Conseil Général du Calvados .....	<b>36</b>
<b>SEANCE DE CLOTURE ET CONCLUSIONS.....</b>	<b>37</b>
<b>Jean-Baptiste MAILLARD, Sous Directeur des Ports, des Voies Navigables et du Littoral, Direction Générale de la Mer et des Transports au Ministère des Transports, de l'Équipement et de la Mer .....</b>	<b>37</b>
<b>Xavier LEBRUN, Président de la Commission Environnement et Littoral, Vice Président du Conseil Général du Calvados .....</b>	<b>37</b>
<b>Cyril SCHOTT, Préfet de Région Basse-Normandie .....</b>	<b>38</b>

## Séance plénière d'ouverture

### **Christian DELEUZE, Maire adjoint de Caen**

Monsieur le Vice-Président du Conseil Régional, Monsieur le Vice-Président du Conseil général, Monsieur le Directeur du Réseau Idéal, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, c'est avec un grand plaisir que je vous accueille au nom de Madame le Député-Maire de Caen, ici, à Caen, terre d'escale où vous avez consenti à poser vos valises pour quelques heures afin de participer au colloque Aménagement Portuaire de Plaisance et Développement Durable.

Le port de Caen-Ouistreham a connu une réduction continue des espaces à vocations portuaire et industrielle sur le canal, ceci étant dû à des choix politiques et économiques durant les années 65 à 95, mais aussi à des orientations d'aménagement de la basse vallée de l'Orne. Nous avons également observé un déplacement des activités portuaires du port de commerce traditionnel vers l'aval. Des accès mal appropriés aux différents sites portuaires ont par exemple pu entraver leur développement.

La volonté très forte de développer l'image de Caen en tant que ville littorale s'appuie sur le canal de Caen à la mer, le bassin Saint Pierre réaménagé pour la plaisance et l'accueil de manifestations nautiques.

De même, la valorisation d'espaces à vocation industrielle privilégie clairement les activités liées au nautisme et à la plaisance. Ceci se remarque avec le développement de ces activités aussi bien à Ouistreham qu'à Bénouville ou à Caen par exemple. Je voudrais attirer l'attention de l'auditoire sur le fait que s'il y a suffisamment d'espace pour développer les 2 activités le long du canal de Caen-Ouistreham, il convient tout de même d'avoir à l'esprit que la fonctionnalité d'un port de commerce ne peut pas toujours être en cohérence avec le développement du tourisme et de la plaisance, et que nous, à Caen la mer, nous avons besoin des deux pour dynamiser notre territoire.

Je souhaite bon vent et bonnes réflexions aux participants de ce colloque qui nous permettront de trouver des idées pour notre port. Merci.

### **Christian ADVOCAT, Directeur du Développement, Réseau Idéal**

Bonjour à toutes et à tous, au nom du réseau Idéal et de son président François Sellier, je tiens à vous remercier d'avoir répondu à l'invitation commune du réseau Idéal et du conseil général du Calvados.

Permettez moi rapidement en préambule de replacer ce colloque dans le contexte des missions de notre association. Le Réseau Idéal a pour vocation de mutualiser les connaissances et expériences des collectivités locales, afin de leur permettre de faire progresser les politiques qu'elles conduisent sur l'ensemble de leurs domaines d'intervention. Ce partage d'expériences et de pratiques, nous l'exerçons au travers de deux activités :

l'animation de réseaux extranet dédiés à la gestion des diverses compétences exercées par les collectivités locales.

Citons à titre d'exemple le réseau inter-déchet, le réseau Eaux et Assainissement, le réseau Espaces Naturels Sensibles, mais aussi, dans le domaine social, un réseau sur l'insertion, sur les personnes âgées, sur les gens du voyage, ou encore plus récemment la création d'un réseau dédié aux services départementaux d'incendie et un réseau routes.

La seconde de nos activités porte sur l'organisation d'événements. Nous en organisons une cinquantaine par an qui réunissent dans toute la France, et au siège de notre association à Paris, plus de 15 000 décideurs locaux, élus, techniciens, associations, Service de l'Etat, professionnels publics et privés. C'est dans ce cadre précisément que s'inscrit le colloque d'aujourd'hui : Aménagement Portuaire de Plaisance et Développement Durable.

Je tiens à remercier tout particulièrement Madame Anne d'Ornano, présidente du conseil général du Calvados et Monsieur Lebrun, Vice-Président, de la confiance qu'ils nous ont accordée en acceptant d'organiser à nos côtés ce colloque et en y apportant leur soutien à la fois intellectuel, technique et financier. Merci également à tous nos autres partenaires, publics et privés, je cite également la Région Basse-Normandie, la ville de Caen, la Communauté d'agglomération Caen-la-Mer, la CCI de Caen, les ministères de l'Équipement et du Tourisme, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, l'Ademe, la FIN mais également toutes les entreprises petites ou grandes qui nous accompagnent sur ce colloque, tant par leur intervention, leur présence sur le salon ou encore leur présence sur le programme en tant qu'annonceur.

Je voulais citer plus particulièrement les services du Conseil général dont le Comité Départemental du Tourisme en la personne de son Directeur, Monsieur Gay, et de Gildas Gautier, chargé de la filière nautique. Ce programme et les principaux thèmes qui le constituent, a été élaboré à partir d'un constat établi avec nos collectivités adhérentes: comment développer les activités économiques et touristiques induites par les ports de plaisance tout en préservant les milieux naturels dans lesquels s'inscrivent ces activités.

Nous avons essayé de répondre à cette problématique en rassemblant, au cours de ces 2 jours, les experts et praticiens les plus compétents, pour vous présenter des expériences innovantes et transposables sur la mise en œuvre du Développement Durable dans les politiques d'aménagement portuaire et les actions techniques et méthodologiques qui en découlent. Que ce soit dans les domaines de la gestion des déchets, de la qualité de l'eau, de la préservation des ressources, mais également la sensibilisation et l'éducation des usagers ou encore la nécessaire cohabitation entre plaisanciers et acteurs locaux.

Voilà tracés dans les grandes lignes les objectifs et le contenu de ce colloque. Il ne me reste qu'à vous souhaiter deux excellentes journées, productives et participatives. Et je passe maintenant la parole à Monsieur Xavier Lebrun, vice-président du conseil général.

### **Xavier LEBRUN, Vice-président du conseil général du Calvados**

De la part de Madame d'Ornano, présidente du conseil général, je vous souhaite la bienvenue. Pour entrer directement dans le sujet, je dirais que s'il fallait définir le Calvados en un mot, ce serait le vert qui viendrait immédiatement à l'esprit. C'est, du reste, exactement ce qu'il ressortait de l'étude que nous avons conduite sur le nautisme dans le Calvados. Notre département tournait le dos à son littoral. L'image est cependant caricaturale car le nautisme dans le Calvados est tout de même une réalité, notamment si l'on compte ses 13 ports sur 120 km de côte pour une capacité d'accueil de plus de 4000 places. Le nautisme représente par ailleurs près de 70 entreprises et plus de 70 clubs nautiques. Ce secteur représente 60 millions de chiffre d'affaires direct, 600 emplois permanents et 120 saisonniers.

Le Plan Nautique Départemental est né en 2003 de cette nécessité de valoriser, d'entraîner, de mettre en réseau tout un secteur dont l'économie méritait attention et développement. En créant l'entité Calvados Nautisme au sein du Comité Départemental du Tourisme, notre département affiche sa volonté d'être chef de file du développement nautique et son ambition de voir doubler, avec le concours de Calvados Stratégie, le chiffre d'affaires et les emplois dans ce secteur d'activité dans les 10 ans. Les entreprises principalement installées sur l'axe Caen-Ouistreham attendent beaucoup de la dynamique créée. Au-delà des projets d'extension de la capacité d'accueil sur tout le littoral, elles sont particulièrement attentives au projet Norlanda développé par l'agence Synergia pour Caen-la-Mer.

D'autre part, le conseil général, Caen-la-Mer et l'Etat se sont associés pour confier à la Fédération des Industries Nautiques une étude sur l'opportunité de créer dans l'agglomération caennaise un centre éco-nautique de retraitement des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU).

Pour que les activités nautiques se développent, il est primordial que le nombre de pratiquants augmente et que des événements animent régulièrement les plans d'eau. C'est ainsi que le département a conclu, avec l'Inspection Académique, une charte des activités nautiques à l'école primaire, ou des contrats d'objectifs avec les associations et les clubs.



Xavier Lebrun, Vice-Président du  
Conseil Général du Calvados

Toute cette ambition ne peut se concrétiser sans exercer pleinement nos compétences en matière de maintenance et d'adaptation des infrastructures portuaires. C'est pourquoi dès 2004, le Département a mis en place un schéma pluriannuel portuaire à travers une autorisation de programme de 31 millions d'euros. En 2005, une étude a permis d'analyser pour chaque port son organisation au regard des différents usages mais également des dysfonctionnements. Nous avons abouti à des préconisations afin d'améliorer la gestion environnementale, l'offre de services et l'accueil. Afin de soutenir les projets sous maîtrise d'ouvrage des collectivités et des concessionnaires, une autorisation de programme de plus de 4 millions d'euros a été créée dans le budget 2006.

Nous soutiendrons ces projets comme je pense le feront la Région, l'Ademe, l'Agence de l'Eau. Nous savons tous qu'un port joue un rôle essentiel dans l'économie locale et qu'il nous appartient collectivement, et chacun dans nos fonctions, de contribuer à son développement harmonieux, raisonné, productif...durablement. Je vous remercie et passe la parole à Bernard CAZENEUVE.

### **Bernard CAZENEUVE, Vice-président de la Région Basse-Normandie**

Je voudrais remercier le département du Calvados pour l'initiative de ce colloque car son thème se situe au cœur de nos préoccupations. Nous sommes à un tournant. Un tournant législatif qui est aussi un tournant de société puisque les questions qui se posent aux collectivités locales ou aux organismes notamment consulaires qui, en charge de la gestion des infrastructures portuaires, se font plus pressantes, plus précises et doivent nous conduire à apporter des réponses dans la durée.

Nous sommes face à une nouvelle donne législative : la décentralisation, les lois du 13 août 2004, vont nous conduire à exercer à la place de l'Etat des responsabilités qui jusqu'à présent lui incombaient. Il en est ainsi notamment en Basse-Normandie sur les deux grandes infrastructures portuaires (Caen-Ouistreham et Cherbourg) pour lesquelles la Région demeure en très étroite liaison avec les départements de la Manche et du Calvados. Leurs concessionnaires (CCI de Cherbourg et de Caen) réfléchissent du reste à une solution juridique qui permettrait de gérer ces deux infrastructures portuaires dans des conditions homogènes, similaires, harmonieuses, de manière à ce qu'aucune des deux infrastructures portuaires ne soit pénalisée par rapport à l'autre et que dans une perspective globale et ambitieuse, nous puissions faire de ces deux ports d'intérêt national un vecteur de développement économique pour la Basse-Normandie (il faut savoir que ces ports représentent près de 5000 emplois sur le territoire régional). Et parmi les éléments du domaine public transférable de ces deux infrastructures portuaires d'intérêt national qui vont donc devenir d'intérêt régional, une partie des anneaux qui relèvent de la concession accueillent des bateaux de plaisance (c'est le cas à Cherbourg).

Nous débattons ensemble de la pertinence des schémas d'infrastructures portuaires de plaisance financés avec les autorisations de programme départementales significatives dont on vient de rappeler le montant mais dont vous, Monsieur Lebrun, m'avez souvent fait remarquer à juste titre qu'ils étaient assez peu accompagnés de l'effort régional. Etant en période de décroissement des financements, nous aurons à débattre, Région et Départements, de nos modalités d'intervention et des politiques à suivre. Je pense que l'année 2006 est l'année de stabilisation de la décentralisation et de la définition des modalités de sa mise en œuvre, ce qui sera aussi pour nous l'occasion de préciser les conditions dans lesquelles nous interviendrons.

La décentralisation va nous apporter non seulement quelques compétences, quelques capacités d'impulsion pour les ports d'intérêt national, mais va aussi nous conduire à coordonner l'action de l'ensemble des acteurs du développement économique sur les sujets les plus stratégiques, les plus fondamentaux qui engagent les acteurs régionaux sur les chemins du Développement Durable de demain.

Et parmi les nouvelles politiques nous avons écrit un schéma régional de développement économique au cœur duquel est inscrite la politique de filière. Et dans la politique de filière, la filière nautique joue un rôle très important (180 entreprises en Basse-Normandie, 1 400 emplois, 37 ports de plaisance représentant environ 10 000 anneaux...). Nous devons fédérer l'ensemble des acteurs pour faire vivre la filière dans sa globalité, qu'il s'agisse de la construction nautique en Basse-Normandie avec des chantiers technologiques comme Artech à Caen ou plus industriels comme les constructions mécaniques de Normandie à Cherbourg spécialisées dans les grands yachts. Nous souhaitons pouvoir participer au développement de la filière nautique en tant que coordonnateur.

Il ne doit plus y avoir d'antinomie, d'antagonisme, d'incompatibilité entre le développement de la plaisance et ses infrastructures et la protection de l'environnement. Pendant très longtemps l'homme n'a pas hésité à bétonner des espaces littoraux fragiles. La façade littorale apporte le témoignage de ces aménagements sans réflexion. Les collectivités locales sont désormais beaucoup plus sensibilisées qu'elles ne l'étaient hier à la nécessité d'intégrer avec soin les activités de plaisance et de faire en sorte qu'il n'y ait plus de conflits d'usage entre le développement économique et la protection du littoral. Et le Conseil de Rivage de Normandie a beaucoup évolué lui-même en essayant d'accompagner les activités humaines lorsque celles-ci sont compatibles avec la protection des espaces sensibles. Les stations de l'an 2000 seront propres, équipées du matériel qui permet de dépolluer les bateaux sur les sites. Elles favoriseront davantage l'aménagement de friches que le bétonnage sur les côtes. Et nous avons là aussi un extraordinaire partenariat à nouer et la réflexion que nous engageons aujourd'hui est de ce point de vue utile. Merci d'avoir pris l'initiative de ce débat, merci de nous y avoir invités. Je forme des vœux pour que la réflexion d'aujourd'hui soit riche, profonde, et fructueuse pour demain.

\*

## Séance plénière 1

### Quel est l'impact du port de plaisance sur le développement local ?

#### **Enjeux économiques d'un port de plaisance : comment en développer les activités ? Philippe DUCHENE, directeur d'ACT-OUEST**

Le projet de création ou d'extension d'un port de plaisance implique une transformation de l'espace littoral, de ses conditions naturelles et de ses activités socio-économiques. Cette transformation doit être prise en compte dans le choix des sites et être justifiée. Par ailleurs, le projet de port doit être une exploitation durable : il doit pouvoir survenir à l'entretien, au renouvellement et à la vie des équipements. D'une façon générale, Le port agit sur la qualité de la ville comme la ville participe à l'intérêt économique et à la qualification du port.

Dans les filières nautiques professionnelles, il existe différentes activités : les services spécialisés, la distribution d'équipements et de bateaux, les activités de conception et de développement et les activités de production et développement qui n'ont pas la nécessité d'avoir des relations directes avec un port.

Les activités de conception et de recherche sont liées à une sophistication des pratiques (compétition de haut niveau, courses au large, etc.) et sont très importantes pour le développement de pôles professionnels et sportifs. Elles peuvent, par exemple, s'épanouir dans le cadre d'une pépinière nautique.

Les activités de production s'articulent là où il y a de l'emploi et là où le milieu nautique favorise ses implantations.

La performance des services au bateau est liée à la qualité des espaces techniques, à la présence de concession principale et à la bonne communication entre gestionnaire du port et plaisanciers. La vitalité de ce secteur d'activités dépend essentiellement du volume de son marché représenté par le nombre d'anneaux dans le port.

La sous-valorisation de la filière nautique tient à l'absence du foncier à proximité du port. En effet, les terre-pleins sont rares et chers, et sont souvent destinés à d'autres usages. Il convient alors d'entamer une réflexion sur la possibilité d'installer cette filière « hors port », et de travailler à l'échelle de l'agglomération.

Concernant les ports de plaisance, leur économie varie selon leur situation : isolés, port station ou port urbain :

- les ports isolés ne servent qu'aux plaisanciers.
- les ports station se développent parallèlement au secteur résidentiel et sont bien présents en Méditerranée (ex : Port Grimaud, mais aussi ici dans le Calvados, Port Guillaume).
- les ports insérés dans la ville constituent une richesse et donnent de la valeur foncière à l'environnement urbain (Honfleur). C'est un moyen de trouver les ressources économiques pour requalifier et pour aménager l'environnement urbain. La requalification des friches portuaires est facilitée par la présence d'un projet de valeur urbaine en amont.

La requalification des friches portuaires engendrent des problèmes techniques et fonciers (Domaine Public Maritime) : il faut se projeter dans les 20 ans à venir et regarder les valeurs ajoutées que cela engendrera.

La plaisance remplace d'autres activités en ville, et il est de grand intérêt de garder l'esprit du lieu et ses ambiances, ainsi que de rechercher les plus values d'activités. On note l'existence évidente d'un marché résidentiel, mais il ne faut pas oublier de rendre le lieu accessible et attractif pour le plus grand nombre. Cela implique une approche pluridisciplinaire.

**Activité de plaisance et création d'emplois : l'exemple de Ouistreham**  
**Eric SIGALAS, chef du service maritime de la DDE du Calvados**

Le port de Caen-Ouistreham est un port de commerce d'intérêt national. Onzième port maritime métropolitain, il comptabilise 3,6 millions de tonnes de marchandises et près d'un million de passagers en 2005.

Il dispose de deux bassins de plaisance dont l'un est situé en amont des écluses de Ouistreham (650 anneaux) et l'autre au fond du canal maritime, en plein centre ville de Caen (une centaine d'anneaux). A noter aussi l'activité de plaisance en dehors du canal maritime, à Merville-Franceville avec environ 200 équipements légers de mouillages. Au total, on compte environ un millier d'anneaux sur Caen-Ouistreham.

En terme d'emploi, sur les 600 emplois induits par l'activité portuaire, une centaine est directement liée à la plaisance (...). Il existe des possibilités de développement induites par l'extension de la capacité d'accueil grâce à la création d'un nouveau bassin à Ouistreham. C'est encore aujourd'hui un projet mais qui devrait se concrétiser notamment en raison de l'optimisation du canal maritime (...).

**Philippe THIEUW, directeur des équipements portuaires de la CCI de Caen**

Le port de plaisance, soumis à l'impôt, paye une redevance à l'Etat pour l'occupation du Domaine Public Maritime et a l'obligation d'apporter des services à ses clients. Longtemps, les ports de plaisance ont été considérés comme destinés à une certaine catégorie de la population. Ils doivent s'ouvrir à toute la population. Cependant nous sommes encore confrontés à des coûts de stationnements trop élevés (rapport de 1 à 4 en comparaison avec les ports anglais au niveau du prix de stationnement des bateaux). A Ouistreham nous maintenons un niveau de prix acceptable grâce à l'activité du port de commerce. Mais cela reste toutefois assez limité. Le Plan Départemental mis en place nous aidera à développer ce port de plaisance (...).

Il serait maintenant opportun de développer son activité vers le grand public de manière à pouvoir accueillir et dynamiser de façon supplémentaire toutes les activités du port. Et nous nous réjouissons justement de la tenue d'un tel colloque sur l'aménagement portuaire dans une optique de Développement Durable.

**Exemple de réseau des ports de plaisance : du projet à la dynamique de mise en œuvre**  
**Sylvie LOGIE, Chef de Projet, Syndicat Mixte de la Côte d'Opale**

Abordons directement une expérience de terrain dans le Pas de Calais, une région dont l'activité portuaire est haute en couleur grâce aux ports de renommée que sont Boulogne, Dunkerque, Gravelines, Calais et Etaples et dont les activités diverses englobent aussi la plaisance. La plupart d'entre eux ont entrepris des projets d'aménagement et de développement dans ce domaine précis. Rappelons que le port de Boulogne est géré par la CCI, accessible 24h/24, est une escale importante pour les plaisanciers hollandais. Boulogne accueille aussi les plaisanciers belges et britanniques.

Le port de Calais, également géré par une CCI, a joué la carte de la modernisation et a obtenu la certification iso 9001-2000. Il est par ailleurs un port d'escale prisé par les britanniques.

Le port de Dunkerque, de son côté a plutôt joué la carte de l'ouverture « au grand large », ainsi que l'intégration avec le centre-ville par le biais de 2 de ses bassins que sont le bassin du commerce et le bassin de la marine au cœur de la ville.

Etaples, port de taille plus modeste, est qualifié de « port Nature ». Sa capacité ne lui permet pas d'accueillir de bateaux à fort tirant d'eau. Il privilégie plutôt l'accueil des plaisanciers régionaux.

Le port de Gravelines, quant à lui, est un port d'escale touristique pour de courts séjours. Il affiche sa volonté d'associer la plaisance au développement touristique que connaît actuellement la ville.

Côté chiffres, notons que l'ensemble de nos ports régionaux totalise 2 500 anneaux et 8 000 bateaux visiteurs, la plupart d'entre eux étant étrangers. Globalement les investissements de modernisation s'élèvent à environ 12 millions d'euros durant ces dernières années.

C'est en 1999 que l'activité de plaisance s'est révélée fondamentale pour le développement économique et touristique local, à l'issue d'une étude réalisée par l'agence d'urbanisme et de développement économique Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale, à la demande du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale (SMCO). Ce dernier a été à l'initiative du partenariat établi entre nos 5 ports régionaux, ce qui a donné naissance au Réseau Plaisance Côte d'Opale, dont la mission est de mettre en valeur toutes les activités portuaires de plaisance, d'accompagner leur modernisation et de promouvoir leur image. Dans chacun de ces ports, l'accueil et les services font partie des principales préoccupations. Pour la partie environnementale, nous avons décidé de sensibiliser tous les plaisanciers à une préservation de l'environnement, et notamment au tri sélectif. Des enquêtes ont été menées afin d'évaluer l'impact des actions menées et de mieux connaître les besoins de la clientèle.

En matière de promotion, le Syndicat Mixte est présent aux salons nautiques internationaux de Paris, Londres et Amsterdam.

Un premier état des lieux en 2004 a permis de constater une meilleure collaboration entre les ports avec des actions combinées, une implication des élus et des techniciens, un meilleur respect de l'environnement, ainsi qu'un meilleur suivi du réseau. Toutefois, le manque de moyens des ports de petite taille ainsi que le déficit culturel de l'activité de plaisance constituent des obstacles au dynamisme du réseau de plaisance.

Un partenariat a été établi en 2005 avec des ports étrangers. Ce lien a permis de mettre en évidence des préoccupations communes (barrière de la langue, crainte de traverser le détroit, présence de bateaux sédentaires, volonté de rechercher une dynamique hors saison, etc.). Ce partenariat a pour objectif de promouvoir l'environnement et les nouvelles technologies, d'intensifier les formations (visite des ports, stages linguistiques), de promouvoir les équipements portuaires, d'améliorer la qualité de services, d'étendre la saison de navigation de juin à octobre et de privilégier les échanges sur le plan sportif.

Ce partenariat sera financé par le Syndicat mixte de la Côte d'Opale (chef de file et maître d'ouvrage du projet), les ports de plaisance, la Région Nord-Pas de Calais, l'Etat et l'Europe, grâce à un programme Interreg.

D'autres sources de financement sont recherchées afin d'élargir le partenariat avec les ports belges qui connaissent les mêmes problématiques.

Le réseau s'inscrit dans une démarche touristique, en collaboration avec les comités départementaux, régionaux et les offices du tourisme, ainsi qu'avec la FIN, et les acteurs de l'animation tels que les clubs sportifs et ligue régionale de voile.

Les responsables et managers des ports de la région sont prêts à vous donner plus amples informations au sujet de ce partenariat.

\*



Amphithéâtre Caliste du  
Centre des Congrès de Caen

## **Atelier 1 : Qualité de l'eau De la prévention à la restauration de la ressource**

### **La Directive Cadre Eau dans les politiques de gestion du littoral Franck BRUCHON, chargé d'études, Agence de l'Eau Seine Normandie**

La Directive Cadre Eau est un cadre de la politique de l'eau en Europe. Elle résulte d'un ensemble de directives européennes et concerne les milieux aquatiques continentaux (de surface et souterrain) ainsi que les milieux côtiers.

La Directive Cadre Eau a pour objectif d'atteindre un bon état des ressources aquatiques. L'approche de la politique de la gestion de l'eau s'effectue par bassin hydrographique. Cette approche est participative dans la mesure où elle implique les acteurs ainsi que le grand public.

D'un point de vue économique, la Directive Cadre Eau a pour objectif de mettre en place une tarification incitative de l'eau, ainsi que de donner une transparence sur l'ensemble des financements liés à l'eau.

La Directive Cadre Eau permet d'approcher la spécificité de chacun des milieux selon la typologie et le découpage des masses d'eau.

L'un des outils de la Directive est la mise en place d'un plan de gestion global à l'échelle de chacun de ces bassins hydrographiques à travers les Schémas Directeurs d'Aménagement de la Gestion des Eaux (SDAGE). Un programme de surveillance est également mis en place afin d'évaluer l'état actuel des milieux et de suivre l'efficacité des actions menées dans l'amélioration de l'état des milieux.

Outre les moyens, la Directive fixe des objectifs de qualité pour les milieux de qualité chimique et écologique insuffisante, et des objectifs de non dégradation pour les autres. Ainsi en matière de pollution chimique, la Directive a établi une liste de 33 substances prioritaires dont 11 dangereuses et impose leur réduction voire suppression dans les rejets anthropiques.

Des zones ont été identifiées selon leur usage. En ce qui concerne les eaux littorales, sont identifiées comme étant protégées les zones pilotées par des directives spécifiques (zone de baignade, zone d'intérêt écologique, etc.). L'objectif de qualité de ces zones protégées est renforcé par la Directive cadre eau et les directives qui les concernent.

La politique de la Directive doit permettre à chaque citoyen d'avoir accès à une information abordable et doit donner la possibilité de réagir aux propos tenus.

La qualité des milieux tient compte en même temps de la qualité physico-chimique et de la qualité écologique du milieu. En terme d'état écologique, la qualité se mesure selon une classification de 5 classes selon une notion d'état « idéal » de référence. La qualité physico-chimique des milieux se mesure selon 2 états « bon ou mauvais » dont la limite est fixée par les normes de qualité environnementale pour chacun des polluants.

Des indicateurs ont été choisis afin d'estimer la qualité biologique du milieu, tels que le phytoplancton, les macro-algues et les phanérogames ainsi que les macro-invertébrés benthiques pour les eaux côtières. Les eaux de transition tiennent également de l'ichtyofaune. L'application de cette Directive s'inscrit dans un calendrier relativement dense depuis l'année 2000. Un premier état des lieux a été établi fin 2004 selon les données disponibles. Suite à cet état des lieux, un ensemble de processus est mis en œuvre sur la période 2006 à 2009 : programmes de surveillance, phase de consultation du public.

L'objectif de qualité à atteindre est fixé à 2015, avec toutefois des possibilités de dérogation dans certains cas. Les prochains cycles d'objectifs sont fixés à 2021 et 2027.

Il y a plusieurs grandes familles d'actions. La première concerne les actions liées à la réduction voire la suppression des substances polluantes dans les apports des bassins versants mais également dans les rejets des activités anthropiques littorales, y compris les pollutions accidentelles. Le second grand volet d'actions concerne la protection et la restauration des habitats. Parmi les autres actions, on notera la gestion des activités liées à la ressource en eau. Toutes ces actions se retrouvent à travers les mesures réglementaires et législatives, le SDAGE et le programme de mesures qui l'accompagne, mais également dans les politiques des collectivités territoriales, dans l'engagement d'acteurs économiques et dans la sensibilisation du public.

Les pressions des activités portuaires peuvent être de différentes natures. Les pressions de nature physique (artificialisation du milieu, modification hydro-sédimentaire, dragage et clapage) peuvent modifier la masse d'eau selon leur intensité. Les pressions chimiques (contaminants microbiens, substances chimiques dangereuses) influent sur la qualité des eaux côtières. Enfin on trouve des pressions directes sur le peuplement tels que les macro-déchets ou le dérangement de peuplements écologiques importants.

Ces ensembles d'actions sont mis en œuvre pour répondre à l'obligation de résultats fixée par la Directive.

### **Loi sur l'eau et impacts sur la plaisance**

**Jannick MORICEAU, Association Nationale des Elus du Littoral,  
Vice-Présidente de la Région Bretagne**

La plaisance est une activité en plein essor qui génère de la richesse et des emplois. Toutefois, le développement de différentes activités sur le même espace côtier génère des conflits d'usage très préoccupants, notamment au sujet de la qualité de l'eau. Pour répondre à ces problèmes, de nombreuses réglementations sont mises en place : elles sont toutefois jugées sévères et coûteuses. Malgré ces mesures, la biodiversité et la richesse halieutique du littoral tendent à s'appauvrir.

Les élus du littoral se retrouvent face à des problèmes tels que la gestion des boues portuaires, la fermeture de nombreuses activités conchylicoles en raison de la mauvaise qualité de l'eau et l'insalubrité des plages. Ces problématiques ont un impact notable sur le développement économique local.

Une série de mesures est adoptée pour atteindre les objectifs fixés par la Directive Cadre Eau. L'accent est mis sur l'obligation d'une plus grande vigilance sanitaire concernant l'activité conchylicole et les eaux de baignade. Il est à noter que la France est en retard en terme d'équipements portuaires de rétention des eaux grises et noires, et tend à mettre en place un amendement à ce sujet. Il est par ailleurs indispensable de faire appel à la responsabilité et l'éco-citoyenneté des usagers au préalable.

Une vision globale et à long terme est nécessaire pour poursuivre le développement de la plaisance.

### **La préservation de la qualité des eaux littorales**

**Isabelle PUCHALSKI, Direction de l'Environnement et Développement Durable, Région Basse-Normandie**

La valorisation du caractère maritime de la Basse-Normandie constitue l'axe majeur du schéma régional d'aménagement du territoire en cours de révision. Par ailleurs, la région Basse-Normandie est en train de redéfinir sa politique de l'eau et va acquérir une compétence en matière de gestion portuaire dans le cadre de la décentralisation. Les ports concernés sont le port de Caen-Ouistreham et éventuellement le port de Cherbourg, qui comportent tous deux une part de plaisance non négligeable.

La qualité des eaux littorales est étroitement liée à celle des effluents naturels et anthropiques. Un effort a été constaté en matière d'assainissement de rejets des eaux usées ces 10 dernières années ; toutefois les améliorations n'ont pas été à la hauteur des attentes. Le traitement des eaux pluviales sur le littoral est également à prendre en compte dans les actions menées pour résoudre le problème des pollutions bactériologiques.

Les activités portuaires de plaisance contribuent à la dégradation de la qualité des eaux littorales, notamment au niveau des postes d'avitaillement (fuite d'hydrocarbure), de la gestion des eaux grises et noires des navires et des équipements des ports au sens large (sanitaire, aire de carénage).

D'autre part, les zones de mouillage sont également à prendre en compte dans les sources de pollution des eaux en raison de l'absence d'équipements sanitaires.

Pour atteindre un objectif de qualité des eaux littorales, il est impératif de traiter les eaux continentales (restauration des cours d'eau, réduction des eaux de ruissellement) et pluviales (mise en place de schémas de gestion des eaux pluviales), de mettre en œuvre des actions dans les ports de plaisance et zones de mouillage (amélioration des équipements, équipements antipollution) et de sensibiliser les usagers de la mer.

La région souhaite développer son activité de plaisance dans le cadre du schéma d'aménagement du territoire et dans le respect du développement durable.

### **Galaté : une démarche concertée pour la préservation et la reconquête de la qualité des eaux et des usages du littoral**

**François VISSERIAT, Saur France**

La démarche Galaté (Gestion d'Assainissement Littoral des Alertes Techniques et Environnementales) est économique et simple à mettre en œuvre. Elle a été initiée par la SAUR (exploitant de réseaux d'assainissement) et l'Ifremer.

Cette démarche consiste en la recherche d'une gestion durable des infrastructures techniques en amont qui peuvent avoir un impact sur l'aval, et en la définition de ces impacts.

Le projet Galaté a évolué sous l'égide du Conseil Régional et des fonds européens à travers un projet Interreg III B et s'est traduit sous la forme d'un guide méthodologique.

La démarche a pour but de recenser les ouvrages de collecte, rejets et traitement des eaux sur les 20 communes littorales du Golfe du Morbihan et de vérifier leur bon état de fonctionnement. Une étude de courantologie a été modélisée parallèlement par les équipes de l'Ifremer.

La première étape du projet Galaté analyse seulement l'état du réseau d'assainissement et ne tient pas encore compte des réseaux d'eaux pluviales, des industries à risque ni des ports de plaisance. Cette étude permet aux décideurs locaux de définir les actions et les investissements à mener en terme de la qualité sanitaire des eaux littorales, et peut s'étendre aux problématiques environnementales des ports de plaisance.

La démarche Galaté est confortée en Bretagne avec le projet Qualimer, et a pour objectif d'intégrer d'autres facteurs de risque potentiel pour la qualité de l'eau.

\*

## Atelier 2 : Evolution des usages Quelle cohabitation entre plaisanciers, gestionnaires et acteurs locaux ?



Atelier 2 « Evolution des usages  
et cohabitation des usagers »

### **Evolution des usages et cohabitation des usagers des ports de plaisance Christian BANSARD, Président de Bayeux Intercom**

Port en Bessin souhaite développer l'activité de plaisance. Le port se partage en deux parties : l'avant-port et les bassins directement intégrés au cœur de la ville. L'avant-port est aujourd'hui utilisé comme zone de mouillages et comporte un stationnement à sec en période hivernale. Ce site constitue l'élément majeur de notre réflexion à laquelle on doit intégrer la dimension urbaine des bassins à flot.

L'environnement de Port en Bessin se distingue de la côte maritime du Calvados par ses falaises et présente de nombreuses potentialités que le projet de plaisance tend à exploiter.

Le conseil général, le conseil portuaire, l'agence routière départementale, les services de l'Etat (DDE et DDA) et la Communauté de Commune Bayeux Intercom sont les principaux acteurs du projet.

Le challenge de demain consiste à faire cohabiter les acteurs de la pêche (Comité local des pêches) qui participent à l'économie locale avec les plaisanciers.

La CCI, gestionnaire des équipements portuaires, est également partenaire de notre réflexion, ainsi que COPEPORT, l'OPBL, et Normandie Fraîcheur Mer, acteurs incontournables de l'activité pêche du site.

Côté plaisance, les partenaires sont le Comité Départemental du Tourisme et le cercle nautique de Port en Bessin, utilisateur de l'avant port aujourd'hui. La Fédération Française des Ports de Plaisance et l'association interrégionale des ports de plaisance du littoral complètent ce partenariat. Les obstacles à ce projet sont liés à l'encastrement du port dans une vallée et à l'urbanisation dense à proximité des bassins à flot, origine des problèmes fonciers et de circulation sur le site. De nouvelles orientations sont alors à mettre en œuvre pour l'aménagement de ces espaces afin de dynamiser l'économie locale sans pour autant perturber les activités traditionnelles ni la qualité environnementale du site.

La concertation étant indispensable dans la conduite de ce projet, un comité de pilotage est alors mis en place pour partager les charges financières. Pour définir les moyens et les structures à mettre en œuvre, le comité technique bénéficie de l'aide extérieure d'un cabinet d'étude.

### **Les contrats portuaires : diagnostic, plan d'action et contrat, exemple du port de Fécamp Jean-Bosco POIRIER, Agence de l'Eau Seine Normandie**

L'Agence de l'Eau a établi un contrat portuaire environnemental avec les ports de Fécamp et de Saint-Vaast-La-Hougue. Les objectifs sont la maîtrise des rejets polluants et des risques de pollution accidentelle afin d'améliorer la qualité des eaux portuaires.

Ce contrat nécessite une réflexion commune avec l'ensemble des acteurs et des usagers, et comporte plusieurs phases : réaliser un état des lieux, définir les actions, les programmer dans le temps et les évaluer à terme.

Ce contrat s'appuie, d'une part, sur une cellule d'animation composée d'acteurs de terrain et d'autre part, sur un comité de pilotage, organe décisionnel.

Des études d'évaluation de la qualité des eaux et de la satisfaction des usagers du port seront effectuées.

### **Alain MICHON, Directeur général, CCI de Fécamp**

Le port de Fécamp est un port de pêche reconnu, mais également un port de commerce de taille modeste et un port de plaisance qui tend à se développer pour devenir un pôle d'excellence. Un diagnostic environnemental s'impose à l'amont de ce projet pour définir et hiérarchiser les nombreuses sources de pollution actuelles du port.

Les résultats obtenus à l'issue de ce diagnostic constitueront la base d'un plan d'actions élaboré sur 4 thèmes : maîtrise et gestion des déchets (bateau nettoyeur, tri sélectif), maîtrise des pollutions accidentelles (matériel antipollution, aire de rétention pour les postes d'avitaillement), maîtrise des rejets dans le bassin portuaire (rénovation des réseaux, aire de carénage avec récupération des déchets), et actions de communication et de sensibilisation.

La concertation et la contractualisation entre acteurs multiples ont été la clé de la réussite de ce projet. La ville de Fécamp, le Syndicat des Rivières, la CCI de Fécamp, et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie sont les principaux acteurs du projet.

Des indicateurs de suivi ont été choisis pour évaluer chaque action. Ces indicateurs portent sur les analyses biologiques, le tonnage des déchets collectés, les enquêtes de satisfaction auprès des clients.

Le port et la CCI de Fécamp se sont vus décerner le prix « clin d'œil Environnement » au salon nautique de Paris en 2004. Le Contrat Portuaire de Fécamp a le projet d'accueillir la coopérative maritime de Fécamp.

### **La nécessaire pluridisciplinarité de l'ingénierie au service des acteurs de l'aménagement portuaire**

**Jean-François HEITZ, Service Grands Projets d'Aménagement, ANTEA**

ANTEA est une société d'ingénierie et de conseils présente sur toute la France dans les domaines de l'eau, de l'environnement, des infrastructures, de l'aménagement du littoral et des déchets.

La gouvernance de projet d'un port de plaisance nécessite une ingénierie présente à différents niveaux. L'ingénierie est là pour accompagner le maître d'ouvrage dans les choix d'urbanisme (selon des critères techniques, juridiques et financiers) et adapter le projet en fonction des évolutions de son contexte dans le respect du principe du Développement Durable (certification environnementale iso 14001).

Au niveau des exploitations des installations, elle intervient sur la maintenance des ouvrages et des dragages d'entretien. La valorisation des boues portuaires est une préoccupation majeure dans la mesure où celles-ci peuvent présenter un taux élevé de pollution selon la nature des activités portuaires présentes ou passées.

L'ingénierie accompagne aussi les acteurs de la communication sur l'évolution des différentes techniques qui se développent.

D'un point de vue environnemental, il serait intéressant d'étendre la démarche Haute Qualité Environnementale aux ports de plaisance pour le développement touristique.

### **Les multiples usages de l'espace portuaire : un atout pour le développement**

**Marcel STEPHAN, délégué régional au tourisme, région Basse-Normandie**

La Délégation Régionale du Tourisme est le service extérieur du Ministère du Tourisme à l'échelle régionale et départementale.

Le littoral français représente 5 000 km linéaire et représente un attrait touristique économiquement important. La mer représente seulement 27 % des séjours des français, mais 40 % des nuitées car les séjours en bord de mer sont plus longs.

Le comportement du touriste a évolué en matière d'activité vacancière. Il ne recherche plus seulement le repos ou les retrouvailles familiales, mais privilégie les activités de loisirs et de découverte. Les séjours ne se concentrent plus sur un mois d'été, mais se raccourcissent et se répartissent sur toute l'année (4 à 5 fois par an). La clientèle des courts séjours devient alors une clientèle de proximité (41 % des clients du littoral de la Manche sont originels de l'Île de France), fidèle (63 % des clients hors saison sont déjà venus en période estivale). La clientèle des courts séjours a tendance à dépenser le double de celle des longs séjours.

Les activités du vacancier à la mer présentent trois facettes d'importance égale, qui sont le tourisme balnéaire (baignade, plage, nautisme), le tourisme vert (balades, vélo, randonnée), ainsi que le tourisme culturel. Une minorité non négligeable de vacanciers avoue ne rien faire tout simplement. De même, les ports de plaisance sont souvent saturés de touristes, qui ne sont toutefois pas considérés comme usagers portuaires à part entière.

L'aménagement portuaire se veut donc être attractif pour assurer la fidélité de cette clientèle. Le soin paysager, l'amélioration des accès et des aires de stationnement, la mise en valeur du patrimoine (phare et vieux gréements) peuvent être les principales préoccupations d'aménagement. Par ailleurs, des manifestations à caractère nautique ainsi que la diversité des activités du port (école de voile, centre de plongée, sorties en mer) peuvent séduire cette clientèle. L'attractivité du port est essentiellement liée à son patrimoine historique, à son hôtellerie/restauration et à la présence de plages, mais également à ses services (liaisons maritimes). La situation idéale est celle d'un port intégré dans la ville, bénéficiant ainsi de son animation urbaine.

Si le rapprochement s'avère difficilement réalisable, des aménagements de différentes sortes peuvent alors être envisagés : aménagement du bassin vers la ville, aménagement de voies de circulation dites douces (voies piétonnes, voies cyclables), schéma d'éclairage et aires de stationnement. La ville de Caen est un exemple de rapprochement du port vers la ville grâce à l'aménagement du bassin Saint Pierre où désormais des manifestations urbaines peuvent avoir lieu (fêtes traditionnelles, etc.).

On peut aussi favoriser l'attraction touristique des ports de pêche par le marché aux poissons, la visite des criées, la pêche en mer, des visites du port en bateau de pêche, etc.

Le développement touristique des ports est essentiel dans la mesure où un port constitue le point d'entrée d'une région. Ce développement doit donc s'appuyer sur la valorisation des activités portuaires, la diversité de ses services, une communication présente et efficace (points info services, concertation entre les usagers et les élus), ainsi qu'une bonne qualité environnementale.

\*

## FORUM A : Solutions techniques d'aménagement des ports de plaisance

### **Pontons flottants modulaires : nouvelle alternative technique à l'extension des ports** **Jean-Pierre BELOT, Directeur Commercial Europe, EZ DOCK**

Les ports rencontrent des difficultés chroniques en matière de manque de places. Le parc de bateaux de petite taille (5 à 8 m) a tendance à augmenter considérablement, la demande étant particulièrement élevée en haute saison.

Une inadéquation technique entre l'offre et la demande est constatée. Un mode de gestion particulier et périodique de ces emplacements s'impose donc.

Par ailleurs, les démarches administratives pour tout projet d'extension portuaire sont lourdes et nécessitent plusieurs années (5 à 10 ans). Il est également important de tenir compte des impacts environnementaux et budgétaires de ces extensions, ainsi que du manque de flexibilité des infrastructures portuaires traditionnelles et du manque de techniques adaptées aux nouveaux besoins (jet ski, semi-rigides).

Pour répondre à ces problématiques de la plaisance légère, le ponton modulaire présente des caractéristiques intéressantes de facilité et de rapidité d'installation en quelques heures, de complémentarité avec les pontons traditionnels et de démontage et stockage aisés. De plus, le ponton modulaire en polyéthylène ne présente aucun impact lourd sur l'environnement dans la mesure où il ne nécessite aucun ancrage ni bétonnage contrairement aux pontons traditionnels.

Les pontons modulaires de EZ DOCK sont fabriqués en polyéthylène rotomoulés de basse densité et existent en 4 dimensions avec possibilité d'assemblage. De nombreux accessoires sont disponibles. Le polyéthylène rotomoulé présente l'intérêt pour l'environnement d'être parfaitement stable. Par ailleurs, ces pontons ne demandent aucune maintenance. Un nettoyage haute pression suffit. Traités contre les UV, les pontons modulaires résistent au temps. Leur propriété et leur structure non moussée en chambre ouverte leur confèrent une flottabilité exceptionnelle. En effet, l'alternance de ces chambres ouvertes crée un effet ventouse sur la surface de l'eau et absorbe le clapot. Une seule couleur est volontairement disponible (beige) afin d'optimiser l'intégration dans l'environnement et de limiter l'absorption de la chaleur. Pour un meilleur confort des usagers, le revêtement de surface est microbillé, le rendant ainsi antidérapant. La rainure centrale permet l'écoulement des eaux stagnantes. Il est évident que ces installations s'inscrivent dans un cadre particulier et ne comportent pas d'évacuation de déchets, de bornes électriques ni d'amenée d'eau en série. A l'exemple du port de Namur, ce produit a complété les structures traditionnelles en particulier pour répondre à la demande d'accessibilité de personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, ces pontons présentent une solution technique d'aménagement saisonnier pour les usagers du jet ski.

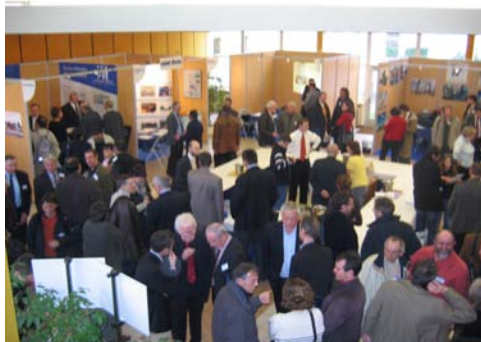
### **Le pilotage et la gestion des ports de plaisance** **Nicolas BALDESCHI, Directeur Marketing/Commercial, MGDIS**

La société MGDIS est basée à Vannes et est compétente en matière de gestion administrative et financière des ports. La société MGDIS a développé des solutions informatiques d'aide à la décision telles que le logiciel Progos pour la gestion des opérations et des subventions, le logiciel Sofi pour le décisionnel financier et le logiciel Marina. Un partenariat a été établi avec la société Management et Logiciel basée à Lorient qui a mis en place un logiciel de maintenance comportant des alertes sous forme de graphiques.

Le logiciel Marina est développé en web (marina.net) ce qui permet aux acteurs et au public d'avoir accès aisément à ces informations et est compatible avec l'utilisation de PDA. La finalité de ce logiciel est de visualiser graphiquement le plan d'eau, de gérer les pontons, terre-pleins et corps-morts, ainsi que d'automatiser un certain nombre de tâches telles que factures et devis. La recherche sur les clients, leur bateau et les emplacements s'en trouve facilitée. D'une façon générale, ce logiciel permet un pilotage intégré de l'ensemble du port et de ses alertes, et un suivi de son évolution. Marina permet ainsi d'optimiser la gestion de la clientèle du port.

Outre le volet gestion, le volet reporting est relégué par un infocentre dont la vocation est de stocker les données et de les restituer aux différents acteurs.

Le pilotage personnalisé qu'offre ce logiciel permet de gérer les subventions, en partenariat avec les collectivités au regard de leurs objectifs.



Le salon professionnel

\*

### **Atelier 3 : Déchets de la plaisance et du nautisme Comment les collecter et les traiter ?**

#### **Infrastructures mises en place pour la collecte et le traitement des déchets dans le cadre du projet « Ports Propres en Languedoc-Roussillon »**

**Pierre VIGNAUD, Ingénieur Déchets, ADEME Languedoc-Roussillon**

Le Languedoc-Roussillon compte 220 km de linéaire côtier, 40 ports maritimes et d'étangs, autant de ports de rivières et de canaux pour 25 000 anneaux. Une forte croissance de l'activité nautique est constatée depuis 20 ans dans cette région.

Face à cet accroissement, le Syndicat Mixte d'Aménagement Touristique et la Région ont souhaité mettre en place en partenariat avec l'ADEME et l'Agence de l'Eau un programme quinquennal « Ports Propres » qui vient de se terminer à l'heure actuelle et dont le montant s'élevait à une dizaine de millions d'euros. L'objectif de ce programme consistait à réduire l'impact des infrastructures portuaires sur l'environnement.

Des études préalables avant tout investissement ont constitué la phase initiale de ce programme, suivie d'un programme d'équipements et d'étude du comportement des usagers du port (plaisanciers, professionnels et pêcheurs).

La quantité de déchets s'est révélée relativement faible sur les ports du Languedoc-Roussillon (2 millions de tonnes d'ordures ménagères), mais certains provenant de l'entretien des navires étaient de nature très toxique. Les équipements prévus dans ce programme visaient à assurer une collecte efficace de ces déchets solides issus des aires de carénage (emballage des produits toxiques usagers, résidus des ponçages des coques, sablage, et autres débris). Des équipements spécifiques ont également été mis en place pour la récupération des effluents liquides tels que les eaux de cales et les eaux noires malgré leur faible utilisation. Les unités de pompage des effluents s'effectuent principalement sous vide et sous deux types de montage : les eaux de cale sont traitées puis rejetées en milieu naturel, tandis que les eaux noires sont connectées sur le réseau d'eaux usées.

Les aires de circulation et de stationnement ont été prises en compte quand cela était possible.

Les ports associés à l'opération « Ports Propres » ont été dotés de kits de lutte contre les pollutions accidentelles, principalement des barrages flottants et absorbants.

Des supports d'information ont été distribués et mis à disposition des professionnels pour les orienter vers le bon usage de ces équipements. Il est à noter que le gisement de déchets est décuplé entre un port de petite taille et un port de taille relativement importante, pour lesquels un système de bennes fermées de récolte de déchets solides est proposé. Les fusées de détresses usagées ou périmées ne font plus l'objet de collectes spécifiques, en raison de la déficience des filières d'élimination en aval.

Le bilan a révélé que seuls 14 000 anneaux sur les 25 000 de la région sont entrés jusqu'au bout dans la démarche « Ports Propres » et se sont dotés d'équipements de qualité. Pourtant, les coûts de fonctionnement se sont révélés assez modestes : 10 à 15 euros par anneau et par an.

Malheureusement, on constate une exploitation pas toujours rigoureuse de ces équipements et un déficit de sécurité au niveau des armoires concentrant des déchets hautement toxiques exposés à de fortes chaleurs.

**Exemple de mise en place d'une déchetterie portuaire : premier retour d'expérience  
Vincent PINATEL, Animateur environnement, Port de Saint-Vaast-la-Hougue**

Le port de Saint-Vaast-la-Hougue est un port dans la ville qui présente une dualité pêche (44 unités de pêche à l'année) et plaisance (700 anneaux). La zone technique est une zone étanche qui recueille et traite toutes les eaux issues des travaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Les déchets toxiques sont stockés dans un local ventilé pour éviter les atmosphères explosives. Le port est équipé de deux zones de tri sélectif et d'une station de pompage récupérant les eaux grises et noires.

En 2005, 20 m<sup>3</sup> d'emballages et de chiffons souillés ont été récupérés, dont 4 m<sup>3</sup> de déchets liés à la plaisance, 40 kg de piles et 18 000 litres d'huile usagée dont 3000 litres pour la plaisance. L'une des principales problématiques est l'accessibilité de la zone de récupération des déchets, uniquement destinée aux professionnels. Une autre problématique concerne les coûts d'investissement (300 000 euros pour la zone technique) qui demeurent toutefois financés à hauteur de 70 % par le conseil général, le conseil régional, l'Agence de l'Eau et les fonds européens.

Le port de Saint-Vaast-la-Hougue a trouvé des filières de traitement gratuit des batteries, des piles, des huiles usagées et des métaux, à partir d'un certain volume. Il faut donc pouvoir les stocker entre temps. En contre partie, le traitement des déchets toxiques en quantité dispersée est plus coûteux (180 euros pour 200 kg).

**La déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU)  
Régis NICOLET, Coordinateur du programme BPHU 2004-2005,  
Directeur de la société TECSEN**

La société TECSEN a été mandatée par la Fédération des Industries Nautiques pour la déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage dans le cadre d'un programme national d'étude de 18 mois.

Ce programme vise à développer une éco-filière industrielle pour 2006-2007 afin de traiter les bateaux hors d'usage ou en fin de vie, et dans laquelle la responsabilité est élargie au détenteur et au producteur du produit.

La génération des bateaux de plaisance en composite a 40 ans, et l'on commence à voir des bateaux en fin de vie délaissés, en raison de l'absence de filière de récupération.

Des études ont été engagées sur la création d'un label de déconstruction propre. La Communauté d'Agglomération Caen la Mer a décidé d'accompagner ce programme d'étude dans la perspective d'accueillir le 1er centre industriel de déconstruction nautique. Des partenariats ont été lancés avec notamment le bureau d'ingénierie TECNIP qui a développé la vision industrielle de la déconstruction, ainsi qu'avec les affaires maritimes pour la traçabilité des bateaux de plaisance en fin de vie. Les études menées ont abouti à la réalisation d'un livre blanc de la déconstruction équilibrée des bateaux de plaisance hors d'usage. 800 000 bateaux ont été recensés sur les fichiers d'immatriculation nationaux, mais parmi eux certains sont déjà hors d'usage ou détruits. L'éventail des tailles caractérise les bateaux de plaisance. Les dimensions 4 et 12 m ont été retenues, d'une part en raison du grand nombre de bateaux de petite taille et d'autre part pour l'intérêt à étudier des bateaux de plus grande taille. Cela représente en moyenne un gisement de 20 000 bateaux hors d'usage par an. Il est prévu d'en déconstruire 1 500 par an, soit 7 par jour ou 2000 tonnes par an et par centre.

L'un des enjeux de cette déconstruction est la traçabilité depuis la prise en charge jusqu'à la destruction et la valorisation en filière déchet dans le respect de la réglementation concernée.

Le projet vise la prise en charge d'un bateau de plaisance, son acheminement vers le centre industriel d'influence régionale, puis la valorisation de tous ces produits. Le centre industriel comporte une installation classée et vise à déconstruire les bateaux sans traiter les sous produits in situ qui sont alors envoyés sur les filières classiques des déchets. Sélection, dépollution, tri, densification des matériaux constituent les étapes de cette déconstruction. La phase ultime consiste à valoriser, recycler ou enfouir les produits. Le taux de valorisation est de l'ordre de 60 %.

La déconstruction d'un bateau de 6 m s'élève à 1 300 euros depuis sa prise en charge jusqu'au traitement de ses sous-produits. Le détenteur du bateau hors d'usage ne pouvant supporter seul l'intégralité du coût de la déconstruction du bateau, un système partagé de la prise en charge du coût est envisageable et fait actuellement l'objet de discussions.

Cette démarche se veut volontaire et anticipatrice sur le secteur d'activité spécifique de la plaisance.

### **Pourquoi se préoccuper de la collecte des déchets portuaires et de la plaisance ?**

**François CHANTELOUP, Responsable du Service Espaces Naturels et Paysage du Conseil Général du Calvados**

Le littoral français subit de fortes pressions démographiques (7 millions de résidents français) et abrite de nombreuses activités maritimes et terrestres génératrices de déchets.

En 2003, une convention a été signée entre le conseil général du Calvados et la Direction Départementale de l'Équipement pour mettre en place un système de récupération manuel des déchets sur un linéaire côtier de 64 km. Cette mission a été confiée à des associations d'insertion et consistait à réaliser trois passages respectueux des habitats, à des dates judicieuses en mars, septembre et un passage en hiver.

Parmi les déchets récoltés, 60 % étaient du plastique, 5 % du métal, 15 % du verre et 20 % de déchets issus des activités conchyliques et de pêche.

Au-delà de ces actions curatives, il convient de mettre en place des actions préventives. En effet, lors du salon du nettoyage raisonné des plages, organisé par le conseil général du Calvados, l'usage des engins de ramassage des déchets s'est révélé généralement outrancier. Des supports de documentation pour les plaisanciers et les pêcheurs sont distribués et disponibles dans les offices de tourisme. Malgré ces actions, le rejet de déchets en mer demeure une pratique courante et plus particulièrement chez les plaisanciers qui génèrent 1/5ème du volume rejeté sur l'estran.

La préoccupation actuelle est donc de perpétuer ces actions de sensibilisation auprès des plaisanciers et des autres usagers de la mer.

\*

## **Atelier 4 : La démarche qualité De la labellisation à la normalisation**

### **Actions et démarche de qualité environnementale des ports de plaisance**

**Daniel BOURGEOIS ; Directeur du port du Havre, Président de l'Association des Ports de Plaisance du Littoral Manche Mer du Nord affiliée à la FFPP**

Le littoral de la Manche et de la Mer du Nord s'étend sur 1 000 km, sur lesquels sont implantés 47 ports, soient 17 000 anneaux, gérés par de nombreux organismes telles que les collectivités, les Sociétés d'Économie Mixte, les Associations et les entreprises privées, ce qui implique une certaine difficulté de gestion.

L'Association des Ports de Plaisance du Littoral Manche Mer du Nord est une association affiliée à la FFPP et répond à des problématiques de gestion, de réflexion de développement et d'information dans un contexte de Développement Durable à l'échelle internationale.

Les ports de plaisance représentent un territoire partagé dans la mesure où il existe une cohabitation d'usages entre les activités portuaires et les activités économiques liées à la mer et à la ville. Cette cohabitation constitue une contrainte pour la gestion, l'aménagement et les projets d'extension des ports, ainsi que les nombreuses mesures législatives mises en place pour atteindre un objectif qualité.

L'objectif de la démarche qualité se veut donc de concilier le développement économique et social avec la gestion environnementale des ports et impose la mise aux normes des équipements et investissements portuaires : les ports doivent être équipés d'une station de pompage pour les eaux noires et grises, de systèmes de collecte et de gestion des déchets (tri sélectif), ainsi que de tout autre équipement de prévention contre les pollutions (au niveau des stations avitaillement, etc.). Par ailleurs, il est nécessaire de mettre en place une formation des personnels des ports afin de les sensibiliser à un comportement environnemental et, par là même, inciter les plaisanciers à les suivre dans cette démarche. Une grande importance doit être spécialement accordée aux mesures d'économie en eau et en énergie, aussi bien dans les gestes quotidiens des plaisanciers que dans les projets d'aménagement.

Ainsi, la démarche qualité aboutit à l'élaboration d'un cahier des charges qui concrétise un engagement pour l'avenir dans le respect du principe du Développement Durable.

La prise de conscience permanente des problématiques environnementales liées aux activités portuaires impose une mise à jour des mesures législatives et techniques afin d'obtenir par exemple des systèmes d'assainissement plus performants. Au-delà de la labellisation, la démarche vers la normalisation implique un énorme travail.

### **Le Pavillon Bleu : une démarche qualité reconnue internationalement** **Isabelle GACHET, Responsable de la campagne du Pavillon Bleu pour la France**

Le Pavillon Bleu et la Clé Verte sont deux écolabels gérés par une association internationale de type loi 1901. Ils concernent l'activité touristique et réalisent des campagnes d'éducation à l'environnement en milieu scolaire.

Initialement impulsé par la France et destiné à la qualité des eaux de baignade et à l'assainissement pour les communes, le domaine de compétences du Pavillon Bleu s'est élargi à 32 pays pour une gestion environnementale plus globale (gestion des déchets, éducation à l'environnement, suivi de la qualité des eaux et des sédiments, etc.). Cette démarche a été reprise et étendue aux ports de plaisance maritimes mais également fluviaux et sur lacs, et garantit une qualité du cadre de vie.

Les critères d'obtention du label Pavillon Bleu sont évolutifs et remis en question chaque année selon les connaissances scientifiques et les législations, devançant même parfois celles-ci.

Outre l'adaptation plus aisée à la législation, ce label favorise également le développement touristique comme en témoignent les offices de tourisme des communes labellisées, et constitue un critère d'auto-évaluation des gestionnaires des ports.

Par ailleurs, un partenariat est établi avec FR Environnement, Eco Emballage, et l'ADEME pour soutenir l'action des gestionnaires des ports sur des problématiques bien précises.

Chaque année, le Pavillon Bleu effectue une visite des ports pour permettre de personnaliser les solutions et répondre aux problématiques de chaque gestionnaire de port. Il renforce ainsi le réseau de partage d'expériences des ports internationaux entre eux.

**Le Bateau Bleu, label environnemental des bateaux de plaisance**  
**Guillaume ARNAUD DES LIONS, Direction Régionale Grand Ouest FIN**

Le programme Bateau Bleu a été instauré par la FIN afin d'inscrire les constructeurs et les équipementiers dans une démarche de Développement Durable de la plaisance. Ce programme regroupe 2 opérations bien distinctes : d'une part le décernement du prix du bateau bleu et d'autre part celui de labels. Par ailleurs, un guide de bonne pratique à l'attention des plaisanciers a été réalisé dernièrement.

Le prix du Bateau Bleu vient d'être initié en 2005. C'est un concours ouvert à tout public, dont l'objectif est de mobiliser des acteurs pour proposer des solutions innovantes au niveau de la plaisance et respectueuses de l'environnement. Le concours est doté d'un prix de 20 000 euros, remis par la Fédération lors du Salon Nautique de Paris. Le thème retenu en 2005 concernait le traitement des eaux noires et a été décerné à une petite entreprise du Morbihan T.3E.I (traitement électrique des eaux et effluents industriels) qui a mis au point un système autonome électrique de filtration et de traitement bactérien de ces eaux. Les autres prix envisagés pour les années à venir concernent l'économie des énergies à bord et l'éco-conception des bateaux et des équipements. L'efficacité des systèmes mais aussi leur coût maîtrisé constituent les principaux critères d'obtention de ces prix.

Le programme Bateau Bleu décerne deux labels dont le « Bateau Bleu » destiné aux bateaux neufs intégrant une solution de gestion des eaux noires, et le label « Equipement Bateaux Bleu » destiné aux bateaux déjà existants intégrant de nouveaux équipements adaptés pour la gestion de ces eaux.

A l'heure actuelle, une centaine de séries de bateaux neufs mis sur le marché sont déjà labellisés, ainsi qu'une quarantaine d'équipements « bleus » sont proposés et prêts à être installés sur les bateaux déjà existants.

**La démarche qualité territoriale France Station Nautique : une autre approche**  
**Eric MABO, Directeur de France Station Nautique**

Une station nautique est un réseau local d'acteurs, dont l'objectif est d'animer, développer et promouvoir les activités nautiques à travers un label et un contrat de progrès. L'ensemble de ces stations nautiques, au nombre de 37, sont regroupées en un réseau national : France Station Nautique.

Le label « France Station Nautique » est attribué à chaque station nautique selon des critères de capacité du site à regrouper l'ensemble de ses composantes nautiques dans une organisation locale coordonnée, de qualité d'équipements et d'offre d'activités nautiques

Dans le but de renforcer la notoriété du label et dans la perspective d'une normalisation, un partenariat a été établi avec l'AFNOR.

Dans cette dynamique, « France Station Nautique » cherche à répondre au mieux aux attentes de la clientèle.

\*

## Forum B : Solutions de préservation de la qualité des eaux portuaires

### **Solutions urgentes à apporter pour les eaux issues des aires de carénage** **Christophe WACHE, Responsable Régional, Saint-Dizier Environnement**

De nos jours, de nombreuses surfaces portuaires sont sujettes aux problématiques de traitement des eaux, telles que les aires de carénage, les cales à marées et les cales sèches, et peu de solutions sont apportées pour résoudre ce problème.

La société Saint-Dizier Environnement est spécialisée dans le traitement des eaux usées et des eaux pluviales et apporte des solutions spécifiques en matière de traitement des eaux de carénage.

Les aires de carénage sont des espaces destinés à la réparation des bateaux. Ces opérations occasionnent des pollutions chroniques ou accidentelles, de différentes natures : matières en suspension, métaux lourds, peintures antisalissures, solvants, hydrocarbures, déchets de soudures, etc.

La réglementation qui s'applique au traitement des aires de carénage est assez dépourvue et les concentrations à respecter en matière de rejet demeurent assez difficiles à déterminer. Pour cela, des arrêtés préfectoraux ont été décidés sur certains ports de Bretagne, pour permettre de répondre à un objectif précis en matière de concentration de ces substances polluantes. Il s'agit alors de mettre en place un système efficace et économique pour traiter ces aires de carénage.

Une filière type de traitement des eaux de carénage a été mise en œuvre par la société. Cette filière se compose de plusieurs étapes dont un système de dégrillage en entrée de filière, un système stockage en bassin-tampon ou réservoir, un traitement avec décanteur vertical, et enfin un traitement complémentaire. Un système de by-pass est prévu en complément en cas de fortes pluies.

Cette filière type doit être adaptée aux ports selon les conditions naturelles présentes (marée, etc.), la surface de carénage à traiter, et donc des types d'activités implantées.

### **Préservation de l'environnement portuaire : traitement des effluents de bateaux et stockage des produits polluants** **Philippe ARNOULIN, Directeur de CEI**

La société CEI est spécialisée dans le pompage des eaux usées des bateaux et de leur manutention et propose toute une gamme de systèmes de pompage. La société CEI ne prend pas en compte le traitement des eaux de carénage.

Le système de pompage classique récupère les eaux usées directement dans la cuve de stockage du bateau, puis les refoule dans le tout à l'égout, tandis que le système de pompage mixte récupère les eaux usées et de fond de cale qui sont alors refoulées vers un séparateur d'hydrocarbure ou accessoirement vers des tanks de stockage. Il existe également un système de pompage à triple fonctions qui regroupe les eaux de cales, de vannes et huiles de moteur.

D'autres systèmes de pompage ont été mis en place, tels que les systèmes mobiles constitués d'une pompe montée sur remorque, (pratique, mais ne pouvant malheureusement pas accéder aux pontons flottants), et ou sur barge. Tous ces systèmes sont équipés d'un clapet anti-retour, avec enrouleur automatique optionnel.

Il est à noter que ces pompes doivent être conformes aux normes ATEX ou antidéflagrantes, si la distance entre le tuyau d'aspiration et la pompe de la station d'avitaillement est inférieure à 3 m. Le coût de ce système augmente alors de 25 à 30 % par rapport au prix initial.

### **Traitement et valorisation des boues de dragage : présentation des nouvelles techniques et cas d'application**

**Manuel ROUSSEL, Responsable Travaux, IDRA Ingénierie Environnement**

La société IDRA Ingénierie Environnement est spécialisée dans l'étude et la maîtrise d'œuvre des dragages et opérations des plans d'eau, la déshydratation mobile des boues des stations d'épuration et industrielles, ainsi que la dépollution des eaux et des sols.

Tout comme la gestion des eaux issues des activités portuaires, la gestion des sédiments issus d'opérations de dragage demeure un sujet sensible pour les gestionnaires des ports. Au préalable de ces opérations, une cartographie précise des fonds portuaires à draguer est exigée selon le niveau de contamination des sédiments marins. Le seuil N1 indique l'absence de contamination des sédiments qui peuvent alors être immergés en mer, tandis que le seuil N2 caractérise des sédiments pollués ou dangereux présentant des impacts notoires sur l'environnement lors de leur immersion en mer, et qui doivent donc être traités. Les opérations de dragage doivent alors être soumises à déclaration. De plus en plus de ports se voient dans l'obligation de traiter leurs sédiments.

Jusqu'à présent les sédiments contaminés étaient mis en dépôt, confinés ou non. Cette méthode présente de nombreuses contraintes dans la mesure où le coût de revient est élevé, et les sites récepteurs sont de moins en moins disponibles. L'accent est donc mis sur des solutions alternatives telle que la méthode de valorisation de ces boues.

Les boues portuaires peuvent être valorisées de plusieurs façons : elles peuvent être réutilisées in situ, employées dans des opérations de génie civil, sous forme d'épandage, ou même valorisées en matériaux de construction. Cette dernière solution demeure toutefois très coûteuse.

Dans ce contexte, IDRA a mis au point un traitement par stabilisation et immobilisation des boues dont l'objectif est de modifier la nature du sédiment. Ce procédé présente l'avantage de déshydrater les sédiments qui deviennent alors pelletables d'un point de vue législatif, et de réduire ainsi leur volume de 20 %. Par ailleurs, les eaux de ruissellement des produits de dragage sont directement prises en charge ; les opérations soumises à autorisation et dont le taux de pollution des sédiments est inférieur à N2 ne sont alors plus soumises qu'à déclaration. 1000 à 2000 tonnes de sédiments journaliers peuvent être ainsi traitées. De façon générale, cette méthode présente le suprême avantage d'être économique. En effet, le traitement et l'élimination des boues de dragage ne s'élèvent qu'à 40 euros la tonne.

\*

## Séance plénière 2

### Concilier développement économique et préservation de l'environnement



Séance Plénière 2 « Développement économique et Environnement »

#### **Activités portuaires et protection du littoral : quelle politique mettre en œuvre ?**

**Jacques ROMBAUT, Directeur de la Délégation au Littoral et la Mer, Agence de l'Eau Seine-Normandie**

Le littoral normand s'étend sur un linéaire côtier de 620 km. Il est constitué de milieux naturels fragiles et menacés par de nombreuses activités qui s'y développent, tels le tourisme, la pêche (2ème région française) et la conchyliculture (1ère région française productrice d'huîtres et de moules), mais également les activités industrielles et portuaires. Par ailleurs, des opérations d'aménagement sont projetées sur le littoral haut normand.

Les activités portuaires constituent la principale source de pollution des eaux, dont la qualité est essentielle au développement de la région. Les sources de pollution issues des activités portuaires sont diverses et peuvent être liées à la conception du port lui-même en favorisant le confinement des eaux, à l'insuffisance ou au mauvais emplacement des sanitaires, à une gestion inefficace des effluents et des déchets solides, à l'insuffisance des équipements des stations d'avitaillement, ainsi qu'aux opérations de dragage qui remettent en suspension les polluants.

Toutes ces sources de pollution engendrent des risques à court terme pour les usagers du littoral (baignade interdite, fermeture des activités conchylicoles), mais également des risques à long terme par une pollution chimique, responsable du phénomène de bioconcentration des polluants dans la chaîne alimentaire.

Malgré la prise de conscience de l'importance de la composante environnementale dans les aménagements, l'évolution des équipements et infrastructures portuaires en matière de traitement des pollutions demeure faible ces dernières années.

L'Agence de l'Eau Seine-Normandie, en partenariat avec le conseil régional et le conseil général, a donc décidé de mettre en place un plan d'action efficace pour répondre à cette problématique. La démarche consiste à réaliser un diagnostic environnemental des ports, à mener des études spécifiques des conditions et solutions de dépôts de sédiments issus de dragage, ainsi qu'à équiper les ports d'installations de récolte et de traitement des effluents et des déchets. Parallèlement une campagne de formation, d'information et de sensibilisation des usagers est prévue.

La plupart des actions prévues dans ce plan d'action a été initiée ; les délais imposés par la Directive Cadre Eau en terme d'objectif de qualité demeurent toutefois très courts (2015).

### **Développement Durable et impact sur l'activité portuaire**

**Pierre LEVEQUE, Animateur du secteur Management Environnemental des zones d'activités, ADEME Basse-Normandie**

Le principe du Développement Durable repose sur la prédiction d'impacts probables ; il repose sur les piliers environnemental, social et économique, et concerne tous les secteurs d'activités.

Sur le plan international, deux outils du Développement Durable ont été développés : l'Agenda 21 et les lignes directrices pour le reporting Développement Durable. A l'échelle nationale, le Conseil National du Développement Durable a été mis en place ; il a pour objectif de proposer au gouvernement une liste d'actions pour accompagner la constitution.

La normalisation et la certification constituent des indices d'objectif de qualité pour les acteurs du Développement Durable ; ils sont sans cesse remis en question selon les retours d'expérience.

*Retrouvez l'intégralité de l'intervention à l'adresse suivante :*

[http://www.reseau-ideal.asso.fr/ports/pdf/pleniere\\_2\\_21\\_mars\\_16h30/p\\_leveque\\_ademe\\_basse\\_normandie.pdf](http://www.reseau-ideal.asso.fr/ports/pdf/pleniere_2_21_mars_16h30/p_leveque_ademe_basse_normandie.pdf)

### **Développement de la filière nautique par la requalification d'une friche industrielle : aspects économiques et environnementaux du projet Norlanda**

**Luc DUNCOMBE, Président de la Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer**

Le projet Norlanda s'étend sur 25 ha. Il consiste à valoriser une friche industrielle sur le canal de Caen à Ouistreham, en vue du développement d'une filière nautique, et de la pérennisation des activités nautiques déjà présentes.

Valoriser une friche industrielle implique des opérations complexes de dépollution des sols et de gestion du foncier car plusieurs acteurs privés et publics se partagent le terrain. De nombreuses difficultés administratives sont également constatées dans la mesure où l'espace en question est géré par 3 communes différentes : Caen, Hérouville-Saint-Clair et Mondeville.

Pour satisfaire ces attentes, une zone d'intérêt communautaire a été créée sur laquelle une SEM exerce ses compétences. Des actions de promotion et d'animation seront menées sur le terrain. Par ailleurs, le programme Norlanda s'accompagne de l'accueil du projet BPHU (bateaux de plaisance hors d'usage).

Le nouveau bassin, dans une vision d'avenir, tend à devenir l'extension du port de plaisance de Caen dans environ deux décennies. La démarche d'aménagement de la presqu'île bordant le nouveau bassin fait coexister la plaisance, les services liés à celle-ci et un programme de logements.



Luc DUNCOMBE, Président de la Communauté d'Agglo Caen La Mer

\*



Mardi 21 mars : le cocktail sur le salon professionnel

## **Atelier 5 : Gestion des effluents portuaires Carénage et dragage**

### **L'activité de carénage : du traitement des eaux à leur recyclage Patrick LEMAIRE, Directeur Commercial, Société ESF Filtration**

La société ESF Filtration met au point des systèmes de filtration, et plus particulièrement un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures sur les aires de carénage.

Pour cela, un traitement physico mécanique a été innové. Il se compose d'une phase initiale de filtration et récupération des sédiments et particules solides, d'une phase de séparation et rétention des hydrocarbures par des filtres spéciaux, et d'une phase finale de microfiltration/absorption des métaux. L'analyse des eaux de carénage permet la détermination des filtres des 3 phases précédentes.

La qualité de l'effluent issu de ce traitement permet alors le rejet en milieu naturel ou sa réutilisation. Il ne peut cependant pas être destiné à la consommation.

### **Comment traiter les effluents issus des activités de carénage : l'avis d'un Maître d'Oeuvre et d'un Directeur de port Didier ROLLAND, Président du bureau d'études FR Environnement Nautique Daniel BOURGEOIS, Directeur du Port de Plaisance du Havre**

Monsieur Rolland insiste sur la limite à instaurer un traitement des effluents de carénage et d'eaux pluviales, vis-à-vis du coût de revient.

Pour répondre à cette problématique, Monsieur Poirier (Agence de l'Eau Seine-Normandie) propose de mettre en place un règlement pour chaque zone technique : zones d'hivernage, de grattage et de carénage. Les zones d'hivernage génèrent assez peu de pollution et ne suscitent donc pas la mise en place d'un règlement spécifique. Les zones de dragage et les aires de carénage génèrent, quant à elles, des résidus secs problématiques d'un point de vue environnemental. Une solution économique consiste à exiger des plaisanciers un comportement responsable en leur mettant à disposition des équipements adéquates pour gérer les résidus secs issus de l'aire de grattage (aspirateur, équipements de collecte de ces déchets, etc.), et à limiter la surface des aires de carénage afin de réduire la quantité d'eaux pluviales à traiter. Bien évidemment, ces solutions dépendent du bon vouloir des gestionnaires des ports.

Par ailleurs, Monsieur Fera (Agence de l'eau Loire Bretagne) affirme qu'à ce jour, le traitement des effluents de carénage et pluviaux se fait en l'absence de normes de manière empirique et nécessite un diagnostic environnemental permettant de mieux appréhender l'impact de ces effluents sur le milieu.

Effectivement, il est à noter l'absence de lois et de normes en terme de rejets des effluents issus des activités portuaires : seules les Côtes d'Armor ont mis en place un arrêté préfectoral imposant des normes de rejets.

En tant que Directeur du Port de Plaisance du Havre, Monsieur Bourgeois met l'accent sur la méfiance des investisseurs sur le site en terme d'équipements antipollution pour les effluents, au regard de la mauvaise clarté des normes et de leur tendance à évoluer rapidement.

Monsieur Drouin (responsable Environnement à la Mairie de Cavalaire et ancien gestionnaire du port de Cavalaire) rétorque que des systèmes antipollution performants existent déjà et que leur mise en place devrait être indispensable. En 1992, le port de Cavalaire était le premier port de France à s'équiper d'une aire de carénage non polluante, avec un système de filtration des eaux de ruissellement et des eaux de carénage, ainsi que l'imperméabilisation et l'encerclement de ces aires de carénage par des fossés de récupération. Dimensionner ces aires pour les pluies décennales s'avère indispensable.

#### **Dragage : un exemple de schéma directeur**

**Nicolas PROULHAC, Responsable des études de IDRA-Environnement, s'exprime sur le schéma directeur de dragage du Bassin d'Arcachon**

Le bassin d'Arcachon, unique par la présence de ses nombreux ports (12 000 bateaux de plaisance) et de son activité conchylicole, connaît une difficulté majeure en terme de dragage en raison des pollutions contenues dans les sédiments. En effet, le bassin d'Arcachon contient aujourd'hui 550 000 m<sup>3</sup> de sédiments, dont 70 % sur le port d'Arcachon, et en contiendra 60 000 m<sup>3</sup> annuels supplémentaires dont 60 % sur le port. Il est également important de souligner le fait que tous les bassins de décantation sont pleins à l'heure actuelle, et ne peuvent donc plus traiter de boues supplémentaires. Depuis l'an 2000, tous les projets de dragage sur le bassin d'Arcachon sont gelés.

Pour répondre à cette problématique, le conseil général, l'EPIC et le Syndicat Mixte du Bassin d'Arcachon ont souhaité mettre au point un schéma directeur sur 3 ans visant à optimiser les outils déjà existants et à identifier les lacunes afin de fournir à chaque maître d'ouvrage des outils d'aide à la décision, dans un esprit de concertation et de démocratie participative. Cet outil d'aide à la décision se présentera sous la forme d'une fiche portuaire indiquant le volume et la qualité des sédiments à draguer, les fréquences et les techniques de dragage à mettre en place, les sites d'utilisation privilégiés, ainsi que les différents suivis et protocoles à établir. Un programme de dépôt sur 12 ans sera mis en place par la suite.

#### **Approche globale, impact et effet d'un dragage**

**Patrick LEWEURS, Directeur de la Direction des Infrastructures et du Transport, Conseil Général des Côtes d'Armor**

Tout comme le Bassin d'Arcachon, les Côtes d'Armor connaissent la même problématique en terme de gestion des boues de dragage. La quantité des volumes de sédiment à draguer ne cesse de croître et atteindra 2 800 000 m<sup>3</sup> d'ici l'horizon 2025, alors que le département subit depuis plus de 15 ans l'interdiction d'immerger ces sédiments en raison des dangers encourus pour l'environnement.

Le Conseil Général des Côtes d'Armor a donc décidé de lancer un audit environnemental sur 33 ports en matière de sédimentation avec le cabinet In Vivo, afin de mettre en place un schéma de dragage sur les 25 ans à venir, intégrant l'ensemble des actions préventives et opérationnelles.

Une campagne de sensibilisation des acteurs est mise en place, incitant les gestionnaires des ports à adhérer à une politique commune de Développement Durable et plus particulièrement de Port Propre.

Pour cela, des moyens mutualisés seront mis en place en terme d'engins de dragage, ainsi que de nouvelles subventions.

\*



Atelier 6 « Sensibilisation à l'éco-citoyenneté

## **Atelier 6 : Sensibilisation et éducation des usagers à l'éco-citoyenneté Méthodes et outils**

### **Fécamp dès demain, une nouvelle gouvernance participative Hervé LE BAIL, Directeur Général, Ville de Fécamp**

La ville de Fécamp a mis en place une démarche récente de démocratie participative avec le cabinet Res Publica en terme de traitement des interfaces ville-port et plus particulièrement pour la valorisation de 4 ha de friches industrielles en plein centre ville.

### **Marie-Catherine EL FALLAH, Cabinet Res Publica**

Cette démarche participative se veut ouverte à tout public. Les débats, supervisés par un animateur, auxquels les élus sont présents, exposent les programmes envisagés sur lesquels s'expriment les habitants. La mise en ligne des débats sur Internet contribue à une meilleure transparence de la démarche.

Les projets d'urbanisme issus de ces débats ont été examinés par le public qui a du rendre un avis motivé auprès du jury. Un cahier de concertation a été joint au cahier des clauses techniques. In fine, le jury n'a pas choisi le projet majoritaire, mais la maire a expliqué la décision prise par le jury et a demandé aux habitants de continuer à travailler avec la municipalité pour améliorer ce projet. Ainsi ce projet a été le fruit d'une concertation entre les acteurs et les habitants.

**Informier des enjeux : actions et supports d'Eco gestes Méditerranée**  
**Christelle MASCELF, Coordinatrice des campagnes Eco-gestes Méditerranée**

La Méditerranée est un milieu riche, diversifié et rendu fragile par l'attractivité touristique et économique qu'elle représente.

Pour prévenir des impacts de ces activités sur l'environnement, Eco-Gestes Méditerranée a mis en place depuis 2002 une campagne de sensibilisation directe auprès des gestionnaires et usagers des ports, et plus particulièrement des plaisanciers, en vue d'obtenir de leur part un comportement plus responsable et respectueux de l'environnement.

Face à l'ampleur grandissante de ce projet, un comité de pilotage et un comité technique ont été mis en place afin de structurer et de coordonner le travail de chaque partenaire. Un travail de fond a été instauré sur la formation des acteurs de la campagne via un jeu de rôle. Par ailleurs, une identité a été créée autour du projet, avec la réalisation d'un logo, de supports de communication, d'un site web et l'instauration d'une campagne de relation presse. Près de 5000 personnes ont été sensibilisées par la campagne en 2004.

De nos jours, la campagne Eco-Gestes regroupe 25 membres (partenaires publics et privés) et s'étend sur les régions PACA et Languedoc-Roussillon mais également en Corse. Face à la faible implication de certains acteurs corses, Eco-Gestes a décidé la création de 2 labels (Eco-Gestes et Eco-gestes +) afin de les encourager dans cette démarche, ainsi qu'un volet conseil et information auprès des magasins d'accastillage en Languedoc-Roussillon. Au total, plus de 10 000 personnes ont été sensibilisées et 400 points relais ont été équipés d'un kit de sensibilisation. Une rencontre avec un sociologue a permis de mettre en place un travail commun afin d'engager davantage les usagers du port dans cette démarche.

**Les actions de sensibilisation auprès des formations professionnelles et des autres citoyens**

**Sandrine LECOINTE, Chargée de mission à la Direction de l'Environnement et du Développement Durable de la Région Basse-Normandie**

La région a souhaité mettre en place une nouvelle politique afin de lancer l'Agenda 21 régional. Pour cela, un réseau partenarial et une campagne de sensibilisation auprès du grand public ont été instaurés.

Cette nouvelle politique se décline en plusieurs axes d'intervention, dont la mise en place d'un appel à projet pour les associations et soutenir 20 projets annuels financés à hauteur de 5000 euros chacun, d'un concours pour les bas-normands âgés de 16-25 ans avec un prix régional du Développement Durable, d'une convention pluriannuelle d'objectifs avec les organismes tête de réseau de l'éducation au Développement Durable et un diagnostic quantitatif et qualitatif des structures compétentes en matière d'éducation et Développement Durable en Basse-Normandie. Un soutien de communication et de sensibilisation est parallèlement prévu pour soutenir cette démarche.

Cette démarche s'inscrit dans une révision du SRADDT et s'étend aux ports de plaisance avec le transfert récent de nouvelles compétences à la région en matière de gestion de ces ports.

**Mise en place concrète d'actions éco-citoyennes sur le port de La Rochelle**  
**David BEAULIEU, Fondateur de l'Association Echo-Mer**

Nos actions se traduisent par l'équipement des principaux ports plaisance et de pêche du département de la Charente-maritime en containers à piles usées. Ceci s'est étendu au niveau national. 600 kg par an sont récoltés.

Il a été mis en place un nouveau schéma directeur au niveau de la gestion des déchets sur le port de la Rochelle. Il faut identifier les sources de pollution et les solutions à mettre en place (mise en place par exemple d'une benne pour les déchets toxiques avec notre prestataire ONYX). Et nous devons bien entendu informer les usagers du port pour la bonne utilisation de ces moyens. Ce sont environ 16 000 euros pour la mise en place de ces systèmes de gestion des déchets toxiques sur le port de la Rochelle qui ont été nécessaires.

A noter parmi nos autres actions :

- Visite et audit de chaque chantier nautique : mesure de leur sensibilité environnementale et vérification des gisements de leur déchets. Elaboration de la charte de l'écomarin en partenariat avec la revue «loisirs nautiques» en 2003,
- Mise en place d'une mini déchetterie portuaire sur la zone de départ de course pour que les coureurs marins s'engagent à recycler tous leurs déchets toxiques et qu'ils soient vecteurs de communication à l'égard du public.
- Intervention sur la plage et les écoles, entre autres...

\*

### Séance plénière 3

#### Maîtriser durablement le développement des ports de plaisance Quels modes de gestion et quels partenaires ?

#### **Schéma de développement portuaire et suivi des ports existants : étude quantitative et volet quantitatif**

**Pierre-Jean BLANCHET, Directeur des Affaires Maritimes et de l'Environnement, Conseil Général de la Manche**

Le département de la Manche présente des atouts de part sa proximité avec l'Angleterre, la baie de Seine et les Îles anglo-normandes qui constituent un attrait touristique. Le littoral de la Manche comporte également un caractère exceptionnel en matière de marnage (14 m sur la Baie de St Michel). Étendu sur 330 km, le littoral de la Manche compte 19 ports dont Cherbourg, port de commerce d'intérêt international. Pêche (1200 pêcheurs), plaisance (5000 anneaux), et liaisons maritimes (255 000 passages) constituent les enjeux économiques majeurs du département, qui ne peut toutefois répondre à la demande accrue des activités de plaisance. En effet, les ports de plaisance enregistrent un déficit de 1 500 places essentiellement sur la côte ouest.

Pour répondre à cette problématique, le conseil général a mis en place un schéma de développement portuaire et un suivi des ports existants, qui a pour but de créer, pour 2015, 2 000 anneaux supplémentaires répartis sur Granville et les façades Nord et Est. Ce schéma consiste tout d'abord à cerner la réalité des besoins pour dimensionner les équipements et les positionner, puis à analyser les contraintes de développement maritimes, environnementales et patrimoniales. Ainsi les ports de Cherbourg et Barneville-Carteret seront étendus, tandis que le port de Port-Bail sera déplacé.

Cet projet s'inscrit dans une démarche qualité. Le conseil général a opté pour une logique d'extension et d'optimisation des ports existants plutôt que pour une logique de création portuaire.

**Gestion publique et intégration des activités portuaires**  
**Pierre LEAUTEY, Vice-Président du Département de Seine-Maritime**

La configuration géographique du littoral de Seine-Maritime en falaises constitue un défi pour l'aménagement du littoral et portuaire, mais confère également un caractère naturel qu'il est souhaitable de préserver. Pour la plupart, les ports sont situés au cœur même des villes et à l'embouchure des fleuves et accueillent de nombreuses activités nautiques (Etape du Tour de France à la voile, trophée des multicoques à Fécamp, départ de la transat Jacques Vabre au Havre). Par ailleurs, un pavillon bleu et 4 stations nautiques sont les principaux labels obtenus en 2005.

Le département de Seine-Maritime a décidé de définir une politique cohérente globale portuaire et littorale afin de suivre l'évolution des ports et de répondre à la demande croissante d'une clientèle très exigeante. Cette politique tend à développer l'économie par la création d'emplois et un soutien à la filière pêche, à préserver l'environnement par des suivis des milieux marins et estuariens et à mettre en valeur le patrimoine culturel par l'aménagement des fronts de mer.

Pour cela, le Département de Seine-Maritime favorise les solutions harmonisées au sein de Contrat de Pays. Ce dernier a mis en œuvre en partenariat avec la Région Haute-Normandie et le Département de l'Eure, plusieurs actions dont une étude portuaire avec concertation en vue de contrats d'objectifs pluriannuels, à la suite de laquelle sera mis en place un schéma nautique départemental.

**L'action des régions : les programmes actuels d'aide au développement pour les collectivités locales et les projets**

**Patrick MOREL, Directeur des Transports Mer et Littoral au Conseil Régional de Basse-Normandie**

La Normandie est le troisième linéaire côtier de France et abrite une activité balnéaire, touristique et de plaisance (10 000 anneaux) de premier ordre.

Dans ce contexte, la Région intervient sur 4 grands thèmes :

l'amélioration de l'existant, la coordination des actions et le développement des différentes activités, le soutien de la filière économique des grandes entreprises, et la communication.

En terme d'amélioration de l'existant, la Région apporte son soutien aux projets d'extension des ports bas-normands pour répondre à la demande croissante de l'activité de plaisance, avec la création d'un syndicat mixte (+ 10 000 anneaux dans les 10 prochaines années). L'amélioration de la qualité environnementale portuaire et l'accueil des plaisanciers sont également pris en compte.

La préoccupation de la Région, en terme de coordination des actions de développement des différentes activités, se veut de promouvoir une image globale et non pas seulement port par port à l'échelle régionale, mais également interrégionale. Pour cela, un vaste réseau a été instauré dans le cadre de l'Arc Manche, regroupant les actions de l'Association des Ports Secondaires de Normandie et de la Manche ainsi que celles des ports de la Grande-Bretagne. Par ailleurs, il s'avère nécessaire d'harmoniser les projets urbanistiques et portuaires pour une meilleure insertion des ports dans la ville et de définir ainsi des schémas directeurs au niveau des ports de Caen et Cherbourg en vue d'une meilleure cohabitation entre les différentes activités qui s'y développent.

Concernant les entreprises, la Région souhaite apporter son soutien en facilitant la création de nouvelles entreprises par la mise à disposition de foncier à proximité des plans d'eau.

En matière de communication, la Région souhaite mettre en avant les atouts et potentiels de la Basse-Normandie par la présence de salons nautiques, mais également par des actions de partenariat avec des sociétés telles que Artech (société normande de construction de bateaux de course).

Le Schéma Régional de l'Aménagement du littoral devrait voir le jour avec pour principe un nouveau concept : la gestion intégrée des zones côtières ayant une vision globale du développement et non plus seulement une approche sectorielle.

**La recherche de la qualité : le plan qualité des ports du Calvados**  
**Philippe GAY, Directeur du Comité Départemental du Tourisme du Calvados**

Le Département du Calvados a mis au point un scénario global de développement qui s'appuie sur trois documents opérationnels : un plan nautique départemental pour le développement nautique du littoral et de l'intérieur, un schéma pluriannuel portuaire qui garantit le maintien et la réhabilitation des ouvrages (2004) et un plan de qualité des ports pour inciter les maîtres d'ouvrage à améliorer les espaces portuaires et environnants en terme de services, d'accueil et d'environnement (2006).



Plénière 3 : Philippe Gay, Directeur du CDT du Calvados

**Hervé MANGNAN, Directeur de l'Aménagement du Conseil Général du Calvados**

Le Conseil Général du Calvados recherche la cohérence des activités au niveau spatial et temporel.

D'un point de vue spatial, il est à noter que certains projets peuvent se superposer. Une marina peut empiéter sur l'aire destinée à un chantier naval par exemple. Il s'agit donc de faire converger les intérêts des différents acteurs dans une vision spatiale globale.

D'un point de vue temporel, il est nécessaire de recenser les projets auprès de tous les maîtres d'ouvrage et d'aboutir à une négociation. Il est souhaitable de ne pas se limiter au domaine maritime, mais d'intervenir aussi dans le volet urbanisme.

Ainsi en 2006, 4 nouveaux schémas directeurs sont prévus sur Deauville-Trouville, Port en Bessin-Huppain, Grandcamp-Maisy et Isigny sur Mer.

La validation de ce schéma portera sur l'infrastructure mais également sur le volet touristique, et sera effectuée par la Commission des Travaux Publics du conseil général et le Comité Départemental du Tourisme.

\*

## Séance de clôture et conclusions

### **Jean-Baptiste MAILLARD, Sous Directeur des Ports, des Voies Navigables et du Littoral, à la Direction Générale de la Mer et des Transports au Ministère des Transports, de l'Équipement et de la Mer**

De nombreux thèmes ont été abordés dans ce colloque, traduisant la complexité de gestion des ports de plaisance.

La préoccupation environnementale, au travers des lois, est particulièrement encore ressentie comme une contrainte et un frein au développement de l'activité de la plaisance qui connaît de nos jours un très fort engouement. Pourtant, ces mesures visent non seulement à minimiser l'impact de ces activités sur l'environnement mais aussi à optimiser l'insertion de ces activités sur l'espace littoral devenu très convoité, et à accroître l'acceptabilité de ces activités vis-à-vis des autres usagers. Le respect de ces règles est nécessaire et il constitue un atout et un label de qualité.

En terme de communication, il faut que chaque usager de la mer devienne un acteur de son propre environnement. Un tel colloque permet de diffuser la connaissance de la politique de Développement Durable, mais propose également des solutions pratiques et innovantes selon l'expérience de chacun.

Au cours de ce colloque, l'accent a été mis sur la décentralisation notamment des ports de Caen-Ouistreham, de Cherbourg mais également de ports intérieurs, ainsi que sur la problématique des déchets liés à l'activité de la plaisance, et de la requalification des friches portuaires.

La décentralisation de compétences en matière de gestion portuaire permettra de rapprocher l'instance décisionnelle des acteurs locaux et des usagers. De nombreuses collectivités locales se sont déjà portées candidates pour obtenir ces compétences.

Concernant la gestion des déchets liés la plaisance, tous les ports maritimes doivent être équipés d'un plan de réception des déchets des navires. Il est à noter le travail d'information réalisé par la FFPP à ce sujet, sur le plan national et communautaire.

La préoccupation en terme de requalification des friches portuaires traduit la pénurie des places disponibles en terme de plaisance, principalement en Méditerranée. Le CODCAP étudie les possibilités de création de ports à sec et de parcs à bateaux pour répondre à ce problème. La reconversion des friches portuaires est une solution récente qu'il convient d'étudier et de développer.

### **Xavier LEBRUN, Président de la Commission Environnement et Littoral, Vice Président du Conseil Général du Calvados**

Ce colloque a abordé un vaste sujet qui est celui du Développement Durable, dont l'application dans le cadre des aménagements portuaires est réellement d'actualité. En effet, les aspects économiques, environnementaux et sociaux, qui ont été abordés, sont des aspects indissociables.

Les contraintes que constituent les préoccupations environnementale pour les aménagements portuaires et plus particulièrement la plaisance, doivent être appréciées comme étant des préoccupations partagées. La Manche et le Calvados ont déjà prouvé leur démarche volontariste de qualité à travers leur plan de développement portuaire.

Pour instaurer le principe du Développement Durable, la notion d'engagement et de concertation entre les acteurs est primordiale, notamment entre les collectivités locales, les CCI, l'ADEME, l'Agence de l'Eau, etc. Il s'agit de cultiver la mise en réseau des acteurs, et de conforter les réseaux existants.

**Cyril SCHOTT, Préfet de Région Basse-Normandie**

Ce colloque a été organisé sur l'initiative conjointe du conseil général du Calvados et du Réseau Idéal et a abordé de nombreux thèmes d'actualité. La problématique majeure consistait à concilier la forte demande en terme d'activité de plaisance, avec les exigences du Développement Durable. En effet, l'ouverture vers la mer constitue un atout pour la région en terme de développement, et l'on observe un rapprochement des ports vers les villes. Malgré le transfert de compétences de l'Etat aux collectivités locales en terme de gestion portuaire, l'implication de l'Etat demeure importante et il doit veiller à l'application de la réglementation en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement.

De nos jours, un schéma de gestion des ports décentralisés de Caen-Ouistreham et Cherbourg se dessine avec la création d'un Syndicat Mixte (conseils régional et généraux de la Manche et du Calvados).

D'une façon générale, il est à noter l'absence de coordination des services interministériels en terme de gestion du littoral contrairement à la gestion de l'espace terrestre. La MIML (Mission Interservice Mer Littoral) a donc été mise en place. Elle regroupe les différents services de l'Etat qui travaillent sur le littoral, ainsi que les 2 préfets terrestre et maritime, et a pour objectif de prendre en compte la pression de la plaisance avec l'objectif de moindre consommation d'espace et la limitation de l'artificialisation du littoral. Pour cela, l'optimisation des espaces dédiés, la prise en compte de la saisonnalité des espaces portuaires, et la reconversion des espaces portuaires en mutation, sont les axes privilégiés pour répondre à cette problématique. La solution de création de nouveaux espaces tels que les ports à sec, les zones de mouillage collectives, ainsi que des parcs à bateaux, peut être envisagée en recours si l'optimisation de l'espace existant s'avère insuffisante.



Cyrille SCHOTT, Préfet du Calvados  
et de la Région Basse Normandie

\*

*Crédit Photos : Réseau IDEAL*