

# LA GESTION DES DECHETS DES PLAISANCIERS ET DES ACTIVITES PORTUAIRES ARTISANALES OU COMMERCIALES EN REGION PACA



## Rapport final

Date	Rédacteurs
07 Décembre 2007	CPIE COTE PROVENCALE



## SOMMAIRE

Remerciements

Introduction

**PARTIE I : LES DECHETS PRODUITS SUR LES PORTS DE  
PLAISANCE, NOMENCLATURE**

**PARTIE II : DROITS ET REGLEMENTATION**

**PARTIE III : ETAT DES LIEUX**

**CONCLUSION et PERSPECTIVES**

Bibliographie

Annexes

## Remerciements

Ce travail d'étude a été réalisé dans le cadre d'un partenariat entre le CPIE Côte Provençale et la société VEOLIA PROPLETE.

Le CPIE Côte Provençale tient à remercier toutes les personnes qui ont permis, d'une manière ou d'une autre, l'aboutissement de cette démarche.

En particulier, nous tenons à remercier :

- les gestionnaires de ports qui ont bien voulu nous accorder du temps afin de participer au panel des ports enquêtés,
- UPACA, Union des ports de plaisance de la région PACA en la personne de Véronique TURQUAND qui nous a apporté une vision synthétique des ports de la région,
- Gilles GIORGETTI et Gérard BEAUNE, du service Mer du Conseil Régional PACA en charge de l'animation du dispositif Ports Propres,
- Les directions des ports des conseils généraux des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes,
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur.

Tous ont permis une récolte importante de données venant alimenter notre connaissance des acteurs de la plaisance en région PACA.

Un grand merci à l'équipe de VEOLIA Propreté qui s'est mobilisé à l'occasion de plusieurs comités de pilotage. Une attention particulière à Natacha CASALTA, stagiaire en MASTER, qui a participé activement à cette étude en réalisant notamment une dizaine d'entretiens et en collaborant à la rédaction du présent rapport.

Enfin, nous remercions Mathieu IMBERT, stagiaire au sein du CPIE, qui a secondé Christelle MASCLEF et Jean-Louis BAUDE dans la réalisation de cet état des lieux de la gestion des déchets dans les ports de plaisance de la région PACA.

## Introduction

Les premiers ports de plaisance en Méditerranée française ont vu le jour pour la plupart dans les années soixante.

Contrairement à d'autres façades maritimes, l'Etat n'a pas souhaité investir entièrement dans la construction de ces ports et s'est retourné vers des investisseurs privés. Ce choix de l'époque a créé, en région PACA, un paysage portuaire constitué de ports dits « publics » et d'autres dits « privés ». Toutefois, ce langage est largement abusif. En effet, la gestion des ports de plaisance est confiée depuis le mouvement de décentralisation, débuté en 1983, aux collectivités locales, collectivités qui font le choix ensuite de confier, ou pas, la gestion à un délégataire. Nous y reviendrons dans le corps du rapport.

Les ports de plaisance sont de véritables lieux de vie mais aussi lieu de développement économique.

En effet, le boom de la plaisance en France et en particulier en Méditerranée est relativement récent mais rapide. Les gestionnaires de ports font face à de nombreuses demandes de places au port.

La Méditerranée, en particulier la région PACA, présente des sites naturels littoraux particulièrement attractifs et donc fréquentés. Les ports de plaisance accueillent ainsi une population de passage, particulièrement durant la saison touristique (de mai à septembre), associée à des pratiquants locaux.

Les responsables portuaires sont ainsi amenés à organiser au mieux la vie de leur port au regard de leur fréquentation et de leurs usages.

On peut donc supposer que la gestion des déchets, présents sur ces espaces, est une des préoccupations constantes du gestionnaire, au même titre que les questions liées à la sécurité par exemple.

Ainsi, l'objectif de la présente étude a été de vérifier la validité de cette hypothèse en essayant de mieux appréhender la prise en compte des déchets des plaisanciers et des activités portuaires artisanales ou commerciales en région PACA.

Le présent rapport se décline en trois parties :

- la première partie a tenté de définir une nomenclature des déchets produits sur les ports de plaisance au regard de leur origine,
- la seconde partie aborde les éléments liés au droit et à la législation des déchets et plus précisément les prérogatives auxquelles doivent répondre les gestionnaires de ports,
- enfin, la troisième et dernière partie présente le cœur de l'étude qui a consisté à réaliser un état des lieux de la situation sur les ports de la région. Ce volet a été construit sur la base d'une lourde investigation de terrain.

# PARTIE I

## LES DECHETS PRODUITS SUR LES PORTS DE PLAISANCE

### Nomenclature

## Sommaire

### Introduction

#### 1. Typologie des producteurs

#### 2. Typologie des déchets

#### 3. Les déchets issus de la plaisance

3.1. Les déchets ménagers

3.2. Les déchets issus de l'utilisation des bateaux

3.3. Déchets issus de la maintenance des bateaux

#### 4. Déchets issus des activités commerçantes

#### 5. Autres pollutions

5.1. Les eaux de pluie et l'action du vent

5.2. Les réseaux d'eaux usées

## Introduction

Le premier volet de l'étude est consacré à la définition et à l'identification des déchets et de leurs producteurs au sein d'un port de plaisance.

L'impact d'un port sur l'environnement dépend de la nature du site d'implantation, de son environnement immédiat ainsi que de ses activités nautiques.

En effet, un site portuaire comprenant une marina (eaux usées, ordures ménagères...) et une activité nautique de bateaux à moteurs (pollution par hydrocarbure), aura un impact plus important qu'un port situé dans une zone à valeur environnementale, sur laquelle les activités humaines sont régulées.

### Exemple de sites et d'activités portuaires :

*(Guide de management environnemental des ports de plaisance, Guide à l'attention des gestionnaires et exploitants, RAMOGE, 2001)*

Environnement du site portuaire	Activités nautiques
1. Port gagné sur la mer	
2. Port creusé sur terre	1. Port avec chantiers navals de plaisance,
3. Port situé dans une agglomération	2. Port d'escale, avec une forte proportion de bateaux de location
4. Port situé dans un site industrialo-portuaire	3. Port à forte proportion de bateaux à moteur
5. Port-marina comportant des habitations	4. Port de départ
6. Port situé dans une zone à valeur environnementale, etc.	5. Port à dominante de bateaux sédentaires, etc.

Les déchets proviennent de pertes lors de la manutention des cargaisons sur les quais et les navires, des activités de pêche, de l'entretien des bateaux sur les aires de carénage, de l'abandon d'ordures ménagères, des eaux rejetées par l'entretien des bateaux et des quais ainsi que les eaux de ruissellement. Sous l'effet des vents et des marées, les macro déchets (constitués principalement de déchets plastiques, d'emballages cartonnés et de verre) et les eaux sales risquent d'aller souiller les littoraux voisins.

On peut distinguer deux provenances de déchets :

- ceux issus de la plaisance (en englobant les activités de carénage),
- et ceux issus des activités commerciales.

## 1. Typologie des producteurs

Nature	Acteurs	Activités, caractéristiques
Port	Capitainerie	Attribution des places, entretien du port, des places et des stations d'avitaillement, mise en place des mouillages, fait respecter les règlements maritimes en vigueur...
	Chantier naval	Entretiens et réparations des bateaux
	Station d'avitaillement	Approvisionne les bateaux en eau et en carburant
Activités professionnelles	Pêche	Pêche à la journée (casiers, filets lignes)
	SNSM	sauvetage en mer (bénévoles)
Plaisance	Entreprise de maintenance des bateaux	Services de maintenance des bateaux (coques, moteurs...)
	Propriétaires de bateaux	Habitant ou non les bateaux. impact régulier sur le port
	Plaisanciers de passage (louant des bateaux)	Activité marquée par la saison estivale
	Loueurs de bateaux, jet-ski, kayaks...	Activités marquées par la saison estivale
	Ecoles de voile	
	Clubs de plongée	
	Navettes touristiques	
	Navettes de transport journalier	Transport quotidien de personnes privées
Promeneurs	Affluence accrue lors de festivités (oursinade, fêtes)	
Commerce	Restaurants, débits de boissons, snack...	Activités marquées par la saison estivale
	Magasins de souvenirs, vêtements, chaussures, stands...	
	Epicerie, traiteurs, primeurs...	Petits commerces de proximité
	Shipchandlers	Vente d'accastillages, produits d'entretien bateau...
	Magasins d'articles de pêche	Articles dédiés à la pêche plaisance (à pied, lignes, appâts...)
	Marchés forains	Activités marquées par la dispersion des déchets notamment les jours de vent
Habitat	Résidents	Personnes habitant les marinas ou les habitations donnant sur le port

## 2. Typologie des déchets

Appellation		Définitions/Caractéristiques
Ordures Ménagères (OM)		Déchets issus des activités domestiques : papier, carton, métaux, déchets fermentescibles, plastiques, textiles, verre...
Déchets Industriels Banals (DIB)		Ce sont des déchets non toxiques assimilables aux ordures ménagères, issus de diverses activités économiques (commerces, artisanats) et dont les détenteurs ne sont pas des ménages
Déchets Spéciaux	Déchets Ménagers Spéciaux (DMS)	Ces déchets comprennent des produits explosifs (aérosols), corrosifs (acides), nocifs, irritants (ammoniaque, résine), comburants (chlorates) facilement inflammables, ou d'une façon générale dommageables pour l'environnement (métaux lourds de certaines piles, accumulateurs, batteries, lampes fluorescentes, thermomètres...).
	Déchets Industriels Spéciaux (DIS)	Batterie, huiles de vidange (plus bidons vides et chiffons souillés), filtres à huile et à gasoil, de manière plus générale ces déchets englobent tous les déchets susceptibles de nuire à la qualité de l'environnement et à la santé publique
Carénage	Déchets Toxiques	Pots de peinture vides, brosses, rouleaux, rubans de masquage, papiers souillés, aérosols vides, cartouches mastic...
	Déchets organiques	Algues, coquillages ... déchets pouvant entraîner une pollution bactériologique
Rejets	Eaux	Eaux de cale, eaux noires, eaux grises
	Moteur	Gaz d'échappement (pollution de l'air et de l'eau), remplissage du carburant (pollution accidentelle par hydrocarbures)
	Anode sacrificielle	Rejet de zinc, pollution par métaux lourds

## 3. Les déchets issus de la plaisance

La plaisance concerne les navires à voile ou à moteur, habitable ou non. Nous regroupons ici les embarcations de propriétaires, celles issues des organismes de locations et celles issues des écoles de voile et de plongée. Notons que les bateaux de propriétaires, particulièrement les bateaux habités à l'année, créent une pression plus importante sur l'environnement du port que ceux issus de la location. Ces activités génèrent trois grands types de déchets :

- les déchets ménagers,
- ceux spécifiques à la navigation et au fonctionnement des bateaux,
- ceux issus de la maintenance des bateaux (aire de carénage).

### 3.1. Les déchets ménagers

Ordures ménagères	Propriétés
Les restes de cuisine : épluchures, restes de repas	Organiques
cartons, barquettes aluminium, briques alimentaires, boîtes de conserve, verre (bouteilles, pots) papiers, revues, journaux etc....	Recyclables
Sacs plastiques	Non recyclables

Les déchets ménagers sont essentiellement produits par les riverains du port et les plaisanciers. Cependant, ils peuvent être associés aux activités commerçantes comme la restauration. Les quantités de déchets produits dépendent du nombre de résidents à terre et à flot ainsi que du nombre et du type d'activités sur le front de port. (*Guide de management environnemental des ports de plaisance, Guide à l'attention des gestionnaires et exploitants, RAMOGE, 2001*)

On estime, pour un équipage de 3 à 4 personnes, à 7l par nuitée et par bateaux le volume moyen d'ordures ménagères produit, soit environ 1,5 kg.

### 3.2. Les déchets issus de l'utilisation des bateaux

Une partie importante de la pollution des eaux des bassins portuaires est due au rejet direct d'eaux usées domestiques provenant soit des installations sanitaires embarquées (eaux noires), soit des eaux ménagères de vaisselle ou de lavage (eaux grises). La pollution produite par ces rejets d'eaux usées est à la fois de nature organique, bactérienne et visuelle. L'impact polluant de ces eaux est fonction du nombre de personnes vivant à bord des bateaux, et du degré de confinement des eaux du port.

Les pollutions par hydrocarbure sont les plus visibles en irisant le plan d'eau : la fraction lourde, en occupant la surface de l'eau, diminue la pénétration de la lumière et l'oxygénation de l'eau. Une autre partie de cette pollution s'évapore, elle contient du benzène connu pour sa toxicité aiguë et chronique.

Typologie	Pollution
Eaux de cale	Pollution par hydrocarbure chronique due à la mise en route des pompes de cale dans les ports
Eaux grises	Lavages, rinçages, (vaisselle, pont etc.) entraînent une pollution chimique par les détergents
Eaux noires	Issues des vannes WC entraînant une pollution bactériologique
Anodes sacrificielles	Rejet de zinc pur dans le milieu récepteur, les métaux lourds sont très nocifs pour la faune et la flore
Moteurs in-bord et hors-bord	Emission de gaz d'échappement polluant l'eau et l'atmosphère
Remplissage du carburant	Micro pollutions accidentelles par les hydrocarbures

### 3.3. Déchets issus de la maintenance des bateaux

Les activités de réparation et d'entretien des bateaux produisent un grand nombre de déchets souvent toxiques. La zone technique (aire de carénage) est principalement concernée par ce type de déchets. Notons que nombre de travaux sont réalisés par les plaisanciers eux mêmes lorsqu'ils possèdent un anneau à l'année.

Appellation	Nature	Producteurs	Eléments quantitatifs
Déchets toxiques de carénage	Toxiques (colle, vernis, acides, aérosols, peinture, rubans de masquages, pinceaux...)	Chantiers et plaisanciers	Pour un port de 4 000 places où 30 chantiers environ sont implantés, la production de toxiques est de 7 t / an
	Emballages et chiffons souillés (de produits toxiques)	Chantiers et plaisanciers	Pour un port de 4 300 places où 30 chantiers environ sont implantés, la production d'emballages souillés est de 10 t / an
DTQD (déchets toxiques en quantité dispersés)	Huiles de vidange (plus bidons vides et chiffons souillés)	Chantiers moteurs et plaisanciers	4 à 6 l pour la vidange d'un bateau de plaisance moyen. Fréquence de vidange : 1 à 2 fois / an (plaisanciers) et 4 à 6 fois / saison (bateaux à moteur de location)
	Filtres à huile et à gasoil	Chantiers et plaisanciers	1 filtre à huile / vidange, et 1 filtre à gasoil / an / bateau
	Batteries	Chantiers et plaisanciers	250 unités/1000 bateaux/an
	Piles	Plaisanciers	10 / bateau / an
	Articles pyrotechniques (fusées...)	Plaisanciers	8 / bateau / an
	Propreté intérieure : aérosols, corrosifs, acides, détergents...	Plaisanciers	Quantités variables
	Pharmacie	Plaisanciers	Quantités variables
Tout-venant	Polyester	Chantiers (réparations de coques)	Quantités variables
	Bois	chantiers bois	Lorsque ces quantités sont trop faibles, le bois est considéré comme tout venant
	Ferrailles , anodes et chaînes de mouillage	Chantiers et plaisanciers	14 t / an pour un port de 4 300 places avec 30 chantiers environ. Les chantiers sont généralement en relation avec des ferrailleurs qui récupèrent les métaux et souvent les batteries, mais ces filières d'élimination sont informelles
	Cordage, tissus, voiles, moquettes...	Chantiers et plaisanciers	Quantités variables
Déchets organique	algues+coquillages	Carénage (chantiers et plaisanciers)	Ces déchets sont issus du grattage des coques. Leur quantité est proportionnelle l'activité de carénage

Ces déchets, non toxiques et considérés comme du tout-venant, sont pour la plupart, collectés avec les ordures ménagères, sauf les métaux qui nécessitent une benne spécifique.

## 4. Déchets issus des activités commerçantes

Typologie	Déchets commerciaux	Sources	Particularités
Déchets ménagers et assimilés	Fermentescibles	Restauration, traiteurs, épicerie, primeurs, marchés, poissonneries et coopératives de pêche	Pour les restaurants, les fermentescibles représentent parfois 80 à 100 l / jour.
	Verre non consigné	Restaurants, débits de boissons	En saison, certains établissements peuvent produire 50 kg / semaine.
	Cartons	Vente de vêtements, chaussures, souvenirs, marchés, articles de pêche, shipchandlers...	Une partie des emballages est produite massivement en avant saison, d'autres sont éliminés tout au long de la période d'activité (jusqu'à 100 l de cartons pliés / jour / commerce)
	Cartons et caquettes	Restaurants, épicerie, marchés primeurs...	Quantités faibles mais régulières en période d'activité (10 à 40 l de cartons)
	Caisses polystyrène et caisses en bois	Poissonneries et coopératives de pêcheurs	Caisses souillées et humides ? quantité
	Palettes	Epicerie, shipchandlers, marchés...	Faible quantité. Elles sont parfois refusées par la collecte des ordures ménagères
	Emballages souillés, nappes et serviettes en papiers, bouteilles plastiques...	Restauration, traiteurs, épicerie, primeurs, débits de boissons	Associés aux ordures ménagères
	Plastique	Vente de souvenirs, marchés, articles de pêche, shipchandlers, pêcheries ...	Emballages plastifiés, objets en plastiques durs
Déchets spéciaux	Huiles de fritures	Restaurants et traiteurs	50 à 80 l d'huile par semaine en saison pour certains établissements
	Lavage des terrasses	Restaurants, commerces...	Pollution par les détergents
Déchet industriel banal	Matériel de pêche (hameçons, lignes, filets...)	Pêcheries	Filets, casiers, cordages, flotteurs

Les déchets issus des activités commerçantes sont souvent assimilés aux déchets ménagers ou correspondent parfois aux déchets industriels banals. Toutefois, certaines activités génèrent des déchets spéciaux.

## 5. Autres pollutions

### 5.1. Les eaux de pluie et l'action du vent

Phénomènes "transportant" les pollutions	Activités et pratiques polluantes
Lessivage des surfaces par les eaux de pluie	Station d'avitaillement : hydrocarbures
	Aire de carénage : micropolluants, matière en suspension, particules de peinture, hydrocarbures...
	Quais : pollution bactérienne (déjections animales...), macrodéchets (ordures ménagères, restauration...)
	Parking : hydrocarbures, huiles
Réseaux pluviaux	Pollutions variables en fonction des activités présentes sur le bassin versant (zone urbaine, zone industrielle, zone agricole)
	Rejets liquides dans le réseau (restauration : huile de friture)
	Dysfonctionnement : raccordement à un réseau d'eaux usées
Action du vent	Entraîne les macro déchets issus des conteneurs, mal fermés ou trop remplis, des "sacs perdus", des zones techniques, ou de festivités (déchets flottants ou sous marins)

Le comportement peu scrupuleux de certaines personnes, ainsi que l'action du vent sur des conteneurs trop chargés peuvent entraîner les macrodéchets : bouteilles plastiques, cartons, mégots de cigarettes, sacs plastiques... dans les eaux du port. Une fois dans l'eau, ces déchets soumis aux actions des courants et des vents, souillent le littoral voisin.

Les débris marins (plastiques durs, sacs plastiques...) associés des déchets de matériel de pêche comme les filets et les lignes, provoquent des enchevêtrements entraînant la mort d'innombrables animaux marins et oiseaux de mer qui se retrouvent emprisonnés ou intoxiqués. Les conséquences peuvent alors être dramatiques pour les équilibres écologiques.

### 5.2. Les réseaux d'eaux usées

Certains dysfonctionnements des réseaux d'eaux usées peuvent aboutir à des pollutions régulières ou accidentelles des ports.

Equipements des réseaux d'eaux usées	Pollutions
Réseaux trop chargés (dépôts, pentes faibles)	Ecoulement d'eaux usées dans le bassin portuaire par les exutoires naturels débouchant dans le port, par le réseau pluvial, par ruissellement, par rejet direct (station d'épuration)
Rupture de canalisations	
Postes de relevage	
Présence de déversoirs d'orages ou de trop pleins sur les réseaux qui permettent une surverse (en cas de pluie ou de sous dimensionnement du réseau)	
Station d'épuration urbaine	

## PARTIE II

# DROITS ET REGLEMENTATION

### Sommaire

#### Introduction

#### 1. Les ports maritimes intégrés dans le zonage maritime prévu par la législation internationale

- 1.1. Les conférences internationales à l'origine du droit maritime
- 1.2. Découpage des eaux maritimes
  - 1.2.1. Les eaux intérieures
  - 1.2.2. La mer territoriale
  - 1.2.3. Zone contiguë
  - 1.2.4. Zone Economique Exclusive (ZEE)
  - 1.2.5. La haute mer

#### 2. L'aménagement portuaire est soumis aux spécificités réglementaires du littoral et du Domaine Public Maritime

- 2.1. L'aménagement portuaire et les documents d'urbanismes
  - 2.1.1. Les communes littorales
  - 2.1.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale et le Plan Local d'Urbanisme
  - 2.1.3. Les Schémas de Mise en Valeur de la Mer
  - 2.1.4. Les Directives Territoriales d'Aménagement
- 2.2. Les ports maritimes occupent le domaine public maritime
- 2.3. Répartition des compétences des services décentralisés de l'Etat sur le domaine maritime
  - 2.3.1. Le préfet maritime
  - 2.3.2. Le préfet de région
  - 2.3.3. Le maire
  - 2.3.4. Le Président du conseil général
  - 2.3.5. Le Préfet du département

### 3. Cadre législatif international concernant la protection des eaux maritimes

- 3.1. Les pollutions opérationnelles et les normes de construction des bateaux
- 3.2. Les pollutions accidentelles
- 3.3. Lutte contre le déversement des déchets industriels et la pollution tellurique
- 3.4. Le cas de la Méditerranée : la convention de Barcelone
- 3.5. Un cadre global de la préservation du milieu marin : la convention de Montego Bay

### 4. Les ports de plaisance et la gestion des déchets : cadre réglementaire

- 4.1. Les déchets, rappel législatif
- 4.2. Réglementation relative aux bateaux de plaisance
  - 4.2.1. Les directives européennes
  - 4.2.2. Le droit français issu des directives
  - 4.2.3. Le droit français
- 4.3. Réglementation relative aux ports de plaisance
  - 4.3.1. Les directives européennes
  - 4.3.2. Le droit français issu des directives
  - 4.3.3. Le droit français

### 5. Démarches et initiatives pour la reconquête de la qualité des eaux portuaires

- 5.1. Le pavillon bleu
- 5.2. Ramoge
- 5.3. Port propre
- 5.4. Norme Iso 14001

### Conclusion

## Introduction

Les ports maritimes, sont des aménagements destinés à accueillir le trafic maritime, qu'ils soient à vocation économique (pêche, transports...), militaire ou relevant de la plaisance. Nous allons ici situer l'environnement et le cadre législatif dans lesquels se situent les ports maritimes.

L'exploitation des océans est soumise à un cadre législatif spécifique pour lequel les législateurs ont défini un découpage des mers en précisant les compétences de chaque zone. Si les océans sont soumis à une législation spécifique, nous verrons que le littoral, directement en lien avec les activités maritimes, est lui aussi soumis à un cadre législatif particulier en matière d'aménagement. Nous comprendrons ainsi que les eaux des ports sont comprises dans les « eaux intérieures » d'un pays, que dans le cas de la France l'aménagement portuaire est situé sur le Domaine Public Maritime et que les ports maritimes en France relèvent de la compétence de l'Etat et de ses services décentralisés.

La France a été le premier pays à disposer d'un code des ports maritimes. Celui-ci ne rassemble pas l'ensemble des règles du droit portuaire, mais il contient les principales règles d'administration des ports.

Nous décrivons le cadre réglementaire français concernant la gestion des déchets dans les ports de plaisance en tenant compte des mesures internationales et européennes souvent à l'origine du droit français.

## 1. Les ports maritimes sont intégrés dans le zonage maritime prévu par la législation internationale

Source : Droits maritimes, sous la direction de Jean Pierre Beurier, édition Dalloz, 2006/2007

### 1.1. Les conférences internationales à l'origine du droit maritime

La conférence de codification du droit international, réunie par la Société des Nations à La Haye, mars-avril 1930 : convention portant acte d'une reconnaissance d'une mer territoriale (au moins 3 milles) avec une zone contiguë adjacente à celle-ci.

La conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Genève, mars-avril 1958 : quatre conventions codifiant les principes coutumiers et intégrant au droit conventionnel des concepts nouveaux comme celui de plateau continental. Les solutions apportées seront souvent incapables de gérer les conflits économiques naissants. Les Etats ne sont toujours pas d'accord sur la largeur de la mer territoriale (3, 4, 6, 12, 200 milles...).

La conférence des Nations Unies, Genève 1960, sur la largeur de la mer territoriale : elle sera un échec en n'aboutissant à aucun accord signé. Repli des Etats sur eux-mêmes.

La troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (1973-1982) : cette troisième conférence a été marquée par la pratique du consensus qui a entraîné de nombreuses et difficiles négociations. Après neuf ans, l'Acte final fut signé à Montego Bay le 10 décembre 1982 par 145 Etats et Entités. Elle entrera en vigueur le 16 novembre 1994, soit 12 ans plus tard, et sera transposée en droit français le 30 août 1996 par le décret n°96-774. Elle traite des principaux aspects du droit de la mer : les espaces, l'exploitation et la protection.

*La France a ratifié la convention en 1996. La plupart des grands pays industrialisés l'ont ratifiée, à l'exception des Etats Unis.*

### 1.2. Découpage des eaux maritimes

Contrairement au territoire terrestre, sur lequel l'homme est présent de façon permanente, le statut juridique de l'océan a toujours été difficile à définir en droit. Le grand nombre d'activités économiques liées à l'exploitation des océans ainsi que le problème de l'exploitation de la mer par des navires loin de « leurs côtes » ont poussé les Etats à définir un zonage maritime en fragmentant l'océan en divers régimes juridiques délimités horizontalement et verticalement.

#### 1.2.1. Les eaux intérieures

Les eaux intérieures comprennent (Convention de Montego Bay, art. 8, 1982) les eaux maritimes adjacentes au territoire terrestre de l'Etat riverain, au delà se trouve la mer territoriale. Ce sont les eaux comprises entre la laisse de basse mer et la ligne de base servant au calcul de la largeur de la mer territoriale. Elles comprennent les eaux des ports et de leurs voies d'accès, les eaux des baies, havres, rades. En définitive, la limite de ces eaux est la ligne droite que l'on peut tracer en suivant le littoral. Elles seront donc d'autant plus importantes que le littoral sera découpé. (Les Landes : eaux intérieures inexistantes, Rade de Brest : 10 milles de largeur). Sont compris dans les eaux intérieures le sol et le sous sol ainsi que l'air.

Les lignes de base peuvent être tracées d'îles à cap si celles-ci ne sont pas à proximité immédiate de la côte, une île éloignée bénéficie de sa propre ligne de base. (Convention de Montego Bay, art. 121, al. 1). Les hauts-fonds proche de la côte peuvent être utilisés comme points de tracé de la ligne de base seulement s'ils sont surmontés d'une installation permanente de signalisation maritime (phare, radiophare, radiobalise) (CMB, art. 7 § 4 et 13).

➤ Compétences :

Ces eaux relèvent de la compétence de l'Etat mais ne sont pas confondues avec le territoire terrestre. L'Etat n'a pas affaire à des individus soumis au droit des étrangers, mais à des navires, des communautés répondant à des règles particulières. Les navires étrangers doivent se déclarer et hisser le pavillon de « courtoisie » et celui de la demande de libre-pratique.

### 1.2.2. La mer territoriale

La mer territoriale est la partie de mer côtière sur laquelle s'étend la **souveraineté d'un État côtier**. Sa largeur maximale est fixée à **12 milles** (sous réserve d'accords avec les États voisins dont les côtes sont distantes de moins de 24 milles).

La largeur de la mer territoriale est comptée à partir de la ligne de base (limite des eaux intérieures).

Sont compris dans la mer territoriale, le sol et le sous sol ainsi que l'espace aérien correspondant (convention de 1958, art. 2 - convention de Montego Bay, art. 3).

➤ Compétences :

En mer territoriale, l'État côtier dispose de droits, comme sur son territoire propre et ses eaux intérieures, pour y exercer l'ensemble de ses lois, réglementer toutes les utilisations et exploiter toutes les ressources ; il doit toutefois y autoriser le passage des navires de guerre et marchands en transit, à condition que ceux-ci ne lui fassent pas de tort, ne menacent pas sa sécurité et n'enfreignent pas ses lois : c'est le droit de "passage inoffensif". (<http://fr.wikipedia.org>).

### 1.2.3. Zone contiguë

La convention de 1982 étend la largeur maximale de cette zone à **24 milles** de la ligne de base soit 12 milles au delà de la mer territoriale. L'origine de cette zone est **douanière**, les états luttant contre la contre-bande s'étaient déjà munis de moyens, comme par exemple la France : rayon des douanes françaises à 20 km (1817).

➤ Compétences :

L'État côtier a le pouvoir d'exercer des droits de douane et de police : droits de poursuite et d'arrestation dans le cadre de la lutte contre les stupéfiants, le trafic d'immigrants illégaux et la fraude fiscale et douanière. L'État n'y exerce cependant pas sa pleine souveraineté.

### 1.2.4. Zone Economique Exclusive (ZEE)

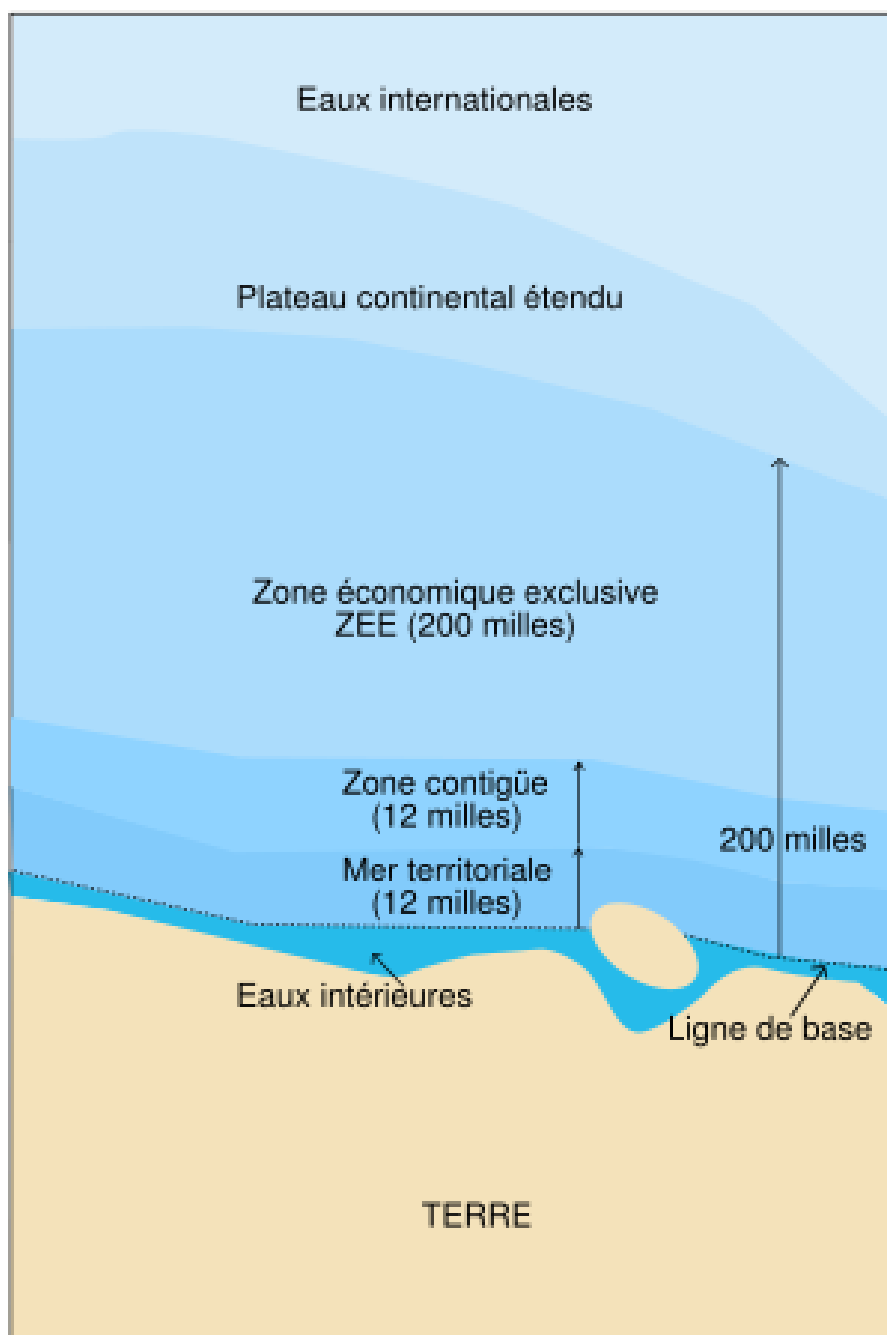
Selon la Convention de Montego Bay (art. 55 et 56), cette zone s'étend à 200 milles de la ligne de base. L'Etat peut faire valoir des droits exclusifs pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles (biologiques ou non) ainsi que des droits de juridiction pour la mise en place d'installations, pour la recherche scientifique et pour la préservation du milieu marin.

L'Etat côtier gèrera donc seul les ressources naturelles. Cependant (art. 58), il ne peut nuire aux libertés d'autres Etats reconnues par la convention : libertés de navigation, de survol, de pose de câbles ...

Malgré la ratification de la CMB par la CEE le 1<sup>er</sup> avril 1998, il existe toujours une zone de pêche communautaire à 200 milles des lignes de base.

### 1.2.5. La haute mer

La haute mer commence au-delà de la limite extérieure de la ZEE. elle représente 64% de la surface des océans. Le **principe de la liberté** y prévaut : liberté de navigation, de survol, de la pêche, de la recherche scientifique, de poser des câbles et des pipe-lines, de construire des îles artificielles. L'ordre juridique qui s'y applique est celui des autorités de l'État dont le navire bat le pavillon. Les États côtiers disposent seulement d'un droit de poursuite en haute mer lorsque la poursuite a commencé dans une zone relevant de la juridiction de l'État poursuivant.



## 2. L'aménagement portuaire est soumis aux spécificités réglementaires du littoral et du Domaine Public Maritime

« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ... » (Code de l'environnement, art. L. 321-1).

Le tourisme maritime est celui qui s'est le plus développé au XX<sup>e</sup> siècle, non sans impact négatif, avec notamment le bétonnage et l'artificialisation du littoral.

La région PACA possède un littoral (linéaire côtier : 687 km.) très apprécié des plaisanciers pour sa beauté, sa diversité et son climat. Cette région est ainsi soumise à une très forte pression immobilière et de nombreux conflits d'usage sur le littoral et la mer. Chacun voit le littoral à sa façon, le touriste, le marin-pêcheur, le conchyliculteur, le plaisancier...

La loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral (dite « loi littoral ») a voulu clarifier le débat et a permis des arbitrages dans la protection du « patrimoine naturel et culturel ». Cette loi donne un encadrement des documents d'urbanisme et des décisions d'occupation des sols. (*Droits maritimes, sous la direction de Jean Pierre Beurier, édition Dalloz, 2006/2007*).

Les rivages artificiels représentent 13% du littoral français. Ils se répartissent en remblais (7%), digues, quais et perrés (6%) et zone portuaire (87%).

Les littoraux aménagés représentent donc une partie importante du littoral et peuvent être regroupés en trois types :

- Les aménagements de défense contre la mer et donc de lutte contre l'érosion côtière,
- Les endiguements des zones basses liés à une conquête de terres sur la mer,
- Les installations portuaires.

Les ports de plaisance jouent un rôle très important dans l'aménagement du territoire en région PACA. On trouve en effet un port tous les 7 km dans la région, et tous les 5 km si l'on considère le seul département des Alpes-Maritimes. Cette densité de ports est considérable. Pour les communes, le port de plaisance est un outil intéressant permettant le développement économique de leur région et la création d'emplois.

Il y a près d'un million de bateaux de plaisance immatriculés en France, soit 5 fois plus que de places disponibles dans les ports. Les ports de plaisance sont occupés en permanence à 90 % par ce que l'on appelle les "bateaux-ventouses". Les postes disponibles ne suffisent donc plus à accueillir tous les bateaux dont le nombre progresse de 5% par an.

L'article 6 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983, ainsi que l'article 30 de la loi du 13 août 2004 précisent la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, pour la création, l'aménagement et l'exploitation des différents types de port maritime. Ainsi, les ports autonomes relèvent de la compétence de l'Etat, les ports d'intérêt national dépendent des collectivités territoriales (majoritairement les régions et dans certains cas le département), les ports de commerce et de pêche dépendent du département et enfin les communes sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité dominante est la plaisance.

## 2.1. L'aménagement portuaire et les documents d'urbanismes

Comme tout **projet portuaire**, les extensions ou créations de ports de plaisance se conçoivent dans le respect de plusieurs directives et textes de lois, s'appliquant à différentes échelles géographiques et à divers niveaux administratifs.

Pour la création ou l'extension d'un port, **une étude d'impact** est imposée par la loi du 10 Juillet 1976 relative à la protection de la nature. Celle-ci doit prendre en compte les impacts directs liés à l'ouvrage mais aussi les impacts indirects, notamment ceux liés à l'augmentation de la fréquentation lorsqu'il s'agit d'un projet d'extension.

### 2.1.1. Les communes littorales

Selon l'article 2 de la loi littoral, sont considérées comme communes littorales, les communes riveraines des mers et des océans, des étangs salés, des plans d'eau d'intérieur (>1000 hectares), des estuaires et des deltas et participant aux équilibres économiques et écologiques littoraux. Dès lors qu'une commune est considérée comme littorale, l'ensemble de son territoire est soumis aux dispositions de la loi du 3 janvier 1986.

Cette politique d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral présentent plusieurs objectifs :

- la mise en oeuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral,
- la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine,
- la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, **les activités portuaires**, la construction et la réparation navales et les transports maritimes,
- le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.

**Un projet de création ou d'extension de port maritime doit être compatible avec les documents d'urbanisme.**

### 2.1.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale et le Plan Local d'Urbanisme

Les communes et les groupements de communes, qu'ils soient situées sur le littoral ou non, disposent de deux documents leur permettant d'organiser leur développement urbain selon « leurs prévisions » : les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), (loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite loi SRU).

- Le **Schéma de Cohérence Territoriale** est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupement de communes, l'organisation du territoire et l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements.

- Le **Plan Local d'Urbanisme** est le document de planification de l'urbanisme communal ou inter-communal. Il a pour objet de justifier et d'expliquer les choix d'aménagements retenus et leur cohérence. Les collectivités locales peuvent orienter leur vision de développement à travers des options d'aménagement imposables au permis de construire.

Le P.L.U. doit définir à partir d'un diagnostic, un projet d'aménagement et de développement durable (P.A.D.D.) pour la commune, en précisant les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues. Le P.L.U. doit être compatible avec les dispositions prises par le Schéma de Cohérence Territoriale. (<http://fr.wikipedia.org>).

La décision de création ou d'extension de port devra respecter les schémas de cohérence territoriale, les schémas directeurs d'aménagement ou d'urbanisme ainsi que le Plan Local d'Urbanisme.

Le Conseil d'Etat a jugé qu'un port ne pouvait être autorisé dans une commune couverte par un plan local d'urbanisme que s'il a été prévu par ce plan (Jurisprudence : Bormes-les-Mimosas). Dans le cas où le projet ne serait pas compatible avec un document d'urbanisme existant, la décision de création ou d'extension du port ne pourra pas se faire sans que ce document ait été révisé. ([http://www.mer.equipement.gouv.fr/littoral/05\\_domaine\\_public\\_maritime/01\\_definition/01\\_Recueil\\_principal/10\\_Annexes\\_au\\_recueil\\_principal/LN\\_Note\\_port\\_decentralise\\_mai2004.doc](http://www.mer.equipement.gouv.fr/littoral/05_domaine_public_maritime/01_definition/01_Recueil_principal/10_Annexes_au_recueil_principal/LN_Note_port_decentralise_mai2004.doc))

La loi littoral soumet les communes littorales à des règles d'urbanisme spécifiques, comme par exemple :

\* L'article L.146-4-II du Code de l'Urbanisme qui indique que « dans les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs (100 mètres de large le long du rivage et à compter de sa limite haute) seule est autorisée une extension limitée de l'urbanisation qui, de surcroît, doit être justifiée et motivée, dans le **Plan Local d'Urbanisme**, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ».

Il va de soi que la localisation du port lui-même exige la proximité immédiate de l'eau. Par contre, l'urbanisation susceptible d'accompagner le port ne peut s'implanter en bordure de rivage que si elle est justifiée dans le PLU.

\* L'article L. 146-6 qui prescrit la préservation des « espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques », s'applique sans réserve aux ports. Notons que la loi littoral exclut désormais toute création de port ex nihilo. (<http://www.ddrn.fr>).

### 2.1.3. Les Schémas de Mise en Valeur de la Mer

La prise en compte du littoral dans une démarche globale d'aménagement du territoire passe également par des outils spécifiques tels que les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (loi du 7 janvier 1983). Les SMVM portent sur une partie de littoral qui présente une unité géographique et maritime : un bassin ou une rade par exemple.

Ils permettent de préciser la vocation de cet espace et d'assurer la cohérence entre ses différents usages et notamment entre la protection de l'environnement et le développement économique.

Leur contenu et la procédure de leur élaboration ont été précisés par un décret du 5 décembre 1986. Ils sont élaborés sous l'autorité du préfet (de la région ou du département, selon le périmètre) et approuvés par décrets en conseil d'Etat.

La procédure d'élaboration et d'adoption des SMVM a été modifiée par l'art.235 de la loi du 23 février 2005 (relative au développement des territoires ruraux) dite *loi DTR* qui a voulu décentraliser et déconcentrer l'élaboration des SMVM, lesquels peuvent maintenant être intégrés dans un schéma de cohérence territoriale (SCOT) pour en constituer un chapitre individualisé. Le SMVM peut toujours être élaboré par l'État, mais avec une approbation désormais déconcentrée, par arrêté préfectoral (et non plus en Conseil d'État), toujours après enquête publique.

« Dans les zones côtières », les schémas de mise valeur de la mer « fixent les orientations fondamentales de la protection, de l'exploitation et de l'aménagement du littoral » (Loi 7 janvier 1983, art. 57).

Les schémas ont vocation à arbitrer entre les différentes utilisations de la mer et du littoral, grâce à l'approche mer-terre qui les caractérise. Leur rôle est primordial en matière portuaire puisque la prévision de ces équipements par le SMVM détermine l'autorité compétente pour créer ou agrandir les ports.

(<http://www.mer.equipement.gouv.fr>)

L'article 20 de la loi littoral devenu l'article L321-3 du code de l'environnement précise que « l'accueil des navires de plaisance est organisé de manière à s'intégrer aux sites naturels et urbains dans le respect des normes édictées par les schémas de mise en valeur de la mer ».

#### 2.1.4. Les Directives Territoriales d'Aménagement

La loi n 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (loi Pasqua) a modifié l'article L. 146-1 du code de l'urbanisme afin d'instituer un nouveau document de planification, les **Directives Territoriales d'Aménagement**, qui doivent fixer les orientations de l'Etat en matière d'aménagement sur certaines parties du territoire.

En associant les élus à l'élaboration du projet, elles permettent de nouer un dialogue plus constructif entre les élus et les agents de l'Etat. Approuvées par décret en Conseil d'Etat, elles peuvent définir des « *modalités d'application de la « loi littoral » adaptées aux particularités géographiques locales* ». Si elles doivent prendre en compte les orientations générales du schéma national d'aménagement du territoire, leurs dispositions s'imposent aux documents d'urbanisme des communes et des établissements publics de coopération intercommunale.

Ces documents s'ajoutent aux Schémas de Mise en Valeur de la Mer.

La DTA des Alpes-Maritimes, qui couvre 163 communes et concerne 1 million d'habitants a pour enjeux, sur un territoire exigu, de conforter le positionnement du département (amélioration des déplacements, développement des pôles d'excellence) de préserver et valoriser l'environnement en lien avec l'économie touristique (paysages, qualité de l'eau, risques naturels, application de la « loi littoral » sur la zone côtière). Cette DTA, la seule à l'heure actuelle, a été approuvée par décret en Conseil d'Etat du 2 décembre 2003. (<http://www.senat.fr/rap/r03-421/r03-4215.html>).

## 2.2. Les ports maritimes occupent le domaine public maritime

Le domaine public maritime, dont la notion juridique remonte à Colbert, est constitué pour l'essentiel du rivage de la mer et du sol et sous-sol de la mer jusqu'à la limite des eaux territoriales. Il représente une surface estimée à plus de 100 000 km<sup>2</sup> en France métropolitaine (le plus grand).

Il constitue, notamment avec les plages, la première destination touristique des français.

Les usages classiques du domaine public maritime sont :

- l'usage balnéaire pour les plages,
- l'accueil de cultures marines sur les espaces propices,
- l'implantation d'ouvrages portuaires, de sécurité maritime,
- le maintien comme espace naturel.

Le DPM artificiel est constitué :

- des ouvrages portuaires et de leurs dépendances,
- des ouvrages liés à la navigation (phares,...).

Ces éléments correspondent à des dépendances appartenant à la collectivité publique, affectées à l'usage du public et aménagées spécialement à cet effet.

Le DPM artificiel a été aménagé pour mettre en valeur le littoral. Ainsi, **les ports maritimes** sont aménagés pour recevoir les navires et permettre l'embarquement et le débarquement des marchandises, du poisson ou des passagers, ce qui nécessite de multiples services liés à cette activité de transit et qui participent à ce service. Une telle **utilisation** du domaine est donc avant tout économique et commerciale.

Les règles de gestion visent la meilleure utilisation économique du domaine ainsi aménagé, ce qui peut justifier d'importantes **occupations privatives** s'accompagnant :

- d'un régime de redevance lié à l'activité apportée,
- de la reconnaissance de « droits réels » à l'occupant depuis la loi de juillet 1994 (loi n° 94-631 du 25 juillet 1994 complétant le code du domaine de l'Etat et relative à la constitution de droits réels sur le domaine public),
- de la fermeture d'une partie du domaine au public.

**Le port maritime constitue une occupation privative du Domaine Public Maritime.** En effet, dans les ports sont délivrés des titres originaux, les **Autorisations d'Outillage Privé (A.O.P)** avec **Obligation de Service Public (O.S.P)**. Il s'agit en fait d'une catégorie particulière d'autorisation privative, qui autorise la réalisation d'outillage pouvant présenter une utilité pour des tiers et justifiant des contraintes qui peuvent être qualifiées de service public.

(<http://www.mer.equipement.gouv.fr>)

La loi du 3 janvier 1986 précise les **règles de gestion du domaine public maritime** en exigeant une enquête publique préalable à tout changement d'utilisation (article 25 devenu l'article L321-5 du code de l'environnement concernant à la fois les S.M.V.M. et les règles d'urbanisme intéressant le domaine public maritime et les terrains littoraux (zonage)), en clarifiant les procédures de délimitation du rivage de la mer, en interdisant, sauf exception, de porter atteinte au caractère naturel du rivage et en organisant un régime spécifique pour les mouillages collectifs.

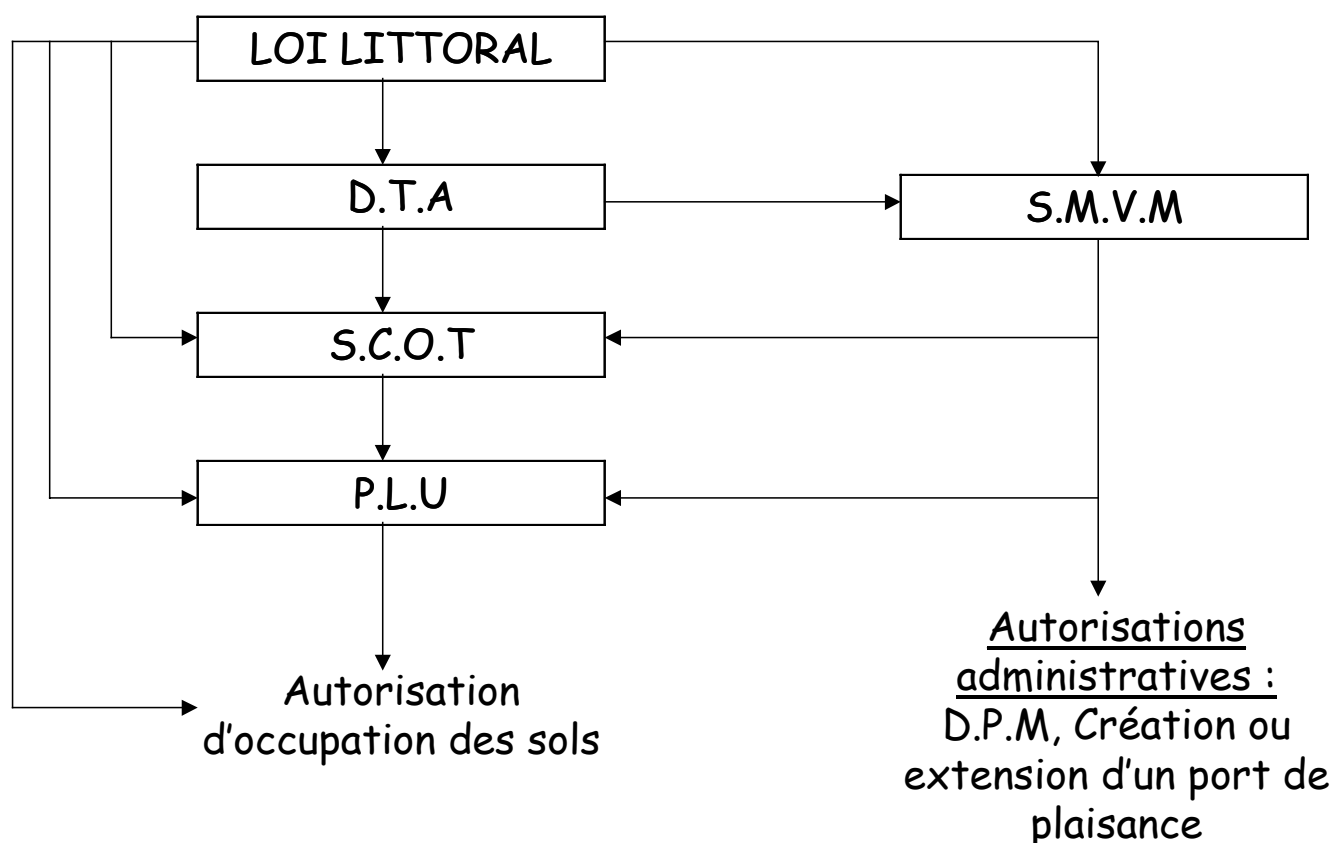
Les mouillages collectifs sont une alternative aux ports traditionnels, ils correspondent à une pratique nautique ne nécessitant pas l'ensemble des services que seul un port est en mesure de proposer, décret n° 91-1110 du 22 octobre 1991 relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime.

La loi littoral consacre les principes de l'usage libre et gratuit des plages, favorise l'accès du public à la mer en instituant de nouvelles servitudes de passage et cherche à améliorer la qualité des eaux de baignade.

En dépit de ces aménagements, la mise en oeuvre de la loi du 3 janvier 1986 reste souvent difficile et conflictuelle. Si plusieurs décrets d'application ont été publiés **dix-huit ans après la publication de la loi**, d'autres ne sont toujours pas parus et les décrets relatifs aux espaces remarquables sont contestés. (<http://www.senat.fr>)

## Schéma 2 : Récapitulatif des documents et règles d'urbanisme sur le littoral :

Source : Droits maritimes, tome II, Droit du littoral, Droit portuaire, Ph.J. Hesse/J.P. Beurier/P. Chaumette/Y. Tassel/A.H. Mesnard/R. Rezenthel, édition Juris-service, 1998



### Légende :

D.T.A : Directive Territoriale d'Aménagement,  
S.M.V.M : Schéma de Mise en Valeur de la Mer,  
S.C.O.T : Schéma de Cohérence Territoriale,  
P.L.U : Plan Local d'Urbanisme,  
D.P.M : Domaine Public Maritime.

## 2.3. Répartition des compétences des services décentralisés de l'Etat sur le domaine maritime

La décentralisation des compétences a transféré aux départements la plupart des ports de commerce et de pêche et aux communes les ports de plaisance : les présidents de Conseils généraux et les maires exercent dorénavant les pouvoirs de police portuaire et la gestion quotidienne des dépendances du DPM mis à leur disposition.

### 2.3.1. Le préfet maritime

Pouvoir de police	Port de plaisance (Commune)	Mer
Générale	Néant	Police générale, circulation et mouillage via la DDAM
Spéciale	Police de la navigation dans les chenaux d'accès au port	Neutralisation des explosifs, Lutte contre la pollution en mer, Recherche et sauvetage (CROSS), Sûreté des eaux et des rades, Aide médicale en mer, Protection de l'environnement marin, Navigation, Patrimoine archéologique (DRASSM)

Le rôle actuel du préfet maritime est défini par le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'action de l'Etat en mer : « *Le représentant de l'Etat en mer est le Préfet maritime. Délégué du Gouvernement, il est le représentant direct du premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Son autorité s'exerce à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer* ». (<http://www.senat.fr>).

### 2.3.2. Le préfet de région

Le préfet de région a la compétence des pêches maritimes (sous-marine, à pied, embarquée...). Il gère la ressource halieutique via la Direction Régionale des Affaires Maritimes (DRAM) et la Direction Départementale des Affaires Maritimes (DDAM).

### 2.3.3. Le maire

Pouvoir de police	Port de pêche, de commerce, de plaisance ou mixte (Département)	Port de plaisance (Commune)	Domaine public maritime	Mer
Générale	Police générale, qui est en fait le plus souvent exercée par le préfet de département	Ordre public	sécurité, ordre public, salubrité sur la côte et les plages.	Néant
Spéciale	Néant	Police de la conservation et de l'exploitation exercée par la capitainerie conditions d'admission au port, circulation des véhicules, utilisation des quais et terres pleins, autorisation des concessions, taxes... Police des épaves	Police de la baignade et des engins nautiques non immatriculés (Loi littorale, plan balisage) Police de la conservation	Police de la baignade jusqu'à 300 m : engins nautiques non immatriculés jusqu'à 300 m, Information du public

### 2.3.4. Le président du conseil général

Pouvoir de Police	Port de pêche, de commerce, de plaisance ou mixte (Département)
Générale	Néant
Spéciale	Police de la conservation et de l'exploitation, Police des épaves

### 2.3.5. Le préfet du département

Pouvoir de police	Port de pêche, de commerce, de plaisance ou mixte (Département)	Port de plaisance (Commune)	Domaine public maritime	Mer
Générale	Ordre public	Police générale par substitution (ordre public)	Néant	Néant
Spéciale	Police spéciale de la qualité des eaux, de la signalisation maritime	Police spéciale de la qualité des eaux portuaires de la signalisation maritime et de la sécurité des navires Maintien de l'ordre public	Utilisation du DPM, Exploitation du plateau continental, Concessions de cultures marines (DDAM), Police de la chasse maritime, Police spéciale des épaves, Autorisation d'occupation temporaire via la DDE	Police spéciale de la signalisation maritime Police de la chasse maritime Police spéciale des immersions

La police de la conservation est la police administrative spéciale qui donne, aux autorités administratives, le droit d'édicter des mesures assorties de sanctions pénales afin de préserver l'intégrité matérielle des biens du domaine public et l'usage auquel ceux-ci sont affectés.

La police de la conservation se distingue de la police générale de l'ordre public par le fait que celle-ci s'exerce non seulement sur le domaine public mais aussi sur le domaine privé des administrations ainsi que sur les propriétés privées.

(<http://dtouret.free.fr/droitadmdesbiens/domaineregimejuridique.html>)

## 3. Cadre législatif international relatif à la protection des eaux maritimes

Source : Droits maritimes, tome III, Exploitation et protection de l'océan, J.P Beurier/P. Chaumette/G. Proutière-Maulion, édition Juris-service, 1998.

De nombreuses conventions internationales existent en matière de coopération, de lutte et de prévention concernant les pollutions maritimes. Nous abordons ici les principales en les regroupant suivant les thèmes : les pollutions opérationnelles (volontaires), les pollutions accidentelles, les déchets industriels et les pollutions telluriques, le cas de la méditerranée et enfin la Convention de Montego Bay donnant un cadre universel de la protection du milieu marin.

### 3.1. Les pollutions opérationnelles et normes de construction des bateaux

Une première convention : convention OILPOL (Londres, 1954) va entrer en vigueur en 1958 pour lutter contre la pollution des mers. Cette convention comprenait trois grands principes :

- interdiction de rejets trop près des côtes,
- interdiction de déverser un mélange trop riche en hydrocarbures,
- application de ces restrictions aux navires marchands supérieurs à un certain tonnage.

Cette convention au champ d'application très étroit et à la mise en œuvre délicate a été remplacée par la convention MARPOL (Londres, 1973 et 1978).

MARPOL renforce la sécurité des navires, impose aux Etats un renforcement des contrôles sur les navires battant leur pavillon, interdit tout déversement volontaire de substances nocives.

L'objectif de MARPOL est d'instaurer des règles universelles, son champ d'application est donc très large. Il concerne tous les navires, tous les sous-marins, tous les engins flottants et les plates-formes fixes ou mobiles.

La convention oblige le navire à posséder un certificat international prouvant qu'il été visité par une autorité compétente et qu'il est aux normes de prévention de la pollution. L'annexe I impose, entre autre, aux Etats de bâtir des stations de réception des produits de déballastage.

Cette convention est un grand progrès dans la lutte contre la pollution, ses règles sont très contraignantes pour les armateurs comme pour les Etats, c'est pourquoi elle a tardé à entrer en vigueur.

En 1978 sera signé un protocole additionnel pour modifier la construction des navires (citernes séparées..).

La convention entrera en vigueur le 2 octobre 1983 et a été amendée plusieurs fois notamment en 1992 : porte sur la présence d'une double coque séparant totalement l'eau de ballastage de la cargaison permettant de supprimer définitivement la pollution par déballastage. (*Doits maritimes, tome III, Exploitation et protection de l'océan, J.P Beurier/P. Chaumette/G. Proutière-Maulion, édition Juris-service, 1998*).

La Convention MARPOL a surtout été efficace pour limiter les dégazages sauvages, en effet de 1981 à 1989, les déversements en mer d'hydrocarbures sont passés de 1,47 millions de tonnes à 570 000 tonnes, ne représentant plus que 12 % des rejets en mer, dont la majeure partie est d'origine tellurique. ([www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr)).

### 3.2. Les pollutions accidentelles

Le 29 novembre 1969 est signée, à Bruxelles, une convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures. L'expérience prouve que seule une intervention rapide peut atténuer les conséquences d'une telle pollution. Un Etat peut intervenir même si le bateau ne bat pas son pavillon. Elle s'applique en cas d'accident de mer, ne vise pas les navires de guerre, ne concerne pas les pollutions opérationnelles, ne concerne pas les dispositifs pour l'exploitation du sol et du sous-sol de l'océan.

La convention de Londres (2 novembre 1973), étend cette dernière aux pollutions par des substances autres que les hydrocarbures.

### 3.3. Lutte contre le déversement des déchets industriels et la pollution tellurique

On entend par déchets industriels : boues rouges, sédiments... Ces pollutions engendrent des eaux turbides et changent les facteurs physiques de celle-ci.

La pollution tellurique est celle engendrée par des substances nocives d'origine chimique ou bactériologique rejetées directement à partir des côtes ou apportées par des cours d'eau. C'est la nuisance la plus massive à l'encontre de l'écologie des océans.

C'est la convention d'Ospar (1992) issue de la convention d'Oslo (1972) et de la convention de Paris (4 juin 1974) qui vient synthétiser la lutte contre le déversement des déchets industriels (Oslo) et celle contre les pollutions telluriques (Paris) pour la façade atlantique. Cette convention ne concerne ni la mer Baltique, ni la mer Méditerranée qui possèdent leur propre système juridique de protection. La convention en vigueur (12 février 1978) en Méditerranée est celle de Barcelone signée le 16 février 1976 étudiée en-dessous.

### 3.4. Le cas de la Méditerranée : la convention de Barcelone

La convention de Barcelone a été signée le 16 février 1976 à Barcelone. Elle est entrée en vigueur le 12 février 1978. Six protocoles sont créés par cette convention. Ils peuvent être signés en différé par les Etats si ceux ci sont trop contraignants pour leur niveau de développement :

- relatif aux immersions de déchets, une liste indique les substances interdites et celles soumises à autorisation,
- relatif à la pollution tellurique, il s'agit de la forme la plus importante de cette mer directement liée aux activités humaines. Le protocole impose une élimination progressive des substances les plus nocives et une réduction sensible de celles moins nocives. Des normes techniques très précises sont indiquées concernant les rejets soumis à autorisation,
- relatif aux aires protégées, instaure un objectif de protection de l'environnement marin en plus de la lutte contre la pollution,
- relatif à une coopération entre les Etats,
- relatif à l'exploitation des fonds marins, concerne les mesures à prendre à bord des plates-formes pétrolières,
- relatif au transport de déchets dangereux y compris radioactifs.

### 3.5. Un cadre global de la préservation du milieu marin : la convention de Montego Bay (1982)

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS) ou Convention de Montego Bay adoptée en 1982 à Montego Bay en Jamaïque, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, est aujourd'hui le plus universel des outils de coopération axés sur le droit de la mer et ses dérivés tels que la protection des milieux marins contre les activités polluantes liées à la navigation. Cette convention propose un cadre juridique complet sur de nombreux domaines concernant le milieu marin (exploitation, conservation, coopération internationale, recherche scientifique, éducation, transfert de technologie vers les pays en voie de développement, etc.) et couvre ainsi les domaines d'autres conventions traitant de la diversité biologique et de la pollution marine (MARPOL, OILPOL, Ramsar 71, etc.). Elle lie au 23/12/03, 145 Etats parties, en particulier les Etats de la mer du Nord et de la Communauté européenne. (<http://www.cedre.fr>).

## 4. Les ports de plaisance et la gestion des déchets : cadre réglementaire

### 4.1. Les déchets, rappel législatif

La loi du 15 juillet 1975 définit comme déchet dans son article 1 : « tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon ». (*L'élimination des D.T.Q.D à Marseille : Les projets de filières, IUP ENTES : Environnement, Technologies et société, 1997/1998, p.8*)

Le Code de l'Environnement Livre V, Titre IV (Déchets), articles L 541-1 et suivants, définit 4 priorités en matière de gestion des déchets :

- Principe de réduction à la source de la production et de la nocivité des déchets,
  - Principe de proximité pour organiser et limiter le transport en distance et en volume,
  - Principe de valorisation des déchets par réemploi, recyclage ou toute autre action visant à obtenir à partir des déchets des matériaux réutilisables ou de l'énergie,
  - Principe d'information du public sur les effets pour l'environnement et la santé publique des opérations de production et d'élimination des déchets
- (<http://www.guide-dechets.com>)

### 4.2. Réglementation relative aux bateaux de plaisance

#### 4.2.1. Les directives européennes

Directives européennes	Obligations pour les bateaux
Directive 2000/59/CE du 27 novembre 2000 modifiée par la directive 2002/84 5 novembre 2002	<u>Impose</u> aux navires de commerce et à certains grands navires de plaisance une obligation d'information préalable du port sur leurs besoins en matière d'installations de réception, <u>Rend obligatoire</u> l'utilisation par les navires des installations de réception des déchets et résidus mises à leur disposition, sous peine d'amende pouvant aller jusqu'à 40 000 euros, <u>Mise en place</u> d'un mécanisme de financement incitatif, reposant sur le principe pollueur-payeur.
Directive Cadre Eau 2000/60/CE	Prévenir et éliminer la pollution de l'environnement marin. Arrêter ou supprimer progressivement les rejets, émissions et pertes de substances dangereuses prioritaires présentant un risque inacceptable pour ou via l'environnement aquatique, dans le but ultime d'obtenir, dans l'environnement marin, des concentrations qui soient proches des niveaux de fond pour les substances présentes naturellement et proches de zéro pour les substances synthétiques produites par l'homme.
Directive 94/25/CE du 16 juin 1994	Impose aux bateaux de plaisance d'être dotés de structures de stockage des eaux usées et des déchets
Directive 89/677/CE du 21/12/89	Relatives à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi d certaines substances (peintures anti-salissure)
Directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005	Introduction dans le droit communautaire de règles internationales applicables en matière de rejets polluants provenant des navires, Application par les États membres de sanctions à infliger en cas d'infraction à ces règles et la précision du régime juridique de ces sanctions.

#### 4.2.2. Le droit français issu des directives

Domaines d'application	Textes réglementaires français	Des bateaux
Gestion des déchets	Loi n°2001-43 du 16/01/01 , art.325-1 et 325-2	Impose aux capitaines de navires de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception existantes
	Décret n° 2003-920 du 22 septembre 2003	Il précise les procédures de transmission d'informations que doivent respecter les capitaines des navires à l'entrée et à la sortie des ports
	Arrêté du 5 juillet 2004	Les capitaines doivent informer les ports de la nature de leurs déchets d'exploitation et de cargaison
Conception des bateaux	Décret n°96-611 du 4/7/96, annexe I, paragraphe 5.8	Réglemente les normes de construction et de vente des bateaux de plaisance, les bateaux doivent être construits de manière à empêcher tout rejet accidentel de polluants (huile, carburant, etc.) dans l'eau et capables de stocker les eaux noires (WC)
	Décret n°92-1704 du 02/10/92	Interdit les peintures anti-salissures contenant des composés organostatiques
Redevance, Amende	Arrêté du 10 décembre 2003	L'arrêté adapte, pour y introduire les éléments relatifs à la redevance sur les déchets : il est perçu à la sortie du port sur tout navire de commerce et tout navire de plaisance conçu pour le transport de plus de 12 passagers, une redevance sur les déchets d'exploitation des navires (concerne uniquement les ports d'état ou non ?)

#### 4.2.3. Le droit français

Domaines d'application	Textes réglementaires français	Caractéristiques
Gestion des déchets	Loi sur l'eau n°92-3 du 3/1/92, art.22	Relatif aux rejets susceptibles de nuire à la qualité de l'eau, sont ici précisées les amendes et peines d'emprisonnement
	Le cahier des charges type (Circulaire n°81-22/2/5 du 19/03/81, art.16)	Interdiction de rejet de déchets quels qu'ils soient (eaux usées, ménagers, essence...), d'entreposer sur les quais des produits pouvant polluer le plan d'eau
Conception des bateaux	Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006, art. 43	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.
Redevance	Article R 214-1 du CD	Les navires de plaisance ou de sport sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance. Cette redevance est perçue en fonction de la longueur et de la largeur du navire ainsi que de la durée de stationnement dans le port. Au profit des concessionnaires ou, en l'absence de concessionnaire, de la personne publique dont relève le port.

### 4.3. Réglementation relative aux ports de plaisance

#### 4.3.1. Les directives européennes

Directives européennes	Synthèse
Directive 200/59/CE du 27 novembre 2000 modifiée par la directive 2002/84 du 5 novembre 2002	<u>Permettre</u> 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 de leurs navires, <u>Organiser</u> et de planifier la réception des déchets et résidus de cargaison, <u>Rendre obligatoire</u> l'utilisation par les navires des installations de réception des déchets et résidus mises à leur disposition, sous peine d'amende pouvant aller jusqu'à 40 000 euros, <u>Enfin, de mettre en place</u> un mécanisme de financement incitatif, reposant sur le principe pollueur-payeur.
Directive Cadre Eau 2000/60/CE	Prévenir et éliminer la pollution de l'environnement marin. Arrêter ou supprimer progressivement les rejets, émissions et pertes de substances dangereuses prioritaires présentant un risque inacceptable pour ou via l'environnement aquatique, dans le but ultime d'obtenir, dans l'environnement marin, des concentrations qui soient proches des niveaux de fond pour les substances présentes naturellement et proches de zéro pour les substances synthétiques produites par l'homme.

#### 4.3.2. Le droit français issu des directives

Domaine d'application	Textes	Caractéristiques
Gestion des déchets	Décret n° 2003-920 du 22 septembre 2003	Institue une obligation pour les autorités portuaires d'établir et de mettre en œuvre des plans de réception des déchets dans leurs ports. Il étend le dispositif des droits de port en créant une redevance sur les déchets d'exploitation. Cette mesure s'étend aux ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements par le <u>décret n°2005-255 du 14 mars 2005</u> .
	L'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004, art. 3	Institue l'obligation pour les autorités portuaires de mettre en place des installations de réception adéquates dans chaque port. Impose aux prestataires de service de rendre compte de leur activité à l'autorité portuaire et au représentant de l'Etat dans le département.
	Circulaire n° 2005-86 du 8 novembre 2005	Cette circulaire s'adresse aux préfets des départements du littoral et fait la liste des informations à fournir au ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en vue de préparer le bilan (demandé par directive européenne 2000/59/CE) de l'aménagement des installations et de la gestion des déchets dans les ports maritimes
	Arrêté du 21 juillet 2004	Donne la liste des éléments que doit contenir les plans de réception et de traitement des déchets des ports de plaisance
Contrôle	L'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004, art. 3	Autorise l'autorité investie du pouvoir de police portuaire à faire procéder au contrôle des conditions de stockage des déchets à bord des navires

#### 4.3.3. Le droit français

Domaine d'application	Textes	Caractéristiques
Assainissement et qualité des eaux portuaires	<u>Le cahier des charges type</u> (Circulaire n°81-22/2/5 du 19/03/81, art.17.2)	Le concessionnaire doit faire évacuer les effluents en dehors des limites du port et mettre à la disposition des plaisanciers des cuves dans lesquelles sont recueillies les matières de vidange, les huiles usées et plus généralement tout déchet d'hydrocarbure.
	Décret n°89-38 du 24/1/89 portant publication du <u>Règlement sanitaire international</u> (article 14)	Tout port doit disposer d'un système efficace pour évacuer et rendre inoffensives les matières fécales, les ordures ménagères, les eaux usées ainsi que les denrées alimentaires impropres à la consommation et autres matières reconnues dangereuses pour la santé publique.
Aménagement portuaire	<u>Le Règlement Sanitaire Départemental</u> , article 95 de la circulaire du 9 août 1978	Les ports doivent être équipés, par quai et appontement, de récipients de collecte des ordures ménagères, d'une capacité nominale de 75L, espacés de moins de 35m. Les sanitaires ne doivent pas être éloignés de plus de 200 mètres des postes d'amarrage. Chaque groupe sanitaire doit être équipé, pour 25 postes d'amarrage, d'un WC, d'un urinoir, d'un lavabo et d'une douche et pour 50 postes d'amarrage d'un bac à laver.
Gestion des déchets	<u>Le cahier des charges type</u> (Circulaire n°81-22/2/5 du 19/03/81, art.15.2)	Obligation d'organiser l'enlèvement des ordures ménagères et autres produits, obligation de prendre toutes les précautions dans la manipulation des hydrocarbures, obligation d'éviter la pollution de la rade
Assainissement pluvial	Loi n°92-2 du 3/01/92, art.35, dispositions des articles L 372-1 et suivants du code des communes	Les communes fixent les zones dans lesquelles la gestion des eaux pluviales est impérative (les ports de plaisance sont directement concernés)

## 5. Démarches et initiatives pour la reconquête de la qualité des eaux portuaires

### 5.1. Le pavillon bleu

Le Pavillon Bleu d'Europe est une campagne de l'Office Français de la Fondation pour l'Education à l'Environnement en Europe. Il distingue et valorise les communes et ports de plaisance français qui répondent à des critères d'excellence pour la gestion globale de leur environnement.

Cet écolabel permet de sensibiliser et de motiver les collectivités locales afin qu'elles prennent en compte le critère «environnement» dans leur politique de développement économique et touristique, en complément et en renforcement des directives nationales et/ou européennes obligatoires.

La démarche « pavillon bleu » créée en 1985 s'engage aux côtés du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer à une mise en œuvre accélérée de la directive européenne n° 2000/59/CE du 27 Novembre 2000 modifiée par la Directive 2002/84 du 5 novembre 2002.

### 5.2. RAMOGE

L'Accord RAMOGE, signé en 1976, est l'instrument dont se sont dotés les gouvernements Français, Monégasque et Italien pour faire en sorte que les zones maritimes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de la Principauté de Monaco et de la Région Ligurie constituent une zone pilote de prévention et de lutte contre la pollution du milieu marin.

### 5.3. La démarche Ports Propres

Face au constat de la pollution croissante en Méditerranée, le Conseil Régional PACA, l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée & Corse, l'ADEME et la DIREN PACA se sont associés pour proposer aux ports de la région PACA une opération visant à encourager et à financer, en partie, toutes les actions concourant à l'amélioration de la qualité environnementale : L'opération Ports Propres.

Cette opération se signale comme 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.

Janvier 2007 : 98 ports de la Région PACA sont adhérents à l'UPACA et représentent 87% des anneaux de la région

#### Détails de l'opération Ports Propres :

- Un diagnostic du niveau de pollution toxique et domestique dans chaque port,
- La lutte contre la pollution toxique par la mise en place d'équipements pour la collecte des déchets solides et liquides (déchetterie portuaire) et des effluents,
- La lutte contre la pollution domestique issue des bateaux par des aménagements spécifiques pour la collecte des eaux usées,
- La lutte contre les pollutions accidentelles grâce à la mise en place à titre préventif de kits d'intervention en cas de pollutions par hydrocarbures,
- L'animation et la sensibilisation des utilisateurs.

L'UPACA (Union des Ports de Plaisance de la région PACA) fait partie du comité de pilotage Ports Propres. A ce titre, elle apporte son aide au comité pour mobiliser les ports adhérents. De manière individuelle, sur demande du port, l'UPACA le suit, l'aide et le conseille, pendant toute sa démarche " ports propres " : adaptation du cahier des charges type de l'étude diagnostic, montage du dossier de financement, choix et suivi des travaux du bureau d'études, choix des équipements, choix des fournisseurs, mise en place des équipements ...

## 5.4. La norme ISO 14001

La norme ISO 14001 est la plus utilisée des normes de la série des normes ISO 14000 qui concernent le management environnemental.

Elle a été réalisée par l'Organisation internationale de normalisation, désignée internationalement sous son sigle d'origine ISO (International Organisation for Standardization) qui est systématiquement repris dans la dénomination des normes.

Une organisation peut faire certifier son système de management environnemental suivant cette norme par des organismes tierce partie accrédités comme l'Association Française pour l'Assurance de la Qualité, par exemple pour la France.

La contribution des normes est très souvent imperceptible dans notre quotidien, leur importance se manifeste surtout lorsque celles-ci font défaut, tant en terme de fiabilité du produit, de sa dangerosité ou des mauvaises conditions d'hygiène et de sécurité

En terme de normalisation, il y a deux types d'approche : l'approche produit que l'on abordera par la création de label par exemple, et l'approche processus comme pour les normes ISO 14000 qui représentent une famille de « normes génériques de système de management ».

Les normes sont « génériques », elles ont vocation à pouvoir être appliquées à toute organisation, quelle que soit sa taille, quel que soit son produit, dans tout secteur d'activité, et que l'organisme soit une entreprise commerciale, une administration publique ou un département gouvernemental.

## CONCLUSION

Le port maritime fait le lien entre les activités terrestres et les activités maritimes, son environnement législatif est donc complexe.

La loi dite Littoral encadre l'occupation des sols sur le littoral et donc la création et l'extension d'un port de plaisance.

Le port maritime de plaisance fait partie de ce qu'on appelle le domaine public maritime artificiel. Il constitue une occupation privative du DPM justifiée par l'activité économique qu'il engendre, mais il a une obligation de service public.

Plusieurs conventions internationales encadre la protection des eaux marines, les plus importantes sont : la convention Marpol concernant les pollutions opérationnelles (déballastage) et la convention de Barcelone qui encadre en Méditerranée l'exploitation des fonds marins et dicte des mesures à prendre pour lutter contre les pollutions.

Les ports de plaisance génèrent et concentrent de nombreux déchets de nature très diverses : ordures ménagères, déchets toxiques, spéciaux ....

Concernant la gestion des déchets, plusieurs textes officiels (règlements, lois, directives, arrêtés...) encadrent la gestion des déchets dans les ports de plaisance.

## PARTIE III

# ETAT DES LIEUX DES PORTS PLAISANCE DE LA REGION PACA

## Sommaire

### Introduction

#### 1. La démarche d'acquisition des données

- 1.1. Constitution de l'annuaire
- 1.2. Enquête auprès des acteurs
- 1.3. Enquêtes auprès des gestionnaires de ports
- 1.4. Enquête auprès de ports exemplaires
- 1.5. Enquête de satisfaction
- 1.6. Les outils informatiques

#### 2. L'annuaire

- 2.1. Données collectées
- 2.2. Typologie des ports maritimes
  - 2.1.1. Les ports autonomes
  - 2.1.2. Les ports d'intérêt national
  - 2.1.3. Les ports décentralisés de pêche, de commerce et de plaisance
  - 2.1.4. Les modes de gestion des ports en région PACA
- 2.3. Analyse qualitative

#### 3. Les caractéristiques générales

- 3.1. Données collectées
- 3.2. Analyse qualitative

#### 4. Les équipements portuaires

- 4.1. Données collectées
- 4.2. Analyse qualitative
  - 4.2.1. Les Déchets Ménagers
  - 4.2.2. Les Déchets Spéciaux
  - 4.2.3. Les fusées
  - 4.2.4. Les déchets issus de la pêche professionnelle
  - 4.2.5. Les déchets banals
  - 4.2.6. Les encombrants
  - 4.2.7. Les macrodéchets flottants
  - 4.2.8. Les eaux usées
  - 4.2.9. Les rejets issus des aires de carénage
  - 4.2.10. La gestion de l'eau et de l'électricité
  - 4.2.11. Les déchets de dragage

## 5. Les quantités de déchets produits

- 5.1. La production des déchets ménagers et assimilés
  - 5.1.1. La validation des hypothèses
  - 5.1.2. La production de DMA par anneau
  - 5.1.3. Variations de la production des DMA en fonction de l'implantation géographique du port de plaisance
  - 5.1.4. Variation de la production des DMA en fonction du département et de d'implantation du port de plaisance
- 5.2. La production des Déchets Industriels Banals
- 5.3. La production des déchets toxiques en quantités dispersées

## 6. Les démarches environnementales

- 6.1. Données collectées
- 6.2. Analyse qualitative
  - 6.2.1. Comportement des usagers
  - 6.2.2. Les initiatives environnementales
  - 6.2.3. La formation du personnel
  - 6.2.4. SIMPYC : système d'intégration environnementale du port et de la ville

## 7. Les facteurs de réussite

## 8. Synthèse

## Introduction

Après avoir identifié les déchets présents sur les ports de la plaisance (partie 1 : nomenclature) et mieux appréhender les questions relatives à la législation (partie 2), la troisième et dernière partie du rapport présente le cœur de cette étude : l'état des lieux de la gestion des déchets sur les ports de plaisance de la région PACA.

Cet état des lieux a eu un double objectif :

- créer une base de données des ports de la plaisance de la région PACA,
- apporter une analyse qualitative de la gestion des déchets.

La réalisation de cet état des lieux a demandé une phase très importante d'investigation sur le terrain afin de collecter les données auprès des acteurs concernés par la thématique.

Ces acteurs ont été identifiés à trois niveaux :

- les acteurs institutionnels concernés par la plaisance,
- les gestionnaires de ports de plaisance au niveau le plus proche du terrain : les capitaines ou les maîtres de port,
- les usagers.

Le principe d'acquisition des données a été basé sur des enquêtes articulées autour de questionnaires et d'entretiens réalisés en direct auprès du public concerné. Au regard de la taille de la population concernée, il a été nécessaire de définir un panel pour chacune des trois cibles considérées.

L'analyse des données s'est ensuite articulée autour de quatre pôles :

- les équipements portuaires,
- les quantités de déchets produits,
- les démarches environnementales engagées,
- les facteurs de réussite et les facteurs limitant.

La compilation des données a pris la forme d'une base de données sous format excel à partir de laquelle des extractions sont possibles (fiche signalétique des ports).

## 1. La démarche d'acquisition des données

La première phase a consisté dans la création d'un annuaire des 146 ports de la région PACA. Un tel document n'existait pas jusqu'alors.

Ensuite, l'acquisition des données s'est déclinée en plusieurs phases en fonction du public cible. Elle s'est appuyée systématiquement sur des enquêtes réalisées en direct, plus rarement par téléphone :

- enquête auprès des acteurs institutionnels de la plaisance,
- enquête auprès des gestionnaires de ports (capitaines et maîtres de ports),
- enquête auprès de responsables de ports exemplaires,
- enquête auprès des usagers.

Au total, ce sont 41 entretiens et 77 questionnaires qui ont été réalisés tout public confondu.

### 1.1. Constitution d'un annuaire

Cet annuaire a été alimenté à partir :

- d'une base créée par VEOLIA Propreté,
- de documents internes au CPIE issus des Ecogestes Méditerranée,
- du Bloc Marine 2007 (document de référence inventoriant des informations portuaires et tout ce qui concerne la sécurité en mer),
- de recherches sur Internet,
- de contacts téléphoniques afin de vérifier les données en particulier les noms des gestionnaires.

### 1.2. Enquête auprès des acteurs

Cette phase a eu pour objectif de mieux percevoir la vision d'un certain nombre d'acteurs institutionnels concernés par la gestion des ports de plaisance.

Ces acteurs sont de trois niveaux :

- la fédération des ports de plaisance de la région PACA : UPACA, regroupant 80% des ports de la région,
- la Région PACA, animatrice de l'opération Ports Propres, au travers de deux agents du service Mer en charge de ce dossier,
- les services ou directions d'organismes institutionnels ayant un rôle d'autorité portuaire et/ou en charge de la gestion de plusieurs ports (les « gros » gestionnaires de ports).

Ce travail de recueil de données a été réalisé sur la base d'entretiens individuels, mené à l'aide d'une fiche guide. Une matrice commune a été créée pour les gros gestionnaires, une autre spécifique à UPACA et une dernière pour la Région PACA.

Parmi les huit acteurs identifiés, six entretiens ont pu être menés à bien.

Le tableau page suivante regroupe les coordonnées des structures et personnes concernées avec la date de l'entretien.

	Direction ou service	Contact	Fonction	Téléphone	Mail	Adresse	CP	VILLE	Date de l'entretien
Région PACA	Service mer	Gérard BEAUNE Gilles GIORGETTI	Chargés de mission Ports Propres	04 91 57 51 74	gbeaune@regionpaca.fr ggiorgetti@regionpaca.fr	Immeuble Grand Horizon 11-13 Bd de Dunkerque	13 002	MARSEILLE	11/10/2007
UPACA www.upaca.com	-	Véronique TURQUAND	chargée de mission	04 42 07 34 74 06 26 95 15 96	vturquandupaca@aol.com / info@upaca.com	Port Maritima B.P. 218	13 698	MARTIGUES Cedex	17/10/2007
Conseil Général 13	Direction des ports et aéroports Service des Ports	Martial PACINI	Responsable de service	04 91 99 89 79	martial.pacini@cg13.fr	Les Docks Atrium 10.3. Place de la Joliette	13 002	MARSEILLE	12/10/2007
Marseille Provence Métropole	Direction des Ports et Aéroports	Francis CANN	Responsable des infrastructures	04 91 99 72 56	francis.cann@marseille-provence.fr	Les Docks Atrium 10.11 Place de la Joliette	13 002	MARSEILLE	indisponible
CCI du Var	Service environnement	Bertrand LE GUINER	Responsable du service	04 94 22 37 84	leguinner@var.cci.fr	236, Bd Maréchal Leclerc - BP 5501	83 097	TOULON cedex	indisponible
Conseil Général 83	Direction de ports	Gilles ARDUIN	directeur	04 94 18 71 33	garduin@cg83.fr	224, avenue de L'infanterie de Marine	83 000	TOULON	11/10/2007
CCI Nice Côte d'Azur (www.riviera-ports.com)	Direction de ports Service qualité, sécurité, environnement	Manuela MACHADO	Responsable du service	04 92 00 56 16	manuella.machado@cote-azur.cci.fr	20, Quai Lunel	06 300	NICE	08/10/2007
Conseil Général 06	Direction des ports	Lucie MEZZANOTTI Catherine DELAPORTE	Chargées de mission	04 97 00 12 41	lmezzanotti@cg06.fr cdelaporte@cg06.fr	Quai Entrecasteaux	06 300	NICE	08/10/2007

### 1.3. Enquêtes auprès des gestionnaires de ports

Une trentaine de ports ont été choisis afin de réaliser un travail visant à connaître en détail leur mode de fonctionnement en terme de gestion des déchets. Une méthode d'investigation a été définie afin d'obtenir le plus de données possibles.

#### 1.3.1. Les outils (Cf. annexes)

##### Le volet quantitatif : le questionnaire

Il a permis de collecter les items suivants :

- Données administratives,
- Implantation géographique du port,
- Activités économiques présentes sur le port,
- Evènements/Vie sociale,
- Structures et équipements d'accueil,
- Points de collecte des déchets existants,
- Les déchets collectés etc.,

Afin d'éviter d'alourdir la rencontre et de freiner l'échange avec le responsable du port, le questionnaire pré-rempli était envoyé au préalable au responsable du port pour collecter ces données. Le retour de ce questionnaire s'est fait en amont par mail ou le jour de l'entretien. Certains gestionnaires n'ont toujours pas retourné le document après plusieurs relances.

##### Le volet qualitatif : l'entretien

Cet outil a eu pour objectif de faire émerger les réalités et l'analyse de la problématique par les gestionnaires de port.

Les points abordés sont :

- Perception globale de la gestion des déchets/Satisfaction,
- Comportement des usagers,
- Information et sensibilisation des usagers,
- Perspectives/Priorités d'action.

#### 1.3.2. Le déroulement de l'entretien

Un schéma type de visite a été défini :

- Visite du port seul, pour ensuite confronter notre vision du port avec celle du responsable (dans la mesure du possible avec prise de photos), (15 minutes)
- Entretien avec le responsable, (55 minutes),
- Validation des données techniques (questionnaire) (5 minutes)
- Visite du port/Synthèse de l'entretien (15 minutes)

Il n'a pas été toujours possible de l'appliquer en fonction du contexte et des souhaits de la personne enquêtée.

#### 1.3.3. Le panel des ports enquêtés

Cette enquête a concerné 35 ports répartis comme suit :

- 8 ports dans les Bouches du Rhône,
- 17 ports dans le Var,
- et 10 ports dans les Alpes-Maritimes.

Ce panel a été défini par le comité de pilotage de l'étude.

En amont, cette enquête a été testée auprès de quatre gestionnaires de ports avec lesquels le CPIE Côte Provençale était en relation :

- Port de Cassis : Port départemental, géré pour le volet plaisance par la Mairie de Cassis,
- Nouveau Port de La Ciotat : port communal géré par la CUMPM,
- Port Saint Pierre (Hyères) : port départemental géré par la commune de Hyères,
- Port Miramar (La Londe) : port communal en régie directe.

Suite à ces quatre entretiens, le questionnaire a été adapté. A noter que les données collectées sont fortement similaires à celles demandées dans le cadre du plan déchets.

La fiche d'entretien a été remaniée de façon à faciliter le déroulement de l'entretien.



## ANNUAIRE DES PORTS ENQUETES

(en violet, ports enquêtés par le CPIE, en vert port enquêtés par Véolia Propreté)

Nom du Port	Autorité Portuaire	Gestionnaire	Nombre d'anneaux	Personne rencontrées	Adresse postale	Téléphone Fax	Mail Site internet
Port de St Gervais	Commune	Commune	800	Marius Roche (MP)	Capitainerie BP5 13 771 Fos sur Mer cedex	04 42 47 70 57 04 42 05 34 58	port.st.gervais@mairie-fos-sur-mer.fr
Port les Heures Claires	Commune	Commune	210	Patrick SAVIGNAN (DP) / Luigi ABBADESSA (MP)	Bureau du port 13 800 Istres	04 42 55 51 73 04 42 05 46 95	Néant
Port de St Chamas	Commune	Commune	287	Gérard ALBERT (DP) / Philippe HESSE (MP)	Av Max Dormoy 13 250 Saint Chamas	04 90 44 52 52	cnm.stchamas@wanadoo.fr
Port de Sausset les Pins	Commune	CUMPM	494	P. Quiriconi (MP)	Capitainerie Route de la Couronne 13960 Sausset-les-Pins	04 42 44 55 01 04 42 45 42 25	patrick.quiriconi@marseille-provence.fr
Port de Carry le rouet	Commune	CUMPM	559	Francis Carpentier (DP)	Capitainerie square Fernandel 13620 Carry le Rouet	04 42 45 25 13 04 42 44 99 33	francis.carpentier@marseille-rovence.com
Port de la Pointe Rouge	Commune	CUMPM	1 480	M. Moreau Michel (MP)	Capitainerie place Joseph Vidal 13 008 Marseille	04 91 73 13 21 04 91 73 33 09	michel.moreau@marseille-provence.fr
Port de Cassis	Département	Commune	370	Michel Burte (MP)	Capitainerie Quai des Moulins 13240 Cassis	04 42 01 96 24 04 42 01 74 59	m.burte@cassis.fr
Nouveau Port de La Ciotat	Commune	CUMPM	887	Marc Camus (DP)	Capitainerie du Nouveau Port, bd Anatole France 13 600 La Ciotat	04 42 08 62 90 04 42 71 46 01	marc.camus@marseille-provence.fr
Port de Bandol	Commune	Société d'économie mixte SOGEB A	1 600	M. Chouaniere (DG)	Capitainerie - SOGEB A Bureau du Port 83 150 Bandol	04 94 29 42 64 04 94 29 93 20	port-bandol@wanadoo.fr
Port de Sanary sur Mer	Commune	Commune	650	Serge Sourd (CP)	Capitainerie quai des Baux 83 110 Sanary sur Mer	04 94 74 20 95 04 94 88 22 86	port.sanary.83@wanadoo www.mairie-sanary.fr
Port de La Coudoulière	Commune	Commune de Six Fours les Plages	447	M. Mazella (MP)	Capitainerie, quai des Baux 83 140 Six-Fours Les Plages	04 94 34 80 34 04 94 25 13 72	capitainerie@mairie-six-fours.fr www.ville-six-fous.fr

Port du Brusç	Département	Conseil Général du Var	590	Kamel Chihai (CP)	Capitainerie, quai Saint-Pierre 83 140 Six-Fours Les Plages	04 94 10 65 35 04 94 10 65 34	kchihai@cg83.fr www.cg83.fr
Port St Pierre des Embiez	Commune	SA Paul Ricard	750	Patrick Longueville (DP), Alain Lhormann (MP)	Capitainerie, île des Embiez 83 140 Six-Fours Les Plages	04 94 10 65 21 04 94 34 07 51	plongueville@paul-ricard.com www.les-embiez.com/port_st_pierre.php
Port de la Seyne sur Mer	Etat	CCIV	290	Guy Darlon (MP)	Bureau du port, 6 quai de la Marine 83 500 La Seyne-sur-Mer	04.94.87.95.34 04 94 06 04 28	guy.darlon@var.cci.fr www.var.cci.fr
Port de Saint Mandrier	Etat	CCIV	600	M. Christian Curdy (MP)	Capitainerie, quai Séverine 83 430 Saint-Mandrier	04 94 63 97 39 04 94 63 59 74	saint.mandrier@var.cci.fr www.var.cci.fr
Port Pin-Rolland	Etat	SA Groupe Poncin	550	M. Castanié (DP), M. Pradeaux (MP)	Bureau du port, chemin départemental 18 83 430 Saint-Mandrier	04 94 94 61 24 04 94 06 13 27	y.pradeaux@groupeponcin.com www.poncinyachts.fr
Vielle Darse	Etat	CCIV	650	René Bartholoméi (MP)	Bureau du port, quai du Petit Rang 83 000 Toulon	04 94 42 27 65 04 94 16 09 40	rene.bartholomei@var.cci.fr www.var.cci.fr
Darse Nord du Mourillon	Etat	CCIV	620	Yann Roussel (MP)	Darse Nord du Mourillon 83 000 Toulon	04 94 41 23 39 04 94 41 23 39	tldn@var.cci.fr www.var.cci.fr
Port Saint Louis du Mourillon	Etat	CCIV	620	Yann Roussel (MP)	Darse Nord du Mourillon 83 000 Toulon	04 94 41 23 39 04 94 41 23 39	tldn@var.cci.fr www.var.cci.fr
Port des Oursinières	Commune	SPIC du port des Oursinières	217	Patricia MARTIN (responsable de la régie du port) / Gilbert GAS (resp, technique)	Bureau du Port 83 220 Le Pradet	04 94 21 43 0204 94 08 24 55	port.des.oursinieres@wanadoo.fr
Port Saint Pierre	Commune	Commune Hyères	1350	Emile Rovira (DP)	Capitainerie Port Saint-Pierre 83 400 Hyères	04 94 12 54 40 04 94 12 54 50	port.hyeres@wanadoo.fr mairie@ville-hyeres.fr www.ville-hyeres.fr
Port de Miramar	Commune	Commune de la Londe les Maures	1100	Hervé Duchemin (DP)	Capitainerie Port Miramar 83 250 La Londe-Les-Maures	04 94 01 53 45 04 94 01 53 47	hduchemin@lalondelesmaures.fr www.ville-lalondelesmaures.fr
Port Public de Cavalaire	Commune	Commune	570	M. Briec MORIN (DP)	Capitainerie du port public 83240 Cavalaire sur Mer	04 94 64 17 81 04 94 64 67 06	port.cavalaire@orange.fr www.cavalaire.fr

Port San Peire	Commune	SODEPORTS (SA)	441	Mme Toschi (DP) / G. CECCOLI (MP)	Bureau du port 83380 Les Issambres	04 94 49 40 29 04 94 96 90 58	sodeports-issambres@wanadoo.fr
Port d'Agay	Commune	Commune	166	François Lanzi (MP)	Capitainerie, port d'Agay 83 530 Agay	04 94 82 74 22	Néant
La Figueirette-Miramar	Commune	Commune de Théoule sur Mer	245	Bruno BORDEREAU (DP) / Yvan Martignano (MP)	Capitainerie, quartier de Miramar 06 590 Théoule-sur-Mer	04 93 75 08 00 04 93 75 08 02	port.figueirette@wanadoo.fr / b.bordereau@ville-theoulesurmer.fr
Port de Théoule	Commune	Commune de Théoule sur Mer	250	Bruno BORDEREAU (DP) / Gilles CHRISTOL (MP)	Capitainerie, quai Edouard Blondy 06 590 Théoule-sur-Mer	04 93 49 97 38 04 93 49 41 30	port.theoule@wanadoo.fr / b.bordereau@ville-theoulesurmer.fr
Port de la Napoule	Commune	Yacht Club International de Mandelieu Napoule	960	M. Eric Contencin (DP) / Dominique CHIERICI (MP)	Capitainerie, YCI La Napoule Plage BP 923 06 120 Mandelieu-La Napoule	04 92 97 77 77 04 92 97 78 78	portlanapoule@aws.fr www.portlanapoule.com
Port du Mourré Rouge	Commune	Commune	300	M. Vivent Christian (MP)	Bd Eugène Gazagnaire 06 400 Cannes	04 93 94 37 71	Néant
Port Public de Golfe Juan	Département	CCINCA	850	Michel Lallement (DP)	Bureau du port 06 220 Golfe Juan	04 93 63 96 25 04 93 63 66 41	port.golfe-juan@cote-azur.cci.fr www.riviera-ports.com
Port VAUBAN	Commune	SAEM de gestion	1 600	Pascal Paoli (DP) Mr Angelico (Commandant)	Capitainerie, Port-Vauban 06 600 Antibes	04 92 91 60 00 04 93 34 74 04	port@portvauban.net www.port-vauban-antibes.com
Port de St Laurent du Var	Commune	Yacht Club International (SA)	1 094	Bernard LEPORATI (Pdt) / Charles Auda (MP)	Capitainerie 06 700 Villeneuve-Loubet	04 93 07 12 70 04 93 07 35 55	mail@port-saint-laurent.com www.port.saint.laurent.com
Port de la Darse	Département	CCINCA	520	Lucien Quessada (DP)	Capitainerie 06 320 Villefranche-sur-Mer	04 93 01 78 05 ou 70 70 04 93 76 92 33	port.villefranche@cote-azur.cci.fr www.riviera-ports.com
Vieux Port de menton	Département	Commune de Menton	550	Michel Dalmazzo (CP)	Bureau du port, quai Napoléon III 06 500 Menton	04 93 35 80 56 04 92 41 80 55	michel.dalmazzo@ville-menton.fr www.villedementon.com
Port de Menton Garavan	Commune	SA	770	Eric RAYHR (DP)	Capitainerie, BP 49 06 500 Menton	04 93 28 78 00 04 93 35 48 01	

## 1.4. Enquête auprès de ports exemplaires

Cette troisième enquête a concerné des responsables de ports dont le port a été identifié comme exemplaire en terme de gestion des déchets.

Parmi les ports identifiés comme exemplaire, trois ont été rencontrés :

- le port de St Pierre les Embiez (Six fours les plages), port communal en gestion privée,
- le port de Cavalaire, port communal en gestion directe,
- et le port de Mandelieu La Napoule, port communal en gestion privée.

Le questionnaire leur a été transmis. Tous l'ont renvoyé rempli.

Un entretien a, en parallèle, été réalisé auprès du capitaine ou du maître port. La fiche d'entretien comporte des items identiques à ceux destinée aux autres gestionnaires de port mais intègre des items supplémentaires visant à mieux identifier les facteurs de réussite.

## 1.5. Enquête de satisfaction

La dernière cible de cette investigation de terrain a concerné les usagers des ports. Cette investigation a été faite à titre expérimental. Les usagers d'un seul port ont été enquêtés, ceux du Port de Fos sur Mer.

Ce travail a été entièrement réalisé par Natacha CASALTA de même que l'exploitation des résultats.

Cette enquête a été faite sur une période de deux mois, d'août à septembre 2007, auprès de 42 usagers du port soit 5% du total.

Le questionnaire est orienté de sorte à apprécier la sensibilité environnementale des plaisanciers.

L'enquête était articulée autour de trois thèmes principaux :

- la nature et la fréquence des sorties,
- la production de déchets,
- l'utilisation de contenants adaptés, et l'activité de l'aire de carénage.

## 1.6. L'outil informatique

La base de données a été créée sous la forme d'un fichier Excel composé de plusieurs feuilles. Cette base de données est évolutive.

Le fichier comprend ainsi :

- une feuille « annuaire »
- une feuille « données caractéristiques »
- une feuille « équipements déchets »
- une feuille « niveau d'équipements » (synthèse de la précédente)
- une feuille « démarche environnementale »
- une feuille « tableau de synthèse ».
- une feuille « fiche signalétique »

La fiche signalétique est une extraction de certains items de la base de données. Elle se remplit automatiquement en fonction du port choisit. La matrice de cette fiche est présentée page suivante.

## FICHE SIGNALÉTIQUE PORT DE PLAISANCE

Nom du port :  
Ville :

### Données administratives

- Autorité portuaire :
- Gestionnaire
- Nom et statut du responsable :
- Adresse :
- CP
- Ville
- Téléphone :
- Fax :
- Mail :

### Agence Veolia la plus proche

### Caractéristiques

Nombre d'anneaux :  
Nombre d'agents :  
Implantation géographique :

### Équipements déchets (1 à 5)

Niveau d'équipements global :  
Niveau d'équipements OM  
Niveau d'équipements DTQD  
Niveau d'équipements Eaux usées  
Niveau d'équipements Aire de Carénage :  
Point propre :  
Plan de réception des déchets  
Projet / perspectives d'équipements

### Démarches environnementales

Niveau de démarches environnementales (1 à 5)  
Implication du responsable :

### COTATION GÉNÉRALE (1 à 5)

## 2. L'annuaire

### 2.1. Données collectées

La base de données comprend une première feuille - « l'annuaire » - qui répertorie l'ensemble des ports de la région PACA.

Le classement des ports s'est fait par implantation géographique de l'ouest vers l'est de la région. Les items suivants ont été recensés :

- localisation géographique : département et commune,
- nom du port,
- nom de l'autorité portuaire et du Gestionnaire,
- nombre d'anneaux,
- nom du maître de port et/ou du capitaine de port
- coordonnées (adresse, code postal, ville, téléphone, fax, mail, site WEB),
- nom et adresse de l'agence VEOLIA à proximité,
- remarques/informations manquantes.

### 2.2. Typologie des ports maritimes

Source : Wikipédia, Rapport de l'assemblée nationale, Ramoge, Fédération Française des Ports de Plaisance.

Il existe trois types de port en France, gérés par l'état et ses services décentralisés. La définition des trois caractéristiques apparaît dans le code des affaires maritimes avec l'article 30 de la loi du 13 août 2004.

#### 2.2.1. Les ports autonomes

Les ports autonomes relèvent de la compétence de l'état et sont placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes. Ce sont des établissements publics à la fois administratifs, industriels et commerciaux. Il existe à ce jour **huit ports autonomes** : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Guadeloupe et La Rochelle. Ces ports sont financièrement autonomes et ont de nombreuses compétences en matière de gestion comme l'action commerciale, l'ingénierie, la maintenance et une compétence de police administrative.

#### 2.2.2. Les ports d'intérêt national

Les ports d'intérêt national sont de taille plus modeste. Ils relèvent de la compétence des **collectivités territoriales** (régions et départements) dans le cadre de la décentralisation depuis la loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales. Le rôle des ports d'intérêt national dans le développement de l'économie régionale est particulièrement important. Leur gestion est le plus souvent confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie locale.

Le 2 janvier 2007, Dominique PERBEN a annoncé la signature des conventions de **transfert des 18 ports français d'intérêt national**. Cette étape marque la fin du processus de décentralisation.

On peut citer l'exemple de Sète et Port-la-Nouvelle qui ont été transférés à la région Languedoc Roussillon, Toulon au département du Var et Nice au département des Alpes Maritimes.

#### 2.2.3. Les ports décentralisés de pêche, de commerce et de plaisance

Les ports décentralisés sont de petite taille. Leur gestion est confiée, depuis l'effort de décentralisation (1983), aux **collectivités locales**. Les départements gèrent les ports de pêche et de commerce ainsi que les ports mixtes : commerce et plaisance. Le **domaine public portuaire de plaisance** est principalement géré par les communes.

La gestion peut être exercée :

- directement ; on parle alors de régie,
- ou déléguée ; la délégation peut être une concession ou un affermage.

Le délégataire peut être :

- une collectivité,
- une association de plaisanciers,
- une entreprise privée (de type SA le plus souvent).

#### 2.2.4. Les modes de gestion des ports en région PACA

Département	Typologie	Autorité portuaire	Gestionnaire	Vocation
BOUCHES DU RHONE	Port autonome	Etat	Société du port autonome de Marseille	En majorité, fonction de loisirs avec usagers locaux et animation par des Sociétés Nautiques
	Ports décentralisés	département	régie directe ou Société d'Economie Mixte	
		commune	CUMPM	
			Commune Société d'Economie Mixte	
VAR	Port d'intérêt National	Département (ex : Toulon)	Délégation CCIV	Port outil de développement touristique avec un milieu associatif peu représenté
	Ports décentralisés	département	Commune	
			Délégation CCIV	
			Régie directe	
		commune	Régie directe Délégation à un privé	
ALPES MARITIMES	Port d'intérêt National	Département (Nice)	Délégation CCINCA	Port outil de développement touristique dont certaines zones avec des associations importantes (yachting club)
	Ports décentralisés	département	Délégation CCINCA	
			Régie directe	
			Commune	
		commune	Régie directe	
			Délégation à un privé Délégation CCINCA	

## 2.3. Analyse quantitative

Un tableau d'analyse quantitative a été élaboré. Ce tableau indique :

- le nombre et le pourcentage d'anneaux par département,
- la répartition des ports par département et par taille,
- la répartition des ports par département avec un rapport au linéaire côtier (global et artificiel),
- la répartition des ports par département et par type d'autorité portuaire (commune/département/état),
- la répartition des ports par département et par mode de gestion.

Ainsi, 146 ports ont été recensés en région PACA ce qui représentent près de 66 690 anneaux.

### \* Emprise territoriale

En moyenne, on retrouve un port tout les 7,1 km et un port tous les 2,1 km si l'on prend uniquement en compte le linéaire côtier artificiel.

Ramenés au linéaire côtier, la région possède en moyenne 65 anneaux par kilomètre et 211 anneaux par kilomètres de linéaire côtier artificiel.

Le département du Var possède le plus d'anneaux (41%) et le plus de ports (38%, ex aequo avec les Bouches du Rhône). Toutefois, ce sont les **Alpes-Maritimes qui possède le plus d'anneaux** au regard de l'espace disponible.

Concernant la taille des ports, la région présente une bonne répartition par catégorie de taille.

Dans les Bouches du Rhône, la majorité des ports (72%) est de petite taille (inférieure ou égale à 100 anneaux) et de taille moyenne (de 100 à 500 anneaux).

Dans le Var, ce sont majoritairement des ports de taille moyenne qui sont présents.

Enfin, dans les Alpes Maritimes, ce sont les grands ports puis les ports de taille moyenne qui prédominent.

Ainsi, 68% des petits ports sont dans les Bouches du Rhône, 46% des ports de taille moyenne sont dans le Var. Les grands ports sont à 80% présents dans le Var et les Alpes-Maritimes.

Enfin, 51% des très grands ports sont dans le Var et 31 % dans les Bouches du Rhône.

### \* Autorité portuaire et mode de gestion

En région, près de  $\frac{3}{4}$  des ports sont communaux avec un quasi équilibre entre régie directe et gestion déléguée

Dans les Bouches du Rhône, 72% des ports sont communaux avec une proportion plus forte de gestion directe que déléguée.

Dans le Var, la récente loi de décentralisation fait que les ports départementaux sont majoritaires. Par contre pour le mode de gestion, la tendance est identique aux Bouches du Rhône.

Dans les Alpes-Maritimes, la majorité des ports sont communaux (comme dans les Bouches du Rhône) mais la gestion est fortement déléguée (79%).

Les ports d'état restent les plus nombreux dans les Bouches du Rhône par l'existence du port autonome.

### Analyse quantitative des ports de la région PACA

	Bouches du Rhône	%	Var	%	Alpes-Maritimes	%	PACA	%
Linéaire côtier	373 km	36%	479 km	46%	181 km	17%	1 033 km	-
Linéaire côtier artificiel	132 km	42%	112 km	35%	72 km	23%	316 km	-
Nb de ports rapporté au linéaire côtier total	1 port tous le 6,7 km		1 port tous le 8,5 km		1 port tous les 5,3 km		1 port tous les 7,1 km	
Nb de ports rapporté au linéaire côtier artificiel	1 port tous le 2,3 km		1 port tous les 2 km		1 port tous les 2,1 km		1 port tous le 2,1 km	
Nombre de port	56	38%	56	38%	34	24%	146	
Nb d'anneaux	21274	32%	27 182	41%	18 234	27%	66 690	-
Nb d'anneaux ramenés au linéaire côtier	57 anneaux		57 anneaux		100 anneaux		65 anneaux	
Nb d'anneaux ramenés au linéaire côtier artificiel	161 anneaux		242 anneaux		253 anneaux		211 anneaux	
Nb de ports de - de 100 anneaux	26	47% (68%)	8	14% (21%)	4	12% (10%)	38	26 %
Nb de ports de 100 à 500 anneaux	18	32% (31%)	26	47% (46%)	13	38% (23%)	57	39 %
Nb de ports de 500 à 1000 anneaux	7	12% (20%)	14	25% (40%)	14	41% (40%)	35	24 %
Nb de ports de + de 1000 anneaux	5	9% (31%)	8	14% (51%)	3	9% (18%)	16	11 %
Nb de ports communaux	40	72% (32%)	40	72% (38%)	26	76% (24%)	106	73 %
Nb de ports départementaux	8	14% (27%)	15	26% (52%)	6	18% (21%)	29	20 %
Nb de ports d'état	8	14% (73%)	1	2% (9%)	2	6% (18%)	11	7%
Nb de port en régie directe	27	48% (44%)	27	48% (44%)	7	20% (12%)	61	42 %
Nb de port en délégation	29	52% (34%)	29	52% (34%)	27	80% (32%)	85	58 %

Le pourcentage est le pourcentage calculé par rapport au total départemental et le pourcentage entre parenthèses est le pourcentage calculé par rapport au total régional.

## 3. Les caractéristiques générales

### 3.1. Données collectées

Grâce aux enquêtes réalisées auprès des gestionnaires de port, la base de données a pu être alimentée des éléments suivants pour les ports enquêtés :

- le nombre d'employés permanents et saisonniers,
- des données relatives à la taille du port (nombre d'anneaux, nombre de places passagers, taille maximale des bateaux),
- des données relatives à l'occupation du port (pourcentage de bateaux habitables, nombre de bateaux habités, taux d'occupation hivernale/estivale, pourcentage de bateaux de haute plaisance),
- des données relatives aux professionnels (nombre de place par activité, activité nautique et commerçantes présentes),
- une mesure de la vie sociale du port (actif ou pas).

A noter que sur les 35 ports enquêtés, 28% n'ont pas retourné le questionnaire ce qui induit des manques en terme de données quantitatives.

Après la phase d'enquête, trois items ont été ajoutés : le nombre de sorties annuelles, la quantité d'eau et d'énergie consommé annuellement par le port. Ces données ont été ajoutées par Natacha CASALTA qui pour son mémoire a dû aller plus loin et décrire la production de déchets en fonction de la fréquentation. Ces résultats sont très intéressants et se rapprochent des chiffres avancés par « Le guide de management environnemental des ports de plaisance » rédigé par la commission Ramoge.

### 3.2. Analyse quantitative

Un premier tableau d'analyse quantitative a été élaboré. Il indique :

- la répartition des ports par département et par taille,
- le nombre et le pourcentage d'anneaux par département,
- la répartition des ports par département et par type d'autorité portuaire
- la répartition des ports par département et par mode de gestion.

Un second tableau a été établi afin de vérifier la représentativité de l'échantillon.

L'échantillon représente presque un quart des ports de la région PACA et 35% des anneaux régionaux soit 22 630 anneaux.

Nous avons enquêtés presque 50% des ports de grandes tailles alors que cette catégorie représente moins de 25% des ports. Ceci s'explique le fait que les petits ports des Bouches du Rhône n'ont pas été rencontrés. En effet, ces ports, par leur taille, ont peu d'infrastructures et ils sont donc moins significatifs au regard de l'objet de l'étude.

Concernant l'autorité portuaire, l'échantillon est quasi représentatif de la région ; en tout cas il suit la même tendance.

Enfin, pour le mode de gestion, la représentativité n'est pas tout à fait atteinte du fait que peu de ports délégués ont été rencontrés dans les Bouches du Rhône.

L'implantation géographique peut avoir des répercussions sur la quantité de déchets collectés du fait en particulier de la proximité d'un centre ville. 63% des ports de l'échantillon sont situés hors centre ville.

En moyenne, 12 personnes travaillent sur un port avec 75% de permanents. Le nombre d'employés augmente évidemment avec le nombre d'anneaux.

La majorité des ports rencontrés ne sont pas accessibles à la haute plaisance (majorité de bateaux inférieurs à 12 passagers).

Sur l'ensemble des ports, on retrouve des commerces, des restaurants et snacks. On y retrouve aussi des professionnels du nautisme. Cela traduit le fait que le port est un espace économique en tant que tel et pas uniquement un « parking » à bateau.

En terme d'« animation », les résultats sont variables d'un port à l'autre : certains font l'objet d'animations tout au long de l'année d'autres sont beaucoup moins investis par le monde associatif.

## CARACTERISTIQUES GENERALES DES PORTS ENQUETES

	Bouches du Rhône	%	Var	%	Alpes-Maritimes	%	PACA	%
Nombre de port	8	23%	17	48%	10	29%	35	
Nombre d'anneaux	5 120	22%	11 211	47%	7 299	31%	23 630	-
Nb de ports de - de 100 anneaux	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Nb de ports de 100 à 500 anneaux	4	50% (33%)	5	29% (42%)	3	30% (25%)	12	34%
Nb de ports de 500 à 1000 anneaux	3	38% (18%)	9	53% (53%)	5	50% (29%)	17	49%
Nb de ports de + de 1000 anneaux	1	12% (17%)	3	18% (50%)	2	20% (33%)	6	17%
Nb de ports communaux	7	88% (29%)	10	59% (42%)	7	70% (29%)	24	68%
Nb de ports départementaux	1	12% (9%)	7	41% (63%)	3	30% (2_%)	11	31%
Nb de port en régie directe	7	88% (41%)	7	41% (41%)	3	30% (18%)	17	48%
Nb de port en délégation	1	12% (5%)	10	59% (56%)	7	70% (39%)	16	52%

Le pourcentage est le pourcentage calculé par rapport au total départemental et le pourcentage entre parenthèses est le pourcentage calculé par rapport au total régional.

## REPRESENTATIVITE DE L'ECHANTILLON

	Bouches du Rhône		Var		Alpes-Maritimes		PACA	
	Département	Ports enquêtés	Département	Ports enquêtés	Département	Ports enquêtés	Région	Ports enquêtés
Nombre de port	38%	23%	38%	48%	24%	29%	<b>100%</b>	<b>24%</b>
Nb d'anneaux	32%	22%	41%	47%	27%	31%	<b>100%</b>	<b>35%</b>
Nb de ports de - de 100 ann.*	47%	0%	14%	0%	12%	0%	<b>26%</b>	<b>0%</b>
Nb de ports de 100 à 500 ann.	32%	50%	47%	29%	38%	30%	<b>39%</b>	<b>34%</b>
Nb de ports de 500 à 1000 ann.	12%	38%	25%	53%	41%	50%	<b>24%</b>	<b>49%</b>
Nb de ports de + de 1000 ann.	9%	12%	14%	18%	9%	20%	<b>11%</b>	<b>17%</b>
Nb de ports communaux	72%	90%	72%	59%	76%	70%	<b>73%</b>	<b>68%</b>
Nb de ports départementaux	14%	10%	26%	41%	18%	30%	<b>20%</b>	<b>31%</b>
Nb de ports d'état	14%	0%	2%	0%	6%	0%	<b>7%</b>	<b>0%</b>
Nb de port en régie directe	48%	88%	48%	41%	20%	30%	<b>42%</b>	<b>48%</b>
Nb de port en délégation	52%	12%	52%	59%	80%	70%	<b>58%</b>	<b>52%</b>

\* = anneaux

## 4. Les équipements portuaires

### 4.1. Données collectées

Grâce aux enquêtes réalisées auprès des gestionnaires de ports, la base de données a pu être alimentée des éléments suivants (feuille équipements portuaires) :

- nombre d'anneaux,
- implantation géographique,
- existence ou non d'un plan de réception des déchets,
- équipements pour les ordures ménagères (capacité, mode de gestion, commentaires),
- équipements pour les déchets industriels spéciaux (capacité, mode de gestion, commentaires),
- équipements pour les déchets de la pêche professionnelle,
- équipements pour les encombrants,
- système de collecte des macro déchets,
- système de récupération des eaux usées (noires/grises),
- aire de carénage,
- centralisation des DIS,
- gestion de l'eau et de l'électricité.

Des éléments plus qualitatifs ont également été répertoriés :

- avis du gestionnaire sur la gestion des déchets sur son port,
- les facteurs de motivations et les facteurs limitant (problèmes rencontrés),
- les comportements des usagers,
- les pistes d'amélioration et les perspectives d'équipements.

Un tableau de synthèse visant à définir le niveau d'équipements a été établi à partir de la collecte de ces données.

Pour chaque port, une cotation est donnée déchets par déchets et une note globale est ensuite définie.

De plus, les entretiens auprès des acteurs ont permis de mieux cerner les problématiques récurrentes au sein des ports et d'avoir une vision générale des niveaux d'équipements.

### 4.2. Analyse qualitative

Cette analyse se base sur les enquêtes réalisées auprès des gestionnaires de ports et celles auprès des acteurs institutionnels concernés par la gestion des ports.

Cette analyse est centrée sur :

- les déchets ménagers,
- les déchets spéciaux,
- les fusées,
- les déchets issus de la pêche professionnelle,
- les déchets banals,
- les encombrants,
- les macro déchets flottants,
- les eaux usées,
- l'aire de carénage,
- la gestion de l'eau et de l'électricité.

#### 4.2.1. Les Déchets Ménagers

Il existe dans les ports de plaisance trois modes de collecte des déchets ménagers :

- Les bacs roulants (en moyenne 600 L),
- Les corbeilles fixes en bout de ponton ou éparpillées sur le port,
- Les points d'apport volontaire pour le tri sélectif.

Tous les ports rencontrés possèdent des bacs roulants en nombre suffisant selon les gestionnaires. Ils sont situés à des endroits où le passage des usagers est important.

Les corbeilles fixes sont assez souvent présentes (51 %) sur les ports enquêtés. Seule une minorité de ports ne possède pas ces corbeilles pourtant prévues par le règlement sanitaire départemental. Ce mode de collecte est important car il est le plus accessible pour les usagers.

Les Points d'Apport Volontaire sont généralement mis en place par la commune et sont présents à 61 % sur les ports rencontrés.

La gestion des ordures ménagères est jugée satisfaisante pour l'ensemble des ports rencontrés. Cela est dû au fait que la collecte des déchets ménagers est toujours assurée par les communes ou les groupements de communes.

Ce constat est confirmé par l'enquête réalisée auprès des acteurs institutionnels.

Trois points sont cependant à souligner :

- Le tri sélectif dans les ports est le reflet de ce qui se fait sur le reste de la ville ; ce sont des équipements pas toujours présents mais en développement,
- Les bacs roulants de grande contenance (600 L) se retrouvent souvent remplis de déchets spéciaux. Ce constat se fait sur les ports mal équipés pour les déchets spéciaux, pour ceux proches du centre ville. Cela s'explique aussi par le manque de sensibilisation des usagers et des riverains.
- Certains ports (par exemple le port de la Darse de Villefranche) doivent faire face aux déchets des grands yachts mouillés dans la rade. Un seul bateau peut remplir en une fois plusieurs bacs roulants de 600 L. Le port supporte donc des déchets qu'il n'est pas censé gérer puisqu'il ne perçoit aucune redevance de ces yachts. **Il existe là une collecte importante à réaliser.**

#### 4.2.2. Les déchets spéciaux

Au regard de l'enquête réalisée, que ce soit auprès des gestionnaires ou des acteurs, c'est sur ce point que le travail reste à faire.

En effet, les activités de réparation et d'entretien des bateaux produisent un grand nombre de déchets souvent toxiques. La zone technique (aire de carénage) est principalement concernée par ce type de déchets.

En prenant comme idéal, un port comme celui de Golfe Juan (Norme iso 14000), qui dispose de 100 % des équipements, on peut mesurer le taux d'équipement des autres ports :

- 90 % des ports sont équipés de cuves à huile (ces cuves récupèrent en général les filtres et les bidons. Ce n'est pas une solution efficace car la cuve est vite saturée ou les usagers posent les bidons devant),
- 55 % des ports sont équipés de bacs à batteries,
- 48 % des ports sont équipés de bacs pour les bidons et filtres à huile et autres matériaux souillés d'huile,
- 46 % des ports sont équipés de bacs pour les matériaux souillés de peinture et de solvant,
- 39 % des ports sont équipés de bacs à piles,
- 30 % des ports sont équipés de cuves à hydrocarbures,
- 27 % des ports sont équipés de cuves à peinture et solvant.

Quand ils existent, ces équipements sont satisfaisants sauf dans le cas des cuves à huiles en plastique vert. En effet, ces dernières présentent très souvent des fuites et se remplissent d'eau quand il pleut. Une solution qui est utilisée dans certains ports : placer la cuve sous un abri. En plus de ces problèmes de fuite, elles sont équipées de compartiments pour les bidons ce qui n'est pas une solution selon les gestionnaires de port exemplaires. Car la capacité est faible et donc dans tous les ports où il n'existe pas de bac à part, les bidons et les filtres se retrouvent devant les cuves ou dans les ordures ménagères quand ce n'est pas sur les quais ou dans l'eau.

La meilleure gestion est de centraliser les DTQD au sein d'un point propre aménagé sous forme d'une mini déchetterie fermée avec une signalétique conséquente.

Cependant sur certains ports, il ne sera pas toujours pertinent d'aménager un point propre, cela dépendra de la présence ou non d'une aire de carénage et du type de bateaux. Plus de la moitié des gestionnaires rencontrés ont pour perspectives la centralisation des équipements à DTQD.

Dans l'ensemble des ports, il est admis que la gestion des déchets spéciaux demande un suivi permanent. En effet, même dans un port sur lequel tous les équipements existent au sein d'un point propre avec une signalétique claire, les déchets sont mélangés. Même pour un port disposant de moyens financiers importants, il est difficile de dégager une personne à plein temps ou même à temps partiel sur le point propre. Et dans la majorité des cas, les activités de carénage ne sont pas suffisamment importantes pour justifier un poste.

La gestion des déchets est un travail très lourd dans le plan de charge des équipes portuaires car les équipements aussi performants soient ils, ne suffisent pas à empêcher des dépôts sauvages ou des mélanges de déchets spéciaux entre eux ou avec les ordures ménagères.

La solution est d'avoir une équipe motivée et formée pour la gestion des déchets (ce qui n'est pas toujours évident car les employés portuaires ont souvent des métiers très spécialisés et il est difficile de leur demander d'intervenir sur les gestion des déchets) et la sensibilisation des usagers.

Ainsi, d'une façon très générale, les DTQD sont la priorité des gestionnaires en terme de gestion des déchets.

#### 4.2.3. Les fusées de détresse périmées

Les fusées représentent le problème rencontré par tous les gestionnaires de port.

Dans les Bouches du Rhône, certains gestionnaires les stockent et les dirigent vers les démineurs, sinon ils les stockent sans savoir quoi en faire (La Ciotat). Pour les ports de la CCIV, les gestionnaires sont chanceux puisqu'un service de la CCI s'occupe de venir les chercher pour les emmener ensuite vers le centre de déminage de la sécurité civile. Les gros ports font appel à des sociétés spécialisées.

Un problème demeure pour tous : le stockage. D'ailleurs, aucun port ne communique auprès des usagers pour ne pas avoir à les prendre en charge. Mais bon nombre en retrouve dans les ordures ménagères.

UPACA confirme le que ce type de déchet est prioritaire. En effet, le gisement est considérable (200 T en France, 81 T en région PACA) du fait de :

- la législation actuelle qui intègre les fusées dans l'armement obligatoire, armement de sécurité quasiment pas utilisé du fait du développement du téléphone portable notamment,
- la courte durée de vie de ces fusées,
- de la non prise en compte de ce déchet depuis plus de 30 ans.

Sur un plan pratique, la société Alphachim (Martigues) a créé un dispositif de collecte et de destruction. Ces capacités sont limitées donc le stock actuel baisse progressivement mais lentement. UPACA travaille avec cette société pour développer une filière de traitement en local (NITROCHIMI) et sur une échelle plus grande pour limiter les coûts.

Sur un plan politique, UPACA et la FFPP essaye d'organiser une réunion avec l'état et les revendeurs de ces fusées. Elle devrait avoir lieu prochainement. En effet, les revendeurs ont l'obligation d'organiser des filières de traitement mais ne le font pas.

Une réflexion sur la réglementation pourrait aussi aboutir (repousser la date de péremption des fusées, réduire les quantités obligatoires à bord...).

#### 4.2.4. Les déchets issus de la pêche professionnelle

Aucun port rencontré ne gère les déchets issus de la pêche professionnelle. Il faut savoir que la pêche professionnelle aux petits métiers est de moins en moins présente sur les ports de plaisance de la région.

Cependant, cette activité pose des problèmes aux gestionnaires car leurs déchets peuvent être volumineux (filets). Les relations entre les pêcheurs et les gestionnaires sont pour certains conflictuelles. En effet, dans certains cas, ces derniers trouvent que les pêcheurs ne sont pas suffisamment impliqués dans la gestion du port.

Les pêcheurs sont souvent marginalisés, à l'écart des activités portuaires. Et pourtant, cette activité artisanale fait partie du paysage portuaire de notre région. Sa disparition entraînerait une perte au niveau de la vie locale des ports en particulier les petits et moyens ports. Ceci montre le besoin de ces acteurs de se rencontrer et de se comprendre.

#### 4.2.5. Les déchets banals

Les ports sont équipés en fonction des activités de carénage et donc de la nature des bateaux. Ces déchets se gèrent à la demande et ne pose apparemment aucun problème. Ils ont été très peu évoqué par les gestionnaires et les acteurs institutionnels.

#### 4.2.6. Les encombrants

A part certains ports, tel que celui de Sausset Les Pins, qui se retrouve assailli de déchets verts et autres, les autres ports rencontrés ne se disent pas en difficulté et gèrent les encombrants au cas par cas et souvent avec le service de la commune.

#### 4.2.7. Les macro déchets flottants

Tous les ports sans exception s'occupent de ces déchets avec plus ou moins d'assiduité. La récupération de ces déchets se fait à l'épuisette et plus rarement avec des embarcations équipées (cataglop comme sur la commune de Sanary).

#### 4.2.8. Les eaux usées

Seulement 25 % des ports rencontrés sont équipés de pompes à eaux usées. Un port comme Bandol, équipé depuis quelques années, déplore que ses machines n'aient servi que 2 ou 3 fois. En effet ces pompes sont très peu utilisées pour ne pas dire dans certains cas jamais.

Plusieurs explications :

- rare sont les bateaux équipés,
- l'emplacement des pompes pose un gros problème logistique : les mettre près de la pompe à essence pose un problème de file d'attente, les autres endroits du port sont souvent inaccessibles pour ces bateaux qui sont souvent de taille conséquente,
- leur utilisation est souvent en libre service ce qui décourage souvent les usagers pas habitués à s'en servir,
- la grande majorité des bateaux de plaisance en PACA sortent à la journée, les usagers passent alors un minimum de temps au port et ne prennent pas le temps de les vidanger.

#### 4.2.9. L'aire de carénage

Trois ports sur l'ensemble des ports visités n'ont pas d'aire de carénage. 87 % des aires de carénage sont équipées en débourbeur, déshuileur et décanteur. Cependant, certains équipements sont sous dimensionnés et nous ne sommes pas sûr d'avoir toujours eut l'information. Toutefois, les ports semblent être de plus en plus équipés et les ports ne possédant pas d'équipement de récupération de ces eaux de ruissellement ont prévu des travaux.

#### 4.2.10. La gestion de l'eau et de l'électricité

La grande majorité des ports sont équipés de stop eau et demandent aux usagers d'utiliser un pistolet. Peu de ports sont capables de répondre à la question de la consommation d'eau et d'électricité et bien sur aucun n'est capable de dire quelle est la consommation de chaque bateau.

#### 4.2.11. Les déchets de dragage

Etrangement, ce type de déchets est très peu ressorti des entretiens réalisés auprès des gestionnaires de ports. Par contre, les acteurs institutionnels ont été plus nombreux à mettre en avant la problématique liée à la gestion des déchets de dragage.

Le Conseil Général du Var s'est en particulier positionné sur le sujet en palliatif à l'absence de l'Etat.

En effet, le service des ports a engagé, depuis 2 ans, un gros travail de recherche-développement sur les déchets de dragage. Devant l'inertie des services de l'état, le Conseil Général du Var a décidé d'être moteur sur le sujet en montant une opération pilote sur les déchets de dragage : SEDIMARD 83.

Ce travail, mené notamment en collaboration avec GEODE, a pour objectif d'identifier les filières de traitement économiquement et écologiquement acceptable.

A noter que, jusqu'à ce jour, les déchets de dragage sont clapés en mer en dessous d'un certain seuil de toxicité. Au dessus de ce seuil, le dragage n'a pas lieu.

## 5. Les quantités de déchets produits

Cette partie est issue d'un travail d'estimation réalisé par Natacha CASALTA dans le cadre de son mémoire. Le texte présenté ci après est un extrait de son mémoire.

### 5.1. La production des déchets ménagers et assimilés

Les DMA sont essentiellement produits par les riverains du port, par les plaisanciers ainsi que par les commerces et artisans exerçant sur le front du port. Les quantités de déchets produits sont fonction du nombre de résidents à terre et à flot, du nombre et du type d'activités sur le front du port.

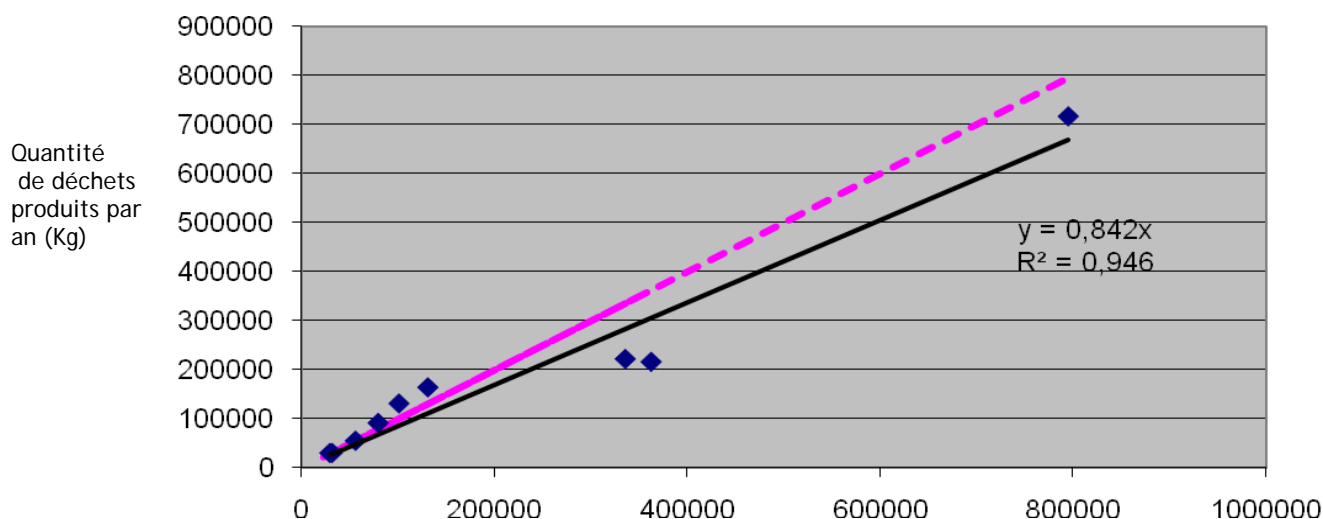
#### 5.1.1. La validation des hypothèses

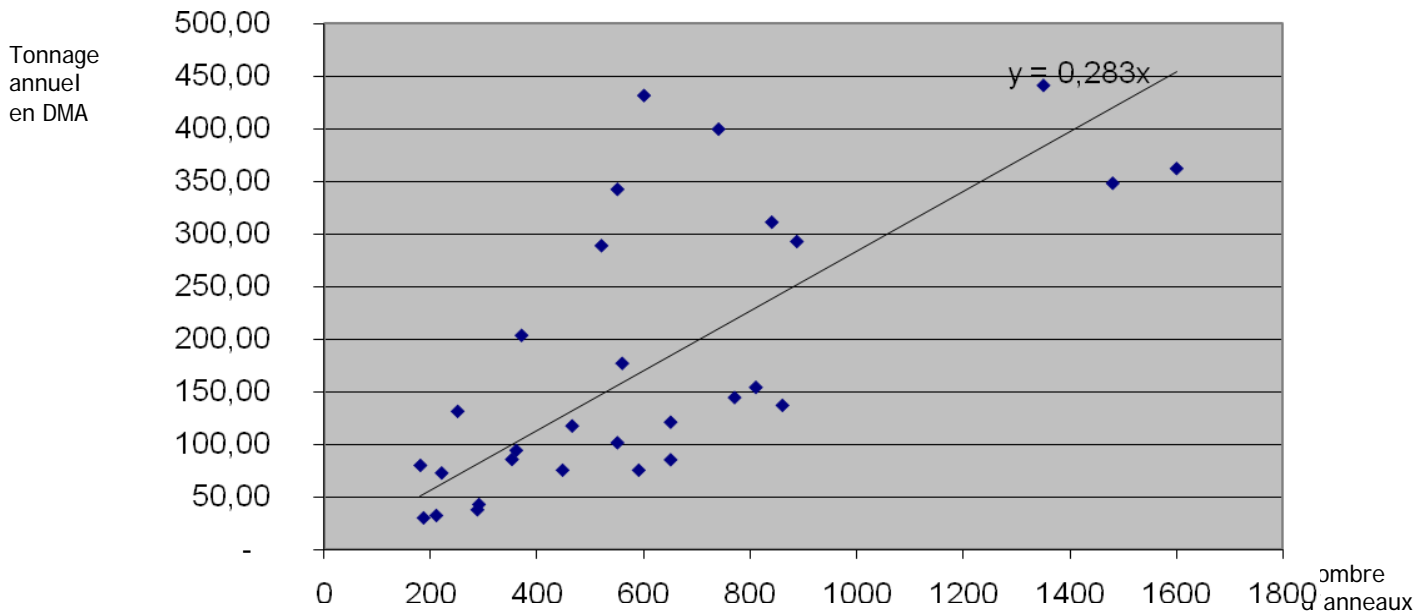
A partir des données récoltées lors des entretiens avec les gestionnaires de port, telles que le nombre de bacs, leur capacité de stockage et leur fréquence de collecte, un calcul théorique a été réalisé afin de déterminer le tonnage annuel des déchets par port de plaisance.

Avant de réaliser la courbe représentant le **tonnage annuel des DMA en fonction du nombre d'anneaux**, le soin a été pris de coupler les valeurs théoriques avec celles d'une part fournies par les plans de réception des déchets et d'autre part avec celles récupérées dans les exploitations de VEOLIA. Les résultats montrent que les valeurs théoriques sont cohérentes, et suivent la tendance des valeurs des plans de réception des déchets.

#### 5.1.2. La production de DMA par anneau

Après avoir vérifié la solidité des hypothèses, une courbe du tonnage annuel théorique en fonction du nombre d'anneaux a été réalisée. Le **tonnage annuel des déchets est fonction du nombre d'anneaux composant le port de plaisance**. Suite aux calculs théoriques, on arrive au résultat suivant : un anneau d'un port de plaisance en région PACA produit en moyenne 280 Kg de déchets ménagers et assimilés par an.



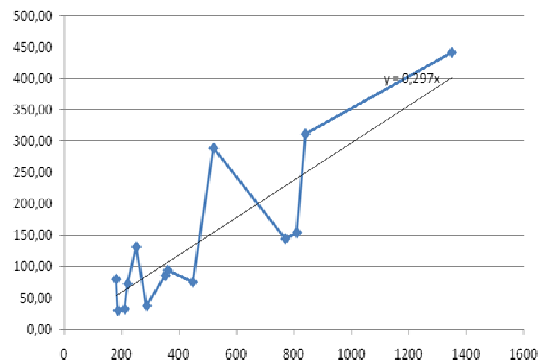
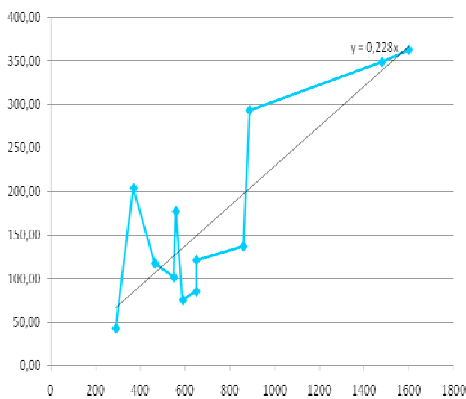


Toutefois, les variations de production observées entre le nuage de points et la courbe de tendance de la figure ci-dessus, peuvent s'expliquer par l'influence d'autres paramètres tels que :

- la situation géographique du port,
- les activités économiques et subaquatiques présentes sur le front du port,
- le taux d'urbanisation,
- le nombre de nuitées,
- la taille des bateaux accueillis par les ports de plaisance,
- le nombre de sorties annuelles,...

### 5.1.3. Variations de la production des DMA en fonction de l'implantation géographique du port de plaisance

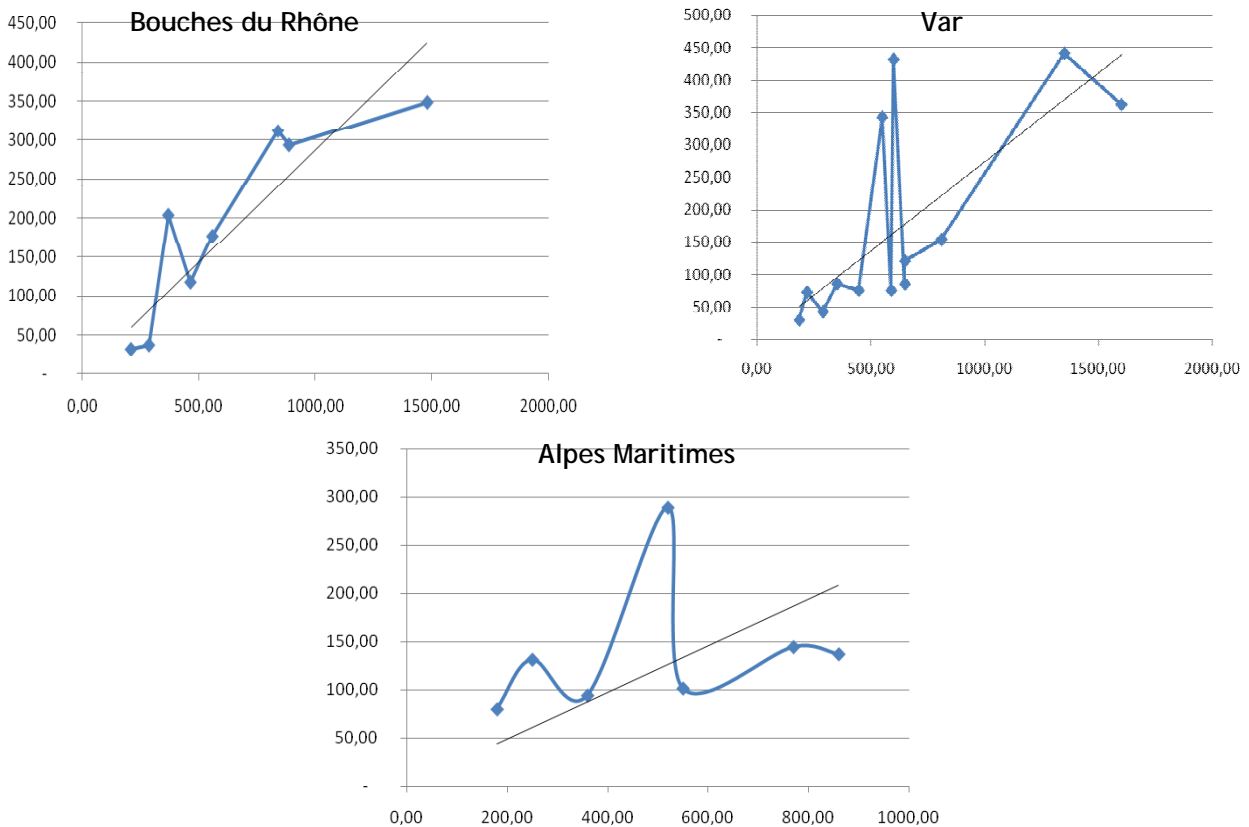
L'implantation géographique du port impactant sur la quantité de DMA produits, deux courbes ont été réalisées, l'une regroupant les ports situés en centre ville et l'autre renfermant les ports en dehors du centre ville .



Au vu de ces deux courbes, il semblerait qu'un anneau situé hors du centre ville (297 Kg) produit plus de DMA qu'un anneau localisé en centre ville (230 Kg).

Ceci pourrait s'expliquer par le fait qu'en centre ville, les commerces possèdent leur propre bac et un système de collecte différent de celui du port. De plus, les ports de plaisance situés au cœur du centre ville présentent moins de bacs mais plus de corbeilles qu'un port implanté en dehors du centre ville. Les ports situés hors du centre ville possèdent donc une capacité de stockage plus importante qu'en centre ville. Les corbeilles sont en général d'une capacité de 75 L et les bacs roulant de 360 L ou 660 L. Il faut également noter que dans les ports des Alpes Maritimes, ports de haute plaisance, l'échantillonnage renferme 7 ports sur 11 en dehors du centre. Ceci pourrait expliquer également la production importante de déchets en dehors du centre ville.

#### 5.1.4. Variation de la production des DMA en fonction du département d'implantation du port de plaisance



D'après la moyenne des calculs théoriques par département, un port de plaisance implanté dans les Alpes Maritimes produit d'avantage de DMA (330 Kg) qu'un port implanté dans les Bouches du Rhône (292 Kg) et dans le Var (246 Kg). Ceci s'explique par le fait que les ports des Alpes Maritimes sont des ports à haute plaisance, les bateaux accueillis sont de plus grande taille.

Cette hypothèse est approuvée par la question du questionnaire auprès des gestionnaires qui renseigne sur la taille maximale des bateaux accueillis dans les ports de plaisance, on obtient en moyenne :

- 14 mètres pour les bateaux des ports de plaisance des Bouches du Rhône,
- 19 mètres pour les bateaux des ports de plaisance du Var,
- 56 mètres pour les bateaux des ports des Alpes Maritimes.

## 5.2. La production des Déchets Industriels Banals

L'estimation de la production des DIB est difficile à évaluer dans un port de plaisance pour les raisons suivantes :

- Le tri de ces déchets est très peu effectué. En effet, seulement 1/3 des ports étudiés disposent d'équipements pour réceptionner les DIB. Pour 2/3 des ports, les DIB sont considérés comme du tout venant, ils sont stockés dans les bacs roulants destinés aux ordures ménagères, et donc compris dans le calcul théorique des ordures ménagères,
- Lorsque les installations sont présentes, les fréquences de collecte ont été très peu renseignées par les gestionnaires. En effet, des plannings de collecte ne sont pas établis, l'enlèvement des bennes est réalisé à la demande.

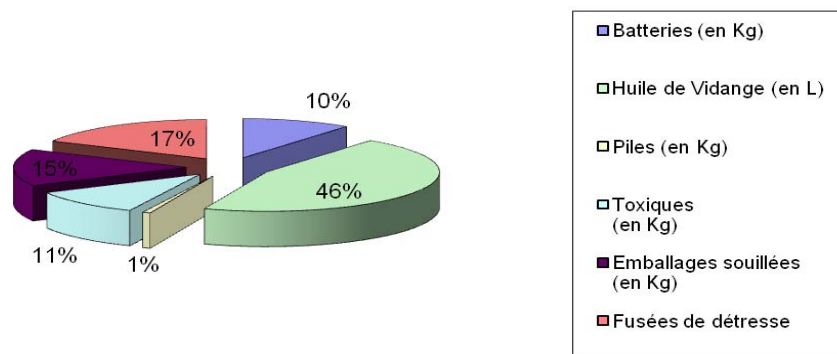
## 5.3. La production des déchets toxiques en quantités dispersées

Pour l'estimation de la quantité de DTQD produits par anneau, les résultats qui vont suivre reposent sur étude intitulée « Management Environnementale des ports de plaisance de la zone RAMOGE ». Cette étude a été réalisée par BCEOM en 2001.

Au cours de plusieurs entretiens, les maîtres de port nous confiaient qu'ils s'inspiraient de cette étude pour remplir leur plan de réception des déchets. Les ratios donnés par cette étude sont présentés dans le paragraphe 2.1.4.2.

Suite aux calculs à partir des données issues de l'étude (BCEOM, 2001) : un anneau d'un port de plaisance produit en moyenne 22,5 Kg de déchets toxiques en quantités dispersées par an.

La production des huiles de vidange correspond à la part la plus importante de la production totale en DTQD dans un port de plaisance.



Un bateau de plaisance produit en moyenne par an :

- 10,4 Kg d'huile de vidange
- 3,8 Kg de fusées de détresse
- 2,5 Kg de toxiques
- 3,4 Kg d'emballages souillés
- 2,3 Kg de batteries
- 0,2 Kg de piles

Cette estimation de la production de DTQD ne tient pas compte des quantités produites en eaux usées (eaux noires et eaux grises) et en eaux de cale. La détermination de la production de ces déchets toxiques liquides est difficile à établir. En effet, une très faible proportion des bateaux de plaisance dispose de contenants pour réceptionner les eaux usées, et donc elles sont directement rejetées en mer.

## 6. Les démarches environnementales

### 6.1. Données collectées

Grâce aux enquêtes réalisées auprès des gestionnaires de ports, la base de données a pu être alimentée des éléments suivants (feuille démarches environnementales) :

- démarche engagées : pavillon bleu, ports propres, norme iso 14001,
- panneaux d'information, mise à disposition de guide, brochure, signalétique,
- formation du personnel portuaire,
- implication et degré de motivation du responsable,
- perspectives et attentes en terme de sensibilisation.

Au regard de ces critères, une cotation a été donnée pour chaque port.

### 6.2. Analyse qualitative

Cette analyse se base sur les enquêtes réalisées auprès des gestionnaires de ports et celles auprès des acteurs institutionnels concernés par la gestion des ports.

Cette analyse est centrée sur :

- les attentes et comportements des usagers,
- les initiatives environnementales,
- la formation des agents.

#### 6.2.1. Comportement des usagers

D'une façon générale, les usagers sont très peu responsabilisés à la gestion des déchets. Ils sont peu nombreux à faire remonter leurs attentes. Toutefois, globalement, lorsqu'un équipement est mis en place et que l'information arrive à leur niveau, ils utilisent l'outil avec plus ou moins de rigueur.

Une étude a été réalisée par les CCI de la région PACA afin de connaître les attentes des usagers des ports. Elle met en avant 3 priorités :

- améliorer la sécurité avec des systèmes de gardiennage des bateaux,
- améliorer la qualité d'accueil,
- augmenter le nombre de place au port,
- avoir un cadre plus propre (notion d'esthétisme).

Selon UPACA, les attentes sont différentes entre usagers français et usagers étrangers du nord de l'Europe. Ces derniers ont intégrés dans leur quotidien des comportements adaptés à la préservation de l'environnement et souhaitent pouvoir utiliser des infrastructures adéquates. L'utilisateur lambda utilisera ces infrastructures mais n'est pas demandeur. Ceci confirme les dires des gestionnaires de ports rencontrés.

#### 6.2.2. Les initiatives environnementales

##### \* Pavillon Bleu

Le Pavillon Bleu d'Europe est une campagne de l'Office Français de la Fondation pour l'Education à l'Environnement en Europe.

29 % des ports rencontrés ont le label Pavillon Bleu, ces ports font la demande chaque année. Cette démarche est majoritairement critiquée par les ports que nous avons rencontrés, notamment par les ports les plus engagés dans la gestion environnementale de leurs ports. Pratiquement aucun contrôle de l'organisme n'est effectué

Il s'agit d'un label plutôt facile à obtenir (il faut payer pour l'avoir) et pas très engageant puisque l'effort est mis sur la signalétique plus que sur l'adéquation entre les équipements de réception des

déchets et la production des déchets du port. En effet, contrairement à la démarche Port propre, le label pavillon bleu n'impose pas de diagnostic pour affiner la réception des déchets et ainsi avancer vers la reconquête environnementale du port.

#### \* Port Propre

Face au constat de la pollution croissante en Méditerranée, le Conseil Régional PACA, l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée & Corse, l'ADEME et la DIREN se sont associés pour proposer aux ports de la région PACA une opération visant à encourager et à financer, en partie, toutes les actions concourant à l'amélioration de la qualité environnementale : « Ports Propres ».

Cette démarche rencontre plus de succès que le label Pavillon bleu. **En effet 85 % des ports rencontrés sont entrés dans la démarche ou vont le faire d'ici peu.** Ce label est beaucoup plus engageant que le label pavillon bleu puisque il représente un accompagnement des ports vers la reconquête environnementale du milieu.

Ce label permet aux ports de recevoir des financements pour l'aménagement des équipements de réception des déchets aussi divers soient ils. Cette démarche impose entre autres l'aménagement d'un point propre centralisant tous les déchets spéciaux.

Plusieurs étapes sont nécessaires à l'obtention de ce label, cette démarche se réalise donc sur plusieurs années et doit être régulièrement évaluée pour s'assurer de l'adéquation entre les aménagements et les déchets produits.

Voici les différentes étapes :

1. Etude diagnostic,
2. Lutte contre les pollutions chroniques,
3. Lutte contre les pollutions accidentelles,
4. Formation du personnel portuaire,
5. Sensibilisation des usagers.

La Région PACA a commandité une étude de faisabilité auprès de l'AFNOR afin de créer un « label Ports-Propres » reconnu au niveau national et européen. Cette étude est en cours. Les résultats devraient être présenté d'ici mai 2008.

Dans le cadre de Ports Propres, UPACA est porteur de la phase « signalétique ». Ainsi, l'Agence Canopée (agence de la campagne Ecogestes) a été missionnée afin de créer un dispositif commun de signalétique portuaire, adaptable à chaque port. **A ce jour, 13 ports sont équipés, 10 autres devraient l'être d'ici la fin de l'année 2007.**

Des actions de sensibilisation ont été réalisées sur 50% des ports engagés dans Port Propres sous la forme d'apéritifs de pontons visant à faire connaître aux usagers les nouvelles installations.

Cependant les ports rencontrent quelques problèmes notamment pour les financements puisque ces derniers ne sont pas attribués de façon uniforme selon les départements.

Malgré cela, cette démarche semble être la plus pertinente et vouée à un succès grandissant.

#### \* Norme ISO 14001

La norme ISO 14001 est la plus utilisée des normes de la série des normes ISO 14000 qui concernent le management environnemental.

Elle a été réalisée par l'Organisation internationale de normalisation, désignée internationalement sous son sigle d'origine ISO (International Organisation for Standardization) qui est systématiquement repris dans la dénomination des normes.

Une organisation peut faire certifier son système de management environnemental suivant cette norme par des organismes tierce partie accrédités comme l'Association Française pour l'Assurance de la Qualité, par exemple pour la France.

Il existe seulement trois ports en région PACA à avoir ce label. Il est très contraignant pour un port.

### 6.2.3. La formation des agents

Depuis 3 ans, le CNFPT organise une formation intitulée « gestion environnementale des ports de plaisance » (3 jours). **80 agents ont pu être ainsi formés.** Cette formation est ouverte aux ports tant publics que privés avec une priorité pour les ports dans Ports Propres.

Sur les 35 ports rencontrés, 50 % ont fait bénéficier leur agent de cette formation.

Un travail avec les AGFOS est en cours afin de créer, pour 2009, une formation complémentaire d'une semaine insistant sur des aspects plus techniques et sur le volet communication/sensibilisation par les agents portuaires.

Par contre, le rôle des agents et l'importance de leur formation à la sensibilisation des usagers ne sont pas complètement intégrés. Les agents interviennent au coup par coup sans méthode d'éducation à l'environnement

A noter que le CNFPT est en train de rédiger des fiches de poste relatives aux métiers présents sur les ports. En effet, à ce jour les métiers portuaires n'ont jamais été pris en compte et ni clairement identifiés par la fonction publique. Or 55% des ports de la région PACA sont en gestion publique. Ces fiches de postes seront intégrées dans le répertoire des métiers territoriaux.

### 6.2.4. SIMPYC : système d'intégration environnementale du port et de la ville

Le Projet SIMPYC (co-financé par le programme européen LIFE (l'instrument financier pour l'environnement)) a pour objectif de trouver des solutions aux problèmes liés aux relations entre ville et port, par la mise en place d'actions coordonnées entre les autorités portuaires et municipales. Ce projet est porté par trois agglomérations européennes disposant de ports industriels et commerciaux : Valence (Espagne), les ports de Toulon et de La Seyne Sur Mer- Bregailon (France) et Livourne (Italie) Le projet SIMPYC vise également à fournir des solutions à la gestion environnementale des ports de pêche et de plaisance situés dans des petites localités. Dans ce cadre, le projet SIMPYC a vise à établir une évaluation des systèmes de gestion environnementale de ces ports afin de développer un modèle de gestion intégrée de l'environnement portuaire. Les ports de pêche et de plaisance de Denia et Villajoyosa/ La Vila Jojosa (Alicante, Espagne) participe au projets en tant que sites pilotes.

Promouvoir la coexistence entre la ville et le port par :

- La suppression des barrières séparant la ville et le port,
- La recherche de solutions communes aux problèmes liés aux relations ville/port,
- La mise en œuvre d'actions respectueuses de l'environnement dans une logique de développement durable,
- La mise en place d'espaces ludiques sur les ports à destination du grand public.

Les principaux objectifs poursuivis par le projet SIMPYC sont les suivants :

- Coordonner la mise en place de processus de gestion environnementale des espaces urbains et portuaires en collaboration avec les différentes administrations.
- Mettre en place des initiatives pour surveiller les pollutions atmosphériques avec une attention particulière sur les études d'impact sur le développement économique du territoire.
- Montrer l'importance socio-économique des ports et la préservation de l'environnement.
- Sensibiliser le grand public à l'importance de l'environnement côtier ainsi qu'à la nécessité de le préserver.

## 7. Facteurs de réussite

Cette analyse s'est appuyée sur des entretiens réalisés auprès de responsables de ports dont le port a été identifié comme exemplaire.

### 7.1. Présentation des ports visités

#### Le Port Saint Pierre

Ce port est situé sur l'île des Embiez au large de la commune de Six-Fours dans le Var. Il dispose de 750 anneaux et la taille maximale des bateaux est de 45m. Ce port accueille surtout des bateaux de moyenne plaisance.

#### Le port public de Cavalaire

Situé sur la commune de Cavalaire, ce port a une capacité d'accueil de 580 anneaux et accueille des bateaux de moyenne plaisance.

#### Le port de Mandelieu La Napoule

Ce port est situé dans les alpes maritimes, il accueille des bateaux de haute plaisance : 50m. Il a une capacité d'accueil de 952 anneaux.

### 7.2. Le degré d'équipement

Les 3 ports visités possèdent l'ensemble des équipements de réception des déchets ménagers, spéciaux, ... Le tri des déchets ménagers est très poussé (La Napoule, 20 points de collectes des 3 flux).

Concernant les DTQD, le tri est également renforcé afin de valoriser au mieux l'ensemble de ces déchets toxiques. L'ensemble des DTQD, sur les trois ports, sont centralisés dans un point propre, positionné de manière stratégique.

Ils sont aussi dotés de pompes de récupération des eaux usées mais celles-ci sont très peu utilisées malgré une bonne communication.

Les agents sont très impliqués dans la gestion des déchets. Dans le port La Napoule, les maîtres de port sont chargés personnellement de la collecte des ordures ménagères à l'aide d'un camion spécifique.

La signalétique est renforcée par de multiples panneaux et affiches.

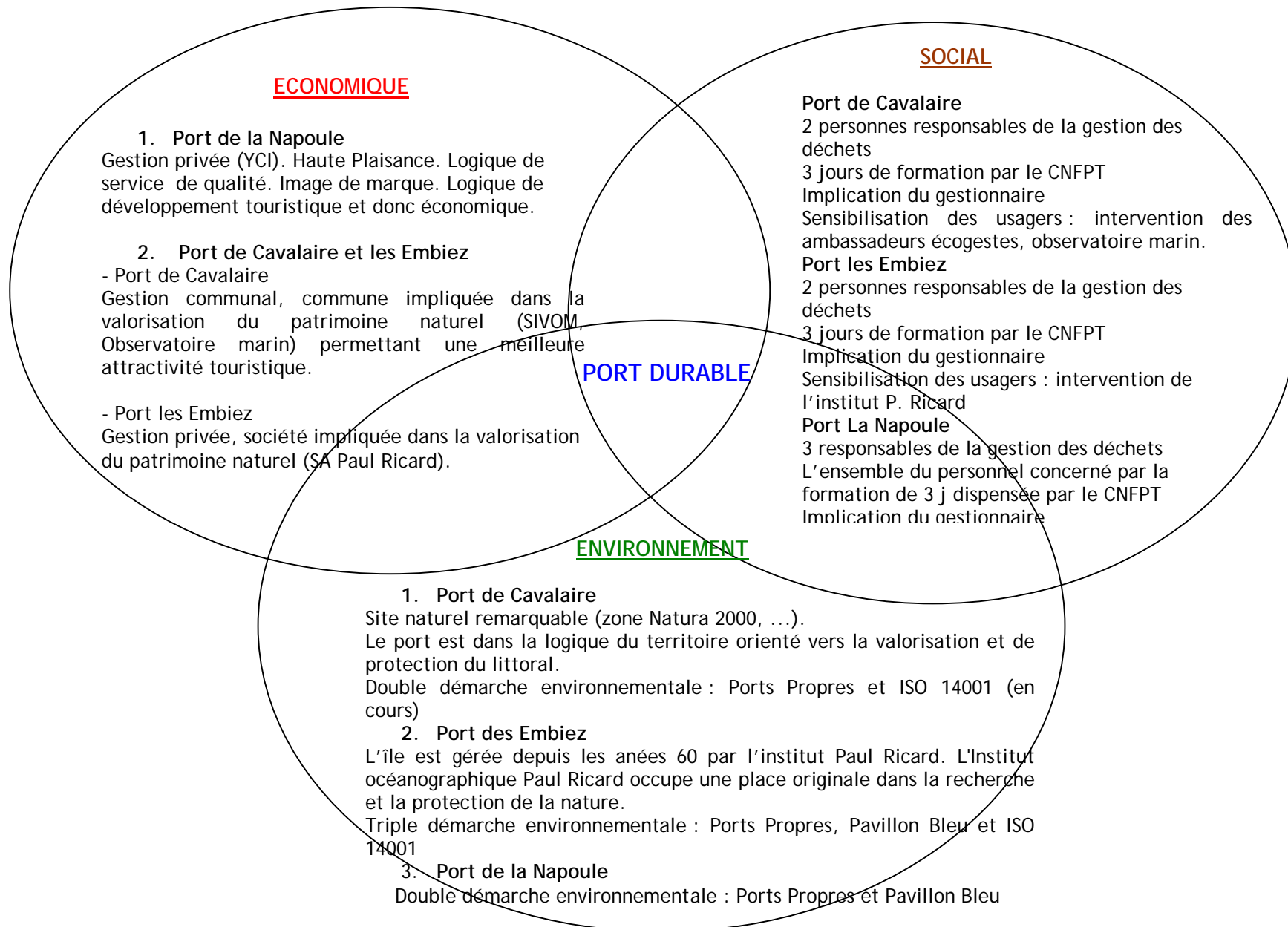
### 7.3. Les leviers d'actions pour une gestion durable des ports de plaisance et les facteurs limitants

Cinq éléments ont été identifiés en tant que facteurs favorisant un positionnement exemplaire :

- Le territoire et le port dans son territoire,
- Le mode de gestion,
- L'engagement du gestionnaire,
- L'implication et la formation des ressources humaines,
- Les démarches environnementales entreprises.

Le schéma page suivante présente ces facteurs avec pour exemple les trois ports exemplaires rencontrés.





### \* Le territoire et le port dans son territoire

Pour les trois ports exemplaires, le lien entre le port et la ville et, plus largement, la vocation du territoire est fortement présent dans l'esprit des gestionnaires.

Ainsi, pour les ports de Cavalaire et des Embiez, la vocation touristique du territoire par la richesse de son patrimoine naturel est clairement identifiée et le port s'inscrit dans cette vocation.

De la même façon, le port de La Napoule est bien inclus dans son territoire dont la vocation est également touristique mais un tourisme basé sur le confort et le luxe.

### \* Le mode de gestion

Les trois ports rencontrés sont des ports communaux mais dont le mode gestion est différent :

- le port de Cavalaire est en régie directe par la commune,
- les deux autres ports sont gérés par des entreprises de privées.

Toutefois, un point commun ressort de ces modes de gestion : la présence de circuits décisionnels courts. En effet, les responsables de ports sont proches de leur décideurs. Le responsable du port de Cavalaire est agent municipal et il voit régulièrement ses élus, de même les responsables des ports des Embiez et de La Napoule sont en lien permanent et direct avec leur hiérarchie.

Contrairement à des organismes tels que CCI, conseils généraux ou intercommunalités dans lesquels les niveaux de hiérarchie sont nombreux et où l'éloignement géographique est fort.

### \* L'engagement du gestionnaire

Le facteur humain est également primordial. Tout repose sur le responsable du port qui est, en fait, le chef de file de la gestion des déchets. Il est en effet l'intermédiaire entre les décideurs (élus, conseil d'administration) et le terrain (les agents). Il est le garant de l'opérationnalité des décisions mais aussi l'initiateur des décisions puisque que c'est lui qui peut orienter sa hiérarchie sur les choix les plus judicieux. Les trois responsables de ports rencontrés présentes ses éléments de motivations intrinsèques.

### \* L'implication et la formation des ressources humaines

Outre le responsable, c'est toute l'équipe portuaire qui doit s'impliquer. Là encore, le facteur humain est primordial. C'est sur le terrain que le frein est le plus important du fait en particulier du profil des agents portuaires. En effet, c'est une population vieillissante en poste, pour une grande majorité, depuis la création du port (une trentaine d'année en général). Ils sont ainsi plus difficiles à faire évoluer. Toutefois, ce personnel part progressivement en retraite et de nouvelles équipes formées sont en train de se mettre en place.

Les trois ports rencontrer ont ainsi des équipes motivées, souvent jeunes et issues du territoire. Elles ont aussi toutes bénéficiées d'une formation.

### \* Les démarches environnementales entreprises

La bonne prise en compte de la gestion des déchets se traduit par une prise en compte plus globale de la gestion environnementale du port. Ainsi, les trois ports rencontrés ne se sont pas contenter du Pavillon Bleu et de l'obligation réglementaire (plan de réception des déchets). Ils sont engagés dans des démarches lourdes d'implications et nécessitant du temps et des ressource humaines et financières : Ports propres et Norme ISO 14 001.

## 8. Synthèse

De façon générale, la situation environnementale des ports de plaisance en PACA n'est pas satisfaisante mais cette situation est en train d'évoluer car l'environnement est au goût du jour. Il y a encore un gros travail de sensibilisation de certains gestionnaires et élus mais quelques ports tirent les autres vers l'avant.

### 8.1. Les priorités des gestionnaires de ports

La priorité d'un gestionnaire de ports est économique. Il s'agit pour lui de satisfaire aux attentes des usagers, de satisfaire à la réglementation tout en équilibrant son budget.

La demande croissante en anneaux reste un sujet phare dans la gestion des ports de plaisance surtout pour les ports du Var et des Alpes-Maritimes. Les priorités vont être très différentes entre les Bouches du Rhône et les deux autres départements littoraux.

Pour ces deux départements, la priorité est de répondre aux attentes de son public, on peut même dire sa clientèle. Ainsi deux priorités sont prédominantes :

- assurer un accueil de qualité,
- améliorer les capacités d'accueil.

Proposer des infrastructures performantes pour la gestion des déchets fait partie de la qualité d'accueil.

Il semble toutefois qu'une articulation soit nécessaire entre le gestionnaire qui doit répondre à des préoccupations locales quotidiennes et les acteurs institutionnels qui ont une vision globale du territoire et de son développement.

**Le port est un outil de la collectivité. Définir sa vocation au regard de la vocation du territoire sur lequel il est implanté semble primordiale mais à l'heure actuelle ce type de concept est seulement en émergence.**

### 8.2. La gestion des déchets sur les ports de la région PACA

#### \* Prise de conscience

Les gestionnaires de ports de la région ont pris conscience, pour la plupart, de l'importance de la gestion des déchets. Cela se traduit, notamment, par le positionnement des ports vis à vis de la démarche Ports Propres. Ainsi, 15 ports sont en cours de finalisation et en attente du label. Pour eux, l'environnement a été intégré en tant que **culture d'entreprise**. Les soixante-dix autres prennent petit à petit conscience de la nécessité d'agir. Ce changement de la perception de l'environnement par les ports s'est opéré depuis environ 3 ans.

Quelques gestionnaires se mobilisent autour de cette thématique pour aller plus loin que Ports Propres (Norme ISO 14001 par exemple).

#### \* Les déchets prioritaires

Trois types de déchets peuvent être considérés comme prioritaires :

- les DTQD,
- les fusées de détresse périmées,
- les déchets de dragage.

Les DTQD sont globalement pris en compte par une majorité de gestionnaire mais des efforts sont à faire afin de mieux structurer leur collecte. Tous s'accordent sur la pertinence de **points centralisés de collecte clairement signalés** (point-propre ou mini-déchetterie).

Les **fusées de détresse** font l'unanimité des gestionnaires en tant que **point noir des collectes**. Ceci à cause d'un stock énorme accumulé depuis 30 ans, de la dangerosité de ces substances et de l'absence jusqu'alors de solutions structurantes et économiquement viables.

Les **déchets de dragage** ont été peu évoqués par les gestionnaires mais par contre les acteurs institutionnels ont fait une priorité. En effet, ces déchets sont peu visibles et donc ont tendance à être laissés de côté. Pourtant, leur toxicité pour le milieu demande à être identifiée et les quantités à collecter seront sans doute non négligeables à courtes échéances.

## 8.2. Les démarches environnementales

Tous les gestionnaires s'accordent sur le fait que les usagers bien que n'exprimant pas leurs attentes vis-à-vis de la gestion des déchets, sont prêts à utiliser les outils mis à disposition, sous réserve qu'une bonne communication écrite (signalétique) ou oral (agents portuaires) existent.

Les gestionnaires sont en grande majorité inscrits dans des programmes tels que Port Propre et plus rarement la norme SO 14 001. Le pavillon bleu ne fait pas l'unanimité car il ne présente pas un réel engagement de la part du gestionnaire.

La formation des agents vis-à-vis de ces problématiques devient récurrente depuis le lancement de la formation « ports propres » par le CNFPT. Par contre, le rôle des agents et l'importance de leur formation à la sensibilisation des usagers ne sont pas complètement intégrés. Les agents interviennent au coup par coup sans méthode d'éducation à l'environnement. Ces formations sont indispensables pour permettre à l'agent de jouer un véritable rôle au sein du port.

La professionnalisation de ces métiers (identification en tant que tel par la fonction publique territoriale) est un pas de plus vers une meilleure implication des agents portuaires.

## 8.3. Le facteurs de réussite

Cinq facteurs sont en considération pour atteindre un niveau de gestion environnementale de qualité :

- Le territoire et le port dans son territoire,
- Le mode de gestion,
- L'engagement du gestionnaire,
- L'implication et la formation des ressources humaines,
- Les démarches environnementales entreprises (port propre, norme ISO 14 001).

## CONCLUSION et PERSPECTIVES

Ce travail de terrain a permis d'aboutir à la création d'une base de données des ports de la région PACA. Un tel document n'existait pas jusqu'alors. Il a été construit de façon à pouvoir évoluer. Il devra être mis à jour régulièrement pour rester dans l'opérationnalité.

Cette étude a permis aussi de mieux identifier les acteurs de la plaisance et les prérogatives auxquels ils doivent répondre notamment en terme de législation.

Cette dernière est complexe du fait du statut même d'un port et de l'interface terre-mer qu'il représente.

Les acteurs sont nombreux et leurs statuts sont également diversifiés avec des processus décisionnels différents : communes, conseils généraux, CCI, association, société anonyme...

La gestion des déchets fait partie d'une enveloppe plus large qu'est la gestion environnementale. Une minorité de ports sont à l'avant-garde notamment par leur engagement dans des démarches de normalisation (ISO 14001, port propres).

La grande majorité a été intégrée la nécessité de s'atteler à ces questions de façon à répondre au mieux aux attentes des usagers et des décideurs et de participer à la vocation du territoire que lequel le port est implanté.

Des besoins sont en émergence tant en terme d'optimisation des moyens et des infrastructures qu'en terme de communication, de sensibilisation et de formation, en particulier sous l'angle du conseil.

Des experts, tels que VEOLIA Propreté et le CPIE Côte Provençale, chacun dans leur domaine, peuvent contribuer à une meilleure prise en compte de l'environnement tout en répondant à des besoins économiques et sociaux.

## BIBLIOGRAPHIE

### 1. Sites internet

[www.legifrance.fr](http://www.legifrance.fr)  
[www.ramoge.fr](http://www.ramoge.fr)  
[www.wikipedia.fr](http://www.wikipedia.fr)  
[www.ffpp.fr](http://www.ffpp.fr)  
[www.upaca.fr](http://www.upaca.fr)  
[www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/sdage/documents/Vol\\_2\\_26.pdf](http://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/sdage/documents/Vol_2_26.pdf).  
[www.meretmarine.com](http://www.meretmarine.com)  
[www.mer.equipement.gouv.com](http://www.mer.equipement.gouv.com)  
[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)  
[www.pavillonbleu.fr](http://www.pavillonbleu.fr)

### 2. Rapports

Droits maritimes, sous la direction de Jean Pierre Beurier, édition Dalloz, 2006/2007

Etudes Diagnostic (2006) de la qualité environnementale du Port de Menton, Phase 1, Le port et son environnement, ERAMM (Conseil en Environnement et Génie Côtier). Opérations « Ports Propres ». 62p.

CODE DES PORTS MARITIMES (2006), parties législative et réglementaire, éditions Journaux Officiels.

BECET J-M (1987), Les nouveaux pouvoirs des communes en matière d'aménagement des ports de plaisance. La navigation de plaisance et le droit, pp. 25-38.

TRAORE S. (2001), Les Schémas de Cohérence Territoriale de la loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain) du 13 décembre 2000, L'Harmattan.

BERNARD N. (2000), Les ports de plaisance, Equipements Structurants de l'espace littoral, L'Harmattan, 126 p.

GILLES D. et ANGLES J. (1990), Ports de plaisance en Méditerranée, Pen Duick.

Guide de management environnemental des ports de plaisance, Guide à l'attention des gestionnaires et exploitants, RAMOGE, 2001.

Commission RAMOGE - Expertise environnementale des ports de plaisance de la zone RAMOGE- 2000.

ALZIEU C. (1999), Dragage et environnement marin, état des connaissances, Editions IFREMER, 223p.

Guide pour la gestion des opérations de dragage - FFPP / Invivo - Décembre 2005

Etude générale sur les ports départementaux et communaux des Bouches du Rhône - BRL Ingénierie pour le CG 13 - décembre 2001

Manuel du management environnemental du port de St Pierre les Embiez (2007)

Ingénierie Touristique (2006), Guide de savoir faire, Conduite de projets de développement de Ports de Plaisance - Requalification, Extension, Création - ODIT.