

CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE

Séance du 28 mai 2015

==_==_==_==_==

Le Conseil supérieur de la marine marchande s'est réuni au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 244 boulevard St Germain, salle de l'auditorium, le jeudi 28 mai 2015, sous la présidence de madame Marie-Françoise SIMON-ROVETTO.

Étaient présents¹: M. E. BANEL, Mme C. BERSANI, MM. J-M. BROCCO, B. CATHALA, J-P. CHATEIL, Mme A. CULLERRE, M. P. GOLAIN, Mmes C. LAIR, V. LATRON, MM. M. LE CAVORZIN, M. LE MOUILLOUR, P. LE VIGOUROUX,² S. MARTIN, J-M. ROUÉ, Mme M-F. SIMON-ROVETTO, F. SOULET de BRUGIERE, MM. D. TANGUY, C de TINGUY, J. TRORIAL, Y. TUAL.

Étaient représentés³ : MM. F. BOZZONI, Ph. CASANOVA, Mme C. CARRIOT, MM. Ph. LOUIS-DREYFUS, G. MAIRE, P. LE BLIGUET, J. KUHN, A. MARTRENCHAR, J-B. MAZUEL, J. MIRRE, J-P. QUÉNEUDEC, S. STAMATIOU.

Étaient absents et excusés : MM. C. BELE, P. BOISSON, Mme R. BREHIER, M. J-B. RAOUST, Mme D-S. TREVoux, L. TORRES, J-P. TERAL.

Assistaient à la réunion en qualité d'experts :

Mmes S. CUBIER, L. NIAMBA

MM. L. ABALLEA, T. de la BURGADÉ, H. BRULE, D. CHEVALLIER, T. LE GUEVEL, S. FLORES, E. de la FOUCHARDIERE, A. MILAN, A. QUENTEL, L. SCHULTZ

Le Secrétaire général de la mer, monsieur Michel AYMERIC, assiste à la séance.

Le quorum⁴ est atteint.

¹ Les membres présents, qui possèdent un pouvoir de vote supplémentaire (limité à un), apparaissent avec leur nom souligné au paragraphe « étaient présents ».

² Monsieur Le VIGOUROUX, en instance de nomination par arrêté ministériel, remplace Monsieur Raimond VERRIEUX à compter du 18 mai 2015.

³ Les membres « représentés » ont envoyé un pouvoir valide et attribué avant la séance à un membre présent.

⁴ Le quorum est de 19 en attente de nomination de Patrice LE VIGOUROUX (remplace R. VERRIEUX) et de Marc SANDRIN (remplace P. BOURVEN).

SOMMAIRE

| | |
|---|-------------|
| <i>Approbation du compte rendu de la séance précédente du 16 avril 2015</i> | P 3 |
| | |
| – 1 ■ Plans d'action pour le milieu marin : information sur la consultation en cours (18 juin 2015) sur les programmes d'actions (objectif : atteindre le bon état écologique des milieux marins d'ici à 2020) par monsieur Ludovic SCHULTZ, sous-directeur du littoral et des milieux marins à la DGALN | P 3 |
| | |
| – 2 ■ Examen pour avis du projet d'ordonnance portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, présenté par la Direction des affaires maritimes. | P 10 |
| | |
| – 3 ■ Information générale par la présidente du Conseil concernant l'avancement des consultations en cours à la suite de sa prise de fonction, – points significatifs apparus. | P 19 |
| | |
| – 4 ■ Présentation par monsieur Michel QUIMBERT des contours et enjeux de la mission de déconstruction des navires. | P 19 |
| | |
| – 5 ■ Questions diverses. – Point d'information sur les escales en pays sensibles (UFM /CFDT). | P 24 |
| | |
| Listes des pièces jointes | P 25 |

Il est 14h41.

La présidente ouvre la séance.

Elle fait part au Conseil de la venue d'un nouveau membre, commandant de la marine marchande, monsieur Patrice Le VIGOUROUX, représentant le syndicat national des cadres navigants de la marine marchande (SNCNMM) CFE/CGC qui remplace désormais monsieur Raimond VERRIEUX.

P. LE VIGOUROUX est entré à l'école de la marine marchande en 1975 et a commencé à naviguer au sein du groupe des chargeurs réunis. En 1984 il est entré à la compagnie méridionale de navigation qui assure la desserte de la Corse. Passé commandant en 1989, il n'a cessé de commander des navires jusqu'à novembre 2014 date à laquelle il est devenu secrétaire général du SNCNMM.

Approbation du compte rendu de la séance du 16 avril 2015.

Aucune observation n'ayant été émise, le compte rendu est approuvé à l'unanimité.

A la demande de la présidente, le secrétaire général du CSMM précise le quorum : le Conseil siège avec 19 présents et 10 pouvoirs attribués soit 29 voix possible sur un total de 38.

- 1 ■ Plans d'action pour le milieu marin : information sur la consultation en cours (18 juin 2015) sur les programmes d'actions (objectif : atteindre le bon état écologique des milieux marins d'ici à 2020) par monsieur Ludovic SCHULTZ, sous-directeur du littoral et des milieux marins à la DGALN.

L. SCHULTZ qui a pris récemment ses fonctions en remplacement de madame Agnès VINCE retrace sommairement son parcours professionnel qu'il a débuté dans la Marine nationale comme commissaire de la marine. Il a rejoint ensuite la DPMA (direction des pêches maritimes et de l'aquaculture) en charge des négociations internationales sur les quotas de pêches puis a travaillé à la commission européenne à la Direction Générale MARE⁵. La sous-direction qu'il dirige a pour objectif principal de mettre en œuvre la directive cadre stratégie pour les milieux marins (DCSMM). Trois autres directives sont également concernées, la directive cadre sur l'eau (DCE), la directive « habitat faune flore » et enfin la directive « oiseaux ». Ces dernières directives constituent un corps de droit pour la protection de la biodiversité. S'agissant de la DCSMM, elle est dans un premier cycle de mise en œuvre qui se déroulera jusqu'en 2018. Cette première phase qui vise l'apprentissage et l'élaboration des outils

⁵ La direction générale des affaires maritimes et de la pêche (« DG MARE») est le service de la Commission chargé de mettre en œuvre la PCP et la politique maritime intégrée.

suppose des échanges nombreux entre toutes les parties prenantes. L'objectif est de restaurer le bon état écologique (BEE) des eaux européennes à l'horizon 2020 tout en prenant en considération les contraintes et les difficultés de tous les acteurs de la mer.

Évaluation initiale, définition du BEE, définition des objectifs environnementaux ont représenté la première phase méthodologique de la DCSMM.

La mise en place d'un programme de surveillance (PdS) avec 11 descripteurs constitue la seconde phase, qui est en cours de notification à la Commission actuellement.

Enfin, le programme de mesures (PdM) sera constitué des différentes actions mises en œuvre pour atteindre les objectifs définis en première phase, il représentera la troisième et dernière étape de la méthodologie. PdM et PdS s'intègrent dans le programme d'actions pour les milieux marins (PAMM). La France a souhaité mener ses travaux selon quatre sous régions marines (les trois façades maritimes et la sous-région « mers celtiques ») dans un rapprochement avec la révision actuelle de la DCE.

Les programmes de mesure sont soumis à consultation publique jusqu'à la fin du mois de juin 2015 et chacun a l'opportunité de réagir et de faire part de ses observations. L'élaboration des PAMM doit être notifiée pour la fin 2015. Il s'agit d'une priorité de la Ministre de l'écologie.

Monsieur Sébastien FLORES, chef du bureau de la gestion intégrée et de la planification stratégique à la direction de l'eau et de la biodiversité, présente d'abord les éléments généraux de la DCSMM puis les premiers éléments des plans d'action pour les milieux marins à l'aide de 30 transparents qui figurent en PJ 1.

La présidente remercie messieurs SCHULTZ et FLORES pour les informations nouvelles et importantes apportées au Conseil. Elle souligne la qualité de leurs présentations.

Monsieur Yves TUAL, représentant la fédération nationale des ports et docks (FNPD) CGT, confirme que, compte tenu de la documentation fournie à tous les membres sur ce sujet en mars 2014 par le secrétaire général du Conseil, mais aussi de la consultation en cours sur internet, il lui est apparu urgent que ce dossier soit débattu devant le Conseil. Il remercie la présidente d'avoir inscrit ce point à l'ordre du jour.

Déjà en 2012, lors d'une présentation au Conseil de la directive cadre de stratégie pour les milieux marins, Y. TUAL s'était interrogé sur les contraintes supplémentaires qui risquaient de freiner le développement des ports français et l'activité maritime générale.

La recommandation « 0037 » des sous-régions « mers celtiques » et « Golfe de Gascogne » limite la suppression des vasières ou zones de nurseries. La France possède une majorité de ports d'estuaire et cette recommandation interdit, de fait, le développement des ports qui sont bordés de telles zones. Ceci interdirait par exemple l'extension aval du GPM de Nantes St Nazaire (NSN) sur la vasière de Méans.

Y. TUAL note que les terminaux de Montoir de Bretagne du GPM NSN se sont tous développés sur des zones inondables marécageuses, qui ont été remblayées par les produits de dragage de l'estuaire de la Loire dans les années 1970 ; aujourd'hui cela ne serait plus possible à la lecture du PAMM. Il en irait de même pour Port 2000 au Havre ou Fos en méditerranée.

La loi sur l'eau, la loi « littoral » de 1976, les plans de prévention des risques technologiques, les zones Natura 2000 sont des contraintes qui deviennent trop fortes pour laisser une marge suffisante de développement aux ports maritimes et favoriser l'emploi.

D'autre part concernant les dragages, Y. TUAL estime que :

- les préconisations émises (traiter les boues ou claper plus au large) ne doivent pas alourdir les coûts du dragage,
- l'État ne respecte pas aujourd'hui ses engagements, notamment sur le financement de l'enveloppe budgétaire dédiée.

Monsieur Armand QUENTEL, expert en charge des dossiers environnementaux pour l'union fédérale maritime CFDT, commente sa contribution écrite qui figure en PJ 2. Il relève les points suivants :

- Les trois plans d'actions pour les milieux marins concernent une même façade atlantique. Ils ont 75 % de leurs actions communes, pourquoi ne pas avoir fait un tronc commun ainsi que l'a remarqué l'autorité environnementale ?
- La directive désigne des milieux marins « sains, propres et productifs ». Le terme productif doit être compris comme productif pour l'homme, alors que l'administration aurait entendu comme productif au sens du vivant, ce qui est bien différent.
- Les signaux transmis sont trop négatifs à travers les limitations, diminutions ou récessions d'activités. Les objectifs devraient être quantifiés.
- La coordination entre le PAMM et le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) n'est pas toujours réalisée. Des interférences existent. Par exemple, dans la bande des eaux partagées, il subsiste un problème de gouvernance, car on ne sait quel document est opposable.

A. QUENTEL conclut en exprimant sa surprise de ne pas voir les PAMM soumis officiellement à une saisine du CSMM par la DGALN avec recueil d'un avis.

Il s'interroge alors sur le rôle du Conseil, dont il avait la plus haute estime, compte tenu de du fait que cette présentation intervient seulement à titre informatif.

La présidente relève que cette intervention rejoint les préoccupations exprimées par monsieur TUAL. En revanche, s'agissant de la dernière observation de monsieur QUENTEL, elle précise que cette considération est du seul ressort des membres du Conseil, qu'elle sollicite d'ailleurs dans le cadre de la réflexion que lui a demandé de conduire le ministre.

Monsieur Jean-Marc ROUÉ, président du conseil de surveillance de la compagnie Brittany Ferries, s'inscrit dans la continuité des deux précédentes interventions. Il relève un empilement toujours plus lourd de prescriptions qui mettent à mal, voire détruisent, la volonté d'entreprendre.

J-M. ROUÉ observe que toute activité économique comporte des nuisances et qu'il est illusoire de vouloir figer un site dans un état environnemental préalablement défini. Si l'on n'admet pas cette situation, il faut alors considérer que le pays se place dans une trajectoire de « décroissance bleue » avec les impacts économiques et sociaux correspondants.

J-M. ROUÉ estime donc qu'un tel plan est un contresens au regard des ambitions nationales en faveur d'une « croissance bleue ».

L. SCHULTZ répond d'abord à cette dernière intervention en expliquant que le principe admis est l'inverse : les activités peuvent se développer de manière durable dans les écosystèmes. La France et l'Europe travaillent à mettre en place une gestion des écosystèmes qui laisse leur place aux activités économiques, tout en privilégiant celles d'entre elles qui sont les plus durables. Il s'inscrit donc en faux contre le postulat qui vient d'être énoncé.

En réponse à Monsieur TUAL, il précise que l'empilement des mesures n'est pas le fait de la DCSMM et du PAMM, puisque la majeure partie des actions décrites constituent des mesures déjà existantes et mises en œuvre. La proportion se situe entre 70 et 80 %. Le PAMM regroupe ces mesures au sein d'un programme d'action unique, mais ne réinvente en aucun cas ce qui existe déjà. La France possède une certaine longueur d'avance sur ses voisins européens avec l'exercice passé du Grenelle de l'environnement et du Grenelle de la mer et les conférences environnementales qui ont suivi. Il ne faut pas voir l'exercice PAMM actuel comme une nouvelle couche de complexité ou de nouvelles contraintes.

Répondant ensuite à monsieur QUENTEL au sujet de la faiblesse des objectifs environnementaux et de leur quantification, L. SCHULTZ affirme qu'il partage cette préoccupation. La direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) préférerait naturellement posséder pour chacun des descripteurs des objectifs chiffrés, ce qui permettrait un pilotage plus efficace. Il rappelle à cet égard que cette politique est relativement nouvelle et ne dispose donc pas toujours des données pertinentes. C'est la raison pour laquelle l'approche a été qualitative, en particulier pour la définition du bon état écologique (BEE) des eaux européennes. La notification faite par la France à la Commission n'a d'ailleurs pas suscité de remarques de la part de cette dernière. Il demeure certain que dès 2016, au travers des programmes de surveillance et des

collectes de données, la redéfinition du BEE avec une quantification de certains points sera opérée.

80 % des pollutions constatées en mer viennent de la terre, c'est bien pourquoi un rapprochement progressif s'opère dans la mise en œuvre des deux directives DCE et DCSMM. Il s'agit d'une volonté ferme de la France qui est portée également au niveau européen. Le travail sur la loi biodiversité, la création de l'agence française de la biodiversité sont une démonstration de la volonté de rapprocher le monde de l'eau et le monde de la mer.

La place de l'homme et des activités dans l'écosystème sont défendus de manière constante par la France, avec l'idée que même une aire marine protégée n'est pas une zone interdite aux activités humaines.

Monsieur Jacques TRORIAL, au nom de l'association pour le développement des ports français, note le grand intérêt de ce sujet pour les membres du Conseil. Il estime qu'il serait dommage que cette séance ne soit pas suivie d'un avis du CSMM sous forme d'une contribution globale à la consultation en cours jusqu'à la fin du mois de juin 2015.

Il estime que les objectifs ont été définis avec soin, même si, dans la manière de les compter, il demeure une sorte d'inventaire à la Prévert. En revanche, l'inquiétude persiste sur le moyen de faire vivre ces objectifs sur le territoire en conciliant développement durable, biodiversité, qualité écologique, avec les exigences économiques, notamment portuaires.

J TRORIAL demande que, dans la mise en œuvre pratique, les conditions administratives et juridiques prennent bien en compte les intérêts économiques, en particulier pour nos ports maritimes.

Par ailleurs, sous le constat que la période actuelle est faite de changements rapides conduisant à l'incertitude, J. TRORIAL estime que des investissements lourds, qui engagent l'avenir pour quelques décennies, ont besoin de stabilité et d'un calendrier établi sur une longue période.

Il remarque que pour trois des quatre sous-régions marines, il est prévu d'étendre encore les aires marines protégées ; il déplore que ceci génère une instabilité en faisant entrer le monde maritime dans un processus général constant de zonage incompatible avec les investissements précités.

Monsieur Éric BANEL, délégué général d'Armateurs de France, note la qualité de cette présentation, vivante, faite sur des sujets qui font trop souvent l'objet de documents très épais, difficiles à lire et à assimiler. Il se félicite que le débat soit ainsi permis et éclairé.

Il observe que la connaissance du milieu marin a marqué des progrès depuis 7 ou 8 ans et que les choses ont avancé.

E BANEL formule quatre observations :

1 - Politique maritime intégrée

La conciliation du développement économique et des enjeux écologiques est au cœur des préoccupations du Conseil. Elle procède d'une vision globale transversale qui s'exprime dans la politique maritime intégrée. Or celle-ci n'existe pas, la stratégie nationale pour la mer et le littoral n'est pas formulée depuis 4 ans qu'elle est demandée, les documents stratégiques de façade ne sont pas élaborés. Les marins, acteurs économiques, sont donc orphelins de cette politique qu'ils attendent et qui rétablirait un équilibre avec les préoccupations économiques et sociales alors même que les préoccupations écologiques ont pris une avance dans le calendrier.

2 - Rapprochement mer et littoral

L'interface mer et littoral est un sujet qui est loin d'être résolu, certes l'agence française de biodiversité existera, mais elle aura du mal à intégrer la mer, ne serait-ce que le mot. Le doute demeure sur les financements qui viendraient de la terre pour aider le monde de la mer. Les préoccupations sont plus actuellement pour compter et identifier les moyens et les effectifs du monde maritime afin d'en diminuer le nombre.

3 - Adéquation des moyens et des ambitions

Comme cela a déjà été dit, les ambitions ne datent pas d'aujourd'hui et le PAMM reprend celles exprimées, il y a plusieurs années, mais la question est celle de savoir ce que l'on doit mettre en face. Dans le cas de la politique des aires marines protégées, certes, il a été créé 7 parcs marins, mais avec bien des difficultés pour leur donner corps. Un exemple concret peut illustrer le propos tel que la politique en matière de granulats marins (stratégie, méthodologie). Ainsi, dans la baie de Lannion, après 6 ans de procédures et 18 mois de débat politique, on est arrivé à une décision un peu ambivalente. Il y a derrière cette activité de service, les emplois de marins qui lui sont attachés et les sociétés qui en vivent, dont celle d'un membre et adhérent d'Armateurs de France.

4 - Mesure PELAGOS sur REPCET⁶

Les navires sous pavillon français s'équipent depuis de nombreuses années. Les navires sous pavillon étranger ne le font pas. Cela n'a pas de sens sur le plan de l'environnement. Il existe donc une distorsion de concurrence. La demande d'Armateurs de France est que cette mesure soit imposée à tous les navires indépendamment de leur pavillon et que ceci soit inscrit au PAMM.

⁶L'outil REPCET est un système logiciel dédié à la navigation. Il vise, prioritairement, à limiter les risques de collisions entre les grands cétacés et les grands navires.

Le principe est simple et se base sur les éléments suivants : chaque observation de grand cétacé réalisée par le personnel de quart depuis un navire utilisateur de REPCET est transmise en temps quasi-réel par satellite à un serveur situé à terre. Le serveur centralise les données et diffuse des alertes aux navires équipés et susceptibles d'être concernés par un signalement. Les alertes sont alors cartographiées à bord sur un écran dédié.

Madame Valérie LATRON, représentant l'union fédérale maritime CFDT pour le personnel portuaire, s'exprime sur les nouveaux moyens de dragage. Elle remarque que l'état général du parc français de dragues résiste mal à une comparaison avec certains concurrents européens ; il fonctionne 365 jours par an et vieillit vite. Elle pose la question des moyens apportés par l'État pour renouveler ce parc et posséder des engins de nouvelle génération, tout particulièrement pour les ports d'estuaire.

Mme V. LATRON observe que ce renouvellement est en relation étroite avec l'emploi de marins français. Elle estime dommageable que des dragues sous pavillon tiers travaillent dans certains ports décentralisés français sans aucun marin français à bord.

Pour conclure, V. LATRON demande que les nouvelles préoccupations exposées en matière environnementale et de dragage conduisent à renouveler les dragues actuelles pour mieux respecter ces impératifs nouveaux et développer l'emploi de marins français.

A. QUENTEL rappelle la nécessité de donner aux PAMM des pouvoirs d'intervention sur les SDAGE comme d'ailleurs sur tous les autres documents qui concourent à la gestion de la pollution marine. Il rappelle également que sur la partie mer du nord, il devient urgent d'avoir une coopération transfrontalière gouvernementale ainsi que cela est indiqué dans le document de synthèse de PJ 1. Son organisation exclut des coopérations avec le milieu associatif telle que l'association SEAWEB pour la sous-région « mers celtiques ».

La présidente remercie les intervenants et tout particulièrement la DGALN avec messieurs SCHULTZ et FLORES, qui ont exposé devant le Conseil un sujet pouvant être qualifié de peu confortable.

La présidente salue un débat qui a été de qualité ; il en ressort la question de savoir comment faire valoir le point de vue des professionnels qui a été dégagé aujourd'hui.

La proposition de monsieur TRORIAL, avec un avis formel transmis au ministre de tutelle, la diffusion de la note d'Armand QUENTEL, le compte rendu de cette séance pourraient en être les vecteurs.

Il serait aussi possible de faire un exposé au groupe miroir de concertation (GROMICO) des préoccupations du Conseil en reprenant l'avis précédent, le CSMM étant représenté au GROMICO par son secrétaire général.

L. SCHULTZ répond que la date de la prochaine réunion du GROMICO n'est pas encore fixée. Il estime qu'une contribution écrite du Conseil envoyée au ministre sera prise en considération, sous réserve qu'elle parvienne avant la fin des travaux de consultation et, en tout état de cause, les deux modalités pour faire entendre la voix du CSMM se conçoivent.

L. SCHULTZ encourage le Conseil à faire remonter les contributions qu'il juge utiles.

Y. TUAL pose la question de formation d'un groupe de travail chargé de la rédaction de cet avis.

La présidente demande aux membres qui voudraient participer à un tel groupe

de se faire connaître en fin de réunion.⁷ Elle note que monsieur TUAL intégrera ce groupe.

Monsieur David TANGUY, secrétaire général de l'Union fédérale maritime CFDT pour le personnel de la marine marchande, demande que monsieur QUENTEL puisse rejoindre ce groupe.

Monsieur Michel LE CAVORZIN, représentant la fédération nationale des syndicats maritimes CGT, demande si ce groupe de travail est élargi au-delà des membres du Conseil.

La présidente répond que dans la mesure où un faible nombre de membres participeraient à ce groupe, il n'y aurait pas d'objection à un élargissement aux experts.

L. SCHULTZ remercie la présidente de lui avoir permis d'échanger avec les membres du Conseil. Il note que si le débat n'a pas été consensuel, il n'en demeure pas moins enrichissant et éclairant. Dans la continuité de cet échange, il propose de venir présenter à l'automne prochain le programme de mesure mis en œuvre dans le cadre du PAMM. Ce programme de mesure sera établi sous forme d'un arrêté dont le contenu pourra être présenté en séance du Conseil.

- 2 ■ Examen pour avis du projet d'ordonnance portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, présenté par la Direction des affaires maritimes.

Madame Laurène NIAMBA, chargée d'études juridiques à la Direction des Affaires Maritimes présente le projet d'ordonnance conformément au dossier de séance.

La présidente remercie madame NIAMBA et lui demande la date de mise en demeure de la France par la Commission pour la transposition de la directive.

Mme L. NIAMBA précise que ce projet d'ordonnance transpose le dernier article de la directive qu'il restait à transposer, celui concernant les sanctions. L'avis motivé de la commission date du 29 avril dernier et la mise en demeure avait été reçue quelques mois auparavant (août 2014). Les délais courent et c'est la raison pour laquelle le travail est fait en temps masqué sans attendre la promulgation de la loi d'habilitation (loi biodiversité) afin de faire parvenir au plus vite le projet au Conseil d'État.

⁷ Un appel à candidature a été envoyé par message du 30 mai 2015 14h51 fm JM Berthet il était accompagné de la note de l'UFM/CFDT rappelée en PJ de ce compte rendu.

La présidente pose la question de l'impact économique de ce projet de texte et des éventuelles aides d'État évoquées par la directive pour accompagner cette mesure. Quelle est son articulation avec les avancées en matière d'utilisation de carburant GNL ?

Monsieur Hervé BRULÉ, adjoint à la directrice des affaires maritimes, répond que la préoccupation pour accompagner les entreprises à l'occasion de l'application de ce durcissement d'émission de soufre au 1^{er} janvier 2015 dans les zones SECA (*Sulphur Emission Control Areas*) a fait l'objet de nombreuses réunions à l'initiative de sa direction. Des stratégies ont d'abord été développées mais n'ont pu aboutir, ensuite le gouvernement a prévu des mesures notamment dans le cadre d'appels d'offre du programme d'investissement d'avenir (PIA). En parallèle, des travaux sont réalisés à Bruxelles dans le cadre du forum soufre pour aboutir à un régime d'aide d'État qui soit efficace. La réponse d'accompagnement de l'État n'a pas été saisie peut-être également en raison d'un élément conjoncturel de baisse du coût du pétrole constaté simultanément au durcissement des émissions de soufre. Le développement du GNL en France est toujours un objectif avec un schéma d'orientation en cours d'élaboration en échangeant avec tous les acteurs (Armateurs de France, pétroliers) afin de permettre d'équiper les principaux ports en installations dédiées et favoriser le développement de ce nouveau carburant marin.

Monsieur Patrice LE VIGOUROUX, représentant le Syndicat National des Cadres Navigants de la Marine Marchande CFE/CGC officiers, revient sur l'article 2 paragraphe II.

II.- Est puni d'un an d'emprisonnement et de 200 000 € d'amende le fait, pour tout capitaine d'un navire, de se rendre coupable d'infractions aux dispositions des règles 12, 13, 16 de l'annexe VI de la convention MARPOL, ainsi qu'aux dispositions du I.- du présent article.

Il estime que l'on ne peut que s'insurger devant une telle disposition qui, d'une part concentre sur une seule tête, le capitaine du navire, la responsabilité d'émission de carburant soufré alors qu'il ne peut matériellement l'assumer et d'autre part le niveau de sanction qui apparaît démesuré au regard de la législation existante (hors pollutions maritimes). Ceci contribue à véhiculer une image de marque déplorable des capitaines de navire que l'on n'hésite pas à jeter en prison dans certains pays. De plus, une telle disposition contribue aussi à criminaliser cette profession dans certains événements dont la responsabilité est nulle pour le capitaine ou alors très largement partagée et qui sont ainsi offerts à la vindicte populaire.

Cette rédaction est pour le syndicat qu'il représente inacceptable sous cette forme.

H. BRULÉ répond que ce texte ne concerne que les dispositions pénales de niveau législatif mais que le dispositif répressif peut prendre d'autres dispositions administratives, outils classiques de contrôle des navires notamment la détention. Il précise que le capitaine ne sera pas systématiquement le seul poursuivi en cas d'infraction.

S'agissant du quantum un an d'emprisonnement et 200 000 euros d'amende il

s'agit d'un quantum assez classique qui est celui inscrit par le ministère de la Justice.

Mme L. NIAMBA précise que ce quantum a fait l'objet d'échanges avec la chancellerie qui a conseillé de reprendre le même quantum que celui des délits d'atteinte à l'environnement.

H. BRULÉ observe que le capitaine a autorité pour utiliser le carburant qui convient, sans pour autant négliger les circonstances particulières qui seront prises en compte par le juge et notamment celles par lesquelles son employeur serait impliqué dans l'infraction.

Monsieur Jean-Philippe CHATEIL, représentant la fédération des officiers de la Marine Marchande UGICT-CGT, rappelle que c'est l'armement du navire qui passe commande du combustible avec sa teneur en soufre exigée.

Monsieur Michel LE CAVORZIN, représentant la fédération nationale des syndicats maritimes CGT, revient sur l'article L 218-26 du code de l'environnement, modifié par l'article 4 du projet de texte. Il s'exprime sur la liste des personnes habilitées à constater les infractions en matière d'environnement qu'il estime disproportionnée au regard de la listes des personnes habilitées à constater les infractions en matière sociale comme celles à la MLC 2006.

L218-26 du code de l'environnement

Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, qui exercent leurs pouvoirs conformément au code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la présente sous-section ainsi que les infractions aux dispositions réglementaires prises pour leur application :

- 1° Les administrateurs des affaires maritimes ;
- 2° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;
- 4° (Abrogé)
- 5° (Abrogé)
- 6° Les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés des services maritimes, des ports autonomes maritimes et des grands ports maritimes ;
- 7° Les ingénieurs des mines, les ingénieurs de l'industrie et des mines, les ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés dans les services déconcentrés du ministère chargé de l'environnement ou à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
- 8° Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port ayant la qualité de fonctionnaire ;
- 9° Les chercheurs, ingénieurs et techniciens assermentés de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;
- 10° Les agents des douanes ;
- 11° Les commandants, commandants en second ou commissaires des armées embarqués des bâtiments de la marine nationale ainsi que les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale et des aéronefs de la défense chargés de la surveillance en mer.

Monsieur Michel LE CAVORZIN demande les raisons de telles différences de traitement entre, matière environnementale et matière sociale.

La présidente demande de poursuivre le débat sur la responsabilité du capitaine avant d'ouvrir cet autre champ de discussion.

Monsieur Paul GOLAIN, représentant l'union fédérale maritime CFDT pour le personnel de la Marine Marchande, approuve les propos de monsieur LE VIGOUROUX. Il estime que la rédaction actuelle est inacceptable.

Monsieur Jean-Marc ROUÉ, président du conseil de surveillance de la compagnie Brittany Ferries, confirme que l'armement commande la carburant qui est défini pour la zone de navigation. Il ajoute que le règlement de l'organisation maritime internationale mentionne que le fournisseur de carburant doit respecter la zone de navigation. Le capitaine du navire n'est pas concerné par la commande de carburant.

J-M ROUÉ informe le Conseil qu'il a été aussi constaté qu'une commande parfaitement conforme en matière de réglementation pour un GO à 0,1 % s'était traduite par une livraison à 0,11 ou 0,12 % comme cela a été constaté lors de contrôles en Europe. Dans ce cas, la responsabilité incombe au raffineur et au fournisseur de carburant, mais ni l'armement, ni le capitaine ne portent de responsabilité.

H. BRULÉ apporte trois éléments de réponse :

1 - D'autres sanctions sont possibles portant sur le navire et affectant l'armateur.

2 - Au-delà de la commande, le capitaine intervient dans le cadre du soutage et il peut refuser de souler dès lors qu'il posséderait l'information que le carburant en question ne lui permet pas de respecter les dispositions de la loi.

3 - Si le carburant n'est pas conforme, le contentieux qui est ainsi créé, relève de pratiques commerciales déloyales, qui ne sont pas l'objet de ce texte. Le juge appréciera bien évidemment la situation dans son ensemble qui pourra alors faire l'objet d'autres contentieux.

Monsieur Michel AYMERIC, Secrétaire général de la mer, demande pourquoi les dispositions de cette ordonnance n'ont pas été inscrites dans la loi pour la transition énergétique présentée au Parlement.

En ce qui concerne la responsabilité du capitaine, M. AYMERIC propose, pour faire aboutir le débat, une rédaction plus générique qui ne citerait pas le capitaine de navire explicitement mais « le fait de se rendre coupable d'une infraction ». Ainsi, le fait serait puni sans désigner la fonction de capitaine. Le juge apprécierait l'événement et déterminerait les responsabilités relatives des parties incriminées (raffineur, armement, capitaine...).

M. AYMERIC suggère que cette piste de solution soit étudiée.

H. BRULÉ confirme que cette solution sera analysée avec le ministère de la justice. Si cette formulation plus générale peut être prise, elle le sera.

S'agissant de la loi de transition énergétique (LTE) comme véhicule de ce dispositif, cette possibilité n'a pu être retenue, le projet de texte n'était pas encore prêt. Par ailleurs, les mesures d'ordre techniques comme celles présentées aujourd'hui

auraient pu encombrer inutilement les débats parlementaires. Enfin l'ordonnance donne une grande capacité de rapidité une fois l'habilitation acquise.

Monsieur Éric BANEL, délégué général d'Armateurs de France, pose deux questions concernant l'outre-mer.

1 – Peut-on adapter pour les départements d'outre-mer la disposition à une limite de 3 % ? Le choix qui ressort de ce texte est un alignement complet de l'outre-mer aux dispositions alors qu'aucune étude d'impact économique et social ne semble avoir été produite pour ces territoires. Les armateurs locaux et les acteurs économiques ont-ils été associés localement ?

2 – Le texte s'applique-t-il dans les collectivités d'outre-mer non comprises dans l'Union Européenne ?

La présidente s'associe à cette question et s'étonne de ne pas voir au visa celui des assemblées d'outre-mer. Il s'agit de transposer dans le même texte les nouvelles dispositions de l'annexe VI de MARPOL et une directive communautaire dont le périmètre d'application est très restreint. Ne faudrait-il pas prévoir le visa des collectivités de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie ?

Monsieur Étienne de la FOUCHARDIERE, expert représentant le ministre de l'outre-mer, confirme que son ministère a bien été saisi et qu'une réponse est en cours de finalisation. Il n'a pas été interrogé sur des dérogations pour les départements d'outre-mer.

L'applicabilité en droit des dispositions du texte aux collectivités d'outre-mer est possible. Cependant, cela ne pourra être le cas pour les eaux territoriales des collectivités qui ont obtenu la compétence « environnement » et donc de leurs eaux territoriales (Polynésie et Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna). Le ministère de l'outre-mer proposera une rédaction qui précise cette exclusion.

Enfin le service juridique de la DGOM (délégation générale à l'outre-mer) estime que les dispositions du texte ne sont pas dans le champ de consultation obligatoire d'une collectivité d'outre-mer. Cependant, comme ce texte peut avoir des impacts d'ordre économique rien n'interdit d'effectuer une consultation par la suite.

La présidente estime que cela serait probablement de bonne politique.

H. BRULÉ structure les propos précédents :

- Habilitation : il est tout à fait possible d'étendre à l'outre-mer, voire au-delà de la directive et dans la limite des pouvoirs conférés aux collectivités d'outre-mer. Il y a donc un choix à faire.

Les dispositions de la MARPOL seraient in fine seules retenues pour les

collectivités d'outre-mer (excepté pour St Martin classé dans les RUP⁸) en matière de réglementation européenne).

- Pour les départements d'outre-mer et l'île de St Martin, (régions ultra périphériques de l'UE) après analyse de la rédaction de la directive sur la qualité de l'air, sa direction arrive à une application complète de cette dernière, dans la mesure où les normes de qualité de l'air ne sont pas totalement respectées. Les expertises sont en cours par la direction générale de l'énergie et du climat. Elles laissent penser que ces normes ne sont pas respectées, tous les résultats ne sont pas encore connus mais pour la Martinique c'est bien le cas. Ainsi la directive devrait s'appliquer complètement -sauf en cas d'heureuse surprise- quant à la qualité de l'air dans les départements d'outre-mer.

L'architecture finale serait donc :

- Dans les DOM, à ST Martin et en métropole application de la directive et de l'annexe VI de la convention Marpol,
- Dans les collectivités d'outre-mer (à l'exception de St Martin), application de l'annexe VI de la convention Marpol seulement.

Monsieur Jean-Marc ROUÉ, président du conseil de surveillance de la compagnie Brittany Ferries, informe les membres que le secteur du ferry du transmanche est impacté en permanence par ce dispositif puisqu'il ne sort jamais de la zone SECA. Il demeure en concurrence avec d'autres modèles économiques qui, eux, ne sont pas impactés par cette norme. Le risque qui a été dénoncé depuis plusieurs mois, voire depuis plusieurs années, réside dans le fait que les armements du transmanche ont dû subir à une application directe et non pas progressive de la mesure et ce de surcroît dans un contexte économique mondiale.

Il se trouve par ailleurs que le secteur du ferry représente 30 % de l'emploi de marins français officiers et non officiers.

La réussite du plan « ferry propre » était liée à trois conditions proposées par Armateurs de France :

- Moyens opérationnels GNL avec infrastructures de soutage à construire dans nos ports français.
- Dispositif d'aide à l'investissement pour l'achat de nouveaux navires conformes.
- Dérogation à l'obligation d'achat de carburant 0,1 % soufré donc plus cher en contrepartie d'un investissement de modernisation des navires qui était évalué par exemple à 400M€ pour Brittany Ferries.

J-M ROUÉ conclut :

« Ce que nous n'avons pas obtenu par le pouvoir politique, le marché du

⁸ RUP Région Ultra Périphérique dans la terminologie de l'Union Européenne.

pétrole nous l'a accordé. »

Il rappelle cependant que le gazole reste plus cher que le fuel lourd aujourd'hui ; même si le gazole de 2015 est moins cher que le fuel lourd de 2014. Les business plans de 2014 qui faisaient apparaître un écart de prix prévisible entre les deux carburants de 40 % pour 2015 étaient sous évalués puisque aujourd'hui, en mai 2015, l'écart de prix entre fuel lourd et gazole est de 70 %.

Ceci est donc une perte de capacité d'investissement pour les entreprises.

J-M ROUÉ rappelle que son entreprise investit cependant dans des dispositifs de filtrage à fumées de ces navires.

Il ne souhaite pas que les directives aillent au-delà des dispositions internationales comme cela a toujours été la position d'Armateurs de France en ce qui concerne les normes environnementales, pour la simple raison que le marché du transport maritime est soumis à une concurrence mondialisée.

H. BRULÉ répond que les conventions internationales sont des obligations sans sanctions inscrites, mais que ces dernières relèvent de la directive et de chaque État membre.

E. BANEL demande que les éléments complémentaires sollicités par Armateurs de France soient bien communiqués en matière d'impact et d'analyse juridique de cette extension à l'outre-mer.

La présidente relaie cette demande auprès de la Direction des Affaires Maritimes.

Monsieur David TANGUY, secrétaire général de l'Union fédérale maritime CFDT pour le personnel de la marine marchande, estime qu'il est compliqué de donner un avis sur ce texte alors qu'il demeure des incertitudes sur plusieurs points dont les lieux exacts d'application du texte en outre-mer.

La présidente rappelle l'urgence à donner un avis puisque l'UE a déjà fait part de sa détermination à poursuivre la procédure qu'elle a engagée (avis motivé). Elle propose qu'une nouvelle version amendée du projet tenant compte des diverses observations faites durant cette séance soit soumise à un vote électronique sous quinzaine, étant considéré que le débat aura eu lieu ce jour.

La présidente demande l'avis de l'administration sur cette proposition.

H. BRULÉ répond qu'il est favorable à cette proposition ; il pense cependant avoir fourni en séance suffisamment d'éléments pour que le Conseil puisse se prononcer. Il répète qu'une rédaction plus générale que la simple désignation du capitaine du navire en matière de responsabilité de « teneur en soufre », sera faite si le ministère de la justice en est d'accord.

Il rappelle l'architecture d'application précédemment évoquée à savoir que

dans les collectivités d'outre-mer à l'exception de St Martin, seule serait applicable la convention Marpol alors que la directive serait intégralement appliquée dans les départements d'outre-mer et à St Martin compte tenu de la qualité de l'air.

H. BRULÉ considère que les engagements pris apparaissent désormais clairs et qu'il dispose à l'issue du présent débat de tous les éléments d'appréciation formulés par le Conseil. Il s'engage donc à transmettre le texte modifié au Conseil dès qu'il sera finalisé.

David TANGUY répond, qu'en ce qui concerne la mention du capitaine telle qu'elle apparaît dans le projet, son organisation votera « contre » mais que, si la rédaction est plus générale, alors le vote de son organisation sera « pour ». Ceci pose donc un problème au niveau du vote intervenant ce jour. Cette difficulté pourrait disparaître avec un vote électronique sous 15 jours sur une version amendée.

La présidente suppose que l'administration à ce stade voudra requérir à nouveau l'accord du ministère de la justice.

Elle estime alors que le Conseil peut donner un avis sous réserve que la modification proposée concernant la responsabilité du capitaine soit bien prise en compte.

Par ailleurs, la présidente observe qu'il est prévu dans ce texte des dispositions à caractère rétroactif. S'agissant d'une loi pénale, elle s'interroge sur le point de savoir si la Chancellerie a entériné une telle orientation.

Monsieur Damien CHEVALLIER explique que les dates qui sont indiquées dans le texte de l'ordonnance sont celles de la convention internationale. Il s'agit de dates déjà en vigueur du fait de MARPOL annexe VI.

Madame Catherine BERSANI confirme qu'aucune loi pénale ne s'applique rétroactivement. Le texte ne peut rentrer en vigueur qu'à une certaine date future et non passée. Elle estime que cette anomalie ne manquera pas d'être relevée par toute instance juridique consultée.

D. CHEVALLIER répond que l'ordonnance rentrera en vigueur lors de sa date de publication.

La présidente estime que ce n'est pas ce qui ressort du texte avec la rédaction actuelle.

H. BRULÉ répond que le procès-verbal des débats du Conseil est transmis au Conseil d'État. Dès lors la rédaction pourra être retravaillée sur ce point.

La présidente exprime également sa réserve quant à la rédaction figurant à l'article 3 fin de article L218-20 du code de l'environnement telle que : « le non-respect ... n'est pas punissable ».

Article 3

À la fin de l'article L.218-20 du code de l'environnement est ajouté un troisième alinéa rédigé comme suit :

« Le non respect des dispositions des paragraphes 1 à 4 du I.- de l'article L.218-15-1 n'est pas punissable si le capitaine du navire :

1° Fournit la preuve qu'il n'a pas été en mesure d'acheter du combustible marin conforme à la réglementation à l'endroit prévu par son plan de voyage ;

2° A notifié cette non-disponibilité de combustible marin conforme aux autorités compétentes de l'État côtier ; et

3° Fournit la preuve qu'il n'a pas pu s'en procurer par d'autres sources situées à une distance acceptable par rapport à son plan de voyage. »

Elle remarque que même si cette formulation est la reprise à l'identique de dispositions figurant dans des articles existants du code de l'environnement, elle n'est pas pertinente. La notion de « non-punissable » n'a pas de portée juridique précise. Il serait préférable d'écrire que « les dispositions » (qui prévoient les sanctions...) « ne sont pas applicables dans les circonstances définies » (aux 1° à 3° du projet d'article 3).

La présidente propose alors de soumettre le texte au vote avec la mention « sous réserve des engagements pris en séance par le représentant de la directrice des affaires maritime ».

Monsieur Michel LE CAVORZIN, représentant la fédération nationale des syndicats maritimes CGT, déclare que le texte n'est pas finalisé. Un avis donné aujourd'hui serait prématuré, il existe encore trop d'incertitudes sur ce qui a été demandé et sur ce qui va être pris en compte.

Constatant cependant que le débat a bien eu lieu durant cette séance, il apporte son accord pour que l'avis soit rendu ultérieurement par consultation électronique.

Après avoir interrogé les représentants de l'administration sur les délais qui leur sont nécessaires pour envoyer une nouvelle version au secrétariat du Conseil, la présidente renouvelle sa proposition de reporter le vote à une consultation électronique d'une version nouvelle du texte sous quinzaine.

En l'absence d'objections, la présidente remercie les membres pour leur acceptation de ce vote électronique à venir.

- 3 ■ Information générale par la présidente du Conseil concernant l'avancement des consultations en cours à la suite de sa prise de fonction, – points significatifs apparus.

Compte tenu que les débats relatifs au point précédent ont été plus longs que prévus, la présidente propose de ne pas traiter ce sujet, qui sera reporté à la séance du 2 juillet.

Elle a déjà rencontré une majeure partie des membres du conseil et poursuit ses entretiens.

- 4 ■ Présentation par monsieur Michel QUIMBERT des contours et enjeux de la mission de déconstruction des navires.

Michel QUIMBERT remercie la présidente de l'avoir invité au CSMM. Il a plaisir à retrouver le Conseil.

Il rappelle que, lors de son départ du CSMM le 23 février 2015, il a été sollicité par madame ROYAL et monsieur VIDALIES pour « expertiser les modalités de développement de la filière française de démantèlement des navires sur le plan réglementaire, économique et opérationnel ».

M. QUIMBERT inventorie les différents rapports déjà produits sur ce sujet dont le plus récent est celui du député Pierre CARDO avec de nombreux autres travaux effectués par des parlementaires.

Le règlement de l'Union Européenne du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires est un impératif pour les États européens. Il est très contraignant. Il conduit le gouvernement à faire figurer dans la loi Macron en discussion au parlement des dispositions de conformité au « précleaning and dismantling »⁹ selon les termes de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Cette mission a de grandes similitudes avec celle confiée au Vice-Amiral JOUOT par le chef d'État-major de la marine sur le démantèlement des navires militaires. La convention de Hong-Kong et le règlement européen réservent un sort particulier aux navires militaires, aux navires d'État sous certaines conditions, la problématique n'est pas sensiblement différente notamment sur l'application de textes internationaux qui incluent les navires militaires.

Est-il possible d'apporter quelque chose de nouveau aux différentes études et nombreux rapports qui ont traité du sujet sur les plans techniques, administratifs et juridiques ?

La réponse est positive, particulièrement en raison des évolutions de la

⁹ Pré-nettoyage et démontage

construction des navires et des obligations déclaratives nouvelles concernant, par exemple, les matières dangereuses. La convention de Hong Kong contient de nombreuses dispositions concernant l'État côtier, l'État du port. Elle apporte des sujétions nouvelles pour les armements qui vont s'empiler avec d'autres déjà existantes.

Les navires qui battent un pavillon européen ne pourront être recyclés que dans des installations agréées par la commission européenne, qui a reçu une délégation très large pour prévoir la gestion du démantèlement des navires jugé éminemment important sur le plan environnemental mondial.

La commission européenne va au-delà de la convention de Hong-Kong et le règlement ajoute des dispositions à celles déjà prévues et suffisamment contraignantes de la convention internationale.

Le règlement européen de 2013 aura du mal à mettre en œuvre les dispositions prévues pour agréer les installations de démantèlement dans les délais.

Ainsi, la convention de Hong-Kong, qui a refusé de prévoir dans ses dispositions l'interdiction de démantèlement sur les plages, spécialité indienne et pakistanaise, a été durcie par le règlement européen. Ce dernier soumet en effet l'agrément d'une installation à l'obligation de fermeture physique de cette installation. Ceci interdit le démantèlement en lieu ouvert telle une plage.

Un contournement est toujours imaginable mais certainement plus complexe à réaliser sur une plage au regard d'un bassin fermé.

Les deux textes visent également les navires de pêche et de plaisance ce qui représente une évolution forte par rapport aux pratiques actuelles concernant la fin de vie de ces types de navires.

Le champ d'application inclut bien les territoires ultra-marins comme cela est indiqué dans la lettre de mission. La littérature existante est faible en matière de recyclage des matériaux composites. Elle est importante pour les matériaux métalliques.

Les associations de défense de l'environnement, par exemple « Robin des Bois », subventionnée par le MEDDE, suivent avec vigilance le sujet. Il est impossible de parler actuellement d'une filière de démantèlement des navires en France. Même si une installation fonctionne dans la forme de Bassens à Bordeaux, un chantier s'appuyant sur une méthodologie qui peut être qualifiée de traditionnelle est actif au Croisic pour les navires de pêche, un projet est aussi en cours concernant les navires de plaisance.

Michel QUIMBERT note que la mission du VA JOUOT se termine le 30 juin prochain. Compte tenu de plusieurs points communs aux deux missions il suggère qu'une forme de rapprochement intervienne afin de traiter en cohérence des problématiques qui sont identiques aux deux missions.

Il note que, si le démantèlement des navires de l'État ne se fait pas de manière convenable, les états signataires de la convention de Hong-Kong ne manqueront pas de revenir sur le sujet.

Michel QUIMBERT juge le mouvement irréversible et considère que les

bonnes pratiques sont à développer.

Compte tenu du volume d'informations à traiter, le MEDDE a adjoint à cette mission les compétences de monsieur Jean-Marcel PIETRI membre du CGEDD. Un déplacement à Bruxelles pour rencontrer les responsables de la commission européenne est d'ores et déjà prévu pour obtenir des éclaircissements de la directive sur certaines définitions, sur les délais.

La masse globale à recycler et la valorisation des produits du démantèlement sont des sujets qui doivent être approfondis et non plus seulement sur le plan économique comme cela a été fait dans les précédents rapports.

La question n'est pas de savoir si l'on peut gagner de l'argent avec une filière de démantèlement mais comment satisfaire à une convention internationale et surtout à un règlement européen en répondant de manière appropriée à l'ensemble des obligations prescrites. L'approche a donc évolué. Elle consisterait plutôt désormais à rechercher les moyens de minimiser le coût de mise en œuvre de ces prescriptions.

La mission conduite aura ainsi pour tâche de proposer les textes législatifs et réglementaires permettant de répondre aux obligations de la convention de Hong-Kong, de la directive européenne de novembre 2013, de la loi de ratification française de la convention de Hong-Kong (voir PJ3).

La présidente demande à quelle échéance la mission devra rendre ses travaux.

Michel QUIMBERT répond que l'échéance actuelle est de 4 mois ; il sera cependant difficile de la respecter.

Monsieur Éric BANEL, délégué général d'Armateurs de France, informe les membres que le sujet du démantèlement est majeur dans les préoccupations d'Armateurs de France et depuis de nombreuses années. Les attentes n'ont pas été tenues.

La problématique recouvre deux éléments de nature sensiblement différente :

1 - **La composante environnementale**, a été traitée par la convention de Hong-Kong à l'élaboration de laquelle les armateurs ont activement participé. Cette convention a certes été ratifiée par la France mais comme un très faible nombre d'États a fait de même il faudra attendre de nombreuses années avant qu'elle ne rentre en vigueur. L'avantage de ce texte tient à ce qu'il traite aussi bien les obligations de l'armateur que celles de l'État où s'opère le recyclage du navire. Toutefois, tant que cette convention n'entrera pas en vigueur, les responsabilités environnementales qui incombent à l'État de recyclage ne seront donc pas prises en compte.

2 - **La composante sociale et industrielle**, elle pose la question de créer en France une filière de démantèlement. Force est de constater que malgré les rapports, l'investissement d'Armateurs de France et des partenaires sociaux, cette initiative a marqué le pas.

E. BANEL conclut qu'il est heureux que ce sujet soit relancé. Son organisation sera aux cotés de la mission pour avancer, mais il souhaite que les deux défis qu'il vient de rappeler restent bien en mémoire.

Monsieur Jean-Philippe CHATEIL, représentant la fédération des officiers de la Marine Marchande UGICT-CGT, rappelle que le SG/Mer en 2011 avait rendu une étude très précise qui inventoriait les sites possibles et leur spécialisation technique. Il évoque également le matériel de transport à démanteler qui a fait l'objet d'un rapport non diffusé et auquel a participé madame la député Estelle GRELIER.

Michel QUIMBERT précise que ce rapport qui traite du recyclage des moyens de transport figure sur le site de l'assemblée nationale.

J-P CHATEIL poursuit en informant les membres qu'un colloque en avril 2011 organisé par la CGT à Rennes en présence de monsieur Jean-Yves LE DRIAN et de représentants des administrations centrales sur le démantèlement des navires avec des propositions concrètes faites qui semblaient acceptées par le gouvernement. Il n'y a eu aucune suite.

J-P CHATEIL déclare que les navires de commerce français partent au Pakistan ou au Bangladesh pour se faire démanteler dans des conditions sociales inacceptables. Il estime que la filière européenne de démantèlement de navires, demandée par la CGT depuis de nombreuses années, n'a été suivie d'aucun début d'élaboration et ceci malgré les discussions -au demeurant positives- qui ont eu lieu avec les cabinets ministériels dans la continuité du Grenelle de la mer.

Il conclut que« rien n'a été fait dans ce domaine ».

Monsieur Michel AYMERIC, Secrétaire général de la mer, remercie Michel QUIMBERT pour son exposé. Il estime qu'il faut aujourd'hui rechercher la valeur ajoutée, en prenant en compte la somme des travaux antérieurs. Des initiatives existent avec la Marine Nationale pour les navires militaires, avec la fédération des industries nautiques pour les navires de plaisance, d'autres à l'initiative des ports maritimes. Il estime qu'il faut mettre en commun ces différentes initiatives pour ne pas se disperser.

L'échec serait que chaque port mette en place son atelier de démantèlement en concurrence inutile avec ses voisins immédiats.

M. AYMERIC insiste sur l'aspect économique du sujet, il a l'expérience de navires saisis pour trafic de drogue, dont le bilan global de démantèlement est souvent négatif.

Les financements par le public sont rares et la solution doit prendre en compte cet aspect. La filière doit être économiquement viable et si le bilan financier est négatif, il faut trouver qui prend en charge le déficit.

M. AYMERIC conclut qu'il importe de :

- fédérer les initiatives actuelles,
- trouver l'optimum économique de la filière,
- rechercher les sources de financement si le bilan ne peut être équilibré.

La présidente s'interroge : le diagnostic est désormais connu, il se renouvelle, il s'enrichit. Mais la difficulté de faire émerger une volonté politique que déplorait monsieur CHATEIL, n'est-elle pas imputable à la difficulté d'identification des acteurs publics chargés de piloter une telle politique ? N'est-on pas là en présence d'un sujet orphelin pour les administrations ?

M. AYMERIC rappelle que le secrétaire d'État chargé des transports s'est rendu à Bordeaux/Bassens récemment et qu'une impulsion gouvernementale a été donnée.

Le Vice-Amiral Anne CULLERRE, représentant le ministre de la Défense, apporte le soutien officiel de son ministère à la démarche en cours et par voie de conséquence informe que son ministère confirmera prochainement l'Amiral JOUOT dans les fonctions qu'il exerce à ce titre.

M. QUIMBERT répondant à M. CHATEIL souhaite avoir les actes du colloque de Rennes évoqué précédemment, il n'a pu en retrouver trace. Il remercie M. CHATEIL de les lui adresser.

Répondant à Michel AYMERIC, M. QUIMBERT précise que l'économie ne peut pas être le seul critère de la filière de démantèlement. Il fait une différence notable entre le traitement d'un navire saisi suite à une opération anti drogue et le démantèlement d'un navire en fin de vie. Il illustre son propos avec le navire ZORTÜRK à St Nazaire dont les armateurs se disputaient la propriété jusqu'à la connaissance du bilan financier de son démantèlement après une procédure de saisie.

M. QUIMBERT estime que dans certains cas, lorsque le navire ne peut plus naviguer ni même être remorqué une solution locale s'impose. Il estime que les sujets sont très différents, celui évoqué par M. AYMERIC s'apparente plus à une faillite d'entreprise où il est très rare que les créanciers retrouvent leurs dus.

La présidente remercie M. QUIMBERT pour sa présentation et l'assure du soutien pour sa mission. Le Conseil lui est ouvert à son initiative à ce propos.

J-P CHATEIL rappelle que la France semble privilégier une filière de démantèlement de navires militaires alors que les armateurs vont encore au Bangladesh pour faire déconstruire leurs navires en fin de vie. Il évoque le problème de changement de nom et de pavillon des navires en fin de vie. Il mentionne la prise de participation de VEOLIA dans cette filière, ce qui permet de penser qu'il existe bien un intérêt économique à l'activité de démantèlement et une perspective d'en dégager des profits.

La présidente demande de conclure le débat sur ce sujet qui pourra bien sûr être réouvert ultérieurement.

– 5 ■ Questions diverses.

5.1. Moyens de fonctionnement du CSMM.

- Monsieur Yves TUAL, représentant la fédération nationale des ports et docks (FNPD) CGT, observe qu'il participe à ce Conseil sans savoir s'il sera bien remboursé de ses frais de déplacement. Il estime que cette situation est très désagréable. Il a envoyé sa fiche de frais et il n'a aucune nouvelle depuis un mois et demi. Cela fait donc un second Conseil pour lequel ce défraiement n'est pas effectué.

La présidente remercie Y. TUAL de soulever cette question qui l'occupe au quotidien ainsi que le secrétaire général du conseil. La délocalisation du siège du Conseil sur la Défense a provoqué une certaine déstabilisation et il faut espérer que les choses rentrent dans l'ordre rapidement. Le cabinet du ministre a été sensibilisé à ce problème. La présidente rappelle le séquençement prévu par le gouvernement pour le fonctionnement de ce Conseil dans les semaines à venir avec

- rapport d'étonnement,
- feuille de route,
- programme de travail.

Elle n'imagine pas qu'une inadéquation puisse survenir entre les objectifs d'un programme de travail et les moyens alloués.

5.2. Escale en zone risquée, droit de retrait.¹⁰

Monsieur Paul GOLAIN, représentant l'union fédérale maritime CFDT pour le personnel de la Marine Marchande, informe les membres des risques supportés par les équipages de certains navires français lors d'escales en pays sensibles. Son organisation a écrit au ministre de la défense et au secrétaire d'État aux transports à propos d'une escale précise. Aucune réponse ne lui a été apportée à ce jour. P. GOLAIN dénonce les risques pris dans des zones de conflits et les interventions qui doivent être faites au plus haut niveau de la compagnie ou du chargeur pour revenir à une situation saine en matière de sûreté/sécurité du navire et des équipages.

La présidente du CSMM a été destinataire de la copie de ces correspondances.

Il est 17h37.

La présidente lève la séance.

¹⁰ Des détails apportés en séance par plusieurs membres ne figurent pas au compte rendu compte tenu de leur caractère classifié.

Liste des pièces jointes

au CR / CSMM

28 mai 2015

PJ 1 : 48 transparents de présentation de la DCSMM et des PAMM par monsieur Sébastien FLORES, chef du bureau de la gestion intégrée et de la planification stratégique à la direction de l'eau et de la biodiversité (DEB). Seuls les 30 premiers transparents ont pu être passés en séance compte tenu du temps imparti, les suivants sont transmis pour information.

PJ 2 : Contribution UFM/CFDT pour le CSMM du 28 mai 2015 aux programmes de mesures des plans d'action pour les milieux marins sous signature de messieurs Thierry LE GUEVEL et Armand QUENTEL

PJ 3 : Loi 2012-1290 du 22 novembre 2012 autorisant la ratification de la convention de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.