



Recommandations pour une navigation maritime durable

PIANC Groupe de Travail 136 (EnviCom)

Termes de Référence

1 Cadre

1.1 Contexte

Nos océans, nos mers et nos estuaires souffrent d'une pression croissante d'une variété d'activités humaines. Des habitats naturels importants comme des joncs de gérard et des vasières, des bancs de sable et des récifs, avec les dauphins et d'autres mammifères, poissons, oiseaux et invertébrés marins pourraient être affectés par l'exploitation des ressources et par d'autres usages de l'environnement marin.

Tandis que la navigation maritime ne constitue pas un usage destiné à la consommation de ressources marines, tant le transport maritime que le développement ou la maintenance d'infrastructure liée à la navigation pourraient influencer l'environnement marin – ou bien en tant que résultat de décharges ou d'émissions, de bruits, de perturbation/modification physique ou bien comme résultat d'autres activités, en particulier de la construction de nouvelles infrastructures.

1.2 Engagement d'organisations internationales

Le commerce maritime est crucial pour la prospérité économique de nations maritimes. Le 'droit de passage inoffensif' est consacré dans CNUDM (la Convention des Nations unies sur le droit de la mer), qui permet les navires commerciaux de passer entre des pays.

Une variété d'autres conventions internationales et initiatives régionales (comme la Stratégie Maritime de l'UE) vise à améliorer la gestion des activités comme la navigation dans l'environnement marin, tandis que des lois nationales protègent et régularisent les activités dans les eaux territoriales.

1.3 Besoins d'un aperçu compréhensif

Chacune de ces différentes organisations vise un objectif spécifique (par exemple la Convention internationale pour le contrôle et la gestion de l'eau de ballast a pour but d'éviter l'introduction d'espèces indigènes, et MARPOL s'occupe de différents aspects de pollution marine).

Toutefois, parfois il est difficile de voir 'l'image globale' en ce qui concerne la navigation maritime durable.

Des considérations comme le changement climatique et la gestion basée sur des écosystèmes ne font qu'augmenter l'attention sur la gestion durable de ressources marines.

Par conséquent, un des objectifs importants de ce groupe de travail sera de réunir, d'une façon accessible et spécifiquement liée à la navigation, les concepts de gestion intégrée, de faculté d'adaptation et d'utilisation durable.

De ce point de vue, une attention spécifique sera prêtée aux émissions atmosphériques venant de l'industrie portuaire et du transport, non seulement dans les zones côtières, mais aussi pendant le transport maritime de biens et de passagers. Le but majeur de ce groupe de travail sera de fournir toutes les données nécessaires pour l'évaluation de la performance environnementale ou de l'éco-efficacité de la navigation maritime.

2 Domaines concernés

Comme dans le rapport du groupe de travail 6 d'EnviCom de PIANC sur la navigation intérieure durable, ce groupe de travail devra identifier, déterminer et évaluer le rôle de la navigation dans le contexte plus large de critères de durabilité.

Tandis qu'il devra reconnaître les bénéfices relatifs du transport maritime en comparaison avec par exemple le transport routier ou aérien, il devra souligner comment la navigation interagit avec les différents processus naturels (physiques et d'écosystème) dans l'environnement marin.

En examinant les manières de présenter une gestion intégrée – mais aussi sûre et rentable – de la navigation (tant opération que développement), le groupe devrait considérer les sujets suivants:

- Emissions atmosphériques (fonctionnement des navires et opérations portuaires)
- Débits d'eaux (fonctionnement des navires et opérations portuaires)
- Bruits (fonctionnement des navires et opérations portuaires)
- Manutention de cargaisons dangereuses et transport
- Echange d'eaux de ballast
- L'anti-pollution
- Risque de déversements accidentels/de collision
- Naufrages
- Perturbation physique et écologique ou modification incluant le lavage de navires
- Perturbation de zones humides (planification et travaux de ports)

Modification hydromorphologique

Après la description des principales fonctions/besoins de la navigation maritime et comment ceux-ci interagissent avec l'environnement marin, il faudra aussi examiner les impacts y liés.

En tenant compte des exigences existantes des différents instruments internationaux pertinents, le groupe de travail devra prendre en considération comment appliquer la philosophie de 'travailler avec la nature' aux plans stratégiques, à des évaluations de projets spécifiques, à des opérations de routine et à la gestion, sans oublier les facteurs socio-économiques.

Les frais y liés, y inclus les frais environnementaux, devront aussi être pris en considération. En même temps, il faudra mettre l'accent sur l'importance d'un programme de contrôle approprié et spécifiquement conçu pour venir à une gestion adaptative, afin d'obtenir une amélioration continue.

Une approche par étapes pour venir à une prise de décision (égale à celle développée pour la navigation intérieure dans le rapport du GT6) pourrait être élaborée. Celle-ci pourrait signaler les démarches à suivre afin d'améliorer la durabilité de la navigation, qui pourrait l'effectuer (par exemple les rôles respectifs des différents acteurs), et comment.

Des études de cas de bonne pratique devraient aussi être présentées pour autant qu'elles contribuent à l'objectif de fournir de clairs conseils et recommandations pratiques et accessibles aux spécialistes dans les ports, la navigation et le secteur plus ample de la navigation.

3 Membres du Groupe de Travail

Les membres du Groupe de Travail devront représenter les intérêts d'un grand nombre de parties intéressées différentes: des armateurs et des opérateurs portuaires, des régulateurs, des ingénieurs et des scientifiques environnementaux, ainsi que des organisations internationales pertinentes (par exemple OMI, OSPAR, la Convention de Londres, la Commission européenne, ESPO (Organisation européenne des ports maritimes communautaires), ECSA (Associations d'armateurs de la Communauté européenne) et IAPH.