

## Groupe de travail



### GRUPE DE TRAVAIL MARITIMITÉ

27 mars 2018

Nom du Pilote /rédacteur  
Dominique NARBÉY

### Réunion N° 18

### Participants

#### Présents, invités et excusés

##### Présents :

Maurice Benoish, Dominique Dischamps, Yannick Guégan, Hervé Le Moing, Dominique Narbey, Jean-Philippe Olivieri, Loïc Orvoën

Invités : Gérard Darris du groupe de travail économie verte

Audités : Mathieu Guillaume et Alexandre Thiec de Naval Group  
Christophe Baudry de Lorient Grand Large

##### Excusés :

Nathalie Carré, Christophe Cerino, Laurent Chéraud, Anne-Marie Cuesta, Benoît Jaffré, Mustapha El Kettab, Briec Morin, Olivier Le Nezet, Bruno Le Fée, Lionel Lardou, Pascal Larnaud, Dominique Le Brigand, Guy Le Fahler, Caroline Le Neures, Dominique Petit, Yves Poizat, Michel Rio, François Théret, Erwan Tonnerre.

### 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 et acteurs portuaires.

Après avoir auditionné les directeurs de la SEM de Lorient Keroman et du port de Commerce, le groupe reçoit des représentants de Naval Group et de Lorient Grand Large

#### 2 Déroulement de la réunion :

Gérard Darris rappelle que le CDPL 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 en matière développement durable :

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

Mathieu Guillaume expose les actions de Naval Group en matière d'environnement et de développement durable :

L'activité de Naval Group sur le site lorientais porte sur la construction de bâtiments de surface (Frégates Multi Mission –FREMM- par la marine nationale, Frégates de taille intermédiaire-FTI- ainsi que la construction de 10 Gowind e commande pour la Malaisie et l'Egypte) à l'exclusion de sous-marins réalisés sur d'autres sites du groupe.

En matière d'environnement, il convient de préciser que l'entreprise relève du régime des installations classées ce qui implique la réalisation systématique de dossiers d'études d'impact pour l'ensemble de ses activités. L'entreprise est titulaire d'une autorisation décennale de dragage. Elle est labellisée ISO 14001 avec l'objectif de diminuer autant que possible l'impact de ses activités. La certification du site de Lorient a été obtenue en 2006 tandis que celle du groupe date de 2008.

En matière d'énergie, le site lorientais s'est fixé en 2014 pour objectif la réduction de 10% de sa consommation en 3 ans. Pour cela, il a été procédé à la mise en place de 700 compteurs afin d'analyser très précisément les points de consommation de l'entreprise. Les gros points de consommation ont pu être identifiés et à partir de là des actions de diminution de la consommation ont pu être réalisés.

Le bilan dressé fin 2017 a permis de mesurer une baisse de consommation de -14% pour - 10% visés.

Un important travail a ainsi été réalisé sur les appareils de compression.

Une campagne de sensibilisation de l'ensemble du personnel a été entreprise visant notamment à couper tout poste de consommation les week-ends.

Un nouvel objectif sur 3 ans de -10% sur le talon de consommation a été fixé.

Sachant que le rythme du travail s'effectue en 2 X 8 en semaine, il faut parvenir à réduire autant que possible la consommation de nuit et des jours sans activité (week-end).

On constate encore un problème de consommation importante sur les navires à quai. Le bilan a révélé une consommation importante résultant des systèmes de ventilation. Celle ci doit en effet fonctionner en permanence pour limiter la température dans les locaux où des équipements doivent être maintenus dans une atmosphère à température modérée. Au-delà de ça il convient maintenant de limiter la ventilation dans les parties du bateau où elle n'est pas vraiment nécessaire.

En ce qui concerne le potentiel de production d'énergie sur le site, des études ont été réalisées sur l'éventuelle pose de panneaux solaires ou l'installation d'hydroliennes mais il est apparu que leur retour sur investissement était très (trop) long (sur 15 à 20 ans). L'étude datant de quelques années, elle demande probablement à être réactualisée compte tenu des évolutions des coûts de production des équipements. Une étude est actuellement en cours afin de remplacer les systèmes d'éclairage des bâtiments par des LED.

L'entreprise s'est fixée par ailleurs pour but de préserver le milieu naturel et de limiter l'impact de son activité sur l'eau. Ainsi des séparateurs d'hydrocarbures ont été réalisés sur les zones de parkings, terre-plein et quais afin de décanter les eaux pluviales avant leur rejet dans la rivière. Aucun rejet industriel n'est opéré dans le milieu naturel et il est réalisé un suivi précis de la qualité des eaux pluviales rejetées.

Des zones de bassin d'orage équipés de vannes ont été réalisées pour prévenir des déversement nocifs et d'éventuelles pollutions en cas d'accident. Il est en effet plus facile de traiter la pollution à terre qu'une fois dans l'eau de la rivière.

Les déchets industriels sont traités par incinération ou valorisation (graisses recueillies dans les bassins de dégraissage).

Le passage de l'entité production du secteur public au secteur privé en 2003 et la certification du site en 2006 ont été les étapes de véritable changement de culture et de pratiques de l'entreprise : un service dédié à la démarche a été créé et le personnel a été dûment formé à de nouveaux comportements.

S'agissant des peintures utilisées pour les bateaux, on constate une diminution significative de recours à des produits contenant des composés organiques volatils ce qui permet de limiter l'émission de gaz à effet de serre. De plus l'utilisation de telles peintures sont moins pénalisantes pour la protection des travailleurs exposés lors des opérations de peinture notamment à l'intérieur des navires.

Le travail qui a pour résultat de diminuer la consommation d'énergie par les bateaux intéresse les clients.

Actuellement un plan de modernisation des chaufferies à gaz est en cours ainsi que la suppression des tours aéro-réfrigérantes et leur remplacement par des systèmes sans émission de vapeur d'eau afin d'éradiquer le risque de développement de légionnelle.

Le plan de déplacement d'entreprise a abouti à la mise en place de navettes sur site et intersites, et le recours à des véhicules électriques et vélos. Le covoiturage du personnel est favorisé par des places de parking accessibles et libres.

Sur le site lorientais, les postes consacrés à l'environnement représentent 6 ETP.

Des critères imposés aux fournisseurs : audits de qualification des fournisseurs et fournisseurs (traitement de leurs déchets, de leurs effluents) sachant que 35% de l'activité de Naval Group est réalisée par des entreprises extérieures.

Un travail porte également sur la diminution des impacts sur le bruit : notamment à l'égard des riverains et de l'hôpital voisin. Ainsi ont été limitées les émissions sonores des centrales de ventilation. Le travail le plus bruyant effectué sur les tôles est réalisé dans le cours de la journée et en début de matinée ou fin d'après midi.

Le tri systématique des déchets est observé qu'il s'agisse de métaux ferreux, non ferreux, déchets du restaurant d'entreprise, organiques, verres, gobelets plastiques, papier, cartons, bois, chiffons, gasoil, piles, huiles...

Des « écocups » ont été distribuées à tous les membres du personnel.

Une équipe dédiée a été créée pour gérer les situations d'urgence et la mutualisation des moyens avec les autres acteurs portuaires a été organisée.

Pour la gestion des opérations de dragage, naval group dispose à Lorient d'une autorisation portant sur un volume de 40.000 m<sup>3</sup>/an pour 10 ans. En fait les dragages sont estimés entre 12 et 20.000 m<sup>3</sup>/an. Des prélèvements des sédiments dragués sont effectués tous les 50 cm et comparés. Les dossiers d'analyses sont communiqués à la DDTM qui autorise ou non leur clapage en mer.

Tous les ans il est procédé à un examen du site d'immersion avec la région, Lorient Agglomération, Naval Group et la compagnie de ports du Morbihan. Le principe est de draguer le moins profond possible pour ne pas atteindre d'anciennes couches de sédiments potentiellement pollués.

Le Plan de Gestion Opérationnel des Dragages de la rade a fait l'objet d'une étude d'impact commune et permet aujourd'hui la mutualisation des opérations des différents acteurs portuaires et des échantillonnages pertinents. On procède maintenant à des opérations de dragages plus fréquentes et donc moins conséquentes avec des consultations communes à plusieurs opérateurs pour obtenir de meilleurs prix auprès des entreprises de dragage.

L'objectif qui consiste à rechercher l'amélioration de la qualité des eaux de la rade en limitant les rejets d'eaux non traitées intéresse des clients très sensibles à la démarche : les australiens par exemple (plus que les états du golfe persique).

Christophe Baudry de l'association Lorient Grand Large indique à son tour combien l'activité pôle course au large est sensible à la démarche environnementale :

S'agissant ainsi du projet de course Lorient Les Bermudes Lorient en avril 2019, il est prévu de promouvoir la mise en marche de la ferme solaire du toit du bloc K2 sur le site de l'ancienne base de sous-marins de Keroman à Lorient, d'une dimension unique au nord de la Loire en rance.

Les partenariats avec des entreprises œuvrant dans le domaine de l'environnementales sont ciblés de façon privilégiées. Lors des précédentes éditions de l'organisation de la Volvo Ocean Race, des acteurs environnementaux ont sponsorisé l'événement UPM, Veolia...

Pour les prochaines courses l'objectif est de limiter l'utilisation et la vente de bouteilles en plastique jetables : elles remplacées par des gourdes. On exige des bistros sur le site l'utilisation d'« écocup » mais on a constaté des problèmes rencontrés par les prestataires qui ont du mal à comptabiliser les « écocup » lors de la livraison par les fournisseurs alors qu'elles sont réalisées aux moments de presse. Cela implique qu'à la fin de la manifestation, les comptages d'« écocup » récupérées et de celles facturées, sont peu compatibles avec les comptages des quantités livrées ce qui fait que le prestataire est perdant. Le principe intéressant mais la gestion en est difficile.

Lorient Agglomération, subventionnant les manifestations, impose la gestion durable de l'événement : utilisation d'« écocup », tri des déchets.

Sur le site de Lorient LA BASE, un travail est en cours pour la réalisation d'une fosse à quille permettant la récupération des peintures et déchets de ponçage lors des travaux d'entretien des bateaux.

\*\*\*\*\*

\*\*\*

\*

Les représentants de la SELLOR, empêchés et n'ayant pu être auditionnés dans le cadre du groupe de travail, une audition restreinte à été organisée très rapidement afin de compléter les données rassemblées jusqu'à présent.

Gérard Darris et Dominique ont ainsi rencontré le 5 avril Brieuc Morin, directeur de la SELLOR et le point sur la situation des ports de plaisance gérés sous sa responsabilité a pu être établi comme suit :

Les ports de plaisance gérés par la SELLOR ont obtenu la **labellisation** 14001 en juin 2010 et l'ont gardée pendant 6 ans à raison d'un audit tous les ans. La certification s'avérant très lourde à terme et pas vraiment adaptée à l'activité, la démarche a été abandonnée. La SELLOR s'est alors orientée vers le Label européen « Port Propre », moins lourd que le label ISO 14001. Cette labellisation s'avère plus conforme à la pratique des ports de plaisance.

En matière d'environnement, de gros progrès ont été accomplis dans le domaine de la limitation des pollutions des bateaux à terre (gestion des aires de carénage) et dans le domaine du traitement des déchets. En revanche des progrès restent à faire dans le domaine de l'énergie.

Les ports disposent de deux **aires de carénage**, sur les sites de Lorient centre et du Driasker à Port-Louis. Sur

l'ensemble des sites gérés par la société, on s'attache à favoriser la meilleure gestion possible des **déchets**, notamment les plus pollués liés aux activités techniques, mais aussi des déchets ménagers des plaisanciers, triés de façon à permettre leur traitement dans les mêmes conditions que celles des habitants du territoire.

En revanche des progrès restent à réaliser dans **le domaine des énergies**.

En matière de **consommation d'énergie**, on constate qu'elle constitue le deuxième poste de dépense de cette branche de l'activité de la SELLOR, après la masse salariale. Les équipements consommateurs sont très nombreux et très variés sans dispositifs de suivis de leurs consommations respectives. Sur les postes aux pontons permettant aux plaisanciers de disposer d'énergie électrique, la facturation est appliquée de façon forfaitaire en fonction de la durée d'amarrage mais n'est pas liée au type d'occupation. Ainsi les gens qui vivent sur leurs bateaux de façon permanente ne payent pas un tarif différent que ceux dont le bateau n'est occupé que de façon très occasionnelle.

Pour tenter de trouver des solutions plus justes et plus motivantes pour les consommateurs, afin qu'ils aient des comportements plus économes, la SELLOR a étudié les pratiques d'autres ports de plaisance français confrontés au même souci. Il s'avère que le port du Havre a équipé les plaisanciers de systèmes de badges permettant de facturer les consommations de façon strictement individualisée pour l'ensemble des prestations et fournitures assurées par le gestionnaire du port. L'installation de bornes ad hoc et la mise en route du dispositif sont très récentes et il convient d'attendre le retour sur cette expérience après quelques exercices de pratique. Le problème réside pour nous dans le fait que les bornes installées sur les pontons des ports gérés par la SELLOR sont récentes. Les adapter, de façon à permettre un comptage précis, serait difficile à rentabiliser en termes de retour sur investissement. Si le système du Havre fonctionne de façon satisfaisante, on verra à équiper progressivement les postes les plus significatifs (par exemple sur le bassin à flot de Lorient, où environ 20 anneaux sur 80 sont occupés par des plaisanciers vivant dans leur bateau toute l'année).

Si des progrès sont à réaliser à court terme, ils sont à rechercher sur des campagnes d'information et de pédagogie en direction des usagers du port de façon à les responsabiliser et les amener à limiter leurs consommations.

S'agissant des systèmes **d'éclairage public**, les sites sont équipés en LED, avec détecteurs de présence, dans leur ensemble.

La SELLOR ne dispose d'aucun dispositif de **production d'énergie** à ce jour. C'est une piste qu'elle aimerait pouvoir explorer mais ne sait pas trop vers quelles technologies se tourner : éoliennes, hydroliennes, panneaux photovoltaïques ? Les systèmes de chauffage par échange de chaleur de l'eau de mer se révèlent très sophistiqués et pas vraiment efficaces.

Elle dispose d'un poste de vente de **carburant** (gasoil et sans plomb) : elle constate que les ventes accusent une augmentation qu'elle explique notamment par le développement de la flotte des bateaux à moteurs. Elle remarque que le gasoil progresse moins que le sans plomb.

On constate que la pratique des plaisanciers évolue : les nouveaux se tournent vers des services d'« usage immédiat » des navires avec moins de temps consacré à la mise en état du bateau avant et après la navigation. La solution du port à sec (comme celui installé dans 2 alvéoles du bloc K2) attire de plus en plus de clientèle. Les aménagements projetés sur les îlots R et S du port de pêche favoriseront ce type d'usage moins impactant sur l'environnement.

Pour attirer de nouvelles clientèles touristiques, un module Sealoft, sorte de house boat, créé par l'entreprise Sailwood (à Lorient) va être mis en place dans le bassin du Kernével.

Les systèmes de récupérateurs **d'eaux grises et eaux noires**, dont sont équipés tous les pontons, sont malheureusement peu utilisés. Les plaisanciers ne sont pas sensibles à cette problématique et continuent de vidanger en plein mer. Les systèmes de pompages et traitement des eaux ne font pourtant pas l'objet d'une facturation par le port. Les pollutions les plus gênantes sont liées aux solutions par hydrocarbures, soit hexogènes au port (pollution les autres activités dans la rade) soit endogènes (liées à nos activités). Sur ce deuxième point, on relève des traces de pollutions par hydrocarbures lors de la relance des moteurs en début de saison.

La SELLOR met à la disposition des usagers des systèmes de matériaux type buvard, disposés à fond de cale, pour récupérer les rejets de carburant lors des avitaillements, qui s'avèrent très efficaces et permettent de limiter les

	<p>pollutions par hydrocarbures.</p> <p>Il y a encore de la pédagogie à faire auprès des usagers pour limiter la pollution. On constate toutefois des progrès dans les comportements et depuis quelques années on ne déplore quasiment plus de dépôt de déchets sauvages comme précédemment. Toutefois, lors des événements nautiques, on relève hélas des pratiques beaucoup moins correctes.</p> <p>Il reste également des progrès à faire dans l'utilisation peu raisonnée de <b>l'eau douce</b> dont la consommation n'est pas facturée de façon personnalisée. On regrette par ailleurs des consommations facturées résultant de fuites d'eau sur le réseau qu'il est très difficile de détecter, l'eau s'écoulant directement en mer.</p>
3	<p><b><u>Conclusions :</u></b></p> <p>Forts des renseignements recueillis, une note d'avis va être rédigée afin d'alimenter le Plan Climat Air Energie Territorial de Lorient Agglomération.</p>
<b>Prochaines réunions</b>	
<p><b>Dates, horaires et lieu :</b></p>	<p><b>A définir dans un prochain doodle</b> selon le prochain sujet et la disponibilité des intervenants éventuels et des membres du groupe de travail</p>