

GUIDE :
Démarche « PORTS PROPRES » et
vers la certification européenne
« PORTS PROPRES »



Union des Ports de Plaisance Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco

Version actualisée (2018)

AVERTISSEMENT

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

- 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 Monaco, et ne demande qu'à être adapté, voire amélioré en fonction des situations rencontrées ;
- Aider les ports de plaisance à obtenir la certification européenne « Ports Propres ».

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE ET DE LA CERTIFICATION « PORTS PROPRES » ..	6
PRINCIPALES RÉGLEMENTATIONS	8
1. Responsabilité environnementale	8
2. Qualité des eaux	8
2.1. Convention internationale MARPOL (1973)	8
2.2. Concourir à des objectifs qualitatifs	9
2.3. En complément	10
3. Déchets récoltés	11
3.1. Responsabilité du détenteur	11
3.2. Plan de réception et de traitement des déchets	11
3.3. Registre « déchets »	12
3.4. En complément	12
PORTS PROPRES : UN OUTIL COMPLET	13
1. Aspects administratifs et techniques	13
1.1. Aspects administratifs.....	13
1.2. Aspects Techniques	13
2. Cas des nouveaux ports.....	15
RÔLE DE CHACUN DES SIGNATAIRES DE L'ENGAGEMENT PORTS PROPRES.....	17
1. Le rôle des Unions Régionales.....	17
2. Le rôle des partenaires financiers.....	17
3. Le rôle des gestionnaires du port de plaisance.....	17
LE PHASAGE DE L'ACTION DU GESTIONNAIRE	18
1. La démarche Ports Propres	18
2. L'Audit de certification.....	20
2.1. Modalités	20
2.2. L'Audit	20
3. Obtention de la certification.....	21
CONTACTS.....	22

ANNEXES

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

INTRODUCTION

Il y a plus d'une quinzaine d'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 doivent être respectées ;
- parce que de nombreux ports de plaisance sont situés :
 - dans des espaces remarquables et fragiles, et dans les eaux littorales qui concentrent 80 % de la biodiversité marine ;
 - 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) sont inséparables de la dimension environnementale.

Bien sûr, les gestionnaires de ports de plaisance, ne sont 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 million de tonnes déversées dans le même temps par les navires qui nettoient leurs 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 ! (dixit Rémi DROUIN, précurseur de Ports Propres)

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.

En 2007, l'Union européenne a développé son programme de politique maritime traduite notamment en France par le livre bleu qui dressait la stratégie nationale pour la mer et les océans. Depuis 2007, de nombreuses réglementations de portées communautaires et nationales, de multiples programmes, des outils de gestion et de planification sont apparus pour répondre à un défi majeur qui est d'optimiser la qualité de vie dans les régions côtières et de dynamiser leur développement, tout en mettant un terme à la dégradation de l'environnement. À titre d'exemple, les PAMM (Plans d'Actions pour le Milieu Marin) proposent par façade maritime un éventail de mesure pour atteindre le Bon État des masses d'eau conformément aux objectifs fixés par la Directive 2008/56/CE sur la stratégie pour le milieu marin.

Le management environnemental des ports de plaisance, tout comme la démarche et la certification Ports Propres sont de réels atouts, car ils répondent favorablement à ces prérogatives et positionnent les ports comme des structures stratégiques dans le développement des espaces littoraux avec une dimension d'excellence environnementale. Plusieurs points illustrent ceci :

- 1- la clientèle souhaite bénéficier de plans d'eaux portuaires et de bassins de navigation d'excellente qualité. La préservation de l'environnement dans lequel s'exercent les activités est donc un gage de développement durable ;
- 2- La professionnalisation des gestionnaires et des agents des ports de plaisance, par des formations et des qualifications environnementales spécifiques favorisent des emplois pérennes ;
- 3- Les partenariats développés avec toutes les autres fédérations, institutions et associations permettent la création d'une image positive et dynamique de l'activité de plaisance, avec comme socle une empreinte environnementale forte ;
- 4- Le développement des ports de plaisance, tant par la création de nouvelles installations, que par la création de nouvelles formes d'implantations (ports à sec, cales de mise à l'eau, etc.) ne peut plus se concevoir sans une vision environnementale ;
- 5- Une base d'excellence environnementale ouvre de nouvelles perspectives en matière de technologies propices à un fonctionnement vertueux des ports de plaisance, moins énergivore, voire positif sur la biodiversité locale...

La 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 ils sont confrontés. De plus, la sensibilité du grand public et des décideurs publics et privés pour les questions environnementales ne cesse de croître.

Ports Propres apporte une solution d'excellence environnementale.

En 2018, une suite optionnelle à la Certification Ports Propres a été initiée par la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur et l'UPACA, Certification « Ports Propres Actifs en Biodiversité ». Elle valorise l'engagement des gestionnaires portuaires agissant en faveur de la biodiversité locale dans le port et dans son aire d'influence.

Dans l'espoir que ce guide, fruit d'un travail collectif et évolutif, par rapport au précédent guide, facilitera le travail de tous les gestionnaires de port,

Véronique TOURREL-CLEMENT
UPACA

Marceau ARTAUD
UPACA

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE ET DE LA CERTIFICATION « PORTS PROPRES »

UN CONSTAT : production de déchets toxiques issus de l'activité portuaire (les piles, les batteries, les huiles, les solvants, les peintures...) et présence des eaux de carénage, eaux usées, eaux pluviales chargées en polluants susceptibles de se retrouver dans le milieu marin.

NÉCESSITE D'AGIR SUR LES DÉCHETS ET EFFLUENTS DONT L'ACTIVITE PORTUAIRE EST RESPONSABLE



CRÉATION DE LA DÉMARCHE ET DE LA CERTIFICATION PORTS PROPRES

OBJECTIF : Ports Propres vise à encourager toutes les opérations qui concourent à l'amélioration de la qualité environnementale des ports de plaisance et de pêche ;

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

POURQUOI UNE CERTIFICATION ? : Visibilité, légitimité et pertinence d'une norme délivrée par un organisme de certification indépendant et objectif. **Ports Propres n'est pas un Label, mais une CERTIFICATION AFNOR.**

La Certification Européenne Ports Propres (CWA Ports Propres ou Clean Harbour Guidelines) est une démarche en 5 étapes suivie d'un audit par un auditeur indépendant issu d'un organisme de certification.



=



+



Certification

Démarche en 5 étapes

Audit

La certification à une durée de validité 3 ans avec audit de contrôle tous les ans

QUELQUES DATES : « de la notion de Ports Propres à la certification européenne »

- Première notion de « Ports Propres » en Bretagne en 1984 ;
- 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 :*
 - Création de la démarche Ports Propres 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 (DREAL aujourd'hui). L'UPACA représente les gestionnaires de ports de plaisance.

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

- En 2006 : création, en partenariat UPACA/Conseil Régional PACA, d'une charte graphique de signalétique des équipements « Ports Propres » adoptée au niveau national
- En 2008 : création de la certification nationale AFNOR « Gestion Environnementale Portuaire » ;
- **En 2011 : Création de la certification européenne « Ports Propres »** (qui remplace la certification française gestion environnementale portuaire, cette dernière n'existe plus).

NOUVEAU LOGO : Un logo « Ports Propres » actualisé a été créé avec l'AFNOR.

Les signalétiques d'informations et de promotion « Ports Propres » intègrent désormais cette nouvelle trame graphique. L'ancien logo reste valable, il sera petit à petit remplacé par le nouveau lorsque les ports renouvelleront leurs signalétiques. Les nouveaux entrants dans la démarche et les nouveaux certifiés auront ce nouveau logo.



PRINCIPALES RÉGLEMENTATIONS

Dans l'Union européenne, et bien sûr en France, les notions de développement durable (social, environnement, économie) et de management environnemental sont devenues incontournables. Les concepteurs, dirigeants et gestionnaires d'entreprises, de ports de plaisance (...) doivent développer leur activité économique, en prenant en compte la dimension sociale, donc le développement, la qualification et la pérennisation de l'emploi, tout 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 les activités est de plus en plus important et spécialisé. Ci-dessous un bref rappel des réglementations environnementales.

1. Responsabilité environnementale

La Directive 2004/35 sur la responsabilité environnementale du 21 avril 2004, transposée en droit français avec la Loi 2008-755 sur la responsabilité environnementale du 1^{er} août 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** (État écologique des masses d'eaux, protection de la faune et de la flore sauvages...) 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.

Les ports sont donc soumis à un régime de responsabilité « pour faute ». Ils peuvent être tenus responsables des dommages causés, s'ils ont commis une faute ou une négligence (même s'ils ne sont pas à l'origine du dommage) et si l'accident affecte des habitats et des espèces protégées. En cas de survenance, il pourra leur être demandé de prendre en charge la restauration des espaces.

En conséquence, le gestionnaire doit notamment :

- s'assurer et prouver que ses équipements sont fonctionnels, entretenus et ne portent pas atteinte à l'environnement ;
- anticiper un événement accidentel (**peu importe son origine**) et prévoir une procédure d'urgence pour confiner et traiter les pollutions. Il doit aussi prouver que son équipe portuaire connaît la procédure d'urgence, et qu'elle est en capacité de l'appliquer ;
- s'assurer et prouver que les déchets dangereux collectés (issu de l'aire de carénage, matériel antipollution utilisé, entretien des équipements du port...) suivent des filières de traitement adaptées et que les entreprises en charge de la collecte et le traitement respectent leurs obligations légales ;
- (...).

2. Qualité des eaux

2.1. Convention internationale MARPOL (1973)

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 déchets.

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, les ports sont 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 (cf. partie déchets) **et des eaux usées des navires.**

2.2. Concourir à des objectifs qualitatifs

La loi sur l'eau du 30 décembre 2006 avait pour objectif d'atteindre un bon état des masses d'eaux à l'horizon 2015 comme le préconisait la directive-cadre européenne sur l'eau du 22 décembre 2000. 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 accentuait l'importance de la gestion des eaux usées et également des eaux pluviales, vecteur important de charges polluantes de la terre vers la mer.

Pour remarque, la Loi sur l'Eau est à l'origine de l'Article L341-13-1 du Code du Tourisme :

« Afin d'assurer la protection de la santé publique et du milieu aquatique, les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes ».

La Directive 2008/56/CE sur la stratégie pour le milieu marin rappelle que les états membres doivent atteindre ou maintenir un « bon état » des eaux marines et côtières d'ici 2020.

Les PAMM ou Plans d'Actions pour le Milieu Marin sont créés à cet effet : « **Ports Propres** » est **une mesure y étant intégrée.**

La volonté de préserver les masses d'eau (dont eaux marines et côtières) se retrouve dans divers textes législatifs. En voici quelques exemples.

- Article L.210-1 du Code de l'Environnement : *L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.*
- Article L216-6 du Code de l'Environnement : *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. Lorsque l'opération de rejet est autorisée par arrêté, les dispositions de cet alinéa ne s'appliquent que si les prescriptions de cet arrêté ne sont pas respectées. Le tribunal peut également imposer au condamné de procéder à la restauration du milieu aquatique dans le cadre de la procédure prévue par l'article L. 173-9.*

Ces mêmes peines et mesures sont applicables au fait de jeter ou abandonner des déchets en quantité importante dans les eaux superficielles ou souterraines ou dans les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, sur les plages ou sur les rivages de la mer.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux rejets en mer effectués à partir des navires. Le délai de prescription de l'action publique des délits mentionnés au présent article court à compter de la découverte du dommage.

- Article L5335-2 du Code des Transports : *Il est interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations, notamment de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres.*

2.3. En complément

- Qualité des Eaux de Baignade

Les gestionnaires de ports de plaisance sont concernés par la qualité des Eaux de Baignade (QEB) régie par la Directive 2006/7/CE sur la gestion de la qualité des eaux de baignade qui a introduit l'obligation de réaliser des profils d'eau de baignade pour évaluer les risques sanitaires et chimiques et définir les actions à mettre en œuvre pour y remédier. Cette Directive précise le rôle et la responsabilité accrue des collectivités territoriales, dans la gestion des sites de baignade et leur suivi sanitaire.

C'est pourquoi, les ports de plaisance seront classés dans la colonne « risques » pour la QEB, et il leur appartient d'être prêt à répondre, en démontrant la qualité environnementale de leur gestion et les moyens mis en œuvre.

Cette évolution des mentalités et des responsabilités s'est concrétisée via une démarche de certification « qualité des eaux de baignade » (www.baignades-santé.gouv.fr).

- 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 d'aider les gestionnaires, en recherchant les hydrocarbures, métaux lourds et micro polluants présents dans les sédiments portuaires.

3. Déchets récoltés

3.1. Responsabilité du détenteur

La Loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux a posé des bases concernant la responsabilité d'une structure qui récupère les déchets. Aujourd'hui, l'Article Article L541-2 du Code de l'Environnement précise que :

- Tout producteur ou détenteur de déchets est tenu d'en assurer ou d'en faire assurer la gestion, conformément aux dispositions ;
- Tout producteur ou détenteur de déchets est responsable de la gestion de ces déchets jusqu'à leur élimination ou valorisation finale, même lorsque le déchet est transféré à des fins de traitement à un tiers ;
- Tout producteur ou détenteur de déchets s'assure que la personne à qui il les remet est autorisée à les prendre en charge.

Un port de plaisance qui collecte les déchets des navires en devient le détenteur, il en est donc responsable jusqu'à leur élimination ou leur valorisation finale.

3.2. Plan de réception et de traitement des déchets

En lien avec la Convention MARPOL, la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison a pour objectif de renforcer la protection du milieu marin en diminuant les rejets illicites de déchets des navires. Cette réglementation s'applique à l'ensemble des ports maritimes, quelles que soient leurs activités (plaisance, pêche, commerce) et quels que soient leurs statuts. Elle a principalement pour objet :

- de permettre à l'ensemble des usagers de l'ensemble des ports de disposer d'installations adaptées pour recevoir les déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires ;
- d'imposer aux navires de plus de 12 passagers (y compris de plaisance) une obligation d'information préalable au port sur leurs besoins en matière d'installations de réception ;
- d'organiser et de planifier la réception des déchets et des résidus de cargaison ;
- de rendre obligatoire l'utilisation par les navires des installations de réception des déchets et résidus mises à leur disposition, sous peine d'amende ;
- enfin, de mettre en place un mécanisme de financement incitatif, reposant sur le principe pollueur-payeur.

Le plan de réception et de traitement des déchets est le document de référence permettant à l'ensemble des usagers du port de connaître les dispositions prises par le port en matière de collecte des déchets et résidus, les services disponibles, et leurs conditions d'utilisation. Il doit couvrir tous les types de déchets d'exploitation¹ et de résidus de cargaison provenant des navires faisant habituellement escale dans le port et être élaboré en fonction de la taille du port et des catégories de navires qui y font escale.

Ce plan est une obligation légale codifiée à l'Article R5314-7 du Code des Transports, il faut le renouveler tous les 3 ans ou après une modification significative de l'exploitation du port. Il doit être consultable en capitainerie.

Un modèle type de plan de réception et de traitement des déchets est proposé en annexe 7

¹ « Déchets d'exploitation des navires » = tous les déchets, y compris les eaux résiduaires

3.3. Registre « déchets »

Au regard du régime de responsabilité pour faute d'un port et de la responsabilité qu'il endosse en récupérant les déchets des navires, le port doit prouver que les déchets dangereux récupérés ont été collectés et traités (valorisation/élimination). Il doit donc assurer une traçabilité à travers un document spécifique : **le registre « déchets »**.

Ce registre est une obligation légale précisée par l'Arrêté du 29 février 2012 fixant le contenu des registres mentionnés aux articles R. 541-43 et R. 541-46 du code de l'environnement, et codifiés à l'Article R541-43 du Code de l'Environnement.

Les ports de plaisance doivent être en mesure de présenter ce registre « déchets » en cas de contrôle des pouvoirs publics. Il doit être conservé 3 ans minimum et peut être sous format numérique ou papier.

Un modèle type de registre « déchets » et sa méthodologie sont proposés en annexe 8

3.4. En complément

Les modalités de collecte pour les signaux pyrotechniques périmés ont évolué. Le port étant ni producteur ni distributeur des signaux pyrotechniques périmés, il n'a pas l'obligation de les récolter et donc d'en payer ensuite le traitement.

Suivant les évolutions réglementaires relatives à la responsabilité élargie des producteurs (REP), c'est aux metteurs sur le marché (*les producteurs*) de s'organiser avec les distributeurs (*magasin d'accastillage*) pour en assurer la collecte.

Les détails sont présentés en annexe 9.

PORTS PROPRES : UN OUTIL COMPLET

1. Aspects administratifs et techniques

Cette présentation permet d'appréhender dans son ensemble la totalité de la démarche préalable à un audit de certification. Elle sera plus détaillée dans la partie « rôle de chacun des signataires de l'engagement « Ports Propres » ».

1.1. Aspects administratifs

La démarche « Ports Propres » est une démarche volontaire.

À titre d'exemple, en PACA, l'entrée dans la démarche 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.

Acteurs institutionnels en PACA :

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

- Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur ;
- ADEME ;
- Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse ;
- DREAL ;
- DIRM ;
- Parfois les Conseils Départementaux.

Demande de subventions en PACA :

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).

La Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur met à disposition des Conseils Régionaux son savoir-faire en la matière.

1.2. Aspects techniques

- La démarche en 5 étapes

La démarche Ports Propres comporte 5 volets distincts et indispensables, afin de permettre aux gestionnaires de ports de plaisance l'accès à la gestion environnementale dans les meilleures conditions

PREMIER VOLET

Étude diagnostic des flux de polluants et de déchets, produits ou transitant par le site portuaire

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 (et les responsabilités), la nature, et l'impact des nuisances sur l'environnement. Un port sera certifié sur les éléments dont il est responsable ;
- 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 proportionnel au port 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 (si l'étude diagnostic le préconise) 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, mise en conformité de la station d'avitaillement, etc. ;
- traiter les effluents : collecte et traitement des eaux pluviales, des eaux de carénage, aménagement ou réfection de la station d'avitaillement.

TROISIÈME VOLET

Lutte contre les pollutions accidentelles et Économies d'Énergie et Économie d'Eau

Grâce à ce volet, les gestionnaires de port pourront par exemple :

- préparer un plan de lutte contre les pollutions accidentelles ;
- avoir des solutions pour traiter ces pollutions accidentelles. Exemple : équiper les ports de kits d'intervention (barrages flottants) en cas de pollution par hydrocarbures (annexe 3), et/ou convention ad hoc avec prestataire spécialisé.

Economie d'Énergie : les gestionnaires de port envisageront des équipements à faible consommation d'énergie ou l'emploi d'énergies renouvelables (annexe 5).

Economie d'eau : Des techniques simples de gestion de l'eau potable et de vigilance par rapport aux fuites sont présentées (annexe 6).

QUATRIÈME VOLET

Formation des agents et des gestionnaires des ports

Ce volet est prévu pour sensibiliser l'ensemble du personnel portuaire aux problèmes environnementaux et les moyens de les traiter. Pour qu'un port obtienne la Certification Européenne Ports Propres, au moins une personne doit avoir suivi la formation Ports Propres. **À terme, tout le personnel portuaire (direction, technique, comptable, administratif) doit suivre cette formation de 3 jours.**

Rapprochez-vous de vos Unions Régionales pour plus d'informations sur la formation Ports Propres.

CINQUIÈME VOLET

Sensibilisation des usagers du port à la gestion environnementale

La signalétique « Ports Propres » (Annexe 4), la communication à destination des usagers par le personnel préalablement formé, les documents d'information (...) favorisent le dispositif de sensibilisation.

Pour remarque, l'UPACA avec le concours des institutions a réalisé de deux films pédagogiques de courtes durées sur « Ports Propres ». Ils présentent l'utilisation de l'aire de carénage et du point propre et seront diffusés dans les capitaineries. De plus, des QRcodes sur divers supports (affiches, autocollants sur les équipements...) permettent leur visionnage sur les smartphones des usagers. Les ports disposant d'un point propre et d'une aire de carénage et, de la signalétique « Ports Propres », peuvent bénéficier de ces outils de sensibilisation et d'information.



Affiches et QR code sur signalétiques Ports Propres pour visionner les films

- Audit de Certification

Une fois les cinq volets réalisés, le gestionnaire peut candidater à la Certification européenne Ports Propres, un audit est alors programmé auprès d'AFNOR. Les modalités sont précisées dans la suite du guide.

2. Cas des 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 d'HQE et Développement Durable lors de la conception de nouvelles infrastructures terrestres ou flottantes.

Quelques exemples :

- les économies d'énergie (annexe 5) 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 frigos de l'eau portuaire/végétalisation des toitures/...) ;
- certification FSC ou PEFC en cas d'utilisation de bois exotiques (platelages des quais et des pontons, etc.) ou de bois européens.

RÔLE DE CHACUN DES SIGNATAIRES DE L'ENGAGEMENT PORTS PROPRES

1. Le rôle des Unions Régionales

Les unions régionales accompagnent les ports de plaisance dans la **démarche « Ports Propres »** vers la certification européenne Ports Propres.

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'État (DREAL/DIRM), le Conseil Régional, l'Agence de l'Eau, l'ADEME, les Départements concernés, et/ou les collectivités territoriales, et cela avec et à l'initiative des unions régionales des ports de plaisance (si elles existent).

Ce partenariat peut prendre la forme :

- d'une convention-cadre, entre les partenaires précités,
- un cahier des charges type, validé par les signataires de la convention-cadre, afin que les études diagnostic soient cohérentes avec la démarche générale (Annexe 1).

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.

2. 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 Départemental, 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.

3. Le rôle des gestionnaires du port de plaisance

La démarche Ports Propres, quel que soit le mode de gestion du port, est perçue comme très opportune, car elle permet d'atteindre une excellence environnementale. Elle permet, entre autres et a minima, de répondre favorablement aux exigences réglementaires en vigueur.

La démarche Ports Propres est volontaire, cependant en Provence Alpes Côte d'Azur certains outils de planification ou de gestion supra communale de l'espace littoral demandent que les ports s'inscrivent dans une telle démarche.

Cette démarche est donc recommandée, car le management environnemental est devenu incontournable et la réglementation est de plus en plus complexe et nombreuse.

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.)

LE PHASAGE DE L'ACTION DU GESTIONNAIRE

1. La démarche Ports Propres

1^{re} phase : Avec l'aval de son autorité portuaire, décision d'adhésion du gestionnaire portuaire à la démarche Ports Propres par son organe délibératoire (Conseil municipal, conseil d'administration, etc.)

2^e phase : 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.

3^e phase :

- Lancement d'une consultation ou d'un marché pour mandater un bureau d'étude pour la réalisation de l'étude diagnostic. Le gestionnaire doit se baser, en l'adaptant à son contexte particulier, sur le cahier des charges type (annexe 1) ;
- sélection d'un bureau d'étude pour la réalisation de l'étude diagnostic ;
- demandes de subventions pour la réalisation de l'étude diagnostic sur la base du devis du bureau d'études retenu.

4^e phase : réalisation de l'étude diagnostic

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, le suivi et la communication.

Le bureau d'étude doit proposer un **vrai guide de programmation pluriannuelle des réalisations et investissements** (un plan d'action, en phase 3 de l'étude) 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 moyens de lutte antipollution, ainsi que les recommandations sur les économies d'énergie et les économies de fluides (voir fiche annexe).

Enfin, le bureau d'étude peut proposer dans le cahier des charges, un plan de communication aux usagers.

5^e phase : Demandes de subventions spécifiques pour la réalisation du programme pluriannuel contenu dans l'étude, validation par le Conseil portuaire et l'autorité portuaire.

6^e phase : Réalisation des infrastructures inscrites dans le plan d'actions. Dans la réalisation des infrastructures, on distingue :

- La réfection de l'aire de carénage ;
- La création d'un point propre (annexe 2) ;
- Le tri sélectif des déchets ménagers à voir avec la collectivité qui en a la charge ;
- L'installation de pompes à eaux usées et eaux de fond de cale, ou faire appel à un prestataire
- La réfection de la station d'avitaillement ;
- La réfection ou l'ajout de blocs sanitaires (toilettes, douches, vaisselle, etc....).

7^e phase : achats et actions diverses, par exemple matériel de lutte antipollution (annexe 3), actualisation si nécessaire du plan déchets (annexe 7) et du registre « déchets » (annexe 8),

8^e phase : Plan de communication aux usagers.

9^e phase : Mise en place de la signalétique spécifique Ports Propres. (Annexe 4)

Une signalétique informative avec une charte graphique spécifique a été adoptée pour l'ensemble des ports. Elle permet, compte tenu de sa présence répétitive dans chaque port, aux plaisanciers en escale une meilleure lisibilité et compréhension des installations mises à leur disposition.

Elle est octroyée au cas par cas, à chaque port ayant réalisé la majeure partie de la démarche. Un dossier de demande d'obtention de cette signalétique doit être demandé à l'UPACA qui en détient les « copyrights ».

Outre la signalétique, il est recommandé d'organiser des rencontres conviviales sur le thème Ports Propres. Par exemple « les apéros pontons » qui consistent 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^e phase : Sensibilisation et formation des agents portuaires.

Au moins un agent portuaire doit être formé à « Ports Propres », dans un premier temps. Il communiquera avec ses collègues sur les bons gestes et les incitera à aller en formation à leur tour. Tout le personnel du port devra être formé.

Si le port emploie des saisonniers, ils doivent être au courant de la démarche Ports Propres. Il est recommandé de les sensibiliser par la création d'un livret d'accueil.

11^e phase : Pilotage de la démarche : Bilan annuel et Plan d'actions

Bilan annuel :

Il s'agit de s'engager dans une démarche de progrès, d'une année sur l'autre. Ainsi :

- chaque année, un bilan Ports Propres, c'est-à-dire répertorier toutes les actions environnementales de l'année précédente doit être fait. Les thématiques abordées doivent prendre en compte le personnel et les moyens affectés.

Plan d'actions :

Il s'agit de mentionner l'ensemble des actions prévues pour l'année à venir avec les moyens et le personnel y étant affectés.

Ces outils peuvent prendre la forme d'un ou plusieurs tableaux de bord à la libre appréciation du gestionnaire.

12^e 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 démarche Ports Propres, et dont tous bénéficient.

Associer à la démarche des partenaires indispensables :

- les professionnels du nautisme ;
- les transporteurs maritimes ;

- les pêcheurs, professionnels et plaisanciers ;
- les loueurs de bateaux ;
- les organisateurs de toutes manifestations et actions situées sur le port ;
- les professionnels exerçants sur le site portuaire et qui sont 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 ;
- les associations locales ou régionales d'éducation à l'environnement.

Cette phase de communication peut être organisée lors de visites portuaires où les personnes citées ci-dessus seront conviées avec présentation des équipements « Ports Propres ».

2. L'Audit de certification

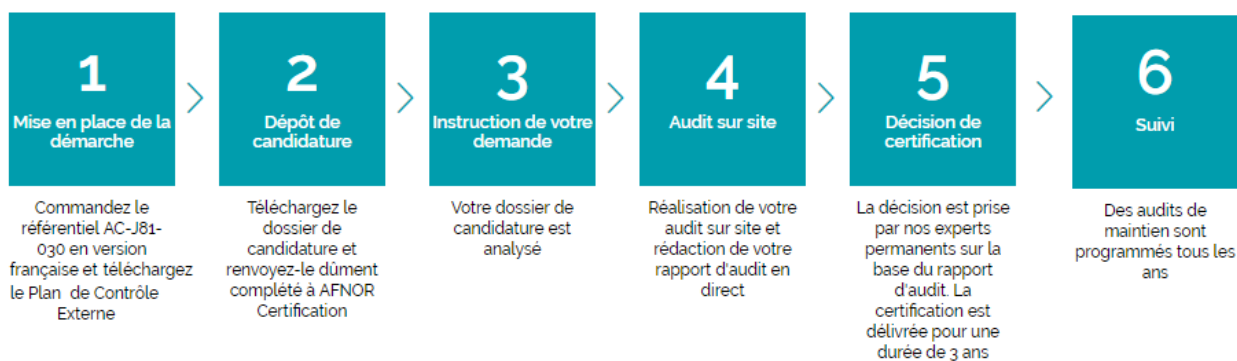
2.1. Modalités

Une fois le port de plaisance engagé dans la démarche Ports Propres, l'étude diagnostic réalisée, les infrastructures achevées, la signalétique en place, le programme de formation des agents portuaires et le plan de sensibilisation des plaisanciers, les outils de gestion, de suivi et d'analyse en place, que faire ?

Le gestionnaire peut être candidat à la certification Européenne Ports Propres

Les modalités de candidature sont disponibles sur le site de l'AFNOR. Pour connaître les étapes et télécharger les pièces nécessaires, merci de suivre le lien suivant :

<https://certification.afnor.org/environnement/certification-afaq-ports-propres-ports-actifs-biodiversite>



2.2. L'Audit

Le jour de l'audit de certification, l'auditeur vérifiera si le port répond favorablement aux critères inscrits dans le référentiel AC-J81-030 : propreté des ports de plaisance — lignes directrices.

Un plan de contrôle externe est téléchargeable sur le site de l'AFNOR. Il a pour objet de définir les modalités d'attribution et de maintien de la certification. Il décrit ainsi :

- les étapes de certification ;
- les méthodes de contrôle utilisées par AFNOR Certification pour la réalisation des audits.

Quelques conseils :

- L'auditeur va vous demander des preuves du respect des critères inscrits dans le référentiel AC-J81-030, et sur le respect de vos obligations légales (ex. plan de réception et de traitement des déchets et registre des déchets à jour). Organisez-vous et préparez des supports clairs, lisibles types classeurs ou fichiers informatiques. Doublez ces supports, 1 pour l'auditeur, 1 pour le gestionnaire, ceci facilitera les échanges au cours de l'audit.

Guide d'auto-évaluation : (annexe 10) a pour objectif de s'auto évaluer sur la possibilité d'obtenir la certification avant toute demande d'audit auprès d'AFNOR.

3. Obtention de la certification

Sur la base du rapport de l'auditeur, la décision de certification est prise par un comité technique AFNOR. La certification est délivrée pour une durée de 3 ans avec des audits de maintien tous les ans.

Lorsque que le port est certifié « Ports Propres », un kit de communication (pavillon, panneau d'entrée de ville, livret du plaisancier, ...) mettant en valeur la certification est disponible. Contactez l'UPACA pour les modalités d'obtention.

CONTACTS

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

www.upaca.com

E-mail : vtourrel@upaca.com — martaud@upaca.com

Tél. : 06.26.95.15.96 — Contact : Véronique TOURREL-CLEMENT

Tél. : 06.33.72.79.12 – Contact : Marceau ARTAUD

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

Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur : Service Mer

www.maregionsud.fr

E-mail : ggiorgetti@maregionsud.fr

Tél. : 04 91 57 50 57 — Contact : Gilles GIORGETTI au Service Mer.

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

ADEME PACA:

www.paca.ademe.fr/

E-mail : bernard.vigne@ademe.fr

Tél. : 04 91 32 84 53 — Contact : Bernard Vigne.

Adresse : 2, bd de Gabès — CS 50139 — 13267 Marseille Cedex 08

DREAL PACA

www.paca.developpement-durable.gouv.fr

E-mail : camille.campeon@developpement-durable.gouv.fr et caroline.demartini@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 04 88 22 61 00 — Contacts : Camille CAMPEON & Caroline DEMARTINI

Adresse : 36 Boulevard des Dames, 13002 Marseille

AGENCE DE L'EAU Rhône Méditerranée Corse

www.eaurmc.fr

E-mail : Ludovic.LATON@eaurmc.fr

Tél. : 04.26.22.30.00 — Contact : Ludovic LATON

Adresse : Immeuble Le Noailles, 62 La Canebière, CS 90464, 13207 MARSEILLE CEDEX 01

Délégation Interrégionale de la Mer (DIRM) Méditerranée

www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/