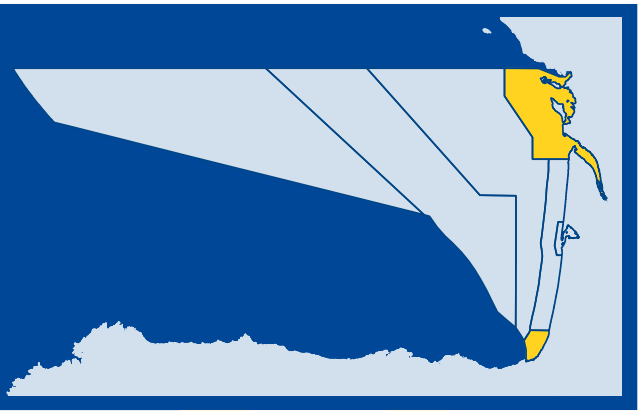
THÈME 3
Ports et transport maritimes

- FICHE ACTION 03-PORA01 39
- FICHE ACTION 03-PORA02 41
- FICHE ACTION 03-PORA03 43
- FICHE ACTION D01-MT-OE03-AN1 45
- FICHE ACTION D08-OE05-AN1 49





03 – PORTS - TRANSPORTS



► Action 03-POR-A01

Aménager et transformer les ports au service de l'économie territoriale en les inscrivant dans les transitions écologique, énergétique et numérique

Secteurs géographiques :	1	2	3	4	5	6	7

Items de la vision :

Vision 2.1 - 2.3 et 2.4 : Une économie maritime et littorale respectueuse des équilibres écologiques
- Une mutation effective des filières maritimes vers la transition écologique et énergétique
- Une économie maritime performante et pourvoyeuse d'emplois
- Des ports attractifs au service de l'économie régionale

Descripteurs du BEE:	**1 OM**	1 PC	1 MMT	**1 HBB**	1 HBP	**2 ENI**	3 ESC	4 RST	**5 EUT**	**6 IFM**	**7 HYD**	**8 CNT**	9 SAN	**10 DCH**	**11 BRU**
Thématiques socio-économiques concernées :	1 PCH	2 AQU	**3 POR**	4 IND	5 EMR	**6 SED**	7 PLA								
	8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	**13 INO**	14 FOR	Action transversale Gouvernance							

Contexte et objet de l'action :

Pour assurer sa compétitivité, chaque port doit réaliser une planification dédiée, incluant des schémas d'aménagements portuaires qui montrent le lien entre les aménagements prévus et les stratégies développées en tenant compte de leurs impacts environnementaux. Il s'agit notamment d'identifier les filières porteuses et en devenir et de préserver le foncier portuaire qui fait souvent l'objet de pressions dans le cas majoritaire d'implantations urbaines.

Les places portuaires doivent également poursuivre leur intégration dans la dynamique de la transition écologique, énergétique et numérique pour contribuer à un système de transport maritime durable, compétitif et exemplaire en matière de performance environnementale. Elles pourront ainsi affirmer leur rôle clé dans la transition écologique de leur territoire, à l'image du projet « La Rochelle, territoire zéro carbone », retenu dans l'appel à projet Territoires d'innovation.

À la Rochelle, le Grand Port Maritime (GPM) a mené un projet "port horizon 2025" qui a fait l'objet d'une large concertation et prend en compte tous les aspects du développement durable. Il met en œuvre actuellement le projet stratégique 2020-2024.

À Bordeaux, le GPM a lancé la révision de son projet stratégique. Les grandes orientations qui structureront cette feuille de route porteront, notamment, sur la valorisation du foncier, la transition énergétique et l'économie circulaire.

À Bayonne, le plan d'action du schéma directeur d'aménagement prévoit l'élaboration d'une charte d'implantation et d'une charte environnementale destinées à faciliter l'implantation d'industries et à garantir la meilleure prise en compte possible de l'environnement dans ses projets.

À Rochefort/Tonnay-Charente, le schéma de développement du port prévoit notamment la réalisation d'une voie de desserte portuaire du site de Tonnay-Charente ainsi que le développement du foncier dédié au port sur les deux sites afin de permettre l'implantation d'industries portuaires dans le respect de l'environnement.

Les schémas d'aménagement portuaires et les projets stratégiques des ports, respectueux des espaces naturels à enjeux, pourront s'articuler en particulier autour des thèmes des sous-actions suivantes.

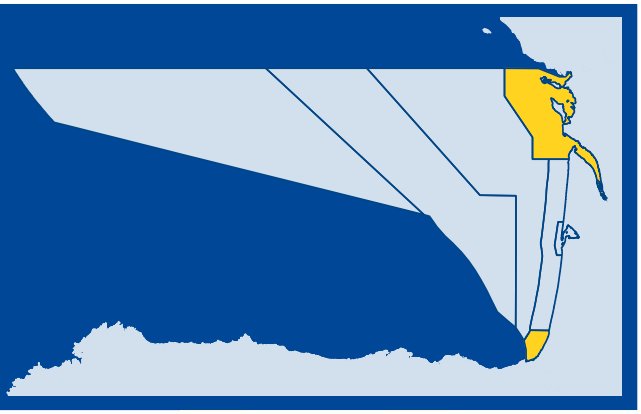
Liste des sous-actions

Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼	Sous-action 3 ▼	Sous-action 4 ▼
Bâtir une stratégie de transition énergétique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les zones portuaires Cette sous-action vise à encourager les ports à définir une stratégie de transition énergétique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les zones portuaires. Les initiatives pourront notamment porter sur le développement d'une offre de carburant alternatif (GNL, hydrogène, électrique…) pour le ravitaillement des navires par des infrastructures spécifiques (adaptée aux transitions engagées par les armateurs), la production d'énergie renouvelable pour les besoins propres des ports ou encore la transition vers des outils plus propres (bâtiments à énergie positive, véhicules électriques, engins de manutentions, drague…).	**Déployer l'écologie industrielle dans les ports** Au-delà de la transition énergétique (sous-action 1), il s'agit d'accompagner l'évolution des politiques environnementales des ports par le passage progressif à une économie circulaire pour la conduite des activités du port (gestion des sédiments, des déchets et effluents). Ces politiques intégreront des solutions logistiques innovantes dans une logique de transition écologique des territoires.	**Faciliter l'implantation d'activités industrielles et logistiques issues des filières émergentes (ENr, produits recyclés) et accompagner la transition et l'évolution des besoins des filières socles (énergie, agriculture, granulats)** Il s'agit d'accompagner les ports dans leurs stratégies de maintien et d'accueil des activités industrielles. Les réflexions s'articuleront autour des trois axes suivants : - Analyser les évolutions attendues des filières socles et les besoins des nouvelles filières, - Prévoir et mettre en œuvre des projets d'infrastructures adaptés à ces besoins, - Développer une offre de service adaptée à ces évolutions. Des chartes d'implantation, comme celle développée à Bayonne, ou des appels à manifestation d'intérêt sur les terrains disponibles, pourront constituer des déclinaisons de cette sous-action.	**Développer les innovations numériques au service de la compétitivité et de la gestion du port** Ces innovations pourront concerner la logistique et les services autour de la donnée, la maintenance des équipements et infrastructures ou encore la planification de certaines activités. En gardant à l'esprit la nécessaire sobriété des équipements, l'internet des objets est une piste intéressante à explorer (consommations, compatibilité du milieu avec les activités…). À ce titre, il est d'ores et déjà possible de mobiliser le GIE Vigie Port dont c'est l'objet.

	Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼	Sous-action 3 ▼	Sous-action 4 ▼
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	2022	2022
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	2027
Pilote(s)	Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente	Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente	Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente	Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)				
Financements potentiels	CPER, Budget d'investissement des Ports, Plan de relance, Fonds structurels européens (FEDER…)	CPER, Budget d'investissement des Ports , Plan de relance, Fonds structurels européens (FEDER…)	CPER, Budget d'investissement des Ports, Plan de relance, Fonds structurels européens (FEDER…)	CPER, Budget d'investissement des Ports , Plan de relance, Fonds structurels européens (FEDER…)

Action au titre de la DCSMM ▶	non

03 – PORTS - TRANSPORTS



► Action 03-POR-A02

Développer les flux par une meilleure connexion des ports

Secteurs géographiques :	1	2	3	4	5	6	7

Items de la vision :

Vision 2.4 : Une économie maritime et littorale respectueuse des équilibres écologiques
- Des ports attractifs au service de l'ensemble de l'économie régionale

Descripteurs du BEE:	1 OM	1 PC	1 MMT	1 HBB	1 HBP	2 ENI	3 ESC	4 RST	5 EUT	6 IFM	7 HYD	8 CNT	9 SAN	10 DCH	11 BRU

Thématiques socio-économiques concernées :								
1 PCH	2 AQU	3 POR	4 IND	5 EMR	6 SED	7 PLA		
8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	13 INO	14 FOR	Action transversale Gouvernance	

Contexte et objet de l'action :

Le report modal des flux de marchandises vers le maritime, le ferroviaire et le fluvial, devient une priorité pour réduire les impacts multiples du tout transport routier (pollution, encombrement des infrastructures routières, nécessité d'élargir les voies, bruit, etc.), le fret ferroviaire représentant à ce jour à peine 10 % du trafic. Ce report nécessite une action collective forte pour développer et mobiliser les opérateurs ferroviaires et fluviaux, améliorer les infrastructures et dessertes, en articulation avec les flux voyageurs. Le fret fluvial est peu développé, mais il constitue une solution pour accompagner le développement de la métropole bordelaise.

L'engagement de l'ensemble des acteurs (État, Région, collectivités, ports, chargeurs) concernant les lignes capillaires de fret, essentielles pour les acheminements ferroviaires portuaires, est d'autant plus déterminant que le réseau ferroviaire capillaire de fret est en péril. Des initiatives locales visent d'ores et déjà le renforcement du maillage territorial.

Cette action vise à placer les ports de la façade au cœur des flux pour renforcer le lien entre leur hinterland et les autres places portuaires nationales ou internationales.

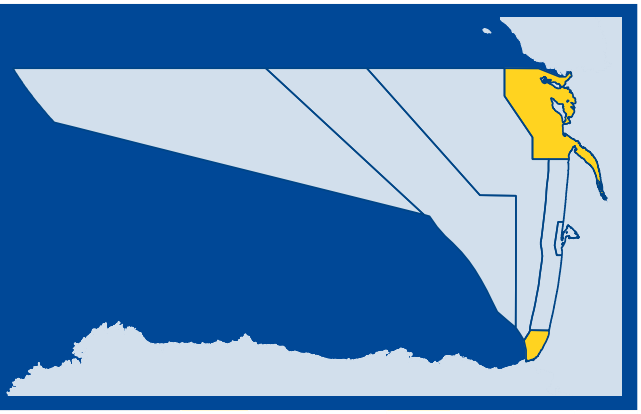
Liste des sous-actions

Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼
Soutenir le développement du Feedering Les ports de la façade sont relativement éloignés des grands axes maritimes internationaux et doivent être mieux connectés aux grands hubs européens. Des partenariats seront recherchés dans le but de développer le feedering (cabotage). Il s'agit de renforcer la connexion avec les grandes places portuaires d'Europe, par le développement de l'activité « conteneurs » et d'apporter ainsi une véritable alternative au transport routier en attirant une nouvelle clientèle. Des réflexions communes entre les 4 ports pourraient permettre de dégager des synergies en la matière.	**Soutenir l'amélioration des réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux desservant les ports et leur connexion aux terminaux** La qualité de la connexion mer-fer-fleuve est indispensable à la compétitivité de la logistique portuaire pour l'élargissement de l'hinterland des places portuaires. Les ports de la façade : - Engageront des actions de développement des pré et post acheminements fluviaux (pour les ports estuariens), dont l'inscription de la Garonne dans le RTE-T, - S'impliqueront au côté des acteurs du secteur pour améliorer leur desserte ferroviaire, - Étudieront les synergies possibles avec les plate-formes logistiques multimodales. Sur le volet fluvial, les réflexions pourront s'appuyer sur la Conférence Permanente pour le Fleuve (Gironde). Sur le volet ferroviaire, les réflexions pourront notamment impliquer l'OFP Sud-Ouest, créé en 2016 avec le soutien de la Région Nouvelle-Aquitaine. Ces réflexions intégreront la valorisation du bâti et des infrastructures existantes.

	Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027
Pilote(s)	Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente	Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)		Région NA, Opérateur ferroviaire de proximité du Sud-Ouest et Atlantique, CCI NA
Financements potentiels	CPER/FEDER, plan de relance (partie fret ferroviaire notamment)	CPER/FEDER, plan de relance (partie fret ferroviaire notamment)

Action au titre de la DCSMM ► non

03 – PORTS - TRANSPORTS



► Action 03-POR-A03

Favoriser les synergies entre les ports de la région et le lien avec leur territoire

Secteurs géographiques :	1	2	3	4	5	6	7

Items de la vision :

Vision 2.3 et 2.4 : Une économie maritime et littorale respectueuse des équilibres écologiques
- Une économie maritime performante et pourvoyeuse d'emplois au niveau local
- Des ports attractifs au service de l'ensemble de l'économie régionale

Descripteurs du BEE:	1 OM	1 PC	1 MMT	1 HBB	1 HBP	2 ENI	3 ESC	4 RST	5 EUT	6 IFM	7 HYD	8 CNT	9 SAN	10 DCH	11 BRU

Thématiques socio-économiques concernées :															
	1 PCH	2 AQU	**3 POR**	4 IND	5 EMR	6 SED	7 PLA								
	8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	13 INO	14 FOR	**Action transversale Gouvernance**							

Contexte et objet de l'action :

Les ports sont des outils économiques stratégiques aux échelles nationale, régionale et locale. Leur maintien et leur développement passent par une gestion collaborative en lien étroit avec les territoires.

Une étude partenariale, relative à l'élaboration d'une stratégie de développement inter-portuaire et de coordination des ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine, a été lancée en mai 2019. Elle témoigne de la volonté de coopération des parties prenantes (Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Rochefort-Tonnay-Charente et Région nouvelle-Aquitaine) pour développer de réelles synergies.

Il s'agit, pour les quatre ports de commerce de la façade, d'assurer une meilleure collaboration et complémentarité entre eux (démarches communes, partage d'expériences, etc.) pour permettre une meilleure réponse aux besoins du territoire et de ses entreprises ainsi qu'une visibilité accrue au niveau national ou international.

Les coopérations et le partage des bonnes pratiques permettront d'agir collectivement pour réduire les impacts des activités portuaires sur leur environnement.

Liste des sous-actions

Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼
Renforcer la coopération et la synergie entre les ports de la façade par la création d'un espace régional de dialogue permanent entre les places portuaires de la façade Afin de tendre vers une plus grande collaboration inter-portuaire, cette sous-action, portée en cohérence avec la Région et les CCI de Nouvelle-Aquitaine, vise dans un premier temps à définir un cadre de gouvernance, les modalités d'un espace d'échange et le périmètre des sujets sur lesquels pourraient porter la collaboration inter-portuaire. A terme, ce dispositif pourra également permettre de coordonner, harmoniser et valoriser les initiatives des ports de commerce, la diversité de leurs atouts et leur capacité à répondre aux besoins des entreprises et du territoire pour développer une vision stratégique et équilibrée des axes d'évolution des places portuaires en Sud-Atlantique. Dans le cadre de l'étude partenariale lancée en 2019, la création d'une structure de coopération sous la forme d'une association a été validée et regrouperait dans un premier temps la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Agence de Développement de d'Innovation de la Nouvelle Aquitaine, la CCI Régionale et les ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Rochefort-Tonnay-Charente. A terme, la structure pourrait proposer d'associer aux échanges les acteurs de la logistique, les plate-formes multimodales et les associations d'entreprises regroupant les principaux chargeurs néo-aquitains en lien avec les acteurs économiques du territoire.	**Favoriser les démarches visant une meilleure intégration des ports dans leur territoire** Il s'agit d'affirmer le rôle du port dans son territoire, aux échelles pertinentes, en tant qu'élément spatial clé de l'aménagement, notamment urbain, mais aussi sa capacité à être une zone d'échanges, de transit et de dialogue entre les acteurs portuaires et les citoyens qui les côtoient. Des démarches contractuelles ou chartes pourront être conclues entre les places portuaires et leurs parties prenantes pour développer des coopérations, établir puis valoriser les progrès environnementaux et réaffirmer l'ancrage territorial du port. La création de Port Center est une piste intéressante. Cette sous-action pourra s'inscrire dans la continuité d'initiatives telles que le contrat de partenariat entre le GPM et les collectivités locales (Bordeaux Métropole, Région, Département de la Gironde) ou encore des journées « Port ouvert » organisées par les places portuaires.

	Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027
Pilote(s)	Région NA, Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente	Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Rochefort-Tonnay-Charente
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	CCI, acteurs logistiques, plate-formes multimodales	Communautés d'agglomération
Financements potentiels	Financement par Région NA, Ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle et Rochefort-Tonnay-Charente	Partenariat Ports/collectivités (conventions)

Action au titre de la DCSMM ►	non

D01 – MAMMIFÈRES MARINS - TORTUES



► Action D01-MT-OE03-AN1

Identifier et réduire les risques de collision entre le transport maritime et les mammifères marins à l'échelle de la façade Atlantique

Secteurs géographiques :	1	2	3	4	5	6	7

Items de la vision :

Vision 1.2 : Le maintien d'un patrimoine littoral et marin d'exception
- Le bon état écologique atteint, garantissant la préservation des milieux marins et littoraux d'exception

Vision 2.1 : Une économie maritime et littorale respectueuse des équilibres écologiques
- Une mutation effective des filières maritimes vers la transition écologique et énergétique

Descripteurs du BEE:	1 OM	1 PC	1 MMT	1 HBB	1 HBP	2 ENI	3 ESC	4 RST	5 EUT	6 IFM	7 HYD	8 CNT	9 SAN	10 DCH	11 BRU

Thématiques socio-économiques concernées :	1 PCH	2 AQU	3 POR	4 IND	5 EMR	6 SED	7 PLA								
	8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	13 INO	14 FOR	Action transversale Gouvernance							

Contexte et objet de l'action :

L'action de l'État contre les collisions avec les mammifères marins en métropole s'est à ce jour concentrée en Méditerranée. Cette action contribue à la réalisation de l'action 2.4 du plan d'actions pour la protection des cétacés.

Liste des sous-actions

Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼	Sous-action 3 ▼	Sous-action 4 ▼
Systématiser le renseignement de la base de données de la Commission Baleinière Internationale pour les phénomènes de collision Cette sous-action permettra de rapporter les incidents de collision à la commission baleinière internationale, avec l'appui du centre Pelagis.	**Développer la mise en place sur la façade d'un dispositif de partage de positions des cétacés pour éviter les collisions** Ce dispositif pourra s'inspirer du dispositif existant dans les sanctuaires Pelagos et Agoa (loi biodiversité de 2016) ainsi que des dernières innovations en la matière, notamment celles élaborées suite à la sous-action 4.	**Proposer un contenu de formation sur les collisions avec les cétacés et l'utilisation du dispositif de partage de positions des cétacés pour éviter les collisions** Ce contenu de formation pourra s'inspirer de l'existant en façade MED.	**Élaborer un dispositif de partage de position des cétacés utilisable la nuit, en soutenant et en accélérant la R&D pour le développement de technologies de détection en temps réel des cétacés** Le plan d'action pour la protection des cétacés prévoit d'étudier le développement d'un dispositif de partage de position des cétacés dans les zones identifiées à risque de collision élevé et utilisable la nuit. Afin de gagner en efficacité dans l'évitement des collisions, le système REPCET devra évoluer dans une perspective à moyen terme (5-10 ans) ou être complété par des développements technologiques permettant une localisation en temps réel des grands cétacés de jour comme de nuit.

	Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼	Sous-action 3 ▼	Sous-action 4 ▼
Date de début prévisionnel de la sous-action :	2021	2022	2022	2022
Date de fin prévisionnelle de la sous-action:	2025	2025	2025	2025
Pilote(s):	DEB UMS Pelagis	DEB, DAM	Ministère chargé de l'environnement (DEB)	Ministère chargé de l'environnement (DEB) Ministère de la mer (DAM) (sous réserve)
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers) :	Ministère des affaires étrangères CBI OSPAR DAM DREAL	DAM DEB OFB	ONG (MIRACETI) OFB	OFB
Financements potentiels :	BOP 113 LIFE espèces?	BOP 113 BOP 205 LIFE espèces?	Ministère chargé de l'environnement, subvention ONG, Life Espèces ?	Ministère chargé de l'environnement, Ministère de la mer, PIA ?

Action au titre de la DCSMM : oui

D08 - CONTAMINANTS

► Action D08-OE05-AN1

Limiter/interdire les rejets des scrubbers (laveurs des gaz d'échappement des navires) à boucle ouverte dans des zones spécifiques



Secteurs géographiques :	1	2	3	4	5	6	7

Items de la vision :

Vision 1.2 : Le maintien d'un patrimoine littoral et marin d'exception
- Le bon état écologique atteint, garantissant la préservation des milieux marins et littoraux d'exception

Vision 2.1 : Une économie maritime et littorale respectueuse des équilibres écologiques
- Une mutation effective des filières maritimes vers la transition écologique et énergétique

Descripteurs du BEE:	1 OM	1 PC	1 MMT	1 HBB	1 HBP	2 ENI	3 ESC	4 RST	5 EUT	6 IFM	7 HYD	8 CNT	9 SAN	10 DCH	11 BRU

Thématiques socio-économiques concernées :								
1 PCH	2 AQU	3 POR	4 IND	5 EMR	6 SED	7 PLA		
8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	13 INO	14 FOR	Action transversale Gouvernance	

Contexte et objet de l'action :

La réglementation internationale en matière d'émissions atmosphériques de soufre par les navires a évolué au 1er janvier 2020, induisant un accroissement du nombre de navires équipés de systèmes d'épuration des gaz d'échappement par lavage des fumées (appelés scrubbers).

Ces scrubbers, lorsqu'ils sont en boucle dite ouverte, rejettent directement dans le milieu marin l'eau de lavage des fumées. Cette eau contient de nombreux contaminants (notamment des métaux lourds et des hydrocarbures aromatiques polycycliques) qui ont un impact négatif sur l'ensemble du biotope.

Cette pollution et la menace de son aggravation pèsent sur l'environnement marin, notamment dans les aires vulnérables comme les estuaires, les enceintes portuaires et les zones de mouillage.

Liste des sous-actions

Sous-action 1 ▼

Mettre en place une réglementation pour limiter/interdire les rejets des scrubbers à boucle ouverte dans les eaux françaises dans la limite des 3 milles

En France, l'article R. 5 333-28 du code des transports précise qu'il est défendu de porter atteinte au plan d'eau et à la conservation de ses profondeurs, notamment en rejetant des eaux contenant des matières organiques ou non, pouvant porter atteinte à l'environnement. Sur ce fondement, certains grands ports maritimes ont d'ores et déjà modifié leur règlement de police portuaire en retranscrivant localement cette interdiction générale de rejet.

Tous les grands ports maritimes, sauf celui de Rouen, ont intégré une interdiction de rejet de ces effluents dans leurs règlements locaux.

Une réglementation sera mise en place pour interdire les rejets des scrubbers à boucle ouverte dans les eaux territoriales françaises, dans la limite des 3 milles. Les contrôles seront effectués par les inspecteurs des centres de sécurité des navires.

Sous-action 2 ▼

Contribuer à la mise en place d'une réglementation harmonisée au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Union européenne (UE) sur les rejets des scrubbers à boucle ouverte : limiter/interdire ces rejets dans des zones spécifiques comme les ports, les baies fermées, les zones écologiquement sensibles

La France plaide pour une interdiction de ces rejets au niveau mondial en étant particulièrement active à l'Organisation Maritime Internationale (OMI), avec pour contrainte les temps longs et incompressibles des négociations internationales. Un expert français de l'Ifremer participe, aux côtés de sept autres scientifiques, aux travaux du groupe d'experts onusien chargé de conseiller l'OMI sur ce sujet. En parallèle, la DEB a confié à l'Ifremer une étude sur les impacts environnementaux des rejets polluants des émissions de gaz d'échappement de navires.

	Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼
Date de début prévisionnel de la sous-action :	2020	2020
Date de fin prévisionnelle de la sous-action:	2022	2023
Pilote(s):	DAM DEB	DAM DEB
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers) :	GPM Autorités portuaires Armateurs de France IFREMER Commission centrale de sécurité (CCS)	Représentation française à l'OMI Représentation française à l'UE DG ENV (CE) IFREMER
Financements potentiels :	Pas de financement requis	Pas de financement requis

Action au titre de la DCSMM : oui