

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES
INSPECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT

Affaire n° 2000-0248-01

**MISSION D'INSPECTION SUR LES INSTALLATIONS DE RECEPTION
PORTUAIRES POUR LES DECHETS D'EXPLOITATION DES
NAVIRES ET LES RESIDUS DE CARGAISON**

**DIRECTIVE 2000/59/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU
CONSEIL EN DATE DU 27 NOVEMBRE 2000**

PAR

André COMBEAU
Bernard JULLIEN
Jean-François LEVY

Michel BURDEAU
Jean-Claude LUMMAUX
Jacques ROUSSOT

Pour

le Conseil Général des Ponts et Chaussées

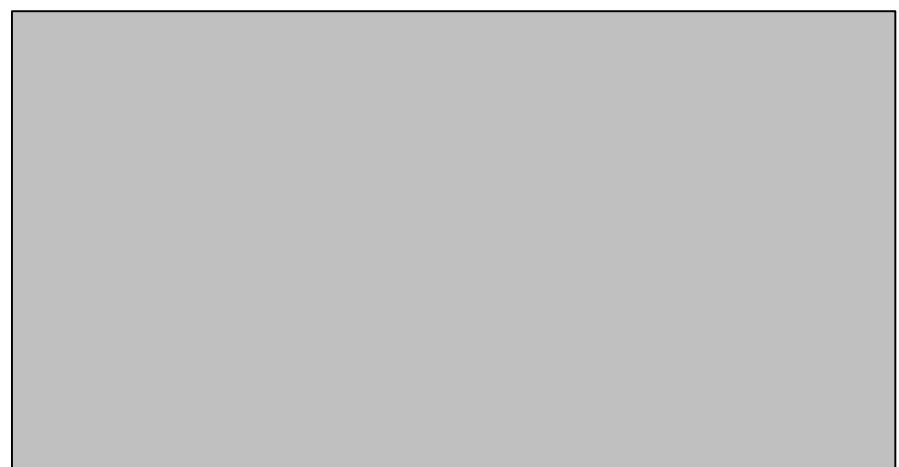
pour

l'Inspection Générale de l'Environnement

SUR LES INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES

POUR LES DECHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES

ET LES RESIDUS DE CARGAISON





La Défense, le 16 NOV 2000

Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Conseil général des
ponts et chaussées

5ème Section
Secrétariat général

Le Président

N O T E¹⁾
à l'attention de

Monsieur Jean-François LEVY, ingénieur général des ponts et chaussées
Monsieur André COMBEAU, ingénieur général des ponts et chaussées
Monsieur Bernard JULLIEN, ingénieur en chef des ponts et chaussées

Par lettre du 20 octobre 2000, le directeur du transport maritime, des ports et du littoral, le directeur de l'eau et le directeur de la prévention des pollutions et des risques, délégué aux risques majeurs ont demandé au chef du service de l'inspection générale de l'environnement et au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'inspection. Cette mission conjointe devra d'une part, faire l'inventaire des installations existantes dans les ports, et d'autre part, recenser les investissements nécessaires pour mieux prévenir et lutter contre la pollution.

Je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 2000-0248-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait des directeurs de disposer de votre rapport pour le 15 décembre 2000.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 5^{ème} section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission à la Ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et au ministre de l'équipement, des transports et du logement par le vice-président du CGPC.

Hubert ROUX

*Copies : M. le président de la 5^{ème} Section
M. le président de la 4^{ème} Section
M. le Chef de l'Inspection générale de l'environnement*

¹⁾Annule et remplace la note du 14 novembre 2000

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.
Adresse Postale : 92066 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Téléc : 610 835 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'il traite les services relevant des ministères chargés de l'équipement, de l'environnement et de la ville. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.

Ordre de mission

Le 7 novembre 2000

INSPECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT

Le chef du service de l'inspection générale de l'environnement,

Vu le décret en Conseil d'Etat n° 2000-426 du 19 mai 2000 et notamment son article 2 ;

Vu l'arrêté interministériel du 19 mai 2000 portant organisation du service de l'inspection générale de l'environnement ;

Vu l'arrêté du 15 juin 2000 portant délégation de signature à J.L. Laurent ;

Vu la lettre de commande, conjointe avec le CGPC, datée du 20 octobre 2000 (reçue le 31) signée du directeur du transport maritime, des Ports et du Littoral; du directeur de l'eau et du directeur de la prévention des pollutions et des risques.

Vu le délai demandé et les contacts pris avec J. F. Lévy IGPC

DECIDE :

La mission d'inspection sur les installations de réception de déchets de Ports, inscrite sous le numéro IGE/00/031, est constituée de :

- M. Burdeau
- J. C. Lummaux
- J. Roussot.

Ils conduiront cette mission conjointement avec les inspecteurs généraux désignés par le CG PC et notamment J F Lévy. Ils veilleront à remettre avant la mi-décembre au moins des premières conclusions

Cette décision, dont copie est adressée au secrétaire général du CG PC, vaut ordre de mission.


LE CHEF DU SERVICE DE L'INSPECTION GENERALE
DE L'ENVIRONNEMENT,

Jean-Luc LAURENT

00 / 248

*Ministère de l'Equipement, des
Transports et du Logement*

*Ministère de l'Aménagement du
Territoire et de l'Environnement*

Paris, le 20 juil. 2000

Le Ministre de l'Equipement, des
Transports et du Logement

La Ministre de l'Aménagement du
Territoire et de l'Environnement

A

30 juil. 2000
Georges MERCADAL

Monsieur le Vice-Président du
Conseil Général des Ponts et Chaussées

Monsieur le Chef de Service
De l'Inspection générale de
l'Environnement

Le Comité Interministériel de la Mer du 27 Juin 2000, dans sa volonté de lutter contre les rejets polluants de toute nature, a décidé d'engager un certain nombre de mesures pour prévenir les rejets illicites en mer. D'ores et déjà, pour anticiper sur la future directive européenne pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, un amendement prévoyant le déballastage des navires avant leur sortie du port sous peine de sanctions pénales a été introduit dans le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation communautaire dans le domaine des transports. Ce projet de loi a été examiné en première lecture à l'Assemblée nationale le 13 Juin dernier.

En outre, il a été demandé aux deux ministres chargés des ports maritimes et de l'environnement de diligenter une mission d'inspection conjointe pour faire le point des installations existantes dans les ports et recenser les investissements nécessaires pour mieux prévenir et lutter contre la pollution.

La Commission d'enquête de l'Assemblée Nationale, présidée par M. Daniel PAUL, et dont le rapporteur est M. Jean-Yves LE DRIAN, dans son rapport présenté le 16 Juin 2000, a néanmoins constaté que les ports français ne semblent pas aussi mal équipés que d'aucuns le laissent entendre, mais cependant, qu'il existe une méconnaissance de l'utilisation réelle des capacités des installations existantes compte tenu de la nature essentiellement privée des installations.

De même, la commission d'enquête du Sénat, présidée par Mme Annie HEINIS, et dont le rapporteur est M. Henri de RICHEMONT, dans son rapport présenté le 27 Juin 2000, constate, pour la collecte des résidus de cargaison, un système contrasté et propose dans ses conclusions la possibilité de ramassage par barge dans les ports nationaux.

Toutes ces analyses montrent la nécessité d'avoir une vision claire de la situation dans les ports français en s'appuyant sur le projet de directive sur les déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Il faut noter à cet égard que ce projet de directive [COM (2000) 236] distingue clairement l'aspect déchets d'exploitation des navires de celui des résidus de cargaison.

Votre mission s'attachera notamment à répondre aux éléments suivants :

- procéder à une actualisation du recensement des installations existantes et/ou modes de fonctionnement et de la répartition des rôles, aussi bien avec le secteur privé qu'avec les collectivités territoriales, existant dans les ports autonomes et les ports d'intérêt national pour les déchets d'exploitation des navires comprenant notamment les eaux de déballastage, au sens du projet de directive européenne ainsi que pour les résidus de cargaison. Ce recensement pourra s'étendre à d'autres ports relevant de la compétence des départements, notamment Roscoff, Rochefort, Tonnay-Charente et Port Vendres. Ce recensement devra également inclure le coût des prestations demandé par les entreprises. Il portera sur les installations de réception et de stockage situées sur les zones portuaires, mais abordera également plus globalement les chaînes de transport, stockage et traitement à l'extérieur des ports.
- Evaluer, en matière de résidus de cargaison, les besoins nécessaires, en fonction des capacités ou modes de fonctionnement déjà existants, en examinant également la possibilité pour des ports situés sur une même façade, la possibilité de système conjoint, par ramassage par barges le cas échéant, tout en tenant compte de l'évolution de la flotte pétrolière dans les années à venir, au vu des orientations prises par la Commission Européenne

Conscient de la difficulté d'approcher de façon exhaustive les éléments relatifs à ces deux premiers points, il convient de se limiter à une première approche sur la base des informations disponibles.

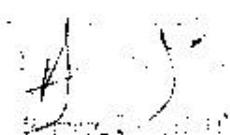
- Examiner l'articulation juridique du plan de réception et de traitement des déchets à mettre en place par chaque port, tel que proposé par l'article 5 du projet de directive européenne, par rapport à la législation existante, notamment la loi n°75-633 du 15 Juillet 1975 modifiée relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux. Cet examen portera à la fois sur les responsabilités des différents acteurs et la planification de la gestion des déchets retenue par la loi.
- Examiner, en fonction des modalités de mise en œuvre des nouvelles installations fixes ou mobiles éventuelles, les aides potentielles dont pourraient bénéficier leurs propriétaires ou exploitants, notamment par le biais de l'Agence pour le Développement et la Maîtrise de l'Energie
- Proposer les adaptations éventuelles du cadre légal et réglementaire de la gestion des déchets qui seraient nécessaires pour la transcription du projet de directive en droit interne

Les services de la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral ainsi que ceux de la Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques et la Direction de l'Eau sont à votre disposition pour permettre l'accomplissement de votre mission

Nous souhaiterions pouvoir disposer des conclusions de votre mission pour le 15 Décembre 2000.

Le directeur de la prévention
des pollutions et des risques,
délégué aux risques marins

Le Directeur du Transport Maritime



Philippe VESSERON

Claude GRÉGORY

SOMMAIRE

1. OBJECTIF ET METHODOLOGIE	9
1.1. Présentation des thèmes de l'inspection	9
1.2. Champ d'application et nomenclature des produits concernés	10
1.2.1. les déchets d'exploitation	12
1.2.2. les résidus de cargaison	14
1.2.3. Les eaux de « ballast »	15
2. LA SITUATION DES PORTS FRANÇAIS	17
2.1. Les résidus de cargaison liquides et nocifs	17
2.1.1. les résidus de cargaison à base d'hydrocarbures	17
2.1.2. Les résidus de cargaison de produits chimiques	19
2.2. Les déchets d'exploitation liquides	19
2.3. Déchets solides	20
2.4. Installations de réception existantes dans les ports français et européens et tarifs pratiqués	21
2.4.1. Installations pour la réception des produits liquides nocifs,y compris hydrocarbures	22
2.4.2. Installation pour la réception de déchets solides	26
2.4.3. Ports européens	26
2.4.4.Les barge	27
2.5. Le contrôle des navires au port	27
2.5.1. Navires certifiés ISM	27
2.5.2. Rôle respectif des officiers de port et du service des affaires maritimes	28
2.6. Des initiatives locales pour des solutions intégrées	28
2.6.1. Le Havre : Le projet "e-coport"	28
2.6.2. Languedoc Roussillon: l'opération "Ports Propres" (ports de pêche et de plaisance).	29
2.6.3. Le rôle des associations : l'opération "Itsas Garbia - Mer Propre" sur la côte aquitaine	29
2.7. L'évaluation des besoins	30
2.8. Conclusions provisoires	31
3. APRES LA RECEPTION : EVACUATION ET ELIMINATION DES DECHETS EN PROVENANCE DES NAVIRES	32
3.1. Le régime juridique qui s'applique aux déchets des navires, à ceux qui les produisent, les collectent ou les détruisent	32
3.1.1. En droit international	32
3.1.2. En droit français, la loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets	32
3.1.3. En droit français, la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées	33
3.2. Les déchets produits par les navires selon le classement de la réglementation française	34
3.2.1. Résidus de cargaison	34
3.2.2. Déchets d'exploitation des navires	35
4. CONCLUSIONS – PROPOSITIONS	37
5. ANNEXES	41

1. OBJECTIF ET METHODOLOGIE

1.1. PRESENTATION DES THEMES DE L'INSPECTION

Le Comité Interministériel de la Mer, du 27 juin 2000, a décidé d'engager un certain nombre de mesures pour prévenir les rejets illicites en mer.

Pour leur part, le Parlement Européen et le Conseil viennent d'adopter la directive 2000/59/CE, du 27 novembre 2000, dont l'objectif est de réduire les rejets en mer des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et, notamment, les rejets illicites effectués par des navires utilisant les ports de la Communauté, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires et de renforcer ainsi la protection du milieu marin.

La loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports prévoit de compléter le titre II du livre III du code des ports maritimes par l'article nouveau L325-1 qui impose aux capitaines de navires faisant escale dans un port maritime français de déposer, avant de quitter le port, les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes (chapitre V nouveau : « des déchets d'exploitation et résidus de cargaison »).

En outre, il a été demandé aux deux ministres concernés -ports maritimes et environnement- de diligenter une mission d'inspection conjointe avec comme objectifs :

- de procéder à une **actualisation du recensement des installations de réception et de stockage existantes** sur les zones portuaires des ports autonomes, des ports d'intérêt national et d'autres ports relevant de la compétence des départements, pour les déchets d'exploitation des navires et eaux de déballastage au sens de la directive européenne ainsi que pour les résidus de cargaison, et/ou les modes de fonctionnement et de la répartition des rôles.

Le recensement devra inclure le coût des prestations.

Il abordera plus globalement les chaînes de transport, stockage et traitement à l'extérieur des ports.

- d'évaluer, en matière de résidus, **les besoins nécessaires** en fonction des capacités ou modes de fonctionnement déjà existants,
- d'examiner **l'articulation juridique du plan de réception et de traitement des déchets** à mettre en place dans chaque port par rapport à la législation existante (loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 modifiée),
- d'examiner les **aides potentielles** pour faciliter la mise en œuvre de nouvelles installations fixes ou mobiles,
- de proposer des **adaptations du cadre légal et réglementaire** pour la transcription de la directive européenne 2000/59/CE en droit interne.

Ceci nous a conduit, pour la France métropolitaine continentale, par façade maritime – Manche-Mer du Nord, Atlantique et Méditerranée – et par binôme d'inspecteurs équipement/environnement, à rencontrer les responsables portuaires (ports autonomes, chambres consulaires concessionnaires et collectivités territoriales), mais également les intervenants maritimes (affaires maritimes, armateurs, agents consignataires, pilotes...) pour rassembler les informations disponibles qui permettront de répondre aux deux premières questions de la mission.

La directive 2000/59/CE étant applicable à tous les ports, qu'ils relèvent de l'Etat ou des collectivités territoriales et à tous les navires, y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, nous avons étendu cet examen aux ports spécialisés qui les abritent.

1.2. CHAMP D'APPLICATION ET NOMENCLATURE DES PRODUITS CONCERNES

Parmi les rejets des navires, distinguer ce qui est un déchet et ce qui ne l'est pas :

Un navire de quelqu'importance rejette des effluents liquides ou gazeux du fait même de son fonctionnement ; il s'agit, par exemple, d'eau de mer ayant servi dans ses circuits de refroidissement, de gaz d'échappement ou de fumées venant de ses installations de propulsion, etc... Ces effluents peuvent avoir des effets néfastes sur l'environnement aquatique ou aérien, surtout dans les ports, sans être pour autant assimilés à des déchets. Il en est tout autant pour les inconvénients que produit l'embarquement ou le débarquement des cargaisons, par exemple des poussières. On ne parlera de déchets qu'à propos de produits liquides ou solides, d'objets, de détritus que le navire veut abandonner pour des raisons de propreté ou d'encombrement.

Ces déchets peuvent, à l'état brut, se trouver mélangés à des produits de valeur (par exemple, sables dans les fonds de cuves destinées au transport des produits pétroliers) ou à des liquides sans valeur (par exemple, gazole dans les eaux de cale des machines). Si l'ensemble est un déchet et peut être traité comme tel, le bord cherchera à disposer d'installations de séparation ou de concentration pour récupérer le produit de valeur ou évacuer celui sans valeur. A bord d'un navire moderne, le traitement des déchets passe par des opérations de séparation, concentration, compactage, voire d'incinération afin d'en réduire les volumes.

Distinguer entre le commerce, la pêche et la plaisance :

La production de déchets est évidemment différente selon le type de navire considéré et l'activité dont on parle.

Le navire de commerce, le bateau de pêche produisent des déchets du fait de leur cargaison pour les premiers, du travail du poisson pour les seconds. Mais ceux-ci ne sont ni de même ampleur, ni de même nature. Encore faudrait-il, pour les cargaisons, distinguer entre les vracs liquides (exemple : hydrocarbures) et les vracs secs (exemple : céréales), mais aussi entre les déchets dangereux (exemple : chimiques, toxiques) et ceux qui sont inertes (exemple : granulats, charbons). Il s'en suit, comme première conséquence, que les installations ou les entreprises capables d'accepter les déchets des navires sont directement liées à l'activité spécifique de chaque port, et à la particularité des navires qui le fréquentent.

Les différences de taille et d'activité sont toutefois à nuancer quand on considère le sujet des déchets car il en est qui tiennent aux installations du bateau, à son équipage ou ses passagers, et qui ont, quelle que soit la navigation, une commune ressemblance. Cela est le cas des eaux de cale des compartiments machine, des ordures ménagères. Pour ces dernières les ports recevant des navires à passagers, comme les ferries ou les navires de croisière, doivent disposer d'installations adaptées.

Ceci veut dire que, pour une partie des déchets des navires, les installations de collecte et de traitement sont de caractère commun à leur voisinage.

Pour ce qui est de la pollution des mers et, par conséquent, tôt ou tard du littoral, les déchets ménagers ou ceux provenant du petit entretien sont préoccupants par leur durée de vie dans l'eau. On estime, par exemple, qu'une planche de bois peint survit treize ans, une boîte de conserve et une bouteille en plastique, respectivement de un à quatre siècles.

Si la distinction entre le commerce, la pêche et la plaisance porte, avec les nuances que l'on vient d'évoquer, sur la production des déchets, elle porte aussi sur le comportement des marins vis à vis du sujet. **La mer a longtemps été considérée comme un infini où tout pouvait disparaître alors que le bateau était un monde restreint où manquait la place. L'inutile et l'encombrant passaient par dessus bord. Les esprits changent, les**

installations changent, mais faire autrement demandera du temps d'autant que la gratuité de ce qui se passe au large restera une forte tentation.

La directive européenne vise les résidus et déchets, nocifs et/ou nuisibles, relevant des annexes I, II et V de la convention internationale MARPOL 73/78, c'est à dire les résidus de cargaison d'hydrocarbures en vrac et de produits nocifs liquides en vrac (produits chimiques essentiellement), les eaux de cale et eaux de ballast (le cas échéant, les résidus solides après séparation à bord et éventuelle incinération), les ordures ménagères et, toujours au titre de l'annexe V, les six catégories visées par le « modèle de registre des ordures ».

Elle regroupe l'ensemble de ces résidus ou déchets en deux classes :

- ❑ *Article 2c : les « déchets d'exploitation des navires »* : tous les déchets, y compris les eaux résiduaires qui sont produits durant l'exploitation des navires qui relèvent des annexes I, IV et V de MARPOL 73/78 ainsi que les déchets liés à la cargaison (annexe V de MARPOL 73/78)
- ❑ *Article 2d : les « résidus de cargaison »* : restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes de cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement / déchargement.

Compte tenu de la rédaction de la directive européenne, il paraît nécessaire de définir plus exactement son champ d'application :

« résidus de cargaison » : *les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou les citernes à cargaison après la fin des opérations de chargement et de nettoyage y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement/déchargement pour les substances visées par les annexes I et II de MARPOL.*

Justification : la partie en italique est la définition de la directive ; le complément résulte de l'application de l'article 10 de la même directive qui prescrit : « le capitaine d'un navire doit s'assurer que les résidus de cargaison sont déposés dans une installation de réception portuaire **en conformité avec les dispositions de MARPOL 73/78** ».

« déchets d'exploitation des navires » : d'une part les hydrocarbures et mélanges d'eau et d'hydrocarbures autres que ceux provenant des soutes à cargaison et de la cale des pompes à cargaison des navires pétroliers ; d'autre part les ordures comprenant : les matières plastiques – les fardages, matériaux de revêtement ou d'emballage flottants – les papiers, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc... concassés – les papiers, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc... non concassés – les déchets alimentaires – les cendres provenant d'incinérateurs.

Justification : pour la première partie ce sont les déchets visés à l'annexe I, interprétés à la lumière de la règle 9 § 1b de ladite annexe ; pour la deuxième partie, les ordures visées à l'annexe V en tenant compte de ce qui doit figurer sur le « registre des ordures » qui doit être tenu à jour conformément à la règle 9 de ladite annexe et conformément aux dispositions de l'appendice à cette annexe.

Ces définitions devront figurer dans le décret en Conseil d'Etat à prendre pour l'application de l'article nouveau L325-1 du code des ports, puisque s'agissant d'obligations dont le non-respect peut entraîner des poursuites pénales, elles doivent être précises. Cela concerne aussi bien sûr, mais en second rang, les obligations des ports qui elles n'ont pas le même caractère juridique.

Parmi les obligations à insérer figure celle, prévue par la directive européenne, pour les capitaines de notifier, avant l'arrivée au port, les besoins de leurs navires quant au dépôt de résidus de cargaison et de déchets d'exploitation, ainsi que les éventuelles sanctions pénales pour non-respect de cette obligation (ceci exige d'ailleurs peut-être une clause législative) car cette notification est un élément essentiel du dispositif.

Rappelons ici que la convention MARPOL n'interdit pas totalement le rejet de produits nocifs ou nuisibles en mer, mais l'autorise sous certaines conditions (notamment très faibles concentrations avec des « zones spéciales » protégées).

La directive ne modifie pas et n'étend pas les obligations que les Etats ont souscrites en ratifiant la convention MARPOL, ni celles qu'ils doivent imposer aux navires battant leur

pavillon quant à leur comportement en mer. En revanche, elle traite de façon rigoureuse le comportement au port des navires en leur imposant, sous réserve de diverses dérogations, de déposer à chaque escale les résidus et déchets, obligation qui va au-delà des prescriptions de MARPOL. **La combinaison du contrôle au port des obligations de la directive, une fois transposées dans le droit interne, et de la façon dont sont renseignés le « registre des hydrocarbures » et le « registre des ordures » que MARPOL impose aux navires de plus de 400 tonnes devraient permettre d'assurer le respect de MARPOL, telle qu'interprétée par la directive.**

Quelques remarques complémentaires :

- la directive prévoit, dans son article 8, que tous les navires doivent contribuer, dans une « part significative », aux coûts de réception et de traitement des déchets provenant de l'exploitation des navires, tandis que l'article 10 met à la charge de l'utilisateur de l'installation la totalité de la redevance liée au dépôt des résidus de cargaison ; il faudra donc éviter que certains navires ne placent leurs résidus ou déchets dans la classe la plus favorable pour ne payer qu'une redevance minimale (par exemple « slops » - boues machines).
- lorsqu'un navire souhaitera se débarrasser d'écorces d'arbres restées sur le pont, de résidus de charbon, de tourteaux de soja, d'acides non couverts par l'annexe II, d'eaux vineuses etc..., parce qu'il voudra par exemple avoir des cuves ou des cales propres avant de procéder à un nouveau chargement, ces résidus n'étant pas prévus par la convention MARPOL, donc pas par la directive européenne, il n'y aura pas d'**obligation juridique** pour le port de les recevoir, et il appartiendra au seul navire de s'assurer de leur évacuation hors du port. Néanmoins, le port aura un intérêt commercial à répondre favorablement aux demandes de sa clientèle.

Il n'est pas, bien entendu, interdit au port d'assurer lui-même ce service. En terme de redevance, l'enlèvement de ces produits n'entre pas dans la « part significative » le navire devant payer l'intégralité du service demandé.

- reste également non réglé le problème du nettoyage du quai - en principe relevant de la définition de « résidus de cargaison » (article 2-d de la directive) qui mentionne explicitement les « excédents et les quantités déversées lors du chargement ou du déchargement » -.

Le nettoyage des quais est traité différemment selon les ports, en général en fonction de la valeur des marchandises manutentionnées.

1.2.1. LES DECHETS D'EXPLOITATION

- Les « boues » de la salle des machines (« sludges »)
- Les eaux de fonds de cales
- Les déchets machines divers (chiffons gras)
- Les déchets de fonctionnement ou ménagers
- Les huiles usées (cas des ports de pêche et de plaisance)
- Les eaux grises et eaux noires.

Les boues de la salle des machines : (« sludges »)

Ce sont des produits plus ou moins visqueux contenant des hydrocarbures et des lubrifiants qui proviennent du fonctionnement des machines et de leurs auxiliaires.

Tous les navires produisent des « boues » qui doivent le plus souvent être déchargées régulièrement à terre, sauf dans le cas de navires disposant d'incinérateurs suffisants, générant des « déchets ultimes » (cendres), lesquels doivent en principe être aussi déposés à terre.

Les quantités par navire sont relativement faibles (de l'ordre de quelques dizaines de m³ selon la taille du navire et la durée de la traversée).

Les navires disposent en général d'un bac à boue (ou caisse de récupération) dans lequel sont stockés ces produits après pré-traitement (séparation de l'eau et des produits polluants).

Ces produits peuvent être récupérés par terre par camions, ou par mer par barge.

En principe dans tous les ports, des entreprises spécialisées et agréées dans l'enlèvement et le traitement des déchets sont susceptibles, sur demande, de réceptionner ces produits.

Les eaux de fonds de cales :

On retrouve, dans tous les fonds de navires (y compris les bateaux de pêche et bateaux de plaisance), des eaux plus ou moins mélangées à des hydrocarbures.

Si, pour les bateaux de commerce, les solutions existent dans tous les ports pour leur enlèvement et leur évacuation (camions citernes ou barges) – par contre, aux dires d'expert, le problème n'est pas résolu pour les bateaux de pêche (voire pour les bateaux de plaisance) bien que s'agissant de quantités limitées.

Pour **les bateaux de pêche il paraît s'agir autant d'un problème « culturel » que technique**. Les faibles quantités en jeu et la difficulté apparente d'aller les récupérer rendent tout processus d'enlèvement très coûteux.

Ajoutons que, pour d'évidentes raisons de sécurité, ces navires pompent régulièrement les eaux de fond de cale et les rejettent à la mer ; ces eaux ne sont pas propres mais les quantités d'hydrocarbures sont minimes.

Notons d'ailleurs que la convention MARPOL paraît tolérer cette situation puisque la règle 9 de l'annexe I dit au § 2 : "en ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, qui naviguent hors des zones spéciales, l'autorité veille à ce qu'ils soient équipés, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'installations permettant la conservation des résidus d'hydrocarbures à bord et leur rejet dans des installations de réception ou à la mer conformément aux dispositions..."

Les déchets machines divers : (chiffons gras...)

Ces déchets sont assimilables à des déchets industriels spéciaux et devraient être traités comme tels (donc considérés comme dangereux). Une partie est incinérée directement par les bords, le reste est déchargé en même temps que les déchets de fonctionnement et ménagers.

Les déchets de fonctionnement :

Ils concernent en plus des déchets industriels banals, les ordures ménagères classiques, les plastiques, les verres, papiers, métaux divers, bois (palettes). Les bords trient ces déchets par catégorie, pour pouvoir incinérer ce qui peut l'être ou, le plus souvent, les déposent à terre.

Tous les ports réceptionnent ces produits, le plus souvent à l'aide de bennes à ordures placées le long des quais ou, plus rarement en France, par barge. Ces bennes sont mises en place par les services portuaires et l'autorité concessionnaire, ou à la diligence des agents consignataires.

La réponse à donner à terme évoluera au fur et à mesure que le tri sélectif s'imposera avant évacuation. De plus en plus, les navires assurent déjà un tel tri à bord comme l'impose la convention MARPOL et sont alors surpris lorsque les installations portuaires n'y sont pas encore adaptées.

Les huiles usées : (cas des ports de pêche et de plaisance)

En général, les ports de plaisance et de pêche se sont dotés de zones de réception des huiles usées : cuves sur terre-plein ou en tête d'appontements pour le dépôt des bidons d'huile, les produits étant récupérés ensuite par une entreprise spécialisée. Le problème rencontré tient au débit d'évacuation parfois insuffisant par rapport aux quantités déposées et, dans certains ports, à l'usage multiple fait de ces cuves.

Le développement du "**pavillon bleu**" auquel les ports de plaisance sont de plus en plus attachés est une forte incitation à mettre en place les moyens nécessaires et à pousser les navires à les utiliser.

Les eaux usées : (« eaux grises » et « eaux noires »)

Il s'agit des eaux de provenance des cuisines (« eaux grises ») et des sanitaires (« eaux noires ») de navires.

Particulièrement abondantes dans les navires transportant des passagers, les eaux sont traitées à bord dans des équipements de séparation adéquats avant rejet en mer dans le cadre de la réglementation.

A noter que les navires étant en général de construction récente, les dispositifs de bord leur permettent de répondre aux exigences de la réglementation.

1.2.2. LES RESIDUS DE CARGAISON

- Résidus liquides contenant principalement des hydrocarbures (« slops »)
- Résidus liquides, ou solides contenant principalement des produits chimiques
- Autres résidus liquides ou solides susceptibles d'être polluants.

Résidus de cargaison contenant des hydrocarbures : (« slops ») :

Ils ne concernent que les ports recevant des pétroliers en exploitation ou en réparation.

Il s'agit principalement d'eau de nettoyage des citerne mélangée aux hydrocarbures et des résidus de cargaison. Les volumes, par unité, peuvent représenter quelques centaines de mètres cubes, et dans certains cas, plus de mille mètres-cubes.

Il peut s'agir aussi de résidus de cargaison restant en fond de citerne après assèchement.

Les pétroliers en exploitation transportant du brut posent moins de problèmes car, en général, les citerne sont nettoyées au pétrole brut, l'ensemble étant réinjecté dans les circuits de cargaison.

Avant l'obligation faite aux navires pétroliers de disposer de ballasts séparés, les eaux de ballast polluées représentaient des volumes très importants justifiant les très grandes stations de déballastage.

Tous les ports pétroliers sont capables de recevoir des « slops » mais dans des conditions plus ou moins rationnelles.

En effet, au niveau des installations on rencontre :

- des quais, ou des appontements, reliés par canalisations à des stations de déballastage qui sont utilisées pour la réception des eaux de lavage alors que, comme leur nom l'indique, leur vocation première était le déballastage des navires. Ces installations sont maintenant surdimensionnées, donc peu rentables, en revanche elles ont parfois l'avantage de ne pas nécessiter le déhalage du navire.

- des quais, des appontements, ou dépôts pétroliers situés en arrière des appontements équipés de bacs de plus faibles dimensions et capables de recevoir les « slops » à titre temporaire avant leur reprise et leur retraitement par l'industrie pétrolière.

Il s'agit en général d'installations privées appartenant au gestionnaire de l'appontement ou du dépôt pétrolier, mais les produits n'y sont pas tous acceptés pour des raisons techniques d'incompatibilité de produits, mais aussi pour des raisons commerciales de concurrence (majors/indépendants).

- dans les autres cas, les navires via leurs agents maritimes font directement appel à une entreprise privée spécialisée dans les déchets qui en assure l'enlèvement, soit par camion citerne, soit parfois par l'intermédiaire d'une barge. Il s'agit alors de très petites quantités.

Les résidus de cargaison contenant des produits chimiques :

La plupart des ports autonomes et certains ports d'intérêt national reçoivent des produits chimiques classables en deux catégories :

- produit « spécialisé » soit en raison de son degré de dangerosité, soit par sa nature et nécessitant un traitement particulier (degré de propreté absolu des installations de transfert ou de stockage par exemple)

- produit courant ne nécessitant pas de conditions particulières de manutention.

Il y a rarement des résidus à bord de ces navires ; le cas ne se produit en effet qu'en cas de changement de produit (mais de plus en plus, les chimiquiers sont équipés de citernes spécialisées). Les rejets en mer sont autorisés sous certaines conditions de dilution, même en Méditerranée. Seuls les produits de catégories A et B nécessitent des prélavages obligatoires, dans les ports de réception des produits, avant nettoyage complémentaire en mer.

Les **quantités** sont en général **faibles**, de 20 à 40 m³ par navire.

Pour des produits chimiques secs en vrac, les cargaisons sont reçues sur des appontements spécialisés, en général exploités par l'entreprise réceptionnaire du produit, avec déchargement à la benne. Les résidus sont traités comme la cargaison elle-même, c'est à dire que les résidus de cargaison sont enlevés directement par le réceptionnaire de la marchandise ou par l'intermédiaire d'une entreprise spécialisée dans le traitement de ce type de déchet.

Aux dires des spécialistes, sauf en cas de déversements lors du déchargement ou du chargement (« bennes fuyantes ») qui doivent être traités par le nettoyage du quai, il n'y a pratiquement pas de cas de pollution du fait des résidus de cargaison de produits chimiques secs en vrac.

De tels résidus ne sont pas couverts par la Convention MARPOL et n'entrent donc pas dans le champ d'application de la directive.

1.2.3. LES EAUX DE « BALLAST »

Nous consacrons un paragraphe spécial aux eaux de ballast qui font partie, ou ne font pas partie suivant les circonstances, des résidus de cargaison.

L'activité de transport maritime exige que les navires naviguent toujours, en charge ou sur lest avec un tirant d'eau suffisant pour garantir leur sécurité. Pour cela les navires ballastent après le déchargement de leur fret ou vident leurs ballasts avant tout chargement ou pour entrer en réparation.

Tous les navires de commerce sont concernés par cette opération.

Les **navires dits à ballasts séparés** (les chimiquiers et de plus en plus les pétroliers) sont équipés de capacités destinées à contenir des ballasts propres qu'ils peuvent alors rejeter directement en mer.

Les navires peuvent, par mauvais temps exceptionnel, utiliser les citernes à cargaison pour assurer leur assiette ; ils se trouvent dans la situation des pétroliers classiques.

Les **pétroliers encore en service ne disposant pas de ballasts séparés**, et qui ont utilisé leurs citernes à cargaison pour équilibrer leur assiette, doivent donc déposer des eaux chargées en hydrocarbures dans une station de déballastage conçue à cet effet, ou dans des bacs de grande dimension jouxtant en général les raffineries ou les grands dépôts pétroliers (notamment Fos-Lavera, Dunkerque, Le Havre, Rouen, Donges, Ambès par exemple).

Il faut se rappeler que les pétroliers sont autorisés à déballaster en mer (hors zones spéciales dont la Méditerranée) si les concentrations en hydrocarbures sont très faibles et inférieures à des seuils fixés par les règlements (annexe I de la convention MARPOL).

Les volumes d'eau de ballast sont importants, puisqu'ils peuvent représenter jusqu'au quart de la cargaison.

En tout état de cause, le déballastage des pétroliers touche principalement les ports de chargement (produits bruts ou raffinés) ; en France, les ports situés près d'une raffinerie pour l'expédition de produits raffinés.

Un autre problème existe avec les eaux de ballast susceptibles de contenir des **organismes vivants**, néfastes pour la faune, la flore et l'économie des régions côtières. Ces eaux ont en effet pu être pompées dans des régions à risque et certaines espèces peuvent ensuite proliférer dans un nouveau milieu. **Les zones aquacoles, conchylicoles, et les estuaires situés près des ports de commerce sont plus particulièrement exposés à ce risque.**

Des travaux sont en cours au plan international sur cette question ; ils devraient déboucher sur l'adoption de mesures techniques aux résultats fiables reconnus et la mise sur pied d'un instrument juridique international. Cette question est sérieuse mais elle n'entre pas dans le cadre de la directive objet du présent rapport. Elle ne sera donc pas évoquée plus avant, si ce n'est pour souligner **l'intérêt pour les administrations concernées de suivre de près l'évolution de ce dossier en se donnant les moyens d'apporter des contributions pour l'émergence de solutions efficaces.**

Soulignons enfin que des pays ou des régions (USA, Australie, Mer Noire) ont déjà mis en place une méthode qui, sans pour autant donner une garantie totale et sans pouvoir s'appliquer systématiquement, réduit le risque ; il s'agit de l'obligation d'un déballastage puis d'un nouveau ballastage en haute mer avant l'entrée au port.

2. LA SITUATION DES PORTS FRANÇAIS

En définitive les navires produisent **trois grandes catégories de déchets** :

- Résidus de cargaisons liquides et nocifs (y compris hydrocarbures)
- Déchets d'exploitation liquides
- Déchets solides

Chacun d'eux est collecté de façon distincte, compte tenu des volumes, de son état (solide ou liquide) et des traitements nécessités pour son élimination.

Rappelons que tant la convention MARPOL que la directive européenne font obligation aux Etats de faire en sorte que les installations existent dans les ports. Elles ne prévoient aucune obligation définissant qui doit assurer la mise en place et le fonctionnement des installations : des installations appartenant à des sociétés privées avec lesquelles les navires contractent, répondent donc aux obligations de la convention et de la directive.

2.1. LES RESIDUS DE CARGAISON LIQUIDES ET NOCIFS

Il faut distinguer les résidus à base d'hydrocarbures des autres résidus à base de produits chimiques.

2.1.1. LES RESIDUS DE CARGAISON A BASE D'HYDROCARBURES

Il s'agit des eaux de nettoyage des citernes à cargaison et des résidus de cargaison proprement dit.

Les navires pétroliers ont besoin d'installations de réception dans les ports de chargement et de réparation navale.

Ces installations existent :

- **les stations de déballastage :**

Ainsi dénommées car construites pour réceptionner les eaux provenant du nettoyage des cuves de cargaison des pétroliers ou traiter les eaux qui avaient servi dans ces mêmes cuves à lester le navire par ballastage.

Il y en a encore cinq aujourd'hui en fonction, au Havre, à Brest, à Marseille/Fos-Lavéra et à Dunkerque.

A la station de **Brest**, par exemple, les produits réceptionnés passent dans un séparateur primaire réalisant une première décantation. Les hydrocarbures écrémés sont dirigés vers des bacs de stockage et l'eau est envoyée vers une lagune. Cette eau est ensuite reprise par une station d'épuration avant d'être rejetée en mer. Le produit récupéré est stocké et renvoyé en raffinerie (à l'origine de l'installation, il pouvait être distillé sur place).

L'activité de la station de Brest est inférieure à sa capacité initiale (en 1978) et une partie de ses bacs sert de dépôt à combustibles ordinaires.

Brest traite :

- le déballastage des navires en réparation (20 465 m³ en 2000). Cette activité est sujette à de grandes variations annuelles (40 000 tonnes en 1992 - 2 700 en 1996)

- la réception de produits par camion (4 167 tonnes en 2000), activité, elle, plus régulière (3 700 tonnes en 1995 - 6 047 en 1997)

En contre-partie la station a cédé en raffinerie 2 835 tonnes d'hydrocarbures en 2000 (pour 11 409 en 1995).

Le prix d'un déballastage pour un navire comprend :

> une taxe d'utilisation d'un poste spécialisé :

partie fixe : 7 307,10 francs

partie variable / m³ : 0,066 francs

> une taxe de raccordement aux installations :

variable de 10 150 à 40 583 francs

> un prix d'évacuation des « slops »

de 24,90 francs / m³

Les eaux de lavage ou de déballastage peu polluées peuvent être reçues dans la lagune pour un prix dégressif fonction de la quantité déposée, de 6,20 à 2,5 francs / m³. Il faut ajouter à cela la délivrance d'un « certificat free-gas » facturée 2 982 francs par la chambre de commerce concessionnaire de l'installation.

Les déchets d'hydrocarbures reçus par camion font l'objet d'une facturation de 293 francs à la tonne.

Au port de **Marseille/Fos**, les caractéristiques nominales de la station de déballastage de **Lavéra** sont les suivantes : capacité utile maximale de réception : 20 000 m³ (deux réservoirs de 14 500 m³ chacun), stockage des « slops » après séparation : 5000 m³, cadence maximale de réception limitée actuellement à 50 m³/h, soit 1200 m³/j.

A **Fos** les caractéristiques des installations de déballastage sont encore plus importantes : capacité utile de réception de 60 000 m³ (deux réservoirs de 14 500 m³ et une lagune de stockage de 60 000 m³). La cadence de réception est actuellement limitée à 500 m³/j, ce qui paraît, pour les exploitants, largement suffisant au regard des besoins.

Les raisons pour lesquelles ces stations de déballastage ne sont plus utilisées au plein de leurs capacités, tiennent à plusieurs facteurs :

> elles ont été conçues pour une activité portuaire très supérieure à celle d'aujourd'hui (cas de la réparation navale à Brest).

> le ballastage qui se faisait initialement dans les cuves de cargaison se fait aujourd'hui dans des ballasts séparés pour les pétroliers qui en sont équipés, d'où des volumes d'eau polluée à traiter très inférieurs.

> l'augmentation du prix des hydrocarbures conduit les navires à rechercher des économies dans le déchargement des produits et à réduire les déchets

> les navires eux-mêmes font leur nettoyage de cuve en séparant soigneusement les boues pour les stocker dans des citernes ad hoc (« slops tank ») afin de recycler les matières premières utiles.

> pour le pétrole brut, on recharge la nouvelle cargaison sur les résidus (« load on top »).

Cette diminution très forte de la demande a conduit à l'abandon pur et simple de cette activité de récupération dans bon nombre de ports où, conjuguée à l'évolution de la nature des trafics, elle ne devenait plus rentable.

Si des investissements devaient être envisagés pour la construction d'installations nouvelles, ils peuvent, par exemple, être estimés à environ entre 30 et 35 MF (capacité de 3 000 m³ / opération).

- **Les bacs de réception** : en général adossés à une raffinerie (BP Dunkerque, zone de Rouen, Donges), ou à un dépôt pétrolier ravitaillé par la voie maritime (Ambès, Port La Nouvelle).

Il faut noter que sur certains sites, des capacités de stockage ont été déclassées par manque de rentabilité, par manque de produits, ou par nécessité de remise aux normes trop coûteuse (cas du poste 145/réparation navale à Marseille, Shell/Pauillac, CFR Dunkerque, Bayonne, etc...). **Les ports devraient examiner avec les opérateurs de ces installations, leur remise en exploitation avant d'envisager de nouveaux investissements dans le même domaine.**

D'autres causes de désaffection peuvent se trouver dans le fait que certains appontements ne sont pas reliés par canalisations fixes aux bacs de réception, ce qui entraîne retard du navire et frais de déhalage, ou dans l'exigence des opérateurs qui n'acceptent, après analyse préalable, que des produits bien spécifiques - "propres", exempts de détergents, de traces de produits chimiques etc...

Les ports devraient faciliter le dialogue entre ces opérateurs et les utilisateurs afin de rechercher une solution satisfaisante pour les deux parties.

A noter que ces analyses ne peuvent se faire qu'en laboratoires... fermés la plupart du temps le week-end ! L'expérience des ports étrangers (Anvers) montre qu'il est possible d'y remédier.

L'impression générale est, qu'avant de multiplier dans les ports français de nouvelles installations, il faut rentabiliser celles qui existent déjà en leur assurant par voie maritime, fluviale, ferroviaire ou routière un réseau de clientèle beaucoup plus large.

Il apparaît aussi que les tarifs, et les structures tarifaires, sont très variables mais pas toujours incitatives. Certaines installations sont gratuites lorsqu'il y a aussi une opération commerciale, des abattements sont pratiqués lorsque le navire entre ensuite en réparation navale (cas du Havre par exemple), etc...

BP Dunkerque, le Havre CIM, Rouen et surtout Fos Lavera sont apparemment des références tarifaires acceptées par les armateurs.

2.1.2. LES RESIDUS DE CARGAISON DE PRODUITS CHIMIQUES

Les obligations de réception sont directement liées au trafic des ports et ceux-ci auront à examiner, parmi les produits qu'ils reçoivent ou expédient, ceux qui sont mentionnés comme appartenant à l'une des catégories A, B, C ou D dans le « recueil international des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC) » publié par l'OMI et repris en France par décret.

Ce problème est plus complexe mais porte sur des volumes, par unité de cargaison, plus faibles. Le problème se pose essentiellement pour l'élimination des résidus, les usines de traitement sont rares et nécessitent souvent des transports intérieurs sur de longues distances. Dans le nord de la France beaucoup d'éliminations se font au Havre (c.f. pour Dunkerque).

Sur le site pétrochimique de Fos Lavera les produits chimiques rencontrés sont, pour la plupart, dirigés sur Saint-Alban (Vaucluse).

Les ports dans ce domaine particulier devraient comparer les prix en général très élevés - plusieurs milliers de francs par tonne - avec ceux pratiqués par les industries chimiques de leur région qui sont confrontées aux mêmes difficultés d'élimination de leur déchets spéciaux.

2.2. LES DECHETS D'EXPLOITATION LIQUIDES

Il s'agit principalement des boues (et des eaux de fond de cale) qui n'auraient pas été incinérées à bord.

Ceci représente au maximum quelques dizaines de mètres cubes par navire, mais touche tous les navires de commerce.

Cette collecte est traitée directement, sur demande des navires, entre le bord (via l'agent maritime) et les entreprises de collecte agréées. Selon nos sondages, ce dispositif est apte à répondre aux demandes des navires (Marseille : Cie Méridionale de Navigation, SNCM...).

La collecte se fait en général par camion citerne, plus rarement par barge (Lavéra).

Les autorités portuaires disposent des listes d'entreprises agréées locales. Les enlèvements ont alors lieu par camions-citernes le long du bord, ou entrant à l'intérieur même du navire pour les car-ferries, voire, cas du Port de Bayonne, par un train stationnant à proximité du quai.

Une entreprise visitée à Rouen indiquait que son activité au profit des navires représentait une petite part de son chiffre d'affaires et qu'elle pouvait très facilement développer ce secteur. La même information a été recueillie ailleurs.

Cependant si un système de collecte existe dans tous les ports, il ne semble pas pour autant donner satisfaction à certains armateurs.

Les réserves émises nous semblent avoir plusieurs causes :

- un coût d'enlèvement élevé pour les eaux polluées ou les boues : 500 F la tonne, souvent 1 000 F, voire plus.
- difficulté à faire venir le camion citerne le long du bord (cas des appontements pétroliers ou chimiques), d'où une grande longueur de flexible et des rendements de pompage très faibles.
- difficulté d'intervention pendant le week-end.
- nécessité de mener l'opération, pour des raisons de sécurité, en dehors des opérations commerciales, d'où prolongement de l'escale et retard pour le navire.
- information insuffisante sur les disponibilités existantes sur les ports.

Tout ceci joue moins, dans les grands ports que dans les petits, et pour les navires à escale régulière que pour ceux faisant un rare passage.

Il s'agit d'un poste de dépense non négligeable pour l'armateur (Marseille : SNCM coût de 3 MF/an pour le débarquement à terre des eaux mazouteuses, huiles usagées et résidus d'hydrocarbures).

2.3. DECHETS SOLIDES

Cas des ordures ménagères, des déchets industriels banals (DIB) ou spéciaux (DIS)

Pour les ordures certains ports se sont organisés en moyens de collecte, d'évacuation et d'élimination des déchets urbains. Les difficultés en la matière sont évidemment les dépôts d'ordure exogènes à la communauté portuaire déposés sur les quais dans, ou à proximité, des réceptacles réservés aux navires.

Pour les navires à passagers, les armements règlent en général eux-mêmes les modalités d'enlèvement des ordures ménagères (armement de croisières, lignes régulières passagers comme la SNCM ou la CMN à Marseille, lignes trans-Manche...).

Les ports de plaisance ont organisé des lieux de dépôts d'ordures près des appontements qui sont assez souvent convenablement tenus.

D'une façon générale, la collecte des ordures est apparue comme étant aujourd'hui assez bien prise en compte dans les ports ; elle est à améliorer par la mise en place d'un tri sélectif d'autant que, de plus en plus, les navires y procèdent à bord et sont surpris de ne pas trouver des installations correspondantes au port.

Il en est de même pour les autres déchets solides collectés et évacués par relation directe entre le bord (via l'agent maritime) et la société spécialisée agréée, notamment en cas de volumes importants ou de déchets spécifiques.

L'utilisation des bennes rencontre les mêmes difficultés que pour les déchets liquides (§ 2.2) sur les appontements pétroliers pour les mêmes raisons de sécurité.

En ce qui concerne la tarification, plusieurs systèmes existent :

- le port assure le service sans facturation particulière (intégration dans le droit de port) : c'est le cas dans beaucoup de ports pour les ordures ménagères courantes (commerce, plaisance et pêche),
- le port (ou l'exploitant du terminal) assure le service et le facture spécifiquement (redérence forfaitaire, fonction de la taille du navire...),
- il y a relation directe entre l'armateur, ou son représentant, et la société qui assure la récupération ; le tarif est alors celui que facture la société, sans qu'il y ait intervention du port (commerce et grande plaisance).

Comme pour les déchets liquides, il s'agit d'opérations coûteuses pour les armements : de 350 F/T pour les déchets banaux à 6 500 F/T pour les fûts vides souillés à Marseille. Pour la SNCM plus de 1 000T/an. Pour la CMN (Marseille) près de 800 000F/an, TGAP incluse.

Les améliorations devraient être recherchées dans la voie du **tri sélectif** comme cela se pratique déjà dans certains ports étrangers et à bord des navires, mais aussi dans la collecte par **barge** (pratiqué quotidiennement à Anvers, Valence et Barcelone par exemple).

Notons enfin les difficultés rencontrées par certains ports (ou par certaines entreprises) pour l'élimination des déchets quand les collectivités ne sont pas encore dotées d'incinérateur ou de centre d'enfouissement.

2.4. INSTALLATIONS DE RECEPTION EXISTANTES DANS LES PORTS FRANÇAIS ET EUROPEENS ET TARIFS PRATIQUES

Avertissement préalable :

Les informations regroupées dans les tableaux qui suivent sont à utiliser avec réserves : les caractéristiques des installations et les tarifs communiqués par les ports et les armateurs peuvent varier dans le temps.

Pour les tarifs, il s'agit le plus souvent de contrats privés passés directement entre l'armateur, ou son représentant, et l'entreprise de récupération.

Ces données ont cependant le mérite de mettre en évidence les disparités qui peuvent exister entre ports (tarification au forfait, à l'heure, au m³, à la tonne, etc...), voire à l'intérieur d'un même ensemble portuaire.

Il faut signaler que les tarifs indiqués n'intègrent pas, en général, la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), de 60 francs/tonne, versée à l'ADEME, dont l'impact va à l'encontre des objectifs recherchés.

Les places portuaires auraient tout intérêt à harmoniser et simplifier le cadre tarifaire des prestations de réception et d'enlèvement des déchets des navires, en recherchant un niveau de prestation comparable, quel que soit le statut de l'intervenant.

2.4.1. INSTALLATIONS POUR LA RECEPTION DES PRODUITS LIQUIDES NOCIFS, Y COMPRIS HYDROCARBURES

Ports autonomes :

Ports	Sociétés	Produits acceptés	Tarifs	Observations
Dunkerque	BP /Elf Bacs de 15 000 m ³ 400 m ³ /h (navire) 100 m ³ /h (barge)	Produits pétroliers : Eaux de ballast Eaux de nettoyage de citerne Slops / boues	Eaux de ballast et de nettoyage de citerne : 1 F/ m ³ (n.c. occupation poste à quai) slops et boues : 600 F/ m ³ + 600 F/h (par camion)	Bacs utilisés à divers usages donc sans garantie de disponibilité (y.c. poste à quai) Uniquement produits dont point éclair >61°
	CFR / Total Bacs de 30 000 m ³ 900 m ³ /h	Installation déclassée		
	Stocknord/Copenord Bac de 900 m ³ ou 250 m ³ 150 m ³ /h	Produits pétroliers et chimiques (sauf A et B) Eaux de nettoyage de citerne, Slops et boues	Eau de nettoyage : 30 F/ m ³ Slops et boues : 600 F/ m ³ + 600 F/h	Mise à disposition du bac de 250 m ³ en coordination avec le port A Dunkerque
	CPA (môle 5) Bacs de 7 600 m ³ 1000 m ³ /h bac de 250 m ³ 60 à 100 m ³ /h	Idem idem		Pour navires de commerce Pour barges / chalands
	ORTEC (camion)	Boues machines Eaux de fonds de cales et autres déchets liquides	2000 F + 550 F/ m ³	Volumes limités
	SANINORD (camion)	Idem	650 F/ m ³ + 550 F/ h	
	Becquet (camion)	Idem		
	Nave Assainis. (camion)	idem		
Le Havre	CIM Bacs de 22 000 m ³ 1000 m ³ /h	Produits pétroliers : Déballastage, eaux de nettoyage de citerne et Slops	- gratuit si opérations commerciales (chargements produits raffinés par exemple) - 10 800 F (forfait pour 3h) 3 244 l/Hs	préavis de 24h analyse préalable
	SEREP Bacs de : 1 200 m ³ 150 m ³ /h	Eaux de cales, boues machines, eaux huileuses...etc. + eaux de déballastage en petite quantité	a) déballastage - 14 500 F (forfait de 4 h) - 3 344 F/h au delà + 50,50 F/ m ³ b) eaux de cale 350 à 450 F/m ³	préavis de 24 ou 48 h
	SHMPP Bacs de 5000 m ³ 500 m ³ /h	Produits pétroliers blancs Déballastage et nettoyage citerne / slops	- 20 F / m ³ + 3000 F/h	

Ports	Sociétés	Produits acceptés	Tarifs	Observations
	SMD 5100 m ³ 100 m ³ /h	Idem (y.c. boues)		
	SOGESTROL	eaux de prélavage (Marpol 2) avec produits chimiques sauf classe A et B actuellement à l'étude	3 539 F + 1 655 F jusqu'à 15 m ³ (si élimination écologique)	Préavis de 48h (72 h en week-end)
	SNRN (camion)	Boues et autres déchets liquides	350 F/ m ³ (mini 3 500 F)	Traitement SEREP Elimination SEDIBEX
	TMTM (camion)	Idem	620 F/ m ³	idem

NB : - De nombreuses autres sociétés sont susceptibles d'intervenir avec des camions-citernes

- L'élimination finale de produits est réalisée dans les raffineries locales, à la SEREP, à la SEDIBEX (cas des produits chimiques) ou à l'usine de Limay

Rouen	Esso / Port Jérôme (postes 1 et 2 et 3 (bacs de 10 000 m ³) 200 m ³ /h	Produits pétroliers : Eaux de ballast Eaux de nettoyage de citernes et slops Eaux de prélavage des produits chimiques de classe A et B (tarif selon type de produits)	4 F/m ³	Max. de 5 000 m ³ / nav.) Analyse préalable Pas de produits détergents
	Shell / Petit Couronne bacs de 10 000 m ³ 1500 m ³ /h	Idem (sauf produits chimiques) + boues et huiles usées	5 F/ m ³ (minimum de perception 500 F)	Si opération commerciale analyse préalable
	Esso-Mobil / Gravenchon Postes 2 et 4 bacs de 6 000 m ³	Idem	Gratuit (si opération commerciale) 4F/m ³ (navire en transit)	
	VIAM (camion)	Boues et autres déchets liquides	800 F à 1 800 F /m ³	Elimination des produits au Havre

NB : De nombreuses autres sociétés sont susceptibles d'intervenir avec des camions citernes

Nantes Saint-Nazaire	Elf/Donges Bacs de 8 000 m ³ 400 m ³ /h quais 3/4/5	Eaux de ballast Eaux de nettoyage de citernes (teneur en H.C. inférieure à 4%)	7 F/ m ³ (minimum 600 m ³) + frais de branchement / débranchement boues machines : 30 à 50 000F par camion	Pas de produits chimiques ni détergents, ni fuel
	Nantes Bacs de 7 000 m ³ 1 500 m ³ /h	Eaux de nettoyage de citernes et slops		
	Saint-Nazaire bac de 3 000 m ³	Eaux de nettoyage de citernes et slops		Pas de moyen de pompage
	Diverses sociétés (camions)	Tous types de produits liquides	Boues machines 1 500 F/ m ³ env. Eaux de fond de cale 1 200 F/ m ³ env.	

Ports	Sociétés	Produits acceptés	Tarifs	Observations
Bordeaux	Ambès / postes 511-512 2100 m ³ 400 m ³ /h	Pétroliers : Eaux de nettoyage des citerne et slaps, boues machines ...etc	Nettoyage des citerne : 1300 à 1500 F/m ³ boues machines : 4 à 5000 F/m ³	Pas de détergents N'accepte que les navires en opération commerciale
	Pauillac bac de +5 000 m ³	Installation désaffectée		
	diverses sociétés dont SURCA (camions)	Tous types de produits liquides	1 500 F + 1 500 F/ m ³ (env.)	
	Bassens (autres sites)	- boues machines - DIB - Eaux lavages cales	2000 francs/T 550 francs/T de 500 à 2000 francs/T	
Marseille	FOS : bacs de 60 000 m ³ (capacité de traitement 500 m ³ /j) LAVERA : bacs de 20 000 m ³ 200 m ³ /j Marseille Est : Poste 145 TPA (1200 m ³)	Pétroliers : Eaux ballast Eaux de nettoyage de citerne et slaps Idem + produits chimiques B et C y compris produits chlorés Installation déclassée	0,94 F/m ³ non compris occupation poste à quai idem	Analyse préalable
	Diverses sociétés agréées (camions citerne)	Tous produits (Y compris boues machines et produits chimiques)	6 000 F env./camion (inf. à 25 m ³) entre 50 F et 5000 F/T (n.c. transports) si produits chimiques	
	Barge (Fos-Lavéra) (SERMAP)	Idem	12 000 F (sup. à 25 m ³)	

NB 1) En général les opérateurs demandent une identification des résidus (attestations, analyses ...etc) préalablement à leur déchargement

2) Pour les boues, les opérations se font en général par camions citerne

Autres ports français :

Ports	Société	Produits acceptés et tarifs pratiqués
Calais	Cf entreprises opérant à DK	De l'ordre de 1200 F / m ³
Boulogne	idem	
Caen	-	Produits hydrocarbonés légers : 600 F /m ³ (Le Havre)
Cherbourg	Sté Madeleine Sté Lehoux Bernard Etablissement Napoly	

St Malo	Ent. Chollet :	tous types de produits liquides prise en charge 286 F pompage 525 F/h traitement (hydroc.) 445 F/T (Le Havre) traitement (eaux usées) 57F/m ³
Ports	Société	Produits acceptés et tarifs pratiqués
Brest	Station de débal. Capacité : 60 000 m ³ (slops 10 000 m ³) 1 500 m ³ /h env. (quai n°5) Sté Rolland Guilers	Tous types de déchets liquides et résidus de cargaison sauf produits chimiques Taxe de 10 150 F ou 20 328 F d'occupation de poste 7 847,82 F/j Eaux de nettoyage / ballast : 6,20 F/m ³ (minimum de perception 2500 m ³) slops 24,90 F/m ³ Enlèvement par camions boues 580 F / T (après opération commerciale)
Douarnenez Concarneau	Sté Rolland Guilers et SEDIMO	Boues 580 F/T (enlèvement + traitement)
Lorient	Sté SEDIMO Sté SCORFF Assainissement Sté ROLLAND Sté Le Teuff et Pennaber	- Boues pompage 550 à 650 F Destruction : 900 F/T (Le havre) - Slops et boues : 2500 F + 1300 F/T - Produits chimiques de 2 à 6000 F/T
La Rochelle/ La Pallice Rochefort Tonnay- Charente	Sté Delfau Sté Rochelaise d'assainissement . Abilis (NCI)	- Eaux de lavage et slops 780 F/T - Boues machine 1 800 à 2 400 F/T (Le Havre) - Eaux de nettoyage et slops : 990 F/T destruction des produits à Fontenay le C. (réservation 15j à l'avance) - Pompage 722 F/h - Destruction 947 F/T (sans sédiment) Transport entre 500 F et 2000 F
Bayonne	SAADEG BAB assainissement	- Eaux de nettoyage et slops 1 520 F/m ³ - Eaux de lavage avec P.C. ou détergents 1 720 F/m ³ - Boues machine : 1 720 F/m ³ - (avec stockage intermédiaire par wagon-citerne sur le port – capacité 500 m ³ environ ; traitement /séparation dans installation classée (à Dax) puis élimination, brûleurs cimenteries. - pompage : 600 F/h - transport et élimination : 1 500 F/t
Sète	Sté Atofina	- boues : déplacement 638 F pompage 638 F/h destruction 1 039 F/T (tarifs supérieurs si produits chimiques)
	SERMIP	- boues : mad 270 F pompage 550 F/h destruction 883 F/m ³ (tarifs supérieurs si produits chimiques)
Nice	SNA Sud Est assainissement Orédui	Boues et huiles usées Idem Idem

2.4.2. INSTALLATION POUR LA RECEPTION DE DECHETS SOLIDES

	Ordures ménagères	Déchets industriels
Marseille	Gratuit (avec tri sélectif)	A la demande et à la charge du navire
Dunkerque	Gratuit (avec tri sélectif)	A la demande et à la charge du navire
Boulogne	Forfait de 530 F/navire	Idem
Le Havre - CIM - SHMPP - SOGESTROL - Autres sites	1459 F/réceptacle 800 F/réceptacle Gratuit Gratuit	2 000 F/le cont. Environ idem idem idem
Rouen - Gravenchon - Port Jérôme - Petit Couronne - Autre sites	Gratuit Gratuit Entre 500 et 1000 F / navire Gratuit	A la demande et à la charge du navire Idem Idem Idem
Caen	Gratuit (avec tri sélectif)	
St Malo	De 600 à 4000 F / réceptacle	Idem
Brest	400 F à 1000 F/j (bennes de 9m ³) + 388 F/T (destruction)	Idem 450 F (la benne) + 5,90 F/kg
Lorient	Gratuit	A la demande et à la charge du navire
Donges	Gratuit	1 500 F la benne de 10m ³
Nantes St Nazaire	Gratuit	A la demande et à la charge du navire
La Rochelle - La Pallice	Gratuit	Environ 8 F / kg
Rochefort	Gratuit	Idem
Bordeaux et autres sites du PAB	Forfait 183 F/navire	Idem
Bayonne	Gratuit	
Toulon Nice Sète Port-la- Nouvelle, etc...	Gratuit	A la demande et à la charge du navire
<i>NB : Dans la plupart des ports non cités (notamment plaisance et pêche), collecte et enlèvement avec convention passée avec les services municipaux de repurgation</i>		
<i><u>Gratuit</u> : signifie que les navires ne paient pas une redevance particulière pour le service.</i>		

2.4.3. PORTS EUROPEENS

Rotterdam	Slops : 10 à 25 FI/m ³ (30 à 75 FI/m ³) + 275 FI /h (825 FI/h) (n.c. frais d'analyse + douanes et analyses 485 FI - 1 455 FI)	Par barge
Amsterdam	245 FI/h (735 FI/h) (n.c. frais d'analyse + douanes et analyses 425 FI - 1 245 FI)	Par barge
Rotterdam Résidus ménagers	1 230 F pour un conteneur de 6 m ³	

Wilhelmshaven	- 14 F/m ³ environ entre 0 et 200 m ³ entre 0 et 200 m ³ - 20 F/m ³ environ entre 201 et 500 m ³ 201 à 500 m ³ - 33 F/m ³ environ au delà	Après contrôle : Sans produit chimique ni fuel lourd En général, chargement limité à 500 m ³
Immingham	Slops : gratuit	Après analyse ; par barge
Bilbao (quai pétrolier Repsol)	Eaux de ballast : 75 pts/m ³ Slops : 1000 pts/m ³ (avec une redevance minime de 63 000 pts)	
Anvers	Slops – boues – autres déchets « en général très cher »	Par camion ou barge

2.4.4. LES BARGES

On constate que, dans les ports de France métropolitaine, l'utilisation de la barge comme moyen d'enlèvement et de mise à terre des boues et autres déchets solides est marginale.

Quelques initiatives se font jour – Marseille, Société coopérative de lamanage, deux barges porte-conteneurs à déchets – .

Par rapport à l'enlèvement des déchets par camion, qui présente tous les avantages du transport routier (rapidité, souplesse, adaptabilité, abondance de prestataires et coût limité), l'utilisation de barges n'est pas, cependant, sans manquer d'intérêt :

- capacités d'enlèvement importantes facilitant la mutualisation du service au niveau d'un port,
- intervention pendant la durée de l'escale du navire, sans perturbation des opérations de manutention sur quai, ni retard à l'appareillage, sans interférence avec les passagers (croisières),
- approche aisée et en sécurité des navires accostés sur appontements détachés de la rive,
- Possibilité de desservir plusieurs sites portuaires – ports d'estuaires par exemple.

Des services portuaires spécialisés tels que le lamanage, les sociétés assurant le soutage des navires, etc... pourraient être intéressés par la mise sur pied de ce nouveau type de prestation dont on peut craindre cependant, outre l'importance de l'investissement de départ en remorqueurs et barges, une lourdeur d'exploitation pénalisante générant un prix de service élevé sans aucune garantie de niveau et de fidélisation de clientèle suffisant pour équilibrer financièrement l'opération.

L'étude du lancement d'un tel service mérite d'être entreprise, ne serait-ce que pour valider ou non l'intérêt d'une telle formule.

2.5. LE CONTROLE DES NAVIRES AU PORT

2.5.1. NAVIRES CERTIFIES ISM

Les navires certifiés ISM sont soumis et appliquent déjà diverses et nombreuses procédures, notamment dans le domaine qui nous intéresse. Les contrôles réguliers annuels, auxquels ils sont soumis, permettent de s'assurer de la bonne tenue des registres prévus dans les procédures. Ces contrôles ont cependant des limites avec des certifications probables de complaisance à l'étranger.

Actuellement, l'obligation d'être certifié ISM touche les pétroliers, les gaziers, les chimiquiers et les navires à passagers. Elle serait étendue à tous les navires en 2002.

Les contrôles dans les ports devraient donc porter en priorité sur les navires qui ne sont pas certifiés.

2.5.2. ROLE RESPECTIF DES OFFICIERS DE PORT ET DU SERVICE DES AFFAIRES MARITIMES

Les dispositions législatives et réglementaires du code des ports maritimes –livre III Police des ports maritimes – fixent les responsabilités respectives et les conditions d'intervention des officiers de port et des services des affaires maritimes (et de la marine nationale).

Le chapitre V, nouveau, du code sur les « déchets d'exploitation et résidus de cargaison » dispose, dans son article L 325-1 que les « officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison... ».

Pour les conditions d'application de cette disposition – l'interdiction de sortie – l'article R 311-18 du code des ports maritimes prévoit que « **à la demande du service des affaires maritimes** qui a constaté des anomalies présentant un risque manifeste pour la sécurité, la santé, ou l'environnement, les officiers de port interdisent le départ du navire... ».

De plus, ce contrôle d'éventuelles anomalies sur le navire, est intimement lié à celui du « registre des hydrocarbures » et du « registre des ordures » que MARPOL impose aux navires de plus de 400 tonnes. Ces registres, où doivent figurer l'ensemble des opérations concernant les résidus et déchets qu'ils couvrent, sont contrôlés dans le cadre du « contrôle des navires par l'Etat du port » assuré par les centres de sécurité des affaires maritimes.

Il semble qu'il revienne donc bien au service des affaires maritimes de s'assurer de la matérialité du respect par les navires de l'obligation qui leur est faite par la directive européenne de déposer ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison avant de quitter le port.

En revanche il appartient déjà aux officiers de port, dans le cadre de leur mission de police des terres-pleins, de faire enlever les bennes à ordures, ou tout autres réceptacles, qui auraient servi au navire pour la mise à terre de ses déchets et résidus.

Ceci implique une plus étroite concertation, et coopération, entre l'autorité portuaire (capitainerie) et les services des affaires maritimes dont les compétences et missions sont complémentaires.

Une instruction ministérielle sera vraisemblablement nécessaire pour préciser ce point.

Les informations disponibles sur **EQUASIS** faciliteraient le travail des intervenants pour autant que cette banque de données soit accessible aux autorités portuaires locales chargées de l'application des textes.

Sans doute cela implique-t-il que les services des affaires maritimes s'interrogent également sur les dispositions à prendre pour adapter leur présence sur les ports français, pour mieux correspondre aux exigences de l'activité portuaire et éviter de causer des retards anormaux aux navires (article 12 – « mesures d'accompagnement » de la directive européenne).

Sur un plan pratique l'information des officiers de port et des services des affaires maritimes sur la situation du navire à la sortie du port, peut être améliorée par la production par l'agent du navire d'un fac-similé de la déclaration faite à l'entrée au port (annexe II de la directive), mentionnant les dépôts réalisés au port.

2.6. DES INITIATIVES LOCALES POUR DES SOLUTIONS INTEGREGES

2.6.1. LE HAVRE : LE PROJET "E-COPORT"

Le port autonome du Havre a présenté, dans le cadre du programme européen LIFE-Environnement un projet visant à mettre en place une filière complète et intégrée de gestion des déchets et résidus de cargaison des navires. Cette approche concerne le port autonome et les partenaires publics ou privés (Chambre de Commerce, Université, entreprises). Il prend en compte les déchets depuis leur collecte jusqu'à leur élimination.

Il prévoit la mise en place d'un guichet unique utilisant les NTIC comme interface entre les navires et la filière de réception et de traitement. Il assure la traçabilité des flux.

Le coût du projet est estimé à 1.053.225 Euros. L'ADEME participe à hauteur de 82.500 Euros.

2.6.2. LANGUEDOC ROUSSILLON: L'OPERATION « PORTS PROPRES » (PORTS DE PECHE ET DE PLAISANCE).

L'opération « Ports propres en Languedoc-Roussillon » se signale comme étant sans doute en ce domaine la première opération ayant pour ambition de prendre en compte, de façon globale et à l'échelle d'une région, le problème de la gestion des déchets et effluents issus de l'ensemble des ports. La même démarche s'engage en Région Provence Alpes Côte d'Azur.

Face au constat, encore imprécis et reposant essentiellement sur des impressions visuelles, d'une tendance à la dégradation de l'environnement des ports, les collectivités locales, les services déconcentrés de l'Etat, les Agences, les acteurs économiques, ont décidé de s'engager dans une démarche commune dont l'opération « Ports propres en Languedoc-Roussillon » constitue l'aboutissement.

L'Agence Méditerranéenne de l'Environnement, émanation du Conseil Régional, a largement contribué à cette initiative, en proposant dès 1997, un programme cohérent d'études, et en s'attachant à fédérer les différents partenaires.

C'est désormais le Syndicat Mixte d'Aménagement Touristique du Languedoc-Roussillon qui en assure le pilotage, avec le partenariat financier de la Région, de l'Agence de l'Eau Rhin-Méditerranée-Corse (RMC) et de la délégation régionale de l'ADEME.

Bien que l'on vise à terme les 83 ports fluviaux et maritimes (une quarantaine pour ces derniers) qui s'égrènent sur 300 km de côte et le long des fleuves, il a été choisi de privilégier dans une première étape le problème de la gestion des déchets et des effluents générés par les ports de plaisance et de pêche.

Le montant global du programme est évalué à environ 60 MF pour la période 1999 - 2004. Pour 2001, le coût prévisionnel des investissements prévus s'élève à 18 MF. La contribution annuelle prévisionnelle de l'Agence de l'Eau RMC est de 1,9 MF, celle de l'ADEME de 1,3 MF. Ces deux organismes supportent donc environ 28% du coût du programme, le reste du financement étant apporté par la Région (26%) et les 80 ports (46%).

L'opération a été conçue selon 5 grands volets :

- diagnostic, pour chaque port, du niveau de pollution toxique et domestique,
- lutte contre la pollution toxique : collecte et tri des déchets solides et liquides,
- lutte contre la pollution domestique : collecte et traitement des eaux,
- intervention en cas de pollutions accidentelles,
- actions d'animation, de sensibilisation et de formation des utilisateurs.

L'essentiel, soit les 2/3 des moyens de financement de l'opération (60 MF sur 5 ans), sera consacré à la lutte contre la pollution toxique, le deuxième poste important (10 MF, soit 1/6 du programme) étant affecté à l'établissement du diagnostic de pollution toxique et domestique.

2.6.3. LE ROLE DES ASSOCIATIONS : L'OPERATION « ITSAS GARBIA - MER PROPRE » - SUR LA COTE AQUITAINNE.

Si les mesures de contrôle et de police portuaire classique peuvent être efficaces pour les navires de commerce, elles risquent d'être de peu d'effet pour les navires de pêche et de plaisance alors même que ceux ci représentent une part non négligeable des rejets en mer.

L'exemple de l'action de l'Association Itsas Gazteria (64500 Ciboure), association de jeunes pêcheurs de la Côte basque, dans le cadre de son programme Itsas Garbia - mer propre - est un bon exemple du rôle de sensibilisation et d'animation que peuvent jouer les Associations locales.

Son action repose sur 3 volets :

- Campagnes de sensibilisation et d'information auprès des marins de tous les ports de pêche d'Aquitaine - de la frontière jusqu'au Verdon -, des usagers de la plaisance et en milieu scolaire et auprès d'établissement d'enseignement professionnel.
- Placement sur les navires de ces ports de sacs poubelles, conteneurs et boîtes de ramassage des différents déchets.
- Au port, installation de conteneurs de réception des déchets stockés à bord et collecte sélective des différents résidus toxiques ou des huiles usagées.

Cette opération a représenté sur trois ans - 97, 98, 99 - une charge de 362 714 Francs, pour l'association, financés par l'Agence de l'Eau Adour Garonne pour 100 000 Francs, les collectivités locales (Mairies, Conseil régional, Conseil Général Pyrénées Atlantiques) pour 93 300 Francs, la Chambre de Commerce de Bayonne pour 40 000 Francs, la DIREN pour 15 000 francs, le reliquat provenant de l'Association elle-même et de dons.

De telles initiatives sont d'autant plus efficace qu'elles viennent des professionnels eux mêmes et des populations locales. Elles souffrent par contre des aléas des financements du fait d'un accès parfois difficile aux aides publiques alors même que les sommes en jeu restent faibles.

2.7. L'EVALUATION DES BESOINS

Les conditions actuelles de collecte des déchets provenant des navires étant aujourd'hui connue port par port avec une certaine imprécision, **il convient de se livrer avec prudence à l'évaluation de l'évolution de la demande dès lors que la nouvelle directive européenne ne fait qu'entrer en application.**

On peut penser, en effet, que la stratégie des armateurs pourrait évoluer en fonction :

- de la comparaison des disponibilités et conditions de réception des déchets dans les ports européens d'une part, et étrangers d'autre part,
- des évolutions dans la conception des navires et des techniques d'autodestruction à bord des déchets,
- des contrôles et sanctions imposés dans la directive européenne.

Une coordination et une harmonisation s'imposent au plan européen entre Etats membres et professionnels maritimes et portuaires pour éviter que les navires pollueurs ne cherchent à contourner les objectifs de la directive.

Pour ce qui est des **ordures ménagères et des déchets solides** en général, la situation actuelle paraît assez bien maîtrisée et une évolution importante ne devrait avoir que peu de chance de se produire. L'inconfort qu'il y a à les conserver à bord entraîne leur débarquement au fur et à mesure de leur production dès que le bâtiment est à quai ; elles ne seront conservées à la mer qu'en cas de courte traversée ou si l'on dispose d'installations de stockage et de compactage adaptées.

Pour ce qui est des vracs liquides, les **déchets chimiques sont déjà recherchés pour leur valeur, les déchets d'hydrocarbures presque tout autant**. La facilité encore laissée aux pétroliers livrés après le 1^{er} décembre 1979 de rejeter 1/30 000^e de leur cargaison en dehors des zones spéciales représenterait pour l'ensemble des ports français (96 million de tonnes de brut importé) 3 200 tonnes, ce qui revient à la restitution annuelle d'une station de dégazage comme Brest. La véritable solution est moins de créer de nouvelles stations que d'organiser la collecte des résidus pour alimenter les installations existantes.

La réalité du problème, hors pétroliers et chimiquiers, est représentée par la flotte des bâtiments anciens ou de moyen tonnage. Il s'agit là d'un ensemble disparate, moins bien équipé, peu soucieux de l'environnement, dans des situations commerciales

quelque fois difficiles. Ceci ne pourra être amélioré que par des actions très concrètes bien adaptées à la situation de chaque port (commerce, pêche ou plaisance).

2.8. CONCLUSIONS PROVISOIRES

En définitive, on peut dire que les moyens existent, mais que le recours aux moyens existants serait facilité :

- par une meilleure information des navires
- par l'amélioration des conditions d'accès aux stockages existants
- par l'utilisation de dispositifs de collecte adéquats complémentaires (exemple des barges accostant le long du bord)
- par l'installation dans les ports où les bateaux sont concentrés (pêche et plaisance) de petites déchetteries....

Parallèlement les autorités portuaires devraient s'impliquer, plus qu'aujourd'hui, en établissant des plans d'ensemble permettant d'avoir une vision complète du problème et des solutions spécifiques qui lui sont appliquées et en assurant auprès des navires la promotion des solutions ainsi offertes.

Sans attendre la publication des textes de transposition de la directive, les ports devraient être invités à préparer les « plans de réception » prévus par la directive. Ceci permettra d'affiner l'analyse de la situation conduite dans le cadre du présent rapport qui, par la force des choses, ne peut être qu'une approche globale du problème. Cela pourrait également permettre de compléter l'analyse des obstacles à éviter lors de la préparation des textes de transposition, quel que soit leur niveau hiérarchique, depuis la loi jusqu'à la circulaire.

3. APRES LA RECEPTION : EVACUATION ET ELIMINATION DES DECHETS EN PROVENANCE DES NAVIRES

3.1. LE REGIME JURIDIQUE QUI S'APPLIQUE AUX DECHETS DES NAVIRES, A CEUX QUI LES PRODUISENT, LES COLLECTENT OU LES DETRUISENT :

3.1.1. EN DROIT INTERNATIONAL

Les ports français étant accessibles à tous les pavillons, il faut d'abord se demander ce que le droit international peut avoir prévu quant à la collecte des déchets dans les ports. Dès 1954, puis en 1962, des dispositions ont été adoptées sous l'égide de l'OMI pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures. C'est la « convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 » dite MARPOL 73/78, ou plus brièvement MARPOL, qui est aujourd'hui en vigueur et a remplacé en les étendant considérablement les dispositions des textes précédents.

Elle couvre maintenant, non seulement les hydrocarbures (annexe I), mais également les substances liquides nocives transportées en vrac (annexe II), les substances nuisibles transportées en colis (annexe III, non concernée par la directive européenne et donc par le présent rapport), les eaux usées des navires (annexe IV, non encore rentrée en vigueur et pour laquelle l'application de la directive est différée à son entrée en vigueur), les ordures des navires (annexe V).

Pour mémoire, une annexe VI, adoptée récemment, traite de la prévention de la pollution de l'air par les navires, mais elle n'est pas encore en vigueur.

MARPOL réglemente, voire interdit, les rejets en mer des produits visés par les annexes, avec des prescriptions qui varient selon que la mer est ou non « zone spéciale », au titre de chaque annexe, selon le type de navire ou sa taille. MARPOL impose aux Etats Parties de veiller à ce que soient disponibles dans leurs ports des installations permettant de recevoir ce que les navires n'ont pas le droit de rejeter en mer. Pour les Etats membres de l'Union européenne cette obligation est donc antérieure à l'adoption de la directive. Les diverses annexes de MARPOL n'étant pas entrées en vigueur à la même date (octobre 1983 pour la convention et l'annexe I, avril 1987 pour l'annexe II, décembre 1988 pour l'annexe V), les obligations d'installations correspondantes ont été également étaillées dans le temps.

3.1.2. EN DROIT FRANÇAIS, LA LOI DU 15 JUILLET 1975 RELATIVE A L'ELIMINATION DES DECHETS

Est un déchet tout bien meuble que son détenteur destine à l'abandon. Les déchets et ceux qui agissent à leur propos sont régis par la loi de 1975 et ses textes d'application. Autrement dit, les déchets provenant des navires entrent dans le régime du droit commun régissant la matière à partir du moment où ils sont mis à terre. Les déversements de déchets dans les ports sont d'ailleurs depuis longtemps réglementés pour éviter leur dépôt sauvage.

Ainsi, un décret du 31 août 1926 traite des précautions à prendre lors du nettoyage des cales des navires dans les ports. L'article 70 de ce texte interdit de rejeter dans les ports les eaux provenant des infiltrations, des pluies ou des lavages, si ces eaux n'ont pas été préalablement décantées et épurées.

Le code des transports maritimes du 27 mai 1956 (modifié) défend sous peine d'amende de jeter des immondices dans les eaux des ports ou de les déposer sur les quais et terre-pleins. Les officiers des ports jouissent à l'effet de faire respecter cette réglementation de larges pouvoirs (D du 27 mai 1956 Titre 1 Livre 2), le simple fait de refuser obéissance à leurs ordres en la matière constituant contravention de voirie.

Ces textes ont été progressivement modifiés et remplacés. Le code des ports maritimes a repris l'ensemble des dispositions de l'espèce (articles L. 322-1 , modifié, R. 322-2, R. 351-

1et le règlement général de police qui lui est annexé, en particulier ses articles 16 et suivants).

L'ensemble du dispositif législatif et réglementaire va donc s'appliquer à la collecte, au stockage, au transport et à l'élimination des déchets des navires sans qu'il y ait de particularité à leur endroit. En règle générale, ces opérations seront faites par des entreprises agréées opérant sur le lieu, plus exceptionnellement des installations portuaires spécialisées dans ces opérations.

On ne peut toutefois considérer le sujet sans se rappeler les particularités du navire, sa mobilité, le fait qu'il effectue des escales souvent brèves dans les ports qu'il fréquente, qu'il est commandé par un capitaine dont la responsabilité propre est marquée d'une profonde spécificité, affrété au voyage ou à temps, qu'il appartient à un armement souvent sous pavillon étranger, représenté par un agent maritime.

Pour ces raisons, les définitions habituelles du droit de l'environnement peuvent ici soulever des questions. Dans le cas de la cargaison, le déchet par exemple nocif est-il produit par le navire qui est le transporteur ou par le propriétaire de la marchandise qui est le chargeur. On pourrait ainsi penser à la distinction du droit civil entre le gardien de la structure et le gardien de la chose. On sait que les marées noires récentes ont d'ailleurs soulevé cette question.

La tradition maritime, telle qu'interprétée jusqu'ici en France, conduit à considérer que le responsable est le navire. Et c'est assez logique puisque la quantité de résidus d'un pétrolier dépend non de la nature du pétrole, mais bien des conditions de construction et d'exploitation des navires.

Une autre difficulté provient de la mobilité du navire. Lorsque ce dernier émet un bordereau de suivi de déchets, à qui en faire retour après son appareillage ? L'agent maritime est-il compétent pour représenter l'armateur ?

Par contre, les entreprises qui collectent les déchets des navires sont dans les ports que la mission a visités, toutes agréées et figurent sur les listes fournies par l'ADEME. D'après les investigations conduites dans l'une d'elle, les circuits d'élimination sont ensuite choisis selon la nature des produits et prennent place dans le réseau national. Les déchets des navires, une fois mis à terre, n'ont donc pas de particularité pour ce réseau.

Il faut noter, enfin, que l'ensemble de la législation nationale sur les déchets découle de textes européens, directives ou règlements.

3.1.3. EN DROIT FRANÇAIS, LA LOI DU 19 JUILLET 1976 RELATIVE AUX INSTALLATIONS CLASSEES

Le régime des installations classées pour la protection de l'environnement va intervenir de façon double pour les déchets des navires. D'abord, il va concerner les installations qui permettent la collecte, le stockage et le traitement des déchets remis par les navires. Comme nous venons de le dire, ceux-ci représentent peu de chose dans l'ensemble des déchets produits chaque année en France et l'existence d'un tel régime juridique sera la garantie que ceux qui vont prendre en compte ces déchets sont habilités à le faire et mettent en œuvre les précautions qu'il faut pour le faire.

Le second aspect sera que les opérations faites à quai pour les navires le sont en liaison avec des installations classées (parcs de carburants, silos pour céréales, ...) voire que dans certains cas les postes à quai devraient eux mêmes être classés¹. Il appartient aux DRIRE de suivre le fonctionnement de ces installations pour lesquelles les déchets de cargaison sont des sous-produits de la livraison. Ces directions prescriront dans l'arrêté d'autorisation ou l'arrêté complémentaire les dispositions nécessaires au fonctionnement de l'ensemble constitué par l'installation proprement dite et le navire qui lui est momentanément rattaché.

Il faut ici rappeler que le régime des installations classées peut, à l'initiative des autorités préfectorales, être appliqué à des installations ne figurant pas sur la liste habituelle dans la mesure où leur fonctionnement le justifie.

¹ Nomenclature des installations classées: 1414 Installation de remplissage ou de distribution de gaz inflammable liquéfié et 1434 Installation de remplissage ou de distribution de liquides inflammables.

3.2. LES DECHETS PRODUITS PAR LES NAVIRES SELON LE CLASSEMENT DE LA REGLEMENTATION FRANÇAISE :

3.2.1. RESIDUS DE CARGAISON (DONT CERTAINS NE SONT PAS VISES PAR LA DIRECTIVE)

Nature du déchet de navire	Numéro de rubrique	Intitulé de la rubrique
DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX		
Produits pétroliers: slops.	16 07 02	Déchets provenant du nettoyage des cuves de transport maritime, contenant des hydrocarbures
	13 04 00	Hydrocarbures de fond de cale
	13 04 02	Hydrocarbures de fond de cale provenant de canalisations de môles
	13 04 03	Hydrocarbures de fond de cale provenant d'un autre type de navigation
Acides et produits chimiques.	16 07 01	Déchets provenant du nettoyage des cuves de transport maritime, contenant des produits chimiques
Vracs solides		
Céréales, charbons, phosphates , etc..	16 07 07	Déchets solides de navires
DECHETS D'EMBALLAGES INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX		
Fardages (planches supportant ou calant la cargaison)	15 00 00	Emballages, absorbants, chiffons d'essuyage, matériaux filtrants et vêtements de protection (non spécifiés ailleurs)

3.2.2. DECHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES :

Nature du déchet de navire	Numéro de rubrique	Intitulé de la rubrique
DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX		
Les contenus des séparateurs eau / hydrocarbures	13 05 02	Boues provenant de séparateurs eau/hydrocarbures
les huiles usagées moteur	13 02 00	Huiles moteur, de boîte de vitesse et de lubrification usées
les huiles hydrauliques	13 01 00	Huiles hydrauliques et liquides de frein usés
les peintures	08 01 00	Déchets provenant de la fabrication, de la formulation, de la distribution et de l'utilisation de peintures et vernis
les "chiffons gras"	15 02 00	Absorbants, matériaux filtrants, chiffons d'essuyage et vêtements de protection

Tous les déchets ménagers entreront dans le rubrique N° 200000, dans laquelle les collectes séparées permettent de distinguer :les peintures et colles. N° 200112, les tubes fluo - déchets de mercure. N° 200121.

On pourrait, à cet inventaire, pour les navires à passagers ajouter les déchets médicaux et pour les navires disposant d'incinérateur, les cendres.

En tout état de cause, tout déchet susceptible d'être produit par un navire, et qui est visé par la directive, apparaît bien dans la nomenclature nationale. Les entreprises capables de les recueillir, de les transporter et de les traiter sont donc connues, répertoriées et agréées.

Les plans d'élimination des déchets dans la législation nationale :

La loi de 1975 sur les déchets prévoyait l'élaboration de plans régionaux d'élimination des déchets industriels spéciaux et de plans départementaux pour les déchets ménagers².

En outre, les lettres circulaires adressées fin 1998 par la Ministre de l'Environnement aux préfets des régions côtières comportaient la phrase suivante:

"En outre, il est indispensable que l'élimination des déchets liés à la configuration maritime de votre département (activités des ports de plaisance, échouement des déchets sur les plages,...) soit effectivement prise en compte dans le cadre du plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés."

Cependant même si les textes d'application ont prévus la participation aux commissions consultatives chargées de préparer l'élaboration de ces plans des établissements publics de l'Etat dont font partie les ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie, gestionnaires de nombreux ports nationaux, il semble bien qu'aucun n'ait réellement intégré la problématique de la réception, du transport et de l'élimination des déchets provenant des navires.

Il n'en reste pas moins que les plans de réception des déchets dans les ports imposés par la directive européenne peuvent et doivent être liés aux plans d'ensemble de la filière que constituent ces plans départementaux et régionaux en faisant l'objet, comme demandé par la directive, voire s'y intégrer dans un chapitre particulier. Une circulaire en ce sens aux préfets concernés suffira à lancer la procédure.

A noter que pour les ports comportant des installations géographiquement disjointes (en particulier les grands ports d'estuaire), il pourra être nécessaire d'établir plusieurs plans, par

² Voir annexe, les articles du Code de l'Environnement et les décrets d'application

exemple le port amont de Rouen, Port Jérôme, Nantes et Donges, Marseille Fos et Lavéra...).

4. CONCLUSIONS – PROPOSITIONS

Il ne faudrait pas que l'application de la directive européenne débouche, par le jeu notamment d'une adaptation inadéquate du droit français, sur un système techniquement complexe, administrativement lourd, coûteux et réduisant par là la compétitivité des ports français, tout en poussant les navires à échapper à ces nouvelles contraintes. Elle devrait ainsi être souple et évolutive pour s'adapter en permanence, en tenant compte :

- des conditions de mises en œuvre de la directive dans les pays voisins (installations proposées aux armateurs, coût et qualité des services offerts, réglementations locales)
- de la stratégie et des besoins réels des armateurs
- des nouvelles règles de construction et d'exploitation des navires (renforcement de la sécurité et évolution des technologies)
- des installations mises en place par les collectivités ou les industriels.

Nos constatations et nos réflexions nous conduisent donc à faire les recommandations suivantes :

A. les installations

1. **l'essentiel existe dans les ports.** Il convient donc de partir de l'existant d'en optimiser l'exploitation avant d'envisager tout nouvel investissement important. Toutefois des installations complémentaires pourraient être nécessaires dans certains ports, en particulier des barges là où ce service apparaîtrait comme plus performant.
2. il convient ainsi de faire **un meilleur usage des installations de stockage privées portuaires existantes** (disponibilité, priorité, qualité des produits reçus) avec examen de la réouverture d'installations déclassées. L'industrie du pétrole (raffineries) devrait être associée à cette démarche à double titre : donneur d'ordres aux armateurs et capacité à traiter dans leurs installations les déchets et résidus de cargaison à base d'hydrocarbures ; de même pour les produits chimiques avec les industries correspondantes.
3. **rechercher des coopérations entre ports** pour une meilleure utilisation des installations lourdes, publiques ou privées existantes sur les ports (notamment Dunkerque, Le Havre, Brest, Donges et Fos Lavéra), avec extension de leur clientèle aux secteurs industriels autres que maritimes ou portuaires.
4. dans le cas d'insuffisance, rechercher des **solutions alternatives** au système classique camion-citerne, en particulier la **barge et/ou le wagon citerne** (pour le stockage intermédiaire) avant transport hors du port.
5. **meilleure prise en compte de l'aspect "déchets" dans les projets portuaires** : tout projet portuaire (quai, appontement, terre plein, hangars, silos, capacités de

stockage hydrocarbures et produits chimiques ...etc) devrait être accompagné d'un volet spécifique à ce thème.

B. l'exploitation des installations

6. le secteur privé doit rester fortement impliqué (transferts et stockages portuaires), avec un renforcement du rôle et de la responsabilité des agents maritimes en leur qualité de représentant des armateurs.
7. amélioration des procédures d'intervention des entreprises ; par exemple habilitations des entreprises dans le respect d'un cahier des charges (disponibilité, capacité des installations, services offerts, tarifs,...etc).
8. les entreprises intervenant sur un port et respectant ce cahier des charges pourraient être dotées d'un label 'MARPOL' après validation conjointe de leur capacité par les administrations concernées et l'autorité portuaire.
9. les pouvoirs publics devraient autoriser la circulation - au plan local - des camions citernes pendant les week-ends (si nécessaire).
10. les ports, pour les déchets solides, devraient rapidement recourir au tri sélectif.
11. les ports doivent avoir une bonne connaissance des modes de récupération sur les installations portuaires non publiques.
12. une meilleure information devrait être donnée aux navires sur la disponibilité des installations à terre (procédure à suivre, conditions d'usage, tarifs,...etc).

C. application de la directive et de la loi du 16 janvier 2001

13. définition des modalités d'application des obligations qu'impose la directive en matière de notification par les navires avant l'arrivée au port de leurs besoins de dépôt de résidus et de déchets (obligations à imposer aux capitaines, éventuelles sanctions pénales pour non-respect, à qui donner les informations, etc...)
14. accès des capitaineries des ports à la banque de données Equasis.
15. clarification des responsabilités et des interventions respectives des capitaineries et du service des affaires maritimes pour l'application de la directive et renforcement de la coopération entre services.
16. mise en place d'un système d'information de la capitainerie à l'initiative du navire sur sa situation "déchets" avant son départ du port (par exemple, complément apporté au document d'entrée dans le port).

17. formation et information des personnels appelés à intervenir pour l'application de la directive.
18. renforcement des concertations au niveau des places portuaires, y compris avec les réceptionnaires des produits.
19. mise en place d'une concertation régionale internationale pour une application homogène de la circulaire, par façade maritime :
- Manche, mer du Nord (France, Hollande, Allemagne, Belgique, éventuellement Grande-Bretagne)
 - Atlantique (France, Espagne, Portugal)
 - Méditerranée (France, Espagne, Italie avec extension possible aux pays tiers méditerranéens...etc).
20. désignation sur chaque port d'un Monsieur/Madame "Environnement" (ou animateur/animatrice).
21. articulation du « plan de réception et de traitement des déchets prévu par la directive » avec le plan d'élimination des déchets départemental ou régional.
22. mise en place d'un label "MARPOL" (ou environnement) renouvelé régulièrement pour les ports respectant un code de bonne conduite (existence des installations, procédures bien établies et respectées, propreté du port...), ou ayant une certification reconnue.
23. pour les ports de pêche et de plaisance associer les associations environnementales à la sensibilisation des usagers sur le respect des règles fondamentales.

D. tarification

24. bien qu'il n'ait pas été demandé que cette inspection fasse des propositions précises de cadre de tarification et de montant pour les redevances à verser par les navires pour les déchets d'exploitation et résidus de cargaison, il nous semble que pour les ports de commerce, la politique tarifaire devrait laisser une certaine souplesse fonction des conditions locales et, en particulier, du rôle des sociétés privées de la place portuaire dans le processus d'enlèvement et d'élimination des déchets.

Cette tarification devrait :

- être homogène entre ports français pour ce qui concerne au moins le cadre.
- envisager d'étendre là où ce n'est pas le cas une redevance générale couvrant 100% des dépenses "déchets solides", différenciée ou non quant à sa perception de celle des droits du port, sauf dans le cas où un navire exprime un besoin spécifique.
- prévoir une redevance générale couvrant partiellement les dépenses relatives aux déchets d'exploitation liquides (y compris boues), le reste demeurant à la charge du navire, étant aussi précisé que les résidus de cargaison et le déballastage reste à la charge totale du navire.

- comprendre, peut-être, un système comportant deux volets : d'une part, le navire qui utilise effectivement des installations privées paie intégralement la redevance correspondante à leurs prestataires et a en compensation une ristourne sur ses droits de ports, d'autre part le navire qui n'utilise pas les installations verse une majoration de redevance : un tel système permettrait de respecter l'obligation de « part significative » qu'impose la directive et surtout d'incitation qui en justifie le concept tout en évitant des relations financières complexes entre le port et les entreprises privées.

E. autres domaines

25. préparation par les administrations concernées d'un suivi voire d'un contrôle de la qualité des eaux de ballast et mise en place de moyens pour apporter rapidement une réponse technique au problème posé.

André COMBEAU

Michel BURDEAU

Bernard JULLIEN

Jean-Claude LUMMAUX

Jean-François LEVY

Jacques ROUSSOT

5. ANNEXES

- | | |
|----------|---|
| Annexe 1 | Glossaire |
| Annexe 2 | Code de l'environnement : titre IV – déchets (extraits) |
| Annexe 3 | Décret 96-1008 du 18 novembre 1996 relatif aux plans d'élimination des déchets ménagers et assimilés. |
| Annexe 4 | Décret 96-1009 du 18 novembre 1996 relatif aux plans d'élimination de déchets industriels spéciaux. |
| Annexe 5 | Document sur le traitement des eaux de ballast (source OMI) |

ANNEXE 1

GLOSSAIRE

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
Ballast propre	Désigne le ballast d'une citerne qui, depuis la dernière fois où elle a transporté des hydrocarbures ou des substances liquides nocives (produits chimiques en général) a été soigneusement nettoyée. Dans ce cas, le navire peut déballaster en mer (voire dans un port avec l'autorisation du commandant de port)
Ballast séparé	Désigne un ballast introduit dans une citerne (ou compartiment) complètement isolée des circuits de la cargaison et du combustible liquide et réservée en permanence au transport de ballast, ou au transport de ballast ou de cargaison autre que des hydrocarbures ou des substances nocives.
Boues	(ou sludges) résidus liquides hydrocarbonés provenant de la purification des combustibles, contenant aussi des huiles de graissage, ou autres résidus d'exploitation du compartiment des machines. Tout navire de commerce est équipé d'une (ou plusieurs) citerne(s) de capacité suffisante pour recevoir ces résidus, compte tenu du type de machine et de la durée des voyages.
CET	Centre d'enfouissement technique (des déchets). Il existe trois classes de décharges : classe 1 (DC1) pour les déchets toxiques classe 2 (DC2) pour les ordures ménagères et déchets assimilés classe 3 (DC3) pour les produits inertes (gravats, terre, ...)
Classement des substances liquides nocives	Dans le cadre de l'application des règles MARPOL -annexe II, les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories en fonction de leur nocivité vis à vis de la santé, et de l'environnement. La catégorie A est la plus nocive, et nécessite la mise en œuvre des mesures les plus rigoureuses pour les rejets avec l'obligation lorsque les citernes doivent être nettoyées d'un prélavage dans le port.
	C'est le « recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (code IBC) » qui précise dans quelle catégorie entrent les divers produits visés par l'annexe II.
CPMM	Comité pour la protection du milieu marin. Comité de l'OMI chargé de suivre l'application de la convention MARPOL et de proposer des modifications nécessaires pour améliorer la protection du milieu marin.
Décharge	Site autorisé jusqu'au 1 ^{er} juillet 2001 pour le stockage et éventuellement l'enfouissement des déchets.

Déchet d'exploitation des navires	D'une part les hydrocarbures et mélanges d'eau et d'hydrocarbures autres que ceux provenant des soutes à cargaison et de la cale des pompes à cargaison des navires pétroliers ; d'autres par les ordures comprenant : les matières plastiques - les fardages, matériaux de revêtement ou d'emballage flottants - les papiers, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle,...etc. concassés -les papiers chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle,...etc. non concassés- les déchets alimentaires - les cendres provenant d'incinérateurs (définition inspirée des annexes I et V de MARPOL).
Dégazage	Opération consistant à aérer, naturellement ou mécaniquement, les citernes à cargaison qui, après déchargement, sont remplies de gaz explosif. Cette ventilation se fait à la mer, n'entraîne aucun rejet liquide ou solide , et donne lieu à un certificat de « free gas ».
	Le mot « dégazage » est utilisé improprement comme synonyme des rejets en mer de déchets liquides ou solides.
DIB	Déchets industriels banals (papiers cartons, plastiques, bois d'emballage...). Ils sont assimilables aux ordures ménagères.
DIS	Déchets industriels spéciaux : déchets nocifs pour la santé et l'environnement (produits chimiques toxiques, huiles, piles, hydrocarbures. Ils nécessitent une filière d'élimination spécifique.
Double coque	Norme de sécurité pour les navires citernes ; la double coque est constituée d'une double enveloppe de deux mètres d'épaisseur dont le but est de protéger les citernes placées à l'intérieur en cas d'échouement ou de pollution. Ce système est contesté par certains (vieillissement, surcoût, risque d'explosion accru). Un amendement à l'annexe I de MARPOL a introduit l'obligation pour les navires neufs de disposer de doubles coques ou d'un dispositif jugé d'effet équivalent (les européens poussaient le pétrolier 3 E dont on pense qu'il est aussi efficace que la double coque sans en présenter les inconvénients) et, pour les navires existants un calendrier de transformation s'étalant sur 25 à 30 ans. Parallèlement , de façon unilatérale, les Etats-Unis ont imposé par l'Oil Pollution act (OPA 90) la double coque avec un calendrier de refus des autres navires dans leurs ports plus rapide et en refusant les solutions équivalentes (pétrolier 3 E). A la suite de l'accident de l'Erika, l'Union européenne envisage de raccourcir le calendrier de MARPOL pour se rapprocher de celui d'OPA 90.
Eau de ballast	Eau douce ou de mer, servant de lest aux navires lorsque leur tirant d'eau est insuffisant et ne leur permet pas de naviguer dans des conditions de sécurité ou économiques optimales.
EQUASIS	Système international d'information sur la qualité des navires et de leurs exploitations développé à l'initiative conjointe de la Commission Européenne et de l'administration maritime française. Le mémorandum d'entente entérinant la création d'EQUASIS a été signé le 23 mai 2000, sous les auspices de l'OMI. Il est alimenté en temps réel par l'ensemble de données disponibles sur chaque navire. Ce système est en cours de mise en place . Il permettra de s'intéresser aux bateaux défectueux à plus forte raison s'ils ne sont pas répertoriés dans EQUASIS. Le système sera accessible via INTERNET.

ISM	(International Safety Maritime) code international pour la gestion de la sécurité à bord des navires. La compagnie maritime dont un navire doit être certifié ISM, doit "définir des procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptible de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre pour y faire face. En juillet 2002, tous les navires de commerce devront être certifiés. Ce code est déjà obligatoire pour les transports des hydrocarbures des produits chimiques en vrac et des passagers. Ce sont des organismes agréés, et/ou l'Etat qui délivrent le certificat.
ESPO	Organisation européenne des ports.
MARPOL	(maritime pollution) "convention internationale élaborée à l'initiative de l'OMI, traitant de la "prévention de la pollution par les navires". Outre des règles spécifiques pour la construction des navires, elle réglemente ou interdit tout rejet délibéré en mer, par les navires de substances nuisibles pour la santé et pour l'environnement. Elle prescrit l'obligation pour les Etats de veiller à ce que les installations de réception dans les ports permettent aux navires d'y déposer ce qu'ils n'ont pas le droit de rejeter en mer.
	Elle comporte des annexes, fixant les règles pour prévenir une pollution <ul style="list-style-type: none"> - par les hydrocarbures (annexe I) - par les substances liquides nocives (annexe II) - par les substances transportées en colis (annexe III) - par les eaux usées des navires (annexe IV) - par les ordures des navires (annexe V) - de l'atmosphère par les navires (annexe VI)
Mémorandum de Paris	Accord international signé en 1982 (après le naufrage de l'Amoco-Cadiz et du Tanio) par 19 pays (pays européens + Russie + Canada). Il organise une collaboration régionale pour contrôler les navires dans les ports des Etats signataires. Au terme de cet accord, chaque Etat s'engage à inspecter, au moins 25% des navires, par an fréquentant ses ports. Pour les pays de l'Union Européenne, il est transformé en une directive du 19 juin 1995, sur les contrôles des navires par l'Etat du port.
MEPEC	Sigle anglais du CPMM.
OMI	(Organisation Maritime Internationale) : instance spécialisée de la famille des Nations Unies pour les questions maritimes. Parmi les objectifs qui lui sont assignés, figure celui d'encourager et de faciliter l'adaptation de normes aussi élevées que possible dans le domaine maritime de la navigation marine, afin de prévenir tout risque de pollution. Créeée en 1948 (basée à Londres) elle regroupe aujourd'hui 158 Etats. Les conventions qu'elle adopte sont en général prises par consensus de la communauté internationale maritime. Elles n'acquièrent force de norme de droit international opposable que si un certain pourcentage d'Etats signataires représentant une population donnée de volume de la flotte mondiale les ratifie. MARPOL est l'une de ces conventions.
Récupération	Opération qui permet de sortir un déchet de sa filière traditionnelle d'élimination en vue de sa valorisation (cas des huiles usées, des produits hydrocarbonés qui peuvent être brûlées, par exemple, dans des chaufferies industrielles (tuileries, cimenteries...))

Rejets	<p>Lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles, aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause. Il comprend tout écoulement, évacuation, épanchement ou fuite. Les principes de réglementation de rejets en mer d'hydrocarbures, de mélanges d'eau et d'hydrocarbure, ou de produits liquides nocifs, sont précisés dans les annexes I et II de la convention MARPOL.</p> <p>a) <i>les rejets à base d'hydrocarbures :</i> interdiction sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale - le pétrolier fait route - la teneur en hydrocarbure ne dépasse pas 1/30 000ème (nouveaux pétroliers) - le pétrolier utilise un dispositif de surveillance et de contrôle du rejet. <p>Dans les zones spéciales les rejets obéissent à des règles plus rigoureuses. (pratiquement pas d'hydrocarbures même des traces).</p> <p>b) <i>les rejets de substances nocives liquides :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie A : prélavage des citernes obligatoire dans le port de déchargement avec rejet dans une installation de réception à terre. Lorsque la concentration, avec ajout d'eau est inférieure à 0,1% rejet en mer autorisé si le navire fait route (vitesse d'eau moins 7N) le rejet doit s'effectuer sous la ligne de flottaison et à une distance d'eau moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'eau moins 25 m. Pour les catégories B, C, D les concentrations sont moins sévères. Pour les catégories C et D cela conduit à pouvoir faire des lavages directement en mer. <p>Dans les zones spéciales les concentrations sont plus faibles. Les produits concernés par les prélavages (A et B) sont en petit nombre et les volumes à réception sont faibles, à dire d'experts, 20 à 50 m³ au maximum par navire.</p> <p>L'annexe V réglemente les évacuations d'ordures.</p>
Résidus de cargaison	Les restes de cargaisons à bord qui demeurent dans les cales ou les citernes à cargaison après la fin des opérations de chargement et de nettoyage y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement/ déchargement pour les substances visées par les annexes I et II de MARPOL.
REMPEC	(centre régional méditerranéen pour l'intervention sur les pollutions accidentelles des eaux). Organisme mis en place dans le cadre de la convention de Barcelone sur la protection de la Méditerranée contre la pollution et de son protocole sur les situations d'urgence.
SLOP	Résidu de cargaison liquide à base d'hydrocarbure ou de produit chimique.
SLUDGES	(voir boues)

Zones spéciales

La convention MARPOL 73/78 définit dans ses annexes I, II et IV certaines zones maritimes comme zones spéciales. Il s'agit de zones, qui, compte tenu de leur situation géographique et écologique, appellent l'adoption de méthodes obligatoires particulières et très sévères pour prévenir la pollution par des restrictions plus sévères qu'ailleurs concernant le rejet de substances polluantes.

Les côtes de France sont concernées comme il suit par les zones spéciales :

- annexe I (hydrocarbures) : Méditerranée
- annexe II (chimiques liquides) : néant
- annexe V (ordures) : Méditerranée, Manche – Mer du Nord, Caraïbes.

Compte tenu des conditions de rejet en mer plus strictes en zone spéciale, la capacité des installations de réception des ports qui les bordent doit être plus élevée que pour les autres zones.

ANNEXE 2

Code de l'environnement: Titre IV Déchets (Extraits)

Article L541-13

I. - Chaque région est couverte par un plan régional ou interrégional d'élimination des déchets industriels spéciaux.

II. - Pour atteindre les objectifs visés aux articles L. 541-1 et L. 541-24, le plan comprend :

1° Un inventaire prospectif à terme de dix ans des quantités de déchets à éliminer selon leur origine, leur nature et leur composition ;

2° Le recensement des installations existantes d'élimination de ces déchets ;

3° La mention des installations qu'il apparaît nécessaire de créer afin de permettre d'atteindre les objectifs évoqués ci-dessus ;

4° Les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs, compte tenu notamment des évolutions économiques et technologiques prévisibles.

III. - Le plan prévoit obligatoirement, parmi les priorités qu'il retient, un centre de stockage de ces déchets.

IV. - Le plan tient compte des besoins et des capacités des zones voisines hors de son périmètre d'application.

V. - Le projet de plan est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat. Toutefois, cette compétence est transférée, à sa demande, au conseil régional.

VI. - Le projet de plan est soumis pour avis au conseil régional et à une commission composée des représentants respectifs des collectivités territoriales, de l'Etat et des organismes publics concernés, des organisations professionnelles concourant à la production et à l'élimination des déchets et des associations agréées de protection de l'environnement. Il est également soumis pour avis aux conseils régionaux limitrophes.

Il est éventuellement modifié pour tenir compte de ces avis.

VII. - Le projet de plan est alors mis à la disposition du public pendant deux mois, puis approuvé par l'autorité compétente et publié.

Article L541-14

I. - Chaque département est couvert par un plan départemental ou interdépartemental d'élimination des déchets ménagers et autres déchets mentionnés à l'article L. 2224-14 du code général des collectivités territoriales.

II. - Pour atteindre les objectifs visés aux articles L. 541-1 et L. 541-24, le plan :

1° Dresse l'inventaire des types, des quantités et des origines des déchets à éliminer, y compris par valorisation, et des installations existantes appropriées ;

2° Recense les documents d'orientation et les programmes des personnes morales de droit public et de leurs concessionnaires dans le domaine des déchets ;

3° Énonce les priorités à retenir compte tenu notamment des évolutions démographiques et économiques prévisibles :

a) Pour la création d'installations nouvelles, et peut indiquer les secteurs géographiques qui paraissent les mieux adaptés à cet effet ;

b) Pour la collecte, le tri et le traitement des déchets afin de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement compte tenu des moyens économiques et financiers nécessaires à leur mise en œuvre.

III. - Le plan tient compte des besoins et des capacités des zones voisines hors de son périmètre d'application et des propositions de coopération intercommunale.

IV. - Il prévoit obligatoirement, parmi les priorités qu'il retient, des centres de stockage de déchets ultimes issus du traitement des déchets ménagers et assimilés.

V. - Le projet de plan est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat. Toutefois, cette compétence est transférée, à sa demande, au conseil général.

VI. - Il est établi en concertation avec une commission consultative composée de représentants des communes et de leurs groupements, du conseil général, de l'Etat, des organismes publics intéressés, des professionnels concernés et des associations agréées de protection de l'environnement.

VII. - Le projet de plan est soumis pour avis au conseil général, au conseil départemental d'hygiène ainsi qu'aux conseils généraux des départements limitrophes. Il est éventuellement modifié pour tenir compte de ces avis.

VIII. - Le projet de plan est alors soumis à enquête publique, puis approuvé par l'autorité compétente.

Article L541-15

Dans les zones où les plans visés aux articles L. 541-11, L. 541-13 et L. 541-14 sont applicables, les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de l'élimination des déchets et, notamment, les décisions prises en application du titre Ier du présent livre doivent être compatibles avec ces plans.

Les prescriptions applicables aux installations existantes doivent être rendues compatibles avec ces plans dans un délai de cinq ans après leur publication s'agissant des plans visés à l'article L. 541-11, et de trois ans s'agissant des plans visés aux articles L. 541-13 et L. 541-14.

Ces plans sont révisés selon une procédure identique à celle de leur adoption.

Les modalités et procédures d'élaboration, de publication et de révision des plans sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret fixe notamment les modalités de la consultation du public, les mesures de publicité à prendre lors de l'élaboration des plans et après leur adoption et la procédure simplifiée de révision des plans applicable dès lors que les modifications projetées n'en remettent pas en cause l'économie générale.

ANNEXE 3

Décret n° 96-1008 du 18 novembre 1996 relatif aux plans d'élimination des déchets ménagers et assimilés

(JO du 24 novembre 1996 et rectificatif du 11 janvier 1997)

Vus

Vu le règlement n° 259/93 du Conseil des Communautés européennes du 1er février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne;

Vu la directive n° 75/442 du Conseil des Communautés européennes du 15 juillet 1975 relative aux déchets, modifiée par la directive n° 91/156 du 18 mars 1991, notamment ses articles 5 et 7;

Vu la directive n° 94/62 du Parlement européen et du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages, notamment son article 14;

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2224-13, L. 3211-1, L. 3221-1 et suivants, L. 5213-1, L. 5213-15, L. 5214-1, L. 5214-16 à L. 5214-22, L. 5215, L. 5216-1 et L. 5216-16;

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux, modifiée et complétée notamment par la loi n° 92-646 du 13 juillet 1992 et par la loi n° 95-101 du 2 février 1995, et spécialement ses articles 10-2 et 10-3;

Vu la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 modifiée relative aux installations classées pour la protection de l'environnement;

Vu le décret n° 92-377 du 1er avril 1992 portant application pour les déchets résultant de l'abandon des emballages de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 susvisée;

Vu le décret n° 94-609 du 13 juillet 1994 portant application de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 modifiée susvisée et relatif, notamment, aux déchets d'emballages dont les détenteurs ne sont pas les ménages;

Vu le décret n° 96-1009 du 18 novembre 1996 relatif aux plans d'élimination de déchets industriels spéciaux, notamment son article 5;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,
Décrète :

Chapitre I : Des objectifs et du contenu des plans

Article 1er du décret du 18 novembre 1996

Les plans départementaux ou interdépartementaux d'élimination de déchets prévus à l'article 10-2 de la loi du 15 juillet 1975 susvisée ont pour objet de coordonner l'ensemble des actions à mener tant par les pouvoirs publics que par des organismes privés en vue d'assurer la réalisation des objectifs définis à l'article 1er de cette loi et, notamment, l'élimination des déchets ménagers ainsi que de tous déchets, quel qu'en soit le mode de collecte, qui, par leur nature, peuvent être traités dans les mêmes installations que les déchets ménagers.

Article 2 du décret du 18 novembre 1996

Les plans d'élimination des déchets ménagers et assimilés comprennent :

a) Les mesures qu'il est recommandé de prendre pour prévenir l'augmentation de la production de déchets ménagers et assimilés, y compris pour prévenir la production de déchets d'emballages dont les détenteurs finaux sont les ménages et pour promouvoir, le cas échéant, la réutilisation de ces déchets;

b) Un inventaire prospectif, établi sur cinq et dix ans, des quantités de déchets à éliminer selon leur nature et leur origine;

c) La fixation, pour les diverses catégories de déchets qu'ils définissent, des proportions de déchets qui doivent être à terme de cinq ans, d'une part, et à terme de dix ans, d'autre part, soit valorisés par réemploi, recyclage, obtention de matières réutilisables ou d'énergie, soit incinérés sans récupération d'énergie ou détruits par tout autre moyen ne conduisant pas à une valorisation, soit stockés;

d) L'énumération des solutions retenues pour l'élimination de déchets d'emballages et l'indication des diverses mesures à prendre afin que les objectifs nationaux concernant la valorisation des déchets d'emballages et le recyclage des matériaux d'emballages soient respectés au 30 juin 2001 :

- valorisation de 50 p. 100 au minimum et 65 p. 100 au maximum en poids des déchets d'emballages,
- recyclage de 25 p. 100 au minimum et 45 p. 100 au maximum en poids de l'ensemble des matériaux d'emballages entrant dans les déchets d'emballages, avec un minimum de 15 p. 100 en poids pour chaque matériau d'emballages.
- e) Le recensement des installations d'élimination des déchets d'ores et déjà en service ou dont la demande d'autorisation d'exploiter au titre de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 susvisée a déjà été déposée;
- f) L'énumération, compte tenu des priorités retenues, des installations qu'il sera nécessaire de créer pour atteindre les objectifs définis au c), leur localisation préconisée, notamment en ce qui concerne les centres de stockage de déchets ultimes issus du traitement des déchets ménagers et assimilés.

Chapitre II : De l'autorité compétente et de la zone géographique couverte par le plan

Article 3 du décret du 18 novembre 1996

Dans chaque département, l'autorité compétente chargée de l'élaboration, de l'application et de la révision du plan est :

- le préfet;
- ou, lorsque le conseil général a demandé que le plan soit élaboré à son initiative et sous sa responsabilité, le président du conseil général. En ce cas, le président du conseil général en informe le préfet, qui se trouve dès lors dessaisi de sa compétence.

Le transfert de compétence est porté à la connaissance du public par publication simultanée au Recueil des actes administratifs de la préfecture et au Recueil des délibérations du conseil général ainsi, le cas échéant, que par toute autre mesure de publicité fixée, s'ils le jugent utile, conjointement par le préfet et par le président du conseil général.

Article 4 du décret du 18 novembre 1996

I. - La décision d'élaborer un plan interdépartemental est prise conjointement, au stade initial ou à celui de la révision, par les autorités respectivement compétentes de deux, ou exceptionnellement plusieurs, départements limitrophes. Ce plan est élaboré ou révisé d'un commun accord par chacune de ces autorités selon les procédures applicables à chaque département en cause, telles qu'elles sont définies par le présent décret.

Les mêmes autorités peuvent décider, à l'occasion de la révision, que chaque département disposera à l'avenir de son propre plan.

II. - L'autorité compétente définit la zone géographique couverte par le plan, dite ci-après " zone du plan ", en tenant compte des dispositions arrêtées par les communes et par les établissements publics de coopération intercommunale du département pour satisfaire aux obligations qui leur sont assignées par les articles L. 2224-13 et L. 2224-14 du code général des collectivités territoriales.

Chapitre III : De la commission du plan

Article 5 du décret du 18 novembre 1996

Il est créé dans chaque département une commission consultative composée :

- a) Du préfet ou de son représentant, président de la commission lorsque le plan est élaboré à son initiative;
- b) Du président du conseil général ou de son représentant, président de la commission lorsque le plan est élaboré à l'initiative du conseil général;
- c) De représentants du conseil général désignés par ce dernier;
- d) De représentants des communes désignés par les associations départementales des maires ou, à défaut, par le collège des maires de la zone du plan, dont deux au moins au titre des établissements publics créés en application des articles L. 5213-1, L. 5214-1 et L. 5216-1 du code général des collectivités territoriales, lorsque ces organismes exercent des compétences en matière d'élimination des déchets;
- e) Des chefs des services déconcentrés de l'Etat intéressés et, s'il y a lieu, des chefs des services départementaux compétents, ou de leurs représentants;
- f) D'un représentant de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie;
- g) De représentants des chambres de commerce et d'industrie, des chambres d'agriculture et des chambres des métiers de la zone du plan;

h) De représentants des organisations professionnelles concourant à la production et à l'élimination des déchets, ainsi que de représentants des organismes agréés en application du décret du 1er avril 1992 susvisé;

i) De représentants d'associations agréées de protection de l'environnement concernées.

L'autorité compétente fixe la composition de la commission, nomme ceux de ses membres prévus aux e et à i de l'alinéa précédent et désigne le service chargé de son secrétariat.

La commission départementale définit, avec son programme de travail, les modalités de son fonctionnement.

Le projet de plan élaboré à l'initiative de l'autorité compétente ou révisé par celle-ci est soumis à l'avis de la commission consultative.

Article 6 du décret du 18 novembre 1996

L'autorité compétente présente à la commission consultative, au moins une fois par an, un rapport relatif à la mise en œuvre du plan.

Chapitre IV : Des modalités de consultation et d'information du public et des collectivités territoriales

Article 7 du décret du 18 novembre 1996

L'autorité compétente, après avoir recueilli l'avis de la commission consultative, soumet le projet de plan pour avis :

a) Au conseil général et aux conseils généraux des départements limitrophes;

b) Au conseil départemental d'hygiène;

c) A la commission consultative chargée de l'élaboration et de l'application du ou des plans d'élimination des déchets industriels spéciaux, créée conformément à l'article 5 du décret n° 96-1009 du 18 décembre 1996 susvisé, territorialement compétente pour la zone du plan.

A défaut de réponse dans les trois mois de leur saisine, ces conseils et commissions sont réputés avoir donné un avis favorable au projet.

Le projet de plan est, en outre, porté à la connaissance des établissements publics de coopération intercommunale intéressés.

Le projet de plan est éventuellement modifié pour tenir compte de ces avis.

Article 8 du décret du 18 novembre 1996

Le projet de plan est soumis à enquête publique dans les formes prévues aux articles R. 11-14-2 et suivants du code de l'expropriation, sous réserve des dispositions suivantes :

- Si le plan relève dans un département de la compétence du préfet, le dossier d'enquête est déposé à la préfecture et dans chaque sous-préfecture du département;

- Si le plan relève dans un département de la compétence du conseil général, le dossier d'enquête est déposé au siège du conseil général et en tout autre lieu fixé par lui.

Le dossier d'enquête comprend :

a) Une notice explicative précisant l'objet de l'enquête, la portée du projet de plan et les justifications des principales mesures que celui-ci comporte;

b) Le projet de plan.

Pour l'application des articles R. 11-14-2 et suivants du code de l'expropriation et lorsque le conseil général est compétent pour l'élaboration du plan, le président de ce conseil est substitué au préfet.

Article 9 du décret du 18 novembre 1996

Lorsque le plan est élaboré dans un département par le préfet, il est approuvé par arrêté de ce dernier. Un exemplaire du plan est déposé à la préfecture ainsi que dans chaque sous-préfecture de la zone du plan. Un exemplaire en est adressé au président du conseil général.

Lorsque le plan est élaboré par le conseil général, il est approuvé par délibération de ce conseil. Un exemplaire du plan est déposé au siège du conseil général. Un exemplaire en est adressé au préfet.

L'acte d'approbation du plan est publié, selon le cas, au Recueil des actes administratifs de la préfecture ou au Recueil des délibérations du conseil général. Il fait en outre l'objet d'une insertion dans deux journaux diffusés dans la zone du plan.

Chapitre V : De la révision des plans

Article 10 du décret du 18 novembre 1996

Le plan est révisé au plus tard dix ans après son approbation, à l'initiative de l'autorité compétente, dans les formes prévues pour son élaboration. Toutefois, si l'économie générale du plan n'est pas remise en cause à l'occasion de sa révision, il n'y a pas lieu à enquête publique. La commission du plan est consultée sur le recours à cette procédure simplifiée.

Lorsqu'un plan est mis en révision, il demeure applicable jusqu'à la date de publication de l'acte approuvant cette révision.

Chapitre VI : Dispositions diverses

Article 11 du décret du 18 novembre 1996

I. - Le présent décret n'est pas applicable aux plans d'élimination des déchets ménagers et assimilés pour lesquels l'enquête publique a été prescrite avant la date de sa publication.

II. - Toutefois, lorsqu'un conseil général a demandé, postérieurement au 3 février 1996, le transfert de compétence prévu par

l'article 10-2 de la loi du 15 juillet 1975 susvisée, le plan ne peut être élaboré que dans les conditions prévues par le présent décret.

Article 12 du décret du 18 novembre 1996

Dans un délai de trois ans à compter de la publication du présent décret, les plans d'élimination pour lesquels l'enquête publique a été prescrite avant cette publication seront révisés afin qu'ils respectent les objectifs nationaux concernant la valorisation des déchets d'emballages et le recyclage des matériaux ainsi qu'il est prévu à l'article 2.

Article 13 du décret du 18 novembre 1996

Le décret n° 93-139 du 3 février 1993 relatif aux plans d'élimination des déchets ménagers et assimilés est abrogé.

Article 14 du décret du 18 novembre 1996

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement et le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

ANNEXE 4

**Décret n° 96-1009 du 18 novembre 1996 relatif aux plans d'élimination de déchets industriels spéciaux
(JO du 24 novembre 1996)**

Texte modifié par :

Décret n° 97-517 du 15 mai 1997 (JO du 23 mai 1997)

Chapitre I : Des objectifs et du contenu des plans

Article 1er du décret du 18 novembre 1996

(Décret n° 97-517 du 15 mai 1997, article 4)

Les plans d'élimination des déchets industriels spéciaux (...) ont pour objet de coordonner les actions qui seront entreprises à terme de dix ans tant par les pouvoirs publics que par des organismes privés en vue d'assurer les objectifs définis aux articles 1er, 2 et 2-1 de la loi du 15 juillet 1975. Ils sont établis dans les conditions et selon les modalités définies ci-après.

Article 2 du décret du 18 novembre 1996

Les plans d'élimination de déchets industriels spéciaux comprennent :

- a) Les mesures qu'il est recommandé de prendre pour prévenir l'augmentation de la production de déchets;
- b) Le recensement des installations existantes d'élimination de ces déchets, notamment par valorisation, incinération, co-incinération, stockage, traitement physico-chimique ou biologique;
- c) Des inventaires prospectifs à terme de dix ans des quantités de déchets à éliminer selon leur origine, leur nature et leur composition;
- d) La mention des installations qu'il apparaît nécessaire de créer afin d'atteindre les objectifs définis aux articles 1er, 2, et 2-1 de la loi du 15 juillet 1975, leur capacité et, le cas échéant, leur localisation préconisée, notamment en ce qui concerne les centres de stockage;
- e) Les priorités à retenir pour atteindre les objectifs mentionnés à l'article 1er ci-dessus.

Chapitre II : De l'autorité compétente et de la zone couverte par le plan

Article 3 du décret du 18 novembre 1996

Dans chaque région, l'autorité compétente chargée de l'élaboration, de l'application et de la révision du plan est :

- le préfet de région;
- ou, lorsque le conseil régional a demandé que le plan soit élaboré à son initiative et sous sa responsabilité, le président du conseil régional. En ce cas, le président du conseil régional en informe le préfet de région, qui se trouve dès lors dessaisi de sa compétence. Le transfert de compétence est porté à la connaissance du public par publication simultanée au Recueil des actes administratifs de la préfecture de région et au Recueil des délibérations du conseil régional.

Article 4 du décret du 18 novembre 1996

Il peut être établi dans une région ou entre plusieurs régions des plans d'élimination spécifiques à certaines catégories de déchets lorsque la nature et les caractéristiques des déchets produits dans cette région ou ces régions requièrent des modes de transport et de traitement spécifiques.

La zone géographique couverte par le plan, ci-après désignée "zone du plan", est soit la région si le plan est régional, soit l'ensemble des régions qu'il concerne si le plan est interrégional.

La décision d'élaborer un plan interrégional, qu'il s'applique à l'ensemble des déchets mentionnés à l'article 1er ou qu'il ne s'applique qu'à des déchets spécifiques, est prise conjointement, au stade initial ou à celui de la révision, par les autorités respectivement compétentes de chaque région considérée. Ce plan est élaboré ou révisé d'un commun accord par chacune de ces autorités selon les procédures applicables à chaque région en cause, telles qu'elles sont définies par le présent décret. Les autorités compétentes peuvent décider, à l'occasion de sa révision, que chaque région concernée disposera à l'avenir de son propre plan.

Chapitre III : De la commission du plan

Article 5 du décret du 18 novembre 1996

Il est créé dans chaque région une commission consultative composée :

- a) Du préfet de région ou de son représentant, qui préside la commission lorsque le plan est élaboré à son initiative;
- b) Du président du conseil régional ou de son représentant, qui préside la commission lorsque le plan est élaboré à l'initiative du conseil régional;
- c) De représentants du conseil régional désignés par ce dernier;
- d) Du directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, ou de son représentant, du directeur régional de l'environnement ou de son représentant et du directeur régional des affaires sanitaires et sociales ou de son représentant;
- e) De représentants des établissements publics de l'Etat, notamment de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, et des agences financières de bassin territorialement compétentes;
- f) De représentants de la chambre régionale de commerce et d'industrie, de la chambre régionale d'agriculture et de la chambre régionale des métiers;
- g) De représentants des organisations professionnelles du secteur de la production et de l'élimination des déchets;
- h) Des représentants d'associations agréées de protection de l'environnement.

L'autorité compétente fixe la composition de la commission, nomme ceux de ses membres prévus aux e) à h) de l'alinéa précédent et désigne le service chargé de son secrétariat.

La commission ainsi formée définit, avec son programme de travail, les modalités de son fonctionnement.

Le projet de plan élaboré à l'initiative de l'autorité compétente ou révisé par celle-ci est soumis à l'avis de la commission consultative.

Article 6 du décret du 18 novembre 1996

L'autorité compétente présente à la commission consultative au moins une fois par an un rapport relatif à la mise en œuvre du plan.

Chapitre IV : Des modalités de consultation et d'information du public et des collectivités territoriales concernées par le plan

Article 7 du décret du 18 novembre 1996

L'autorité compétente, après avoir recueilli l'avis de la commission consultative, soumet le projet de plan pour avis :

- a) Au conseil régional et aux conseils régionaux limitrophes de la zone du plan;
- b) Au conseil départemental d'hygiène de chaque département de la zone du plan;
- c) Dans chaque département de la zone du plan, à la commission consultative créée conformément à l'article 5 du décret n° 96-1008 du 18 novembre 1996 susvisé pour l'élaboration des plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés.

A défaut de réponse dans les trois mois de leur saisine, ces conseils et commissions sont réputés avoir donné un avis favorable au projet.

Le projet de plan est éventuellement modifié pour tenir compte de ces avis.

Article 8 du décret du 18 novembre 1996

Si le plan relève de la compétence du préfet de région, le projet de plan est mis à la disposition du public au siège des préfectures de région, de département et des sous-préfectures. Si le plan relève de la compétence du conseil régional, le projet de plan est mis à la disposition du public au siège du conseil régional et en tout autre lieu fixé par ce conseil.

Afin de faciliter l'information du public, il est joint au plan un résumé qui en précise les objectifs et explique les actions qu'il préconise.

Le projet de plan peut être consulté pendant deux mois. Un avis faisant connaître la date de l'ouverture de cette consultation est publié, par les soins de l'autorité compétente, quinze jours au moins avant le début de la consultation, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements intéressés.

Les observations sur le projet de plan sont consignées sur des registres ouverts à cet effet.

Article 9 du décret du 18 novembre 1996

Lorsque le plan est élaboré par le préfet de région, il est approuvé par un arrêté de ce dernier. Cet arrêté est publié au Recueil des actes administratifs de toutes les préfectures de la région. Un exemplaire du plan est déposé à la préfecture de région ainsi que dans chaque préfecture des départements de la région. Il est adressé aux membres de la commission consultative et au président du conseil régional.

Lorsque le plan est élaboré par le conseil régional, il est approuvé par délibération de ce dernier. Cette décision est publiée au Recueil des délibérations du conseil régional. Un exemplaire de ce plan est déposé au siège du conseil régional. Un exemplaire est adressé aux membres de la commission consultative et au préfet de région.

L'acte d'approbation du plan fait en outre l'objet d'une insertion dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements couverts par le plan.

Chapitre V : De la révision des plans

Article 10 du décret du 18 novembre 1996

Le plan est révisé au plus tard dix ans après son approbation à l'initiative de l'autorité compétente dans les formes prévues pour son élaboration. Toutefois, si l'économie générale du plan n'est pas remise en cause à l'occasion de sa révision, il n'y a pas lieu à consultation du public. La commission du plan est consultée sur le recours à cette procédure simplifiée.

Lorsqu'un plan est mis en révision, il demeure applicable jusqu'à la date de publication de l'acte approuvant cette révision.

Chapitre VI : Dispositions diverses

Article 11 du décret du 18 novembre 1996

Pour l'application du présent décret à la collectivité territoriale de Corse, l'Assemblée de Corse et le président du conseil exécutif de Corse exercent respectivement les attributions dévolues dans les autres régions au conseil régional et à son président.

Article 12 du décret du 18 novembre 1996

I. - Le présent décret n'est pas applicable aux plans d'élimination des déchets autres que ménagers et assimilés pour lesquels la consultation du public a été prescrite avant la date de sa publication.

II. - Toutefois, si un conseil régional a demandé, postérieurement au 3 février 1996, le transfert de compétence prévu par

l'article 10-1 de la loi du 15 juillet 1975 susvisée, le plan régional ne peut être élaboré que dans les conditions prévues par le présent décret.

Article 13 du décret du 18 novembre 1996

Le décret n° 93-140 du 3 février 1993 relatif aux plans d'élimination des déchets autres que les déchets ménagers et assimilés est abrogé.

Article 14 du décret du 18 novembre 1996

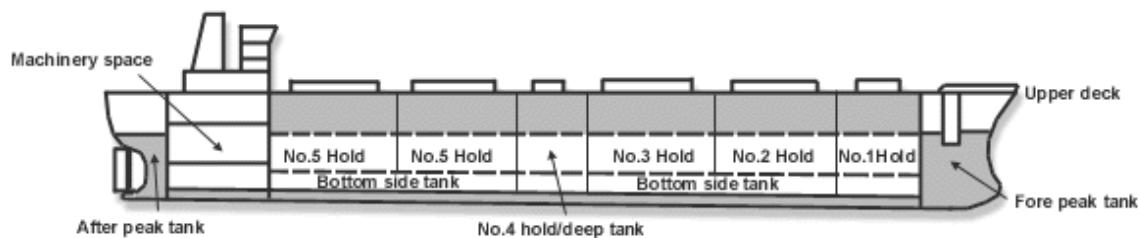
Le ministre du travail et des affaires sociales, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement, le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications et le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

ANNEXE 5

Ballast Water Treatment

Reballasting at sea, as recommended by the IMO guidelines, currently provides the best-available measure to reduce the risk of transfer of harmful aquatic organisms, but is subject to serious ship-safety limits. Even when it can be fully implemented, this technique is less than 100% effective in removing organisms from ballast water. Some parties even suggest that reballasting at sea may itself contribute to the wider dispersal of harmful species, and that island states located 'down-stream' of mid-ocean rebalasting areas may be at particular risk from this practice.

It is therefore extremely important that alternative, effective ballast water management and/or treatment methods are developed as soon as possible, to replace reballasting at sea. Significant research and development (R&D) efforts are underway by a number of scientific and engineering research establishments around the world, aimed at developing a more complete solution to this problem.



Options being considered include:

- Mechanical treatment methods such as filtration and separation.
- Physical treatment methods such as sterilisation by ozone, ultra-violet light, electric currents and heat treatment.
- Chemical treatment methods such adding biocides to ballast water to kill organisms.
- Various combinations of the above.

All of these possibilities currently require significant further research effort. Major barriers still exist in scaling these various technologies up to deal effectively with the huge quantities of ballast water carried by large ships (e.g. about 60,000 tonnes of ballast water on a 200,000 DWT bulk carrier). Treatment options must not interfere unduly with the safe and economical operation of the ship and must consider ship design limitations. Any control measure that is developed must meet a number of criteria, including:

- It must be safe.
- It must be environmentally acceptable.
- It must be cost-effective.
- It must work.

One of the problems currently faced by the global R&D community is that apart from the general criteria above, there are currently no internationally agreed and approved performance standards or evaluation system for the formal acceptance of any new techniques that are developed. In addition, many groups are working in isolation from each other, and there are no formal mechanisms in place to ensure effective lines of communication between the R&D community, governments and ship designers, builders and owners. These are vital if the R&D effort is to succeed.

The GloBallast programme hopes to reduce these barriers through two initiatives, a directory of ballast water treatment R&D on this web-site, and a Global Ballast Water R&D Symposium to be held in early 2001. One of the objectives of the symposium will be to workshop the development of performance standards and an evaluation system for the formal acceptance of new treatment techniques. These will be put to a meeting of the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) for consideration and hopefully adoption.

Erreur! Nom de fichier incorrect. [Search the Ballast Water Treatment R&D Directory \(under construction\)](#)
Newsflash - The Ballast Water Treatment R&D Symposium will take place on 26 and 27 March 2001-
[Click here for information and registration details](#)

Source OMI.