

Groupe de travail



GRUPE DE TRAVAIL MARITIMITÉ

28 février 2018

Nom du Pilote /rédacteur
Dominique NARBEY

Réunion N° 17

Participants

Présents, invités et excusés

Présents :

Maurice Benoish, Christophe Cerino, Laurent Chéraud, Dominique Dischamps, Yannick Guegan, Benoît Jaffré, Dominique Narbey, Hervé Le Moing, Caroline le Neures, Jean-Philippe Olivieri (et David Cherfa), Dominique Petit, Yves Poizat,

Invités : Gérard Darris, Jean-Luc Danet du groupe de travail économie verte

Excusés :

Brieuc Morin, , Olivier Le Nezet, Anne-Marie Cuesta, Erwan Tonnerre, , Bruno Le Fée, François Théret, Lionel Lardou, Dominique Le Brigand, Nathalie Carre, Guy Le Fahler Pascal Larnaud, , Michel Rio,. Mustapha E Kettab,

Éléments de contexte, déroulement et décisions

N° Éléments de contexte et déroulement Fée

1 Éléments de contexte

Dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), mis en place sur le territoire de Lorient Agglomération, le groupe de travail maritimité est plus spécifiquement saisi sur les aspects du plan concernant les espaces portuaires.

Des représentants du groupe de travail PCAET ont demandé à exposer le plan aux membres du groupe de travail maritimité et plus spécifiquement aux gestionnaires portuaires.

2 Déroulement de la réunion :

Présentation du PCAET par Gérard Darris et Jean-Luc Danet

PCAET : Lorient Agglomération a sollicité le Conseil de Développement du Pays de Lorient pour faire partie du comité de pilotage (composés de 5 membres du CDPL pour 5 élus) . Le CDPL souhaite participer et être force de proposition et pas seulement la caution entérinant des décisions ou orientations déjà adoptées.

Dans ce cadre, des ateliers participatifs ont été mis en place par Lorient Agglomération visant à recueillir des propositions dans différents domaines (photovoltaïque, déplacements, habitat, tertiaire, agriculture, pêche, etc). Le dossier est porté par Jean-Paul Aucher, conseiller communautaire délégué à l'énergie, assisté d'Isabelle Malot ingénieur territorial.

Le groupe de travail PCAET a été sollicité par Lorient Agglomération pour approfondir la question de l'engagement des différents ports dans le plan climat dans les années à venir et de déterminer avec eux les objectifs qu'ils pourraient se fixer pour contribuer aux objectifs à atteindre en matière de :

- limitation des gaz à effets de serre de 11% pour l'industrie, 19% pour le tertiaire et 8% pour l'agriculture et la pêche,
- diminution des consommations d'énergie de 5% pour l'industrie, 6% pour le tertiaire et 4% pour l'agriculture et la pêche,

ainsi que des améliorations en matière de différentes thématiques :

- Réduction des sources de pollution
- Gestion des déchets
- Amélioration de la qualité de l'eau...

La question serait de déterminer si les gestionnaires portuaires pourraient s'engager sur des résultats dans ces domaines dans le délai du PCAET à l'horizon 2024. Les échéances fixées consisteraient à fournir d'ici le début juin une note des actions engageables de façon à alimenter le plan sur cet axe.

Pour cela les personnes membres du comité de pilotage issues du CDPL se proposent de mettre en place des auditions plus ou moins régulières des intéressés afin de déterminer avec eux comment se fixer des objectifs permettant de produire de l'énergie, diminuer le recours aux produits pétroliers.

Sur le port de pêche des efforts importants ont déjà été réalisés avec

- Le dispositif de récupération et de compactage des contenants en polystyrène de façon à recycler le matériau
- La valorisation des déchets de poissons,
- La récupération des eaux grises et noires des bateaux,
- La collecte des huiles usagées,
- La déconstruction propre des navires,
- La rénovation du parc immobilier tertiaire et industriel...

Les ports de commerce, de pêche et de plaisance de la rade se sont engagées depuis plusieurs années dans des démarches ISO 14001 et ISO 9001.

Les ports de plaisance ont installé de dispositifs de récupération des aux grises et noires sur les pontons.

En ce qui concerne le port de pêche,

Benoit Jaffré directeur de la SEM de Lorient Keroman délégué décrit le programme de construction d'un nouveau bâtiment de lavage des caisses avec l'installation d'un toit équipé de panneaux solaires permettant de chauffer l'eau de lavage (financement par le Syndicat Mixte du port dont les membres sont la région et Lorient Agglomération). Des études ont été engagées avec le service énergie de l'agglomération pour diminuer les consommations dans le froid et l'éclairage. Pour le froid, est envisagé un remplacement des fluides frigorigènes moins polluants sur 3 ans.

Ont été recensés les toits des criées susceptibles d'être équipés de panneaux photovoltaïques.

Les matériels usagés sont collectés et valorisés : les déchets de filets sont recyclés au Portugal. Les caisses plastiques cassées et inutilisables sont récupérées, les huiles usagées collectées et réutilisées après traitement. Les déchets de produits de la mer sont valorisés autant que possible.

S'agissant de possibilités de méthanisation, il ne reste pas assez de déchets organiques non encore valorisés. Après avoir étudié la question avec Audelor et la SEM XSEA il apparaît que la méthanisation n'est intéressante que si le gisement est assez conséquent au même endroit pour être valorisé et l'énergie utilisée sur place comme dans les méthaniseurs à la ferme.

Un grand programme d'assainissement de toutes les eaux du port de pêche comprenant l'amélioration du traitement de l'eau de mer, la réfection des réseaux et la création d'une station dédiée de traitement des eaux usées, y compris de mer à échéance 2019.

La région finance la démolition des friches immobilières pour aménager de nouveaux emplacements pour implanter de nouveaux bâtiments performants notamment en termes d'isolation thermique.

La piste industrielle de déconstruction de bateaux à Lorient reste à creuser.

La démarche « pêche propre » tendant à ramener à terre les déchets collectés dans les filets est suivie par plusieurs bateaux du port. Sensibilisation des usagers du port à ne pas se servir de l'espace portuaire comme d'une poubelle de façon à éviter l'encombrement des sédiments du fond des bassins par des déchets volumineux qui rendent les dragages plus souvent nécessaires et plus difficiles à réaliser et financer.

S'agissant du PORT de commerce :

Laurent Chéreau, directeur du site souligne que le port de Lorient est labellisé « ecoports » (label accordé à des ports européens adhérant volontairement à de bonnes pratiques en matière de développement durable) ainsi que moins de 20 dans le monde. Le port est également labellisé ISO 9001 et 14001. La récupération des déchets des navires est organisé dans le cadre d'un contrat passé avec Véolia pour leur traitement et leur recyclage éventuel. Sont organisées les récupérations des fusées et feux de bengale ainsi que des eaux grises et noires des navires.

Les céréales tombées sur les quais lors de transfert sont récupérées et recyclées. On se heurte à une difficulté de diminution des poussières. En effet les aspirateurs qu'il faudrait utiliser sont très voraces en énergie.

Les recherches d'économies d'énergie portent sur la limitation des consommations, en récupérant l'énergie quand c'est possible. La consommation en énergie des frigos est importante : on travaille sur une meilleure isolation des frigos, on renonce parfois à certains stockages trop consommateurs d'énergie. Un travail de récupération de la température de l'eau de mer sera entrepris dans le cadre de la prochaine DSP.

On travaille également sur les lumières en veille et pause des ordinateurs, téléphone et autres appareils lesquelles cumulées, génèrent des consommations importantes qu'on devrait éviter.

S'agissant de l'équipement de dispositifs photovoltaïques sur les toits des hangars : il est difficile d'intégrer dans le modèle économique la dépose des toits existants, la réalisation de la nouvelle charpente capable de supporter le poids de la centrale et la création du nouveau toit avant pose des panneaux.

Un travail a été entrepris sur la consommation d'eau potable utilisée pour nettoyer les installations affectées par les déjections des oiseaux, notamment des espèces protégées dont on ne peut se débarrasser. Il n'y a pas d'eau industrielle sur le port : on paye l'eau potable et son assainissement au prix fort. Le recours à l'eau de mer s'avère impossible pour la pérennité des installations ferroviaires notamment. L'eau pluviale difficile à récupérer en quantité suffisante et nécessiterait un prétraitement coûteux.

Possibilité d'implantation d'éoliennes ? Peu de place et difficulté du fait du milieu urbain ;

Voie ferrée portuaire ? la SNCF n'a pas de politique en matière de fret. On préserve les voies en état de fonctionnement mais elles ne sont quasiment pas utilisées pour le moment. Par contre on peut se féliciter du fait que des céréales bretonnes ont pu être exportées à partir du port de Lorient ce qui n'était pas arrivé depuis plusieurs années.

En matière logistique, les opérateurs essayent autant que possible de remplir les camions et optimisent les trajets.

Quels moyens aurait-on de motiver les transporteurs pour utiliser des camions plus propres ? Le port de pêche n'a pas de relation directe avec les transporteurs. On commence à voir des camions au gaz mais l'approvisionnement en énergie est moins facile. Delanchy travaille sur des hypothèses de camions électriques. Il vaudrait mieux fonctionner à l'hydrogène ou au GNV.

Difficulté de positionnement d'une station fournissant du gaz dans un périmètre protégé proche d'un secteur urbain.

Le carburant des bateaux est très majoritairement du fuel. Quelles perspectives alternatives ? Les bateaux sont construits pour 30 ou 40 ans, les mutations seront longues. Les fuels utilisés sont moins polluants. Les pêcheurs ont eux-mêmes diminués sensiblement leur consommation en manœuvrant différemment leurs moteurs. IFREMER a travaillé sur des engins de pêches générant moins de consommation de carburant.

Les résultats proviennent plus d'économie d'énergie que d'utilisation de nouveaux carburants comme l'hydrogène par exemple.

Au port de commerce : une étude est en cours sur une possibilité de stockage de gaz à la demande de la préfecture pour alimenter des bateaux.

TOWT à Douarnenez fait du transport à la voile de produits bio mais rencontre des difficultés de débarquement des produits qui n'est possible que dans 4 ports agréés en France . A priori toutes les marchandises peuvent être dédouanées dans n'importe quel port la difficulté réside dans la présence d'agents de la DCCRF habilités à agréer le débarquement de produits bios.

Le projet labellisé par le pôle mer d'équiper de voiles des bateaux de pêche a abouti à la construction de 4 bateaux équipés mais ce fut un échec. Un autre projet est en cours d'un bateau polyvalent pêche et fret avec une éolienne : recherche de financement pour un prototype en cours.

Les portes conteneurs font déjà des efforts qui leur permettent de moins consommer : utilisation des courants, recours à moteurs à gaz pour des raisons de productivité et d'économie de courts

Les démarches ISO contraignent à utiliser les normes environnementales.
L'objectif vise à rechercher l'exemplarité des ports de Lorient.

Le port de commerce travaille sur la meilleure traçabilité possible des produits, on assure l'isolation du stockage des produits dans des magasins n'ayant pas contenu d'OGM.

Propositions de piste d'amélioration dans le cadre du plan Climat :

- Pour les ports de pêche et de commerce étudier les déplacements domicile travail des employés du bassin d'emploi et voir comment améliorer l'accès aux sites professionnels depuis leurs habitations.
- En matière d'énergie : être compétitif en utilisant de l'énergie moins chère, la produire et l'utiliser directement
- Consommation d'eau : trouver des gisements d'eau industrielle
- Circuits courts à favoriser : n connaît mal les ressources et les moyens du port de commerce. Il faut impérativement mieux informer les industriels bretons pour les amener à recourir aux infrastructures portuaires lorientaises proches de leurs sites de production : favoriser une bonne image et des circuits économes en énergie (éviter les camions vers des sites portuaires plus éloignés).
- Organiser une synergie entre les sites portuaires, mutualisation des moyens et des outils (et pas seulement en matière de cérémonie de vœux même si la symbolique en a été forte cette année .

Il faut être en avance y compris en matière écologique pour faire venir les bateaux mais cela ne suffit pas. **OBJECTIF Apparaître comme des ports exemplaires**

La démarche Port Center doit favoriser une meilleure communication et une meilleure connaissance de nos outils portuaires lorientais. Si les habitants connaissent mieux leur port, ils contribueront à sa bonne image à l'extérieur.

La rencontre des CDPL maritimes à Brest a permis d'apporter l'expérience des différents CD dans le domaine maritime. Une contribution reste à élaborer.

JAIME radio a monté une série d'émissions avec de nombreux reportages sur le thème des ports.

Auditions à organiser dans les domaines de la plaisance et du nautisme avec l'association des entreprises de la Base, la Sellor LGL et Naval Groupe

Une prochaine réunion sera organisée le mardi 27 mars 18 heures en vue de l'audition de ces structures.

Enquête FNE : dans le cadre de la consultation lancée par l'Etat sur l'avenir de la mer et du littoral, France nature

	Environnement propose d'adhérer à une certain nombre de propositions. Son mail sera diffusé afin de déterminer si on se joint à la position de FNE ou si on propose des positions spécifiques.
3	Conclusions : Poursuite du travail avec les ports de plaisance, LGL, les entreprises de la Base, Naval Group...
Prochaines réunions	
Dates, horaires et lieu :	La <u>prochaine réunion du groupe de travail</u> sera organisée le <u>mardi 27 mars 18 heures</u> en vue de l'audition d'autres structures et entreprises du monde portuaire le lieu sera précisé ultérieurement <u>Production du CESER sur la mer</u> : une réunion de présentation se tiendra à la maison des associations de Guidel <u>12 mars à 18h30</u>