Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSEIL MARITIME DE LA FACADE
MANCHE EST – MER DU NORD

Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord

Secrétariat du Conseil maritime
de la façade Manche Est – mer du Nord

COMPTE-RENDU
DE LA COMMISSION SPECIALISEE
« Transport maritime et infrastructures portuaires »

réunie à Saint-Contest le 23 septembre 2014

La commission spécialisée « Transport maritime et infrastructures portuaires » du conseil maritime de la façade Manche Est – mer du Nord s'est réunie le 23 septembre 2014 à Saint-Contest sous la présidence de M. Jean-Michel SEVIN.

La séance est ouverte par le président à 10h15.

Introduction par le président

M. SEVIN informe les membres de la commission spécialisée de son départ en retraite à compter du 1er novembre 2014. Il sera remplacé par M. DEISS, actuellement président du directoire du grand port maritime de Rouen.

M. SEVIN présente l'ordre du jour.

Il rappelle que les séances se composent de deux parties :
- une partie imposée, notamment en vue de préparer l'avis de l'assemblée plénière du CMF
- une partie à l'initiative des membres de la commission

Il s'agit de la deuxième vague de réunions des commissions spécialisées en 2014, la première ayant eu lieu fin juin 2014 dans cette configuration.

Rappelle du calendrier 2014 du CMF :
- 1ère vague de réunion des commissions spécialisées : fin juin
- 1ère commission permanente : 8 juillet
- 2ème vague de réunion des commissions spécialisées : fin septembre
- 2ème commission permanente : 15 octobre à Rouen
- assemblée plénière : le 12 novembre au Havre

L'objet est de faire travailler toutes les instances du conseil maritime de la façade Manche Est-mer du nord (CMF MEMN), et notamment ses commissions spécialisées qui présentent l'avantage d'une certaine souplesse de fonctionnement.

Les sujets traités par chaque commission seront présentés en commission permanente par le président de la commission ou un membre désigné par lui.

Les trois points communs à l'ordre du jour de toutes les commissions spécialisées sont le plan d'action pour

le milieu marin, et notamment le programme de surveillance, le groupe de travail baie de Seine et la stratégie nationale pour la mer et le littoral/le document stratégique de la façade.

Tour de table : la liste de présence est jointe en annexe 1.

Point 1 - plan d'action pour le milieu marin de la sous-région marine Manche-mer du Nord (PAMM MMN) : avis sur le programme de surveillance et information sur le programme de mesures

Présentation par A. LAYET, DIRM MEMN (annexe 2).

Programme de surveillance :

Le programme de surveillance doit être adopté en janvier 2015 : il doit permettre d'évaluer si le bon état écologique du milieu marin est atteint.

M. SEVIN et M. GALICHON (grand port maritime du Havre) relèvent que la question du financement est une question fondamentale pour la mise en œuvre du programme de surveillance.

Mme LAYET explique qu'il y a à la fois des suivis existants à approfondir, des suivis existants sans modification et des suivis totalement nouveaux qui seraient à financer dans le PAMM (suivis existants) et hors du PAMM (suivis nouveaux).

M. AULERT (Agence des aires marines protégées) apporte des précisions en prenant l'exemple des oiseaux : un réseau national qui existe déjà sur certains sites et reste à développer sur d'autres.

Mme BARBIER (France nature environnement) demande comment va se faire le financement, notamment pour les suivis financés hors programme de surveillance.

M. GALICHON craint la réaction de la Commission européenne si les financements ne sont pas assurés.

Mme LAYET reconnaît que la position n'est pas simple, entre répondre à l'atteinte du bon état écologique, comme demandé par la DCSMM et respecter nos engagements.

M. GALICHON demande si les sédiments de dragage sont considérés comme des déchets.

Mme LAYET lui répond que ce n'est pas le cas au titre de la DCSSM.

Mme BARBIER s'interroge sur l'importance des sciences participatives inscrites dans le PDS et si elles ne vont pas se substituer aux campagnes Ifremer. Mme LAYET lui assure que ce ne sera pas le cas.

Analyse du projet d'avis du CMF :

Élaboration d'un avis en concertation avec la commission spécialisée (annexe3).

Le programme de surveillance est soumis à l'avis du conseil maritime de la façade qui débute par un examen en commission spécialisée, avant d'être fixé en commission permanente et adopté en assemblée plénière.

M. GALICHON réitère sa préoccupation quant aux garanties financières.

Mme LAYET revient sur les interventions des précédentes commissions spécialisées « Loisirs et tourisme » du 15 septembre 2014, « Milieu vivant » du 16 septembre 2014 et « Articulation mer et littoral » du 18 septembre 2014 en ce qui concerne l'avis du conseil maritime de la façade sur le programme de surveillance.

M. SEVIN fait remarquer que la surveillance de la qualité de l'air est un point essentiel, notamment en Manche Est-mer du Nord, car les armateurs et les ports réalisent des investissements très importants pour la mise en œuvre de la directive relative aux émissions des navires.

M. AULERT indique qu'il faudrait rechercher ce que prévoit la convention MARPOL.

M. GALICHON indique qu'il faut regarder précisément les taux d'émission, notamment sur les différents taux entre Sox et Nox, qui sont très bas. Trois techniques existent : lavage des fumées, stockage avec récupération puis traitement à terre, gasoil, gaz naturel liquéfié.

Mme BARBIER indique que les effets des rejets, sur la santé et le milieu marin, sont patents. Toutefois, si le passage au GNL était une amélioration à cet égard, il le serait moins pour le changement climatique, dans la mesure où le méthane a un effet de serre considérablement plus important que celui du CO2, à cause des nombreuses fuites de la filière gazière.

M. GALICHON se montre sceptique sur la notion de « zone atelier ». Le risque est de comparer des sites qui ne sont pas comparables.

M. AULERT lui répond que, pour la pêche, des zones ateliers peuvent être étudiables et vont exister prochainement, notamment dans la zone Natura 2000 et en « Baie de Seine occidentale ».

La commission spécialisée émet donc un avis favorable avec réserve sur le manque de précisions financières en adéquation avec les objectifs.

Programme de mesures :

Présentation par Mme LAYET, DIRM MEMN (annexe 4).

M. GALICHON note une certaine redondance entre les mesures MMN 08-01-01 et MMN 10-03-01 et souhaite des précisions. De plus, il émet des réserves sur la mesure nationale MMN 10-03-03 concernant la promotion des dispositifs les plus pertinents pour limiter le transfert de macro déchets lors des opérations d'immersion des sédiments de dragage. En effet, les protections sont déjà identifiées et utilisées par les exploitants.

Mme BARBIER insiste sur la recherche permanente de l'interprétation des textes par les acteurs. Elle rappelle également qu'en termes de dragage et clapage se pose aussi la question de la turbidité de l'eau.

M. SEVIN souhaite un regroupement des mesures par thématiques afin d'avoir une lecture facilitée.

M. SEVIN trouve intéressant de donner une valeur supplémentaire aux schémas directeurs d'aménagement portuaire en les liant aux SCOT, par exemple, pour les territoires aux multiples communes.

Il regrette le non aboutissement des schémas de mise en valeur de la mer.

Point 2 - groupe de travail baie de Seine orientale

Présentation par A. CORNEE, DIRM MEMN (annexe 5).

Mme BARBIER fait un rappel des griefs des différentes commissions spécialisées à savoir : que le groupe de travail ne soit qu'une démarche État et que le périmètre soit limité à la baie de Seine orientale, en occultant les interactions existantes avec le reste de la baie de Seine (courants par exemple).

Mme CORNEE lui précise que les éléments extérieurs à l'aire d'étude sont pris en compte dès lors que leurs effets se poursuivent à l'intérieur de cette aire.

M. GALICHON estime que le périmètre est plutôt adapté.

M. AULERT confirme que l'interaction usage/environnement est bien prise en compte.

Mme BARBIER souhaite que les différents apports en mer liés aux activités terrestres, y compris en amont, soient bien pris en compte et souligne l'aspect milieu.

Mme BARBIER rappelle qu'une approche maritime et littorale, prenant en compte toutes les interactions, ne peut être un calque des modes habituels terrestres et doit veiller particulièrement à ne pas compartimenter les activités.

Point 3 - Adaptation des ports aux nouveaux enjeux

Ces échanges se font sur la base du CR de la CS « Transport maritime et infrastructures portuaires » daté du 23 juin 2014 (annexe 6).

M. SEVIN introduit ce point. Il souligne le problème d'harmonisation internationale en termes de risques. Il indique que les premières expérimentations sont en cours, et donne en exemple les projets qui ont lieu à Portsmouth ou en mer Baltique. Il demande à l'administration un regard identique et une cohérence d'action sur la question du transport et du stockage.

Mme BARBIER rappelle que MARPOL est traitée plus souvent sous l'aspect de la santé que de l'environnement.

Mme BARBIER souligne que, vis-à-vis de l'Europe, il y a des questions d'exclusion, pendant le soutage notamment.

M. SEVIN précise que certains pays n'excluent pas le soutage de GNL et anticipent sur la directive.

M. LENOIR (Armateurs de France) indique que le problème est surtout foncier et que le soutage bord à bord a de l'avenir.

M. SEVIN rappelle qu'un navire ravitailleur n'est pas soumis à la réglementation des activités classées.

Mme BARBIER indique qu'il vaut mieux diversifier les apports de combustible (exemple menaces sur les approvisionnements de gaz russe).

Sur la question du traitement des déchets, notamment sur le lavage des scrubbers, M. SEVIN rappelle les deux techniques, à savoir le lavage avec rejets en mer et celui des circuits fermés avec résidus. Il précise que la dernière technique est plus coûteuse, obère de la place de cargaison et peut poser des questions de stabilité.

La CS suggère une adaptation des ports au processus de lavement des fumées d'évacuation. Le débarquement des produits de lavage pose actuellement un problème dans les ports.

M. GARBE (CGT) confirme la nécessité de développer des infrastructures et des procédés de traitement qui permettent ce processus, ainsi qu'une filière qui se mixe avec les enjeux économiques de la façade.

Un rappel est fait de ce qui avait été dit lors de la précédente séance de cette commission en matière de formation.

Point 4 - coopération interportuaire sur la façade maritime

M. SEVIN pense intéressant de relayer la stratégie nationale portuaire sur ce point (exemple modalités d'approvisionnement du GNL sur la Seine, travailler sur l'offre de service de croisières, l'éclatement du trafic des conteneurs, etc.).

Ces activités sont à relayer sur des espaces cohérents (détroit du Pas-de-Calais et baie de Seine).

M. SEVIN indique qu'il est impossible d'aligner les coûts des différents modes de transport. L'État intervient financièrement lors des ruptures de charges, maritime et fluvial (aide au coût de pince, qui par ailleurs a diminué entre 2013 et 2014) et lors des lancements de lignes (mais plus alimenté par l'État).

M. GARBE indique qu'il faut absolument mettre l'accent sur le développement du transport ferroviaire et fluvial, comme cela l'a été pour le routier. Il souligne qu'il faut suivre de plus près la réforme territoriale des régions qui va intervenir. L'hinterland est à développer. La thématique de la construction navale, mais aussi de la déconstruction navale, mérite une attention soutenue en termes de relance industrielle.

M. SEVIN est d'accord pour que ces aspects économiques soient l'objet des discussions des commissions spécialisées.

Mme BARBIER recherche ce qui peut être fait pour améliorer la mise en cohérence. Les régions devraient obtenir plus de compétences, notamment en termes de transports où des manques d'ajustements se font

sentir. Un mode de gouvernance au niveau de la façade pour le maritime et le littoral est nécessaire. Il faut abandonner la sectorisation et rechercher des propositions pour y parvenir.

M. GARBE souligne l'exemple des Pays-Bas et l'investissement financier national en matière de prévention des risques littoraux.

Mme BARBIER souligne le risque lié à certains projets d'artificialisation et ses effets négatifs sur d'autres parties du littoral.

M. SEVIN se demande s'il existe une véritable continuité entre les ports de la Manche.

Mme BARBIER pense que les positions des ports sont variables selon leur nature, et qu'il peut y avoir soit compétition soit coopération à l'intérieur d'une même catégorie de port.

Point 5 – Extension du réseau Natura 2000 au large

Présentation par JB. ARSA, PREMAR MMN et C. AULERT, AAMP (annexe 7 et 8).

M. LENOIR pense qu'il serait souhaitable que le dispositif de séparation du trafic (DST) d'Ouessant ne soit pas inclus dans la zone Natura 2000 au large dans la façade maritime Nord Atlantique-Manche Ouest pour des raisons de sécurité de la navigation.

Point 6 – stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNLM), document stratégique de la façade maritime (DSF)

Présentation par A. CORNEE, DIRM MEMN (annexe 9).

M. SEVIN souhaite connaître la portée juridique du DSF.

M. ARSA lui répond quelle sera définie par le niveau d'opposabilité qui lui sera donné.

Mme BARBIER regrette que la volonté de réflexion au niveau de la façade avance peu. Elle se dit surprise que cette démarche de façade semblait être prise en main par la commission administrative de la façade maritime (CAF).

Mme CORNEE rappelle que la CAF est une instance permettant une concertation entre les services de l'État et d'aboutir, entre eux, à une position commune.

Mme BARBIER rappelle que les commissions spécialisées ont bien été saisies pour travailler sur le DSF et suscite des interventions sur la définition de cette participation.

M. SEVIN propose une intervention de la commission spécialisée sur la démarche initiale et les points d'alerte.

Conclusion

Un compte-rendu sera rédigé, transmis au président de la commission qui en sollicitera les membres pour avis, avant signature. Le secrétariat du CMF retransmettra le compte-rendu aux membres de la commission.

La coordination des travaux des cinq commissions spécialisées sera réalisée en commission permanente le 15 octobre 2014. Le président de la commission spécialisée « *Transport maritime et infrastructures portuaires* » assurera le rapportage des travaux de sa commission en commission permanente.

La séance est levée par le président M. Jean-Michel SEVIN à 15h30.

À St-Contest, le 14 OCT. 2014

Le président
de la commission spécialisée
« *Transport maritime et infrastructures portuaires* »

Jean-Michel SEVIN