

GUIDE PORTS PROPRES EN FRANCE



Fédération Française des Ports de Plaisance

Véronique TURQUAND
Déléguée Générale UPACA

Rémy DROUIN
Directeur environnement
Ville de Cavalaire sur Mer



AVERTISSEMENT

Les auteurs du présent document, en le proposant aux gestionnaires de ports de plaisance de la FFPP, ont un double objectif :

- Ils souhaitent mettre à leur disposition un outil d'aide à la réalisation de la démarche Ports Propres. Cet outil est basé sur l'expérience de la démarche en Provence Alpes Côte d'Azur et ne demande qu'à être adapté, voire amélioré en fonction des situations rencontrées.
- Ils souhaitent permettre aux ports de plaisance d'obtenir la certification AFNOR « Gestion Environnementale Portuaire », Accord Label national, créé en partenariat avec le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur.

REMERCIEMENTS

Les auteurs remercient les institutions de Provence Alpes Côte d'Azur, notamment le Conseil Régional et l'ADEME, pour leur implication technique dans la réalisation de ce guide.

SOMMAIRE GUIDE PORTS PROPRES EN FRANCE

	PAGE
Préface UPACA	6
Préface FFPP	7
Introduction : le pourquoi de ce guide ?	8
Présentation Ports Propres :	10
- Définition	10
- Origine, dates	10
- En PACA	10
Aspects réglementaires	11
Aspects administratifs et Techniques	15
<u>Administratifs :</u>	15
• Acteurs institutionnels	15
• Demande de subvention	15
<u>Techniques:</u>	15
Les 5 volets de Ports Propres :	
• Etude diagnostique	15
• Pollutions chroniques	16
• Pollutions accidentelles	16
• Economie d'Energie et Economie d'Eau	16
• Formation, sensibilisation, communication	16
• Nouveaux ports	17
Mise en œuvre de la démarche Ports Propres :	
Rôle de chacun des signataires de l'engagement ports propres :	18
- Les Unions Régionales	18
- Les partenaires financiers	18
- Les gestionnaires de ports	19
- Les usagers du port	20
L'après démarche « ports propres » :	22
L'amélioration continue de la démarche environnementale	22
L'accord AFNOR : certification « gestion environnementale portuaire.	22
Contacts	23

ANNEXES EN FICHIERS SEPARES

1. Cahier des charges de l'étude diagnostique
2. Fiche « Point Propre »
3. Fiche « matériels de dépollution »
4. Plan de formation « gestion environnementale des ports »
5. Signalétique Ports Propres
6. Fiche « économie d'énergie »
7. Plan de réception et de traitement des déchets des navires
8. Cas particulier des signaux pyrotechniques périmés
9. Tableau pour suivi des déchets
10. Fiche « gestion de l'eau potable»
11. Guide d'auto-évaluation avant certification

PREFACE UPACA

La flotte de plaisance de la Région Provence Alpes Côte d'Azur représente près de 30% de la flotte nationale.

Filière à part entière, l'activité plaisance induit près de 10 000 emplois en région PACA. Environ 55 000 anneaux permettent l'accueil de nombreux plaisanciers, qui visitent les sites naturels ou stationnent dans les ports.

L'activité plaisance a une influence non négligeable sur le milieu et sur la qualité des eaux, tant dans les ports qu'aux alentours. On estime que plusieurs milliers de tonnes de déchets toxiques sont issus des 130 ports maritimes, de pêche et de plaisance, de la région PACA : batteries, huiles de vidanges, peintures, solvants, etc.

Face à ce constat, la Région Provence Alpes Côte d'Azur, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse, l'ADEME, l'Etat (DIREN), et les départements des Alpes Maritimes, et du Var ont adopté une démarche commune, visant à encourager toutes les opérations qui concourent à l'amélioration de la qualité environnementale des ports.

Depuis 2001, année de démarrage de la démarche « Ports Propres » dans notre région, 86 ports l'ont adoptée et des aides, d'un montant de 14 millions d'Euro, leurs ont été octroyées.

Je remercie chaleureusement, le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur qui nous a permis de réaliser une étape complémentaire à la démarche entreprise, la création, en 2008, d'un Accord AFNOR pour la certification de la gestion environnementale portuaire.

Je souhaite à toutes les Unions Régionales constitutives de la FFPP de mener à bien la même démarche sur l'ensemble des ports de leur région, grâce à ce guide, et de rencontrer autant de soutien et d'écoute de la part des institutions de leur région que nous en avons eus de la part des institutions de la nôtre.

René GAUDINO
Président de l'UPACA
Vice Président de la FFPP



PREFACE FFPP

La Fédération Française des Ports de Plaisance regroupe la plupart des ports de plaisance maritimes, lacustres et fluviaux français, ce qui représente environ 300 ports et 160 000 anneaux.

Jouant un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et du littoral, les ports de plaisance souhaitent contribuer à la protection de l'environnement, facteur de développement, pour aujourd'hui et pour demain, tout en professionnalisant et qualifiant leur personnel.

Développement économique, dynamique sociale, gestion environnementale, la FFPP fait du développement durable son axe de bataille, en accord avec le programme de Gestion Intégrée du Littoral et de la Mer, initié par l'Union Européenne et développé en France par la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires et par le Secrétariat Général de la Mer.

Afin d'aider les gestionnaires de ports de plaisance à maîtriser le management environnemental, la FFPP propose ce guide « Ports Propres en France », afin que chaque union régionale et chaque port de plaisance puisse utiliser ce concept des ports propres dans les meilleures conditions opérationnelles possibles.

Serge PALLARES
Président de la FFPP



Introduction

Il y a quelques années, lors des premières réunions relatives à l'opération « Ports Propres », quelques directeurs de ports s'offusquaient d'avoir à prendre en compte la dimension environnementale de la gestion de leurs ports...

Aujourd'hui, tous les acteurs de la filière plaisance ont compris que le management environnemental est un impératif :

- tout simplement parce que les réglementations nous y obligent
- parce que de nombreux ports de plaisance sont situés :
 - o dans des espaces remarquables et fragiles, et dans les eaux littorales qui concentrent 80% de la biodiversité marine.
 - o à proximité des zones de baignade ou d'espaces consacrés à l'aquaculture, pour lesquels la qualité sanitaire des eaux côtières est primordiale.
- parce que la dimension économique (l'accueil du tourisme nautique) et la dimension sociale (la professionnalisation, la qualification et la pérennisation des métiers de notre filière) sont inséparables de la dimension environnementale.

Bien sûr, nous, gestionnaires de ports de plaisance, ne sommes qu'un maillon dans la chaîne des pollutions majeures qui affectent le milieu maritime.

Quelques chiffres, bien connus, trop connus, parmi tant d'autres :

- 150 000 tonnes d'hydrocarbures déversées chaque année dans les océans du globe suite à des marées noires, mais environ 1.8 millions de tonnes déversées dans le même temps par les navires qui nettoient leur cuves, et cela, parfois en toute légalité.
- 28% (en volume) du trafic pétrolier maritime mondial transite par la Méditerranée, mer fermée et tellement fragile.

C'est dire si le risque d'accident ou de dégazage est important comme il l'est ou l'a déjà été sur les autres façades maritimes françaises, Atlantique, Bretagne, Manche, Mer du Nord.

Alors faut-il baisser les bras ?

Faut-il dire que les opérations Ports Propres sont inutiles, car tellement disproportionnées par rapport à ces risques majeurs ?

Certainement pas !

Car les impacts sur le milieu même s'il s'agit de petites quantités de polluants générés par les ports et la navigation de plaisance sont répétitifs et affectent le milieu littoral, qui constitue le plus riche et le plus fragile des écosystèmes.

Au cours de l'année 2007, l'Union Européenne a développé son programme de politique maritime, en se basant sur le « livre bleu » qui vient d'être adopté et également sur une vaste consultation qui a eu lieu tout au long de l'année, dans tous les états membres.

José Manuel BARROSO, président de la Commission Européenne, a planté le décor en déclarant qu'une vision européenne du littoral, des mers et des océans, est un des défis majeurs pour l'Europe de demain, pour optimiser la qualité de vie dans nos régions côtières, et dynamiser le développement, tout en mettant un terme à la dégradation de l'environnement.

Cette thématique Environnement- Développement est celle de la FFPP depuis bien des années, et le management environnemental des ports de plaisance est considéré comme un atout pour notre activité et pour toute la filière de la plaisance.

Plusieurs axes de réflexion et d'action illustrent cette thématique :

- 1- La professionnalisation des gestionnaires et des agents des ports de plaisance, par des formations et des qualifications environnementales spécifiques, ce qui permet de créer de nouveaux emplois sur le long terme.
- 2- Notre clientèle souhaite bénéficier de plans d'eaux portuaires et de bassins de navigation d'excellente qualité. La préservation de l'environnement dans lequel nous exerçons nos activités est donc un gage de développement.
- 3- Les partenariats développés avec toutes les autres fédérations et associations, qui permettent la création d'une image positive et dynamique de l'activité plaisance, ne se conçoivent pas sans un management environnemental fort. (FEEE- ANEL-Rivages de France- Tourisme et terroirs- France Station Nautique- Fondation Nicolas HULOT- etc.)
- 4- Le développement des ports de plaisance, tant par la création de nouvelles installations, que par la création de nouvelles formes d'implantation (ports à sec, cales de mise à l'eau, etc.) ne peut plus se concevoir sans le cadre du management environnemental, part importante du développement durable.
- 5- De plus, grâce à ce concept de management environnemental des ports de plaisance, de nouvelles possibilités sont ouvertes, notamment avec la mise en œuvre de technologies avancées, qui permettent des solutions durables, acceptables pour l'environnement :

Nouvelles infrastructures de type « digues vertes », zones de mouillage organisé, dépollution des eaux de carénages et des eaux pluviales avant rejet dans le milieu marin, plans d'élimination des déchets portuaires, énergies renouvelables, etc.

Si la Fédération Française des Ports de Plaisance considère que le management environnemental des ports de plaisance et les opérations ports propres sont indispensables, elle a bien conscience également qu'il ne s'agit que d'un élément d'une politique globale qui doit prendre en compte toutes les dimensions de la protection de l'environnement marin, tout en développant l'économie et en optimisant la qualité de vie sur le littoral et tous les bassins de navigation.

Notre profession de gestionnaires de ports de plaisance devient de plus en plus complexe, les risques techniques et juridiques sont de plus en plus présents, ainsi que le foisonnement des réglementations auxquelles nous sommes confrontés, les attentes de nos conseils d'administrations ou conseils municipaux, les demandes de nos usagers clients... De plus la sensibilité du grand public et des décideurs publics et privés, pour les questions environnementales ne cesse de croître.

Nous espérons que ce guide, fruit d'un travail collectif, facilitera le travail de tous les gestionnaires de port, et évoluera grâce aux enrichissements que vous y apporterez.

Véronique TURQUAND
UPACA

Rémy DROUIN
CAVALAIRE

Présentation de la démarche « Ports Propres »

Définition :

Démarches visant à encourager toutes les opérations qui concourent à l'amélioration de la qualité environnementale des ports de plaisance et de pêche, existants à la date d'aujourd'hui.

Prise en compte de façon globale à l'échelle d'une région de la problématique gestion des déchets et rejet des effluents dans les ports.

Origine :

L'origine de la démarche provient du constat de la production de milliers de tonnes de déchets toxiques issus de l'activité portuaire, comme, par exemple : les piles, les batteries, les huiles, les solvants, les peintures, etc...

Et de la présence des Eaux de carénage, eaux usées, eaux pluviales...

Quelques dates :

Première notion de « ports propres » en Bretagne en 1992.

Languedoc Roussillon, de 1998 à 2005 : première opération « Ports Propres » dans les ports de plaisance et de pêche.

Corse, en 2003 : « ports propres et accueillants »

En Provence Alpes Côte d'Azur :

L'Opération est initiée en 2001, avec une convention de partenariat entre le Syndicat Mixte d'Aménagement Touristique du Languedoc-Roussillon et le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur.

Une convention de partenariat technique et financier unit le Conseil Régional PACA, l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse, l'ADEME PACA et la DIREN PACA.

De 2001 à 2007 : 86 ports de plaisance en PACA adhèrent à la démarche « Ports Propres ».

En 2006 : création, en partenariat Conseil Régional PACA/UPACA, d'une charte graphique de signalétique des équipements « ports propres » adoptée au niveau national par la FFPP.

En 2007, le Conseil Régional, commande une étude de faisabilité puis la création d'un Accord national auprès d'AFNOR, avec le concours, entre autres, de l'UPACA.

En 2008 : création de la certification AFNOR « Gestion Environnementale Portuaire ».

Aspects réglementaires « Qualité de l'eau »

Dans l'Union Européenne, et bien sûr en France, les notions de développement durable et de management environnemental sont devenues incontournables.

Les concepteurs, dirigeants et gestionnaires d'entreprises, et pour ce qui nous concerne, de ports de plaisance, doivent apprendre à développer leur activité économique, tout en prenant en compte la dimension sociale, donc le développement, la qualification et la pérennisation de l'emploi, et en préservant l'environnement, gage d'une qualité de vie actuelle et d'un potentiel de développement futur.

L'arsenal réglementaire et législatif qui encadre nos activités est de plus en plus foisonnant et spécialisé.

Vous trouverez ici un bref rappel des directives et lois relatives à la qualité de l'eau, milieu où nos activités se développent.

Mais nous sommes également concernés par de nombreux autres textes, dans des domaines aussi divers que la gestion des déchets, de l'énergie, des sédiments portuaires, qui vous sont indiqués dans d'autres annexes.

- La loi sur l'eau du 30 décembre 2006, oblige à parvenir à une bonne qualité des eaux, afin d'atteindre à l'horizon 2015 un bon état écologique des masses d'eaux, comme le préconise la directive cadre européenne sur l'eau du 22 décembre 2000, transposée en droit français par la loi du 21 avril 2004 (Loi n°2004 – 338 du 21 avril 2004, portant transposition de la directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'Eau)

Il est important de noter que :

- la bonne qualité des masses d'eaux concerne également les « masses d'eaux côtières »
 - la loi sur l'eau accentue l'importance de la gestion des eaux usées et également des eaux pluviales, vecteur important de charges polluantes de la terre vers la mer.
-
- La Directive sur la responsabilité environnementale, du 21 avril 2004 transposée en droit français mi 2008 accentue les notions de prévention et de réparation des dommages à l'environnement. Dans certains domaines, les gestionnaires de ports seront concernés, et pourront être impliqués : Etat écologique des masses d'eaux, protection de la faune et de la flore sauvages...
Et cela en cas de non maîtrise d'une pollution, qu'elle soit générée par l'activité portuaire, ou simplement qu'elle transite par le bassin portuaire, avant de contaminer l'espace marin et littoral proche.
Ce texte concerne les détériorations de l'environnement qui présentent un réel caractère de gravité, dans trois domaines :
- L'atteinte à la santé humaine du fait de la contamination des sols
 - L'état écologique de l'eau
 - L'atteinte aux espèces et aux sites protégés.

La loi reconnaît la nécessité de protéger la biodiversité, et plus qu'une réparation pécuniaire, prévoit d'organiser la remise en état d'un site en cas de dégradation.

Un décret en Conseil d'Etat fixera prochainement les activités soumises à l'obligation de réparation, les différents niveaux de responsabilité, et les conditions de mise en œuvre des mesures de prévention et de réparation...

- Code des ports maritimes, article L 332-2 et R322-2 sur la conservation du domaine public des ports maritimes.

Article L332-2

Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations.

Le fait de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres est puni d'une amende d'un montant égal à celui prévu pour les contraventions de 5^{ème} classe.

Article R 322-2

Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et havres tant dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations.

Le jet de terre, objets ou immondices dans les eaux des ports et leurs dépendances, leur dépôt sur les quais et les terres pleins des ports sont punis de l'amande prévue pour les contraventions de la 3^{ème} classe.

www.legifrance.gouv.fr

- Code de l'environnement article L216-6, extrait :

« Le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune, à l'exception des dommages visés aux articles L. 218-73 et L. 432-2, ou des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou des limitations d'usage des zones de baignade, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

- Ces textes viennent d'être confortés par la directive européenne « Stratégie pour le milieu marin », adoptée mi décembre 2007 par le parlement européen.

Ce texte rappelle que les états membres doivent atteindre ou maintenir un « bon état écologique » des eaux marines et côtières d'ici 2020.

- Directive Qualité des eaux de baignade

En complément de ces textes de référence, les gestionnaires de ports de plaisance sont concernés par la qualité des Eaux de Baignade (QEB).

Le cadre réglementaire de la surveillance de la QEB est en train d'évoluer, suite à la mise en place de la loi sur l'eau (article 42) et suite à une nouvelle « directive qualité des eaux de baignade », adoptée par le parlement européen le 15 février 2006.

Cette évolution va vers des valeurs d'analyses plus contraignantes, et introduit la notion de « profil des eaux de baignade ».

De quoi s'agit-il ?

Cela signifie une évaluation des risques sanitaires et chimiques existants sur un site de baignade, et de la mise en place de plans permettant de faire face aux risques, prévoyant des moyens appropriés.

Une autre évolution concerne le rôle et la responsabilité accrue des collectivités territoriales, dans la gestion des sites de baignade et leur suivi sanitaire.

C'est pourquoi, aux yeux des maires, les ports de plaisance seront classés dans la colonne « risque » pour la QEB, et qu'il nous appartient d'être prêt à répondre, en démontrant la qualité environnementale de notre gestion et, les moyens que nous pouvons mettre en œuvre.

Cette évolution des mentalités et des responsabilités se concrétisera bientôt par une démarche de certification « qualité de l'eau de baignade », dont l'ANEL est la cheville ouvrière.

www.baignades-santé.gouv.fr

Cliquer sur « Zoom sur le contrôle »

Puis sur « Evolution de la réglementation »

- Nouvelles normes de qualité de l'eau

Afin de compléter la directive cadre européenne sur l'eau, le parlement européen vient d'adopter un nouveau texte, qui arrête des normes de qualité environnementale concernant 33 agents polluants (pesticides et métaux lourds notamment), pouvant se trouver dans les rivières, les lacs et les eaux côtières.

Cette directive permettra de garantir un niveau élevé de protection du milieu aquatique.

La transposition en droit national devrait suivre prochainement pour une mise en œuvre en 2010 environ.

Mais ce texte n'est qu'un début, et la liste des polluants susceptibles d'altérer les eaux côtières, les sédiments et le milieu marin va certainement s'élargir.

- MARPOL

Le 2 novembre 1973, la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) était adoptée par, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui est l'institution des Nations Unies chargée de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution des mers.

Différentes annexes à cette convention portent sur les hydrocarbures, les produits chimiques, les substances dangereuses transportées, les eaux usées et les ordures.

Cette convention a été développée et précisée, et a donné lieu notamment à la nouvelle réglementation sur les navires à double coque pour transporter les hydrocarbures...

En ce qui concerne le monde de la plaisance, nous sommes plus particulièrement concernés par les annexes IV (prévention de la pollution par les eaux usées des navires) et V (pollution par les ordures des navires)

Dans le prolongement de la convention internationale MARPOL, la réglementation (Directive européenne 2000/59/CE du 27 novembre 2000) impose que chaque port dispose d'installations de réception des déchets et des eaux usées des navires.

Vous trouverez en annexe le plan déchets type proposé par la FFPP.

www.cedre.fr

www.imo.org (reflet de l'omi)

Cette annexe sur les aspects réglementaires « qualité de l'eau » ne serait pas complète, sans évoquer le REPOM, et le 9^{ème} programme de l'Agence de l'eau.

- REPOM

Le réseau national de surveillance de la qualité de l'eau et des sédiments des ports maritimes offre une aide aux gestionnaires de port, et leur permet d'avoir des indicateurs de la qualité de l'eau et des sédiments marins.

Les analyses d'eau effectuées dans le cadre de ce réseau par les CQEL (Cellule Qualité des Eaux Littorales) permettent d'identifier les pollutions bactériologiques et physico chimiques afin de déterminer les impacts des installations portuaires sur le milieu, et d'aider les gestionnaires de port à chercher des solutions.

Les analyses sédimentaires permettent également cette aide aux gestionnaires, en recherchant les hydrocarbures, métaux lourds et micro polluants présents dans les sédiments portuaires.

www.environnement.gouv.fr
www.rnde.tm.fr

En complément de l'aspect réglementaire, nous vous informons qu'il existe :

Aide à l'élimination des déchets dangereux pour l'eau.

- Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse
Conditions d'aides au 9^{ème} programme (2007-2012)

Les gestionnaires de ports et de plaisance sont concernés par ce programme d'aide, au titre des « organisateurs de collecte de déchets dangereux pour l'eau produits en petites quantité ». Les aides sont attribuées sous la forme d'une subvention de 30 à 50 % sur l'ensemble des coûts HT d'élimination des déchets dangereux pour l'eau (traitement, collecte, et transports, contenant, etc.)

Attention, ces aides sont attribuées exclusivement via des entreprises prestataires agréées, reconnues et conventionnées par l'Agence, et qui déduisent ces aides de leurs factures.

Sont concernés les déchets dangereux pour l'eau collectés dans les points propres ou déchetteries portuaires, ainsi que les boues récoltées dans les dispositifs de traitement des aires de carénage.

- La liste des entreprises conventionnées est mise à jour sur le site internet de votre agence de l'eau.
- Etablissez une convention tripartite (Agence, entreprise, gestionnaires) avant tout enlèvement de déchets, faute de quoi les aides ne pourraient vous être attribuées.

www.lesagencesdeleau.fr
www.eau-seine-normandie.fr
www.eau-artois-picardie.fr
www.eau-rmc.fr
www.eau-adour-garonne.fr
www.eau-loire-bretagne.fr
www.eau-rhin-meuse.fr

Ports Propres : Un outil complet

Aspects administratifs et techniques :

Cette présentation est sommaire afin d'appréhender dans son ensemble la totalité de la démarche. Elle sera plus détaillée dans la partie « rôle de chacun des signataires de l'engagement « ports propres » ».

Administratifs :

La démarche « ports propres » est une démarche volontaire à laquelle le gestionnaire de port adhère ou pas.

L'adhésion demande un engagement formalisé de la part du gestionnaire de port auprès des institutionnels susceptibles d'accompagner la démarche tant sur le plan technique que sur le plan financier. (un modèle d'engagement pourra être proposé par les institutions, comme ce le fut en PACA).

Acteurs institutionnels :

En Provence Alpes Côte d'Azur, les partenaires techniques et financeurs sont :

Conseil Régional PACA

ADEME

Agence de l'Eau RMC

DIREN

Et parfois les Conseils Généraux

Demande de subventions :

Au départ, ces partenaires ont signé une convention de coopération technique et financière et ont proposé un guide pour les gestionnaires de port pour les demandes de subvention en fonction des phases de la démarche « ports propres ». (Les institutions peuvent se mettre en rapport avec celles de PACA pour voir la teneur du document).

Le Conseil Régional PACA a accepté de mettre à disposition des autres Conseil Régionaux son savoir-faire en la matière.

Techniques

Les opérations ports propres comportent cinq volets, distincts mais indispensables, afin de permettre aux gestionnaires de ports de plaisance l'accès au management environnemental dans les meilleures conditions :

Premier volet

Une étude diagnostique des flux de polluants et de déchets, produits ou transitant par le site portuaire. (annexe 1)

Ce premier volet, préalable indispensable à la mise en œuvre des autres volets, permettra :

- de faire la présentation géographique, administrative et juridique du port et de son environnement associé.
- De donner des informations précises sur les origines, la nature, et l'impact des nuisances sur l'environnement.
- De faire la description exhaustive des solutions et des équipements portuaires et de gestion des déchets déjà existants.

- De définir des objectifs de qualité, souhaités pour le plan d'eau, les sédiments et les installations à terre.
- D'établir le programme d'investissement et d'actions pour atteindre ces objectifs.

Deuxième volet

Lutte contre les nuisances chroniques

Après avoir déterminé les sources de pollution au sein du port, ce volet permettra de mettre en place des équipements destinés notamment à :

- collecter et trier les déchets solides et liquides issus des bateaux et de l'activité portuaire : réalisation d'un « point propre » (annexe 2), d'un système de collecte et de traitement des eaux de cale, des huiles usagées, etc.
- traiter les effluents : collecte et traitement des eaux pluviales, des eaux de carénage (voir guide FFPP aire de carénage), aménagement ou réfection de la station d'avitaillement (voir Guide FFPP, station d'avitaillement).

Troisième volet

Lutte contre les pollutions accidentelles (annexe 3).

Grâce à ce volet, les gestionnaires des ports pourront par exemple :

- préparer un plan de lutte contre les pollutions accidentelles
- équiper les ports de kits d'intervention (barrages flottants) en cas de pollution accidentelle par hydrocarbures.

Quatrième volet

Economie d'Énergie et Économie d'Eau (annexe 6 et annexe 10)

Les gestionnaires de port envisageront des équipements à faible consommation d'énergie ou l'emploi d'énergies renouvelables.

Des techniques simples de gestion de l'eau potable et de vigilance par rapport aux fuites sont présentées.

Cinquième volet

Animation, sensibilisation et formation des usagers, des agents et des gestionnaires des ports

Ce volet est prévu pour accompagner toutes les actions conduites dans le cadre des opérations « Ports Propres ».

Il permettra de :

- sensibiliser les employés portuaires aux problèmes environnementaux (annexe 4)
- informer les usagers portuaires (annexe 5)
- aider à la création d'emplois.

Des fiches annexes présentent la problématique de la formation des gestionnaires de ports et des agents portuaires au management environnemental et aux bons gestes environnementaux, ces formations pouvant être qualifiantes dans le cadre du programme de CQP de la FFPP.

Les nouveaux ports

Attention, en Provence Alpes Côte d'Azur, les subventions de la démarche « Ports Propres », ne s'adressent qu'aux ports existants.

Dans le cas d'infrastructures nouvelles, les préconisations relatives à la dépollution de l'aire de carénage, à la création d'un point propre ou d'une déchetterie portuaire, au système de pompage des eaux usées des navires, au système de dépollution des eaux pluviales avant rejet en mer, etc., seront plus facilement mises en œuvre que lors de l'équipement d'anciens sites portuaires.

Toutefois, il faudra également inclure toutes les notions de HQE et Développement Durable lors de la conception de nouvelles infrastructures terrestres ou flottantes.

Quelques exemples :

- les économies d'énergie, (annexe 6) ou le recours à des énergies renouvelables, pour permettre l'éclairage, le chauffage et la climatisation des locaux en consommant le moins d'énergie fossile possible, et pour assurer les besoins en eau chaude sanitaire (énergie solaire par exemple)
- la conception des bâtiments en HQE et BIO CLIMATIQUE (circulation naturelle de l'air / rafraîchissement de l'air en utilisant l'énergie solaire ou les frigories de l'eau portuaire / végétalisation des toitures /...)
- la certification environnementale en cas d'utilisation de bois exotiques (platelages des quais et des pontons, etc.) ou de bois européens.

ROLE DE CHACUN DES SIGNATAIRES DE L'ENGAGEMENT PORTS PROPRES

La mise en place de l'opération Ports Propres

Le rôle des Unions Régionales

Ce guide a pour objectif d'aider les unions régionales qui constituent la FFPP à réaliser une démarche « ports propres » dans chacune des régions, et que les caractéristiques de ces procédures soient similaires sur l'ensemble du territoire national, afin de donner tout son sens à l'appellation « PORTS PROPRES EN FRANCE ».

Afin d'améliorer la qualité environnementale des ports de plaisance (et éventuellement de pêche) il convient de favoriser la mise en place d'un partenariat entre l'Etat (DIREN), la Région, l'Agence de l'Eau, l'ADEME, les Départements concernés, et cela avec et à l'initiative des unions régionales représentatives de notre activité.

Ce partenariat peut prendre la forme de :

- une convention cadre, entre les partenaires précités, dont le modèle type est proposé en annexe.
- une charte de qualité, afin que chaque port de plaisance volontaire puisse adhérer à la démarche en signant cette charte dont le modèle type est proposé en annexe.

Cette charte, de préférence, acceptée par les partenaires signataires de la convention cadre, précise également les modalités d'intervention financières des cosignataires.

- un cahier des charges type, validés par les signataires de la convention cadre, afin que les études diagnostiques soient cohérentes avec la démarche générale.
- Ce cahier des charges type est proposé en annexe.

Pour faire fonctionner l'opération, les signataires de la convention, lorsque celle-ci existe, peuvent mettre en place :

- un comité de pilotage, composé des cosignataires et de l'union régionale
- un comité technique, composé des représentants des services administratifs et/ou techniques des organismes signataires. Ce comité a la charge d'examiner les dossiers de demande de financement, de les évaluer et de formuler un avis.
- Un secrétariat exécutif, chargé d'animer les deux comités, et coordonner l'opération dans son ensemble.
- L'Union Régionale pourra être présente en tant que consultant dans les comités à la demande des institutions.

Le rôle des partenaires financiers

Les partenaires financiers de l'opération sont, prioritairement, ses fondateurs, ainsi que les autres collectivités territoriales et institutions qui souhaiteraient s'associer à la démarche. Ils peuvent, comme en PACA, éditer un guide de demande de subventions ainsi que leurs modalités d'intervention financière, dans un double objectif : recevoir des dossiers ayant la même forme de la part de chaque port et leur faciliter l'accès à la démarche.

L'Europe peut être associée, dans les zones qui sont éligibles au titre des programmes d'actions européens.

Dans chaque Conseil Régional et Conseil Général, un service spécialisé dit « service Europe » est à la disposition des collectivités territoriales et des gestionnaires du domaine public, pour évaluer les possibilités de financement des dossiers.

Le rôle des gestionnaires du port de plaisance

La démarche ports propres n'est, pour le moment, ni obligatoire ni imposée par un règlement. Mais cette démarche est intéressante et recommandée aux gestionnaires de tous les ports, car le management environnemental est devenu incontournable, la réglementation de plus en plus complexe et foisonnante.

L'aide apportée, tant conceptuelle que financière, est essentielle, une fois le cadre mis en place dans la région concernée (convention cadre, charte de qualité, etc...)

Que la gestion du port soit publique ou privée, l'adhésion du gestionnaire de port à la démarche est identique.

Le phasage de l'action du gestionnaire

1^{ère} phase : décision d'adhésion de l'autorité portuaire à l'opération ports propres (Conseil municipal, conseil d'administration, etc.)

2^{ème} phase :- signature de la charte de qualité et définition des aides financières apportées par les partenaires aux différentes phases de l'opération.

Une fois mises en place au niveau régional, les aides financières peuvent être fortement incitatives pour le gestionnaire de port.

-Demandes de subventions pour la réalisation de l'étude diagnostique.

3^{ème} phase : sélection d'un bureau d'étude spécialisé, pour la réalisation de l'étude diagnostique.

Le gestionnaire doit se baser, en l'adaptant à son contexte particulier, sur le cahier des charges type.

4^{ème} phase : réalisation de l'étude diagnostique (annexe 1).

Il est fortement recommandé au gestionnaire du port, d'associer son personnel à la réalisation de l'étude, afin que les agents portuaires s'approprient la démarche dès son démarrage, vu qu'ils auront à en assurer, par la suite, la réalisation concrète et le suivi.

Le bureau d'étude doit, de façon impérative, proposer un vrai guide de programmation pluriannuelle des réalisations et investissements nécessaires, avec une estimation financière réaliste, une hiérarchisation des priorités, un plan de situation des infrastructures proposées intégrant la problématique des circulations de servitudes d'entretien, etc.

Le bureau d'étude doit également, en complément des préconisations d'infrastructures proposer des matériels de lutte anti pollution, pour lutter contre les pollutions accidentelles, ainsi que les recommandations sur les économies d'énergie et les économies de fluides (voir fiche annexe) si le gestionnaire de port le prévoit.

Enfin, le bureau d'étude peut proposer dans le cahier des charges, un plan de communication aux usagers, et un programme de sensibilisation ou de formation des agents portuaires.

5^{ème} phase : Demandes de subventions spécifiques pour la réalisation du programme pluri annuel contenu dans l'étude, validation par le Conseil portuaire et l'autorité portuaire.

6^{ème} phase : Réalisation des infrastructures (plan pluri annuel)

7^{ème} phase : achats et actions diverses, par exemple matériel de lutte antipollution (annexe 3), réalisation ou actualisation du plan déchets (annexe 7), réfection de l'aire de carénage, mise en place d'un point propre, etc.

De manière générale, dans la réalisation des infrastructures, on distingue :

- La réfection de l'aire de carénage (voir guide FFPP aire de carénage)
- La création d'un point propre (annexe 2)
- Le tri sélectif des déchets ménagers à voir avec la commune
- L'installation de pompes à eaux usées et eaux de fond de cale
- La réfection de la station d'avitaillement
- La réfection ou l'ajout de blocs sanitaires (toilettes, douches, vaisselle, etc,...)



Pour les engins pyrotechniques périmés : voir annexe 8

8^{ème} phase : Plan de communication aux usagers.

9^{ème} phase : Mise en place de la signalétique spécifique ports propre. (Annexe 5)

En Provence Alpes Côte d'Azur, une charte graphique spécifique sur la signalétique a été réalisée. Cette signalétique a été adoptée pour l'ensemble des ports français, par la FFPP, qui l'octroie, au cas par cas, à chaque port ayant réalisée la majeure partie de la démarche. La même charte graphique utilisée dans les différents ports permet aux plaisanciers en escale une meilleure lisibilité et compréhension des installations mises à leur disposition.

Outre la signalétique, nous recommandons « les apéros pontons ». Ceci consiste à convier les plaisanciers d'un ponton, puis du suivant, et ainsi de suite, la semaine d'après ou le jour d'après, à un apéritif sur le ponton afin de leurs expliquer la démarche. Adhésion garantie !

10^{ème} phase : Sensibilisation et formation des agents portuaires. (Annexe 4)

Au moins un agent portuaire doit être formé à « Ports Propres », afin de devenir le référent pour ses collègues et leurs enseigner les bons gestes ainsi que les inciter à aller en formation à leur tour.

11^{ème} phase : création d'outils de gestion pour l'exploitation des ports propres. (Annexe 9)

- tableaux de bords de suivi des flux de déchets
- tableaux de bords de collecte des déchets
- tableaux de bord du traitement réglementaire et de l'attestation de destruction des déchets toxiques.
- mise en place d'un système de bilan annuel de gestion des déchets, afin d'analyser l'évolution des besoins du site portuaire.
- tableaux de bord permettant de suivre les consommations, donc les économies, d'énergie, (annexe 6) d'eau potable, (annexe 10), etc.

Ces outils de gestion permettent au gestionnaire du port de juger la pertinence et le bon fonctionnement des infrastructures et procédures mises en place.

Ils permettent également aux partenaires financiers d'envisager un bilan de « gain environnemental », ratio entre le coût des investissements des actions et des formations, et la diminution des pollutions déversées dans le milieu naturel.

Ces outils ont été conçus par les partenaires institutionnels et les directeurs de ports de PACA dans le but de les mettre à disposition d'autres gestionnaires de ports via leur Union Régionale. Ils peuvent bien évidemment être améliorés, par le bureau d'études ou par le groupe ports propres constitués dans la région concernée. Le cas échéant, un échange avec les autres régions serait souhaitable, car n'oublions pas que nous sommes dans une démarche de management environnemental qui demande des améliorations constantes.

12^{ème} phase : Les actions de communication spécifiques

En plus des agents portuaires et des plaisanciers, le gestionnaire de port doit avoir de nombreuses actions de communication.

Pour expliquer les gains environnementaux générés par la demande ports propres, et dont tous bénéficient.

Pour associer à la démarche des partenaires indispensables

→ les professionnels du nautisme

→ les transporteurs maritimes

→ les pêcheurs, professionnels et plaisanciers

→ les loueurs de bateaux

→ les organisations de toutes manifestations et actions situées sur le port

→ Les professionnels exerçants sur le site portuaire et producteurs de déchets (restaurants, bars, épiceries, traiteurs ...)

→ Les communes voisines, potentiellement utilisatrices du site portuaire ou situées à proximité du bassin portuaire

→ Les élus locaux, notamment ceux qui sont en charge de la qualité des eaux côtières et des plages, de la qualité des eaux de baignade.

Cette phase de communication peut être organisée lors de visites portuaires où les personnes citées ci-dessus seront conviées avec mise en avant des équipements « ports propres ». La technique de « l'apéro ponton » peut être reprise avec « l'apéro capitainerie ».

Et après ?

Une fois le port de plaisance engagé dans la démarche ports propres, l'étude diagnostique réalisée, les infrastructures achevées, la signalétique en place, le programme de formation des agents portuaires et le plan de sensibilisation des plaisanciers en cours, les outils de gestion, de suivi et d'analyse en place (!!!) que faire ?

Une démarche de gestion environnementale n'est jamais terminée...

- 1- Le gestionnaire peut mettre en place, avec l'aide des partenaires, un comité de suivi, ou réaliser cette opération en interne :
 - analyser la pertinence ou les dysfonctionnements des infrastructures, des procédures, des formations, etc.
 - chercher comment améliorer le « gain environnemental », soit en modifiant les procédures, soit en diminuant les coûts de fonctionnement par optimisation ou mutualisation avec des structures portuaires voisines.
- 2- Le gestionnaire peut être candidat à la certification AFNOR « gestion environnementale portuaire ».

La procédure pour la certification AFNOR se trouve sur le site internet d'AFNOR à l'adresse suivante :

http://www.afnor.fr/prt_actu_cont.asp?ref=8067

4 étapes pour obtenir la certification :

Etape 1 : mise en place de la démarche

- commandez le référentiel AC J 81-030 dans la boutique AFNOR
- téléchargez le Plan de Contrôle Externe.

Etape 2 : Dépôt de candidature

Téléchargez le dossier de candidature

renvoyez-le dûment complété par courrier à AFNOR Certification, département Commercial, 116 avenue Aristide Briand - BP 40 - F-92224 Bagneux Cedex ou par e-mail à info@afnor.org

Etape 3 : Instruction de votre demande et organisation de votre audit

Analyse de votre dossier de candidature, choix de l'équipe d'audit, des dates d'audit, réalisation de votre audit sur site et rédaction de votre rapport d'audit en direct

Etape 4 : Décision de certification

Sur la base du rapport d'audit, la décision est prise par nos experts permanents. La certification est délivrée pour une durée de 3 ans avec des audits de maintien programmés tous les ans.

Le groupe de travail qui a créé la certification AFNOR en PACA, a réalisé un guide d'auto-évaluation (annexe 11), ainsi que des tableaux permettant le suivi des déchets. Ces outils ont pour objectif de se situer par rapport aux exigences requises par la certification.

CONTACTS

Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP):

<http://www.ffports-plaisance.com>

e-mail : ffpp.euromarina@wanadoo.fr

Tél : 01 43 35 26 26

Fax : 01 43 35 26 27

Adresse : 17, rue Henri Bocquillon 75017 PARIS

Union des Ports de Plaisance de Provence Alpes Côte d'Azur (UPACA) :

www.upaca.com

e-mail : vturquand@upaca.com

Tél : 04 42 07 34 74, contact : Véronique Turquand

Fax : 04 42 07 29 54

Adresse : Port Maritima, B.P. 218/ 13 698 Martigues Cedex.

Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur : Service Mer

www.regionpaca.fr

Tél : 04 91 57 50 57, Contact : Gilles Giorgetti ou Gérard Beauné, au Service Mer.

Adresse : Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde, 13 481 Marseille Cedex 20.

ADEME PACA:

www.ademe.fr/paca

Adresse : 2, bd de Gabès/B.P. 139/ 13 267 MARSEILLE Cedex 08

Tél : 04 91 32 84 44, Contact : Bernard Vigne.

DIREN PACA

www.paca.ecologie.gouv.fr

Tél : 04 42 66 66 00, Contact : Nathalie Quelin

Adresse : Le Tholonet BP 120, 13603 AIX EN PROVENCE

AGENCE DE L'EAU RMC

www.eaurmc.fr

Adresse : Immeuble Le Noailles, 62 La Canebière, 13001 MARSEILLE

Tél : 04 96 11 36 36, Contact : Yannick Galvin