



Réunion du GT CNIG GIMeL 29/05/18 Sous-groupe Ports

Présents :

Administration centrale : [Renan Kremer \(DGITM/DST/PTF/PTF4\)](#) - Alain Lechene (DGALN/DEB) - Pascal Lory (DGALN)

Services déconcentrés : Julien Defenouillère (DREAL Normandie) - Gilles Le Borgne (DDTM17) - Philippe Lorient (DDTM33), excusé - Maria Ruysen (DIRM Méditerranée) - Laurent Yon (DDTM 17)

Établissements publics : Francis Guyot (IGN) - [Agnès Laure \(Shom\)](#) - Céline Le Hir (GPM Rouen) - Marie Mahier (AFB) - Claude Merrien (Ifremer) - Ornella Passafiume (Ifremer) - [Marion Messenger \(Cerema\)](#) - [Steven Piel \(AFB\)](#) - Sara Reux (Cerema) - [Catherine Satra Le Bris \(Ifremer\)](#) – Solenn Tual (Ifremer) - Pierre Vigné (Cerema)

Objectif de la réunion

Initier le sous groupe GIMeL « limites administratives des ports maritimes »^[1] et définir les travaux à engager en partant des besoins des utilisateurs.

Ordre du jour

1. Le GT GIMeL
2. Définition d'un port et de ses limites administratives
3. Pratiques actuelles des services et établissements publics
4. Tour de table des besoins
5. Conclusion, feuille de route, calendrier

1 – Le GT GIMeL

Pierre Vigné rappelle le mandat du GT GIMeL et les travaux réalisés et en cours pour le plan d'action 2018.

Le sous-groupe « limites administratives des ports maritimes » constitue le 6e sous-groupe mis en place au sein du GIMeL. Il vise à :

- Identifier les besoins pour un référentiel alphanumérique des identifiants de ports
- Envisager la construction d'un référentiel géographique des limites des ports

2 – Définition d'un port et de ses limites administratives à donner

Il n'existe pas de définition d'un port dans la réglementation. En revanche, 3 types de limites portuaires sont précisées :

- La limite administrative d'un port, en mer et à terre, à l'intérieur de laquelle s'applique le pouvoir de police (Code des transports, délimitation des ports maritimes, art. R5311-1) ;

- La limite de circonscription portuaire pour les GPM (les ports décentralisés ne sont pas concernés), à l'intérieur de laquelle les GPM exercent leurs missions administratives et industrielles ; => Exemple diffusé sur port de Guyane
- La zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR), zone en mer précisée par arrêté préfectoral où les bateaux attendent la libération des postes à quais.

Ces limites sont précisées dans des documents réglementaires (ex : La Rochelle, décret 23 mars 2007, points limites de la zone de circonscription, coordonnées GPS).

Il n'y a pas de centralisation des informations géographiques sur les ports au niveau national. A la DGITM, la sous-direction des ports et du transport fluvial (PTF) ne centralise pas d'informations géographiques sur les limites portuaires qui ont peu d'intérêt pour la réalisation de ses missions (essentiellement économie des ports, transcription du droit communautaire). Pour récupérer des informations sur les limites portuaires, il faut s'adresser à chaque port.

La Sous direction des ports et du transport fluvial s'intéresse aux 66 ports de commerce en activité (dont 7 GPM métropolitains) et dispose des éléments essentiels de connaissance sur ces ports. Les ports de plaisance ne relèvent pas de cette sous-direction.

Questions et besoins sur les limites portuaires

À quoi correspondent les zones STR (service de trafic et de régulation) (Cerema) ? Il existe de multiples zones qui concernent l'activité portuaire et de trafic maritime, jusqu'aux DST (DGITM). Cela nécessitera de bien définir quelles limites sont concernées par le travail du sous-groupe.

La ZMFR peut constituer une information intéressante par rapport aux usages en mer (DDTM 17) => voir la Direction des Affaires Maritimes susceptible de s'intéresser aux usages (DGITM).

La connaissance de l'emprise foncière des ports sur la partie terrestre représente un vrai besoin : projets d'aménagements, mesures compensatoires etc. (DREAL Normandie). En théorie, l'emprise foncière rentre dans la limite de circonscription (DGITM).

L'utilisation des fichiers fonciers pour connaître l'emprise foncière des ports n'est pas préconisée (GPM Rouen). L'emprise foncière comprend des emprises cadastrées et non cadastrées. Les ports ne sont pas gestionnaires de toute leur emprise foncière (terrains loués).

Échanges sur les fonctions des ports

Il y a un enjeu à étendre les travaux aux ports de plaisance et aux ports d'échouages (DREAL Normandie).

Il faut pouvoir intégrer la fonction pêche et la différentier du commerce – exemple du quai de débarquement pêche du GPM de la Rochelle (DDTM17).

Au niveau international, chaque port est référencé par sa position géographique administrative et des attributs sur sa fonction : ex de l'UNECE avec 7 ou 8 fonctions identifiées déjà connues au niveau international. Mais chaque port n'est pas bien positionné géographiquement. Dans certains pays (ex : USA), des bases de données sont construites et diffusées par le privé pour répondre aux besoins. L'Europe maintient également un

référentiel sur les ports de pêche (ERS), lié à la réglementation européenne sur la pêche (Ifremer).

Le Shom a réalisé un inventaire des principaux ports (plaisance et commerce, ports militaires exclus). La base de données ne s'appuie pas sur la nomenclature UNECE. La BD d'origine avait des lacunes sur les instructions nautiques. Le Shom a transmis cette année un questionnaire à chaque port pour pallier ces lacunes.

3 – Pratiques actuelles des services et établissements publics

3.1 - Présentation du référentiel port du SIH (C. Merrien Ifremer)

L'Ifremer a constitué un référentiel des ports à des fins de suivi des navires de pêche français. Ce référentiel est européen et couvre les zones fréquentées par la flotte de pêche française : espaces proches de la métropole jusqu'à la Mer Noire, outre-mer. À noter qu'en outre-mer la notion de port est beaucoup plus floue.

La première étape a consisté à réaliser un recueil d'expériences, une analyse des nomenclatures existantes, dans l'objectif d'avoir une nomenclature reconnue par l'Europe, de constituer une couche des ports et de les faire codifier au niveau international. Au niveau européen, la représentation standard d'un port est un point (ex de la Grèce : 30 000 navires de pêche, difficulté de fournir des polygones).

Dans ce référentiel, un port est un lieu fréquenté par un navire de pêche (point de départ ou de retour, point de débarquement). Ce référentiel comprend par conséquent des ports de pêche, des ports de plaisance et des cales. Les ports sont représentés par des points et sont déterminés à partir d'une analyse des données VMS (analyse trimestrielle des points fixes fréquentés par les navires pour identifier les ports). Les points sont localisés le plus souvent sur les jetées au bout des ports. Un port peut avoir plusieurs fonctions, cette dimension n'est pas traitée pour l'instant dans ce référentiel.

Une première version de ce référentiel a été diffusée en février 2018 en open data. L'objectif est à présent d'initier une démarche participative au niveau de l'Europe avec les partenaires intéressés (FAO, marine regions...) pour diffuser une nouvelle version de ce référentiel en 2019.

Les attentes sont fortes autour des travaux du GIMeL pour la construction d'un référentiel national des ports qui prenne en compte les outre-mers.

3.2 - Point de vue du GPM de Rouen (C. Le Hir, GPMR)

Les limites administratives du port de Rouen sont précisées dans un arrêté. Ces limites sont fortement réglementées.

Le domaine de gestion est l'un des outils le plus utilisé par les ports (pour la réalisation des mesures compensatoires notamment). Les limites du domaine de gestion du port vont au-delà des limites administratives et peuvent différer des limites de circonscription portuaire.

Les ports s'ouvrent petit à petit à l'open data. Les limites de circonscription en mer du GPM de Rouen sont diffusées en open data (consultation et téléchargement possibles).

Les GPM se réunissent dans un groupement « géoport » (juillet 2018). Les GPM sont en capacité de produire des données, ce qui n'est pas le cas pour tous les ports de pêche et de commerce. À l'heure actuelle, il n'y a pas de règle commune partagée entre les ports pour définir les données géographiques. Un travail d'uniformisation des informations sur les ports peut être réalisé sous réserve d'avoir des propositions simples sur la base de définitions communes.

3.3 - Inventaire des données existantes sur les ports (S. Piel, AFB)

S. Piel a réalisé un premier inventaire (non exhaustif) des données sur les ports disponibles sur le géocatalogue, data.gouv.fr, Sextant et data.shom.fr notamment :

- les limites de circonscription portuaire pour le grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire
- données diffusées par les DDTM 17, 50, 56, 85
- données diffusées par la DREAL Bretagne – 15 ports marchands et 230 ports sur le domaine public maritime
- données diffusées par la région Bretagne sur les contours portuaires et aéroportuaires – 3 ports régionaux concernés : Brest, Saint-Malo et Lorient ; également une couche ponctuelle inventoriant 22 ports à l'échelle de la région Bretagne
- limites portuaires diffusées par certaines collectivités (métropole de Nice – 13 ports), conseil départemental 44 (3 ports) et 50 (couches non récupérables au moment du recensement)
- couche ports du SIH diffusé par l'Ifremer sur Sextant – 6388 ports ou points de débarquements (y compris DOM et COM/POM)
- couche port civil du Shom – 30 ports (France métropolitaine uniquement)
- couche ponctuelle du Cerema relatif au réseau de surveillance de la qualité de l'eau et des sédiments dans les ports maritimes (Repom) – 149 ports (France métropolitaine uniquement)
- couche ponctuelle de la FAO à l'échelle internationale - 4792 ports

Ces couches sont disponibles dans un projet Qgis. Les données sont très hétérogènes (points, polygones, attributs, logique de positionnement des points, toponymie...). La proximité des ports peut poser des difficultés de référencement (exemple des ports de Brest qui constituent en réalité un continuum de ports très différents : 1 port militaire, 1 port de commerce, 1 port de pêche, 2 ports de plaisance). La notion de port est différente selon les régions (ex de Marennes/Charente-Maritime). L'intégration des terminaux dans les estuaires et sur les fleuves nécessite d'avoir un port de référence dans la hiérarchie (pour décliner les différents terminaux).

La France a fait référencer des ports fluviaux au niveau de l'ERS. Cela est lié au besoin de rattacher des données statistiques sur les ports (tonnages) (DGITM).

3.4 - Données de dragage portuaire (M. Messenger, Cerema EMF)

Le Cerema dispose d'une couche des ports ayant une activité de dragage. Il s'agit d'une couche ponctuelle avec des attributs sur les volumes dragués :

- un point par port dragué est représenté par un point très grossier, il n'y a pas de règle (capitainerie, barycentre...)
- un point par zone homogène de dragage : secteur portuaire dans lequel les sédiments ont la même granulométrie et les mêmes polluants (situés dans des bassins portuaires ou dans des chenaux).

- attributs : volumes et polluants dragués par zone homogène de dragage, destination des sédiments de dragage.

Un travail est prévu avec le BRGM pour passer d'une couche ponctuelle à une couche surfacique des zones homogènes.

3.5 - Données sur les ports de plaisance (M. Ruysen, DIRM Med)

Les micro-ports de plaisance, ports abris, marinas privées posent un problème de connaissance et de délimitations. Dans le cadre d'une mesure du PAMM sur la mise aux normes des aires de carénage, le Cerema Méditerranée a réalisé un recensement des marinas et ports abris sur la Méditerranée (180 recensés). La base est fournie avec une table attributaire. Le géoréférencement diffère par rapport aux données du SIH.

4 - Tour de table des besoins

Le GT est intéressé par la création d'un véritable référentiel des ports, au-delà de la seule question des limites portuaires. Pour cela, il est proposé de renommer le sous-groupe : « référentiel des ports »

Quels ports ?

- Besoin de s'arrêter sur une définition d'un port. Définir les ports par leurs usages (DGITM).
- Vrai besoin sur les ports de plaisance (DREAL Normandie, DIRM Med)
- Ports fluviaux à intégrer ? Il serait alors nécessaire d'interroger VNF. A noter que le GIMeL s'intéresse plus particulièrement aux données sur la mer et le littoral. Les ports fluviaux ne rentrent pas dans son champ d'intervention. Il est donc proposé de ne pas traiter cet aspect dans les travaux du sous-groupe.
- Ports métropoles et outre-mer ? La notion de port a beaucoup de variante en Outre-mer.

Quels types d'entités ?

- Il existe déjà plusieurs bases de données avec des couches de points. Les points sont suffisants pour certains ports (Ifremer).
- La mise à disposition d'une couche polygonale pour les ports avec étendue spatiale serait souhaitable. Besoin exprimé par : Ifremer, AFB dans le cadre de la délimitation des aires marines protégées notamment, DDTM17 (couche officielle avec le CD17, comment passer à une couche officielle ?), DREAL Normandie (en priorisant la numérisation des arrêtés identifiant des emprises spatiales).

Quels attributs ?

- Identifiant (pour rattacher à d'autres bases d'informations sur les tonnages, les anneaux, le dragage, les mouillages...)
- Typologie des ports (par fonction : commerce, plaisance, pêche...)
- Statut des ports (GPM, régional...)
- Dénomination locale des ports et noms sans diacritiques (cf. Unece)
- Base de contacts à des fins de sensibilisation et de communication (ex : transmission aux ports de cartes sur les AMP sur les différentes façades)
- Relations hiérarchiques entre ports – emboîtement d'échelle (ex : port de Brest)
- Référencement dans d'autres bases de données ? (UNECE, ERS)

Quelle échelle ?

- La plus grande échelle possible (liaison avec la BD Parcellaire)
- Couvrir la partie terrestre et la partie maritime

5 - Conclusion, feuille de route, calendrier

- Le sous-groupe est renommé « Référentiel des ports »

La feuille de route proposée comporte les étapes ci-dessous:

- **Compléter le recueil des besoins métropole/outre-mer initié lors de la réunion par l'intermédiaire d'une enquête** ciblée et représentative des acteurs en présence. Cela concernera à minima les points suivants : limites concernées par le travail du sous-groupe, fonction des ports, géométrie du référentiel, base de données métiers utilisées, confirmation des besoins exprimés pendant la réunion et nouveaux besoins. L'enquête pourrait être lancée pendant les mois de juillet et août.
- **Réaliser une fiche descriptive des principales bases de données disponibles sur les ports sur la base d'un canevas validé par le sous-groupe** : examiner notamment en quoi ces bases de données répondent aux besoins et quels sont les manques
- **Établir des recommandations** pour produire une géoinformation sur les ports garantissant une harmonisation des données et un suivi des mises à jour.

Contributions attendues / calendrier

- Avis sur le CR attendu pour le **20 juin 2018.**
- Les membres du sous-groupe sont invités à indiquer s'ils souhaitent contribuer avec le Cerema aux travaux et de quelle manière pour le **20 juin 2018.**
- Prochaine réunion fin septembre : point sur les travaux réalisés

Prochaine réunion : fin septembre en fonction de l'avancée des travaux