



NATIONS
UNIES

EP

UNEP/MED WG.468/14



UNEP



**PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR L'ENVIRONNEMENT
PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE**

10 juillet 2019
Français
Original : anglais

Réunion des points focaux du PAM

Athènes, Grèce, 10 - 13 septembre 2019

Points 5 de l'ordre du jour : Questions spécifiques pour examen et décision par la réunion, y compris les projets de décisions

Projet de Décision : Lignes directrices : Adopter une plage ; élimination progressive des sacs en plastique à usage unique ; mise à disposition d'installations de réception portuaires et dépôt des déchets générés par les navires ; application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires

Pour des raisons de coût et de protection de l'environnement, le tirage du présent document a été restreint. Il est aimablement demandé aux délégations d'apporter leur copie de ce document aux réunions et de s'abstenir de demander des copies supplémentaires.

Note du Secrétariat

Dans le cadre de l'article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole tellurique), le Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée a été adopté par la 18^e Réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (CdP 18) qui s'est tenue à Istanbul (Turquie) du 3 au 6 décembre 2013 (Décision IG.21/7). Les dispositions ci-après du Plan régional prévoient la mise en œuvre cohérente et coordonnée des principales mesures de réduction et de prévention :

- L'article 10 d) prévoit l'application, s'il y a lieu, des pratiques dites « Adopter une plage » ou autres apparentées, et le renforcement de la participation du public à la gestion des déchets marins.
- L'article 9 2) prévoit l'application des mesures adéquates de réduction/réutilisation/recyclage des déchets afin de réduire la fraction de déchets d'emballage plastique mise en décharge ou incinérée sans valorisation énergétique.
- L'article 9 3) prévoit l'application de mesures de prévention liées à la « responsabilité élargie du producteur », aux politiques d'achat durables, à la conclusion d'accords volontaires avec les détaillants et supermarchés, à la mise en place d'instruments fiscaux et économiques pour promouvoir la réduction de la consommation de sacs plastiques et à la mise en place de systèmes de consigne, retour et remise en état pour un ensemble de déchets marins prioritaires.
- L'article 10 f) prévoit l'imputation de coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevances spéciales à acquitter », en consultation avec les organisations internationales et régionales compétentes, dans le cadre de l'utilisation des installations de réception portuaires.
- L'article 14 invite le Secrétariat, en coopération avec les organisations internationales et régionales compétentes, à préparer les Lignes directrices spécifiques afin de soutenir et faciliter la mise en œuvre des mesures prévues aux articles 9 et 10 du Plan régional.

Dans le cadre du Programme de travail 2018-2019, les composantes du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), à savoir le MED POL, le REMPEC et le CAR/PP, ont élaboré des projets de lignes directrices ci-après :

- i. Lignes directrices pour la mise en œuvre des mesures « Adopter une plage » en Méditerranée ;
- ii. Lignes directrices pour l'élimination progressive des sacs en plastique à usage unique dans la région méditerranéenne ;
- iii. Lignes directrices opérationnelles pour la mise à disposition d'installations de réception portuaires et le dépôt des déchets générés par les navires en Méditerranée ;
- iv. Document d'orientation sur l'application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application d'un régime sans redevance spéciale, en Méditerranée.

L'ensemble de quatre lignes directrices a été examiné aux deux Réunions régionales sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins qui se sont tenues respectivement en octobre 2018 et en avril 2019. Par la suite, il a été soumis pour examen et approbation aux Réunions respectives des Points focaux des composantes du PAM qui ont lieu en mai et en juin 2019. Les Réunions respectives des Points focaux ont approuvé les projets définitifs des Lignes directrices annexés au présent projet de décision et ont demandé au Secrétariat de les soumettre à la Réunion des Points focaux du PAM pour examen et soumission ultérieure à la 21^e Réunion des Parties contractantes (CdP 21) qui se tiendra à Naples (Italie) du 2 au 5 décembre 2019.

L'ensemble des lignes directrices susmentionnées donnera aux pays méditerranéens et aux Parties contractantes à la convention de Barcelone l'occasion d'étendre l'échelle géographique de mise en œuvre et l'impact pertinent des principales mesures de réduction et de prévention identifiées dans leurs Plans d'action nationaux (PAN), d'une manière cohérente et uniforme dans toute la région. Cela facilitera et contribuera davantage à la mise en œuvre des mesures prévues dans le Programme de

travail 2020-2021 du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)/PAM en ce qui concerne le Produit 2.1.1 « Facilitation et mise en œuvre des mesures ciblées des mesures/plans régionaux » et le Produit 2.5.2 « Mise en œuvre de projets pilotes sur les déchets marins [...] et réduction des sources en amont de déchets marins pour les entreprises, les entrepreneurs, les institutions financières et la société civile. »

Projet de Décision IG.24/11

Lignes directrices : Adopter une plage ; élimination progressive des sacs en plastique à usage unique ; mise à disposition d'installations de réception portuaires et dépôt des déchets générés par les navires ; application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses Protocoles, à leur vingt-et-unième réunion,

Rappelant la résolution 70/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptée le 25 septembre 2015 et intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 »,

Rappelant les résolutions adoptées par l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement le 15 mars 2019, à savoir UNEP/EA.4/Res.6 intitulée « Déchets plastiques et microplastiques », UNEP/EA.4/Res.7 intitulée « Gestion écologiquement rationnelle des déchets », UNEP/EA.4/RES.9 intitulée « Lutte contre la pollution par les produits en plastique à usage unique » et UNEP/EA.4/Res.21 intitulée « Vers une planète sans pollution »,

Inspirées par l'engagement pris par la communauté internationale dans la Déclaration ministérielle de l'Assemblée des Nations Unies sur l'environnement à sa quatrième session de s'attaquer aux dommages causés à nos écosystèmes par l'utilisation et l'élimination non durables des produits en plastique, notamment en réduisant considérablement la fabrication et l'utilisation de produits en plastique à usage unique d'ici 2030, et de travailler avec le secteur privé en vue de trouver des alternatives abordables et écologiques,

Vu également la Décision BC-14/3 adoptée par la Conférence des Parties à la Convention de Bâle à sa 14^e Réunion qui s'est tenue à Genève (Suisse) du 29 avril au 10 mai 2019, par laquelle elle a appelé les Parties à mettre en œuvre des mesures pour prévenir et réduire au minimum la production de déchets plastiques, pour améliorer leur gestion écologiquement rationnelle et contrôler leurs mouvements transfrontières, et pour réduire le risque lié aux composants dangereux des déchets plastiques,

Notant les travaux de la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants visant à éliminer ou à contrôler la production ou l'utilisation de polluants organiques persistants dans les produits en plastique,

Rappelant la Décision IG.21/7, adoptée par les Parties contractantes à leur 18^e Réunion (CdP 18) organisée à Istanbul (Turquie) du 3 au 6 décembre 2013, relative au Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée dans le cadre de l'article 15 du Protocole « tellurique »,

Vu également le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (2002), et notamment son article 14 sur les installations de réception portuaires,

Rappelant par ailleurs la Décision IG.22/4, adoptée par les Parties contractantes à leur 19^e Réunion (CdP 19) qui s'est tenue à Athènes (Grèce) du 9 au 12 février 2016, relative à la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires (2016-2021),

Notant avec préoccupation que les niveaux élevés et en augmentation rapide des déchets marins, y compris les déchets plastiques et les microplastiques, représentent un grave problème environnemental à l'échelle mondiale et régionale, affectant négativement la biodiversité marine, les écosystèmes, le bien-être des animaux, les sociétés, les moyens de subsistance, la pêche, le transport maritime, les loisirs, le tourisme et les économies,

Notant que les articles en plastique peuvent contenir des substances potentiellement dangereuses, y compris des additifs tels que des plastifiants et des retardateurs de flamme, et qu'en

tant que tels, ils peuvent présenter un risque pour la santé humaine et l'environnement lorsqu'ils sont rejetés dans les écosystèmes marins ou deviennent des déchets marins,

Prenant acte de l'adoption le 26 octobre 2018 de la résolution MEPC.310(73) de l'Organisation maritime internationale sur le Plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, appuyé par la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières et de son Protocole,

Soulignant qu'il est essentiel de poursuivre les efforts régionaux visant à empêcher les déchets marins de pénétrer dans la mer Méditerranée à travers des activités terrestres et maritimes, et que, ce faisant, il est essentiel d'accroître la cohérence, la coordination et les synergies entre les mécanismes existants pour améliorer la coopération et la gouvernance en vue de mieux relever les défis posés par les déchets marins,

Ayant examiné les conclusions de la 12^e Réunion des Points focaux du Centre d'activités régional sur la consommation et la production durables qui s'est tenue les 14 et 15 mai 2019, le rapport de la Réunion des Points focaux du Programme d'évaluation et de maîtrise de la pollution marine dans la région méditerranéenne qui a eu lieu du 29 au 31 mai 2019, ainsi que le rapport de la 13^e Réunion des Points focaux du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) organisée du 11 au 13 juin 2019,

1. *Adoptent* les « Lignes directrices pour la mise en œuvre des mesures Adopter une plage en Méditerranée » conformément à l'article 10 d) du Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée énoncé à l'annexe I de la présente décision ;
2. *Adoptent* les « Lignes directrices pour l'élimination progressive des sacs en plastique à usage unique dans la région méditerranéenne » conformément à l'article 9 2) du Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée énoncé à l'annexe II de la présente décision ;
3. *Adoptent* les « Lignes directrices opérationnelles pour la mise à disposition d'installations de réception portuaires et le dépôt des déchets générés par les navires en Méditerranée » conformément aux articles 9 2) et 10 f) du Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée énoncés à l'annexe III de la présente décision ;
4. *Adoptent* le « Document d'orientation sur l'application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application d'un régime sans redevance spéciale, en Méditerranée » conformément aux articles 9 5) et 10 f) du Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée énoncés à l'annexe IV de la présente décision;
5. *Exhortent* les Parties contractantes à prendre les actions nécessaires pour mettre en œuvre les mesures pertinentes prévues dans le Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée conformément aux calendriers, en s'appuyant sur les lignes directrices susmentionnées et en partageant les meilleures pratiques et les enseignements tirés dans le cadre du présent processus ;
6. *Invitent* toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à adhérer et à contribuer au Partenariat mondial sur les déchets marins dirigé par le Programme des Nations Unies pour l'environnement, au partenariat de la Convention de Bâle sur les déchets plastiques et aux initiatives mondiales concernant les déchets marins ;
7. *Demandent* au Secrétariat, ainsi qu'aux composantes du Plan d'action pour la Méditerranée, de faciliter les travaux des Parties contractantes pour mettre en œuvre le Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée et ses Lignes directrices correspondantes et d'assurer à cette fin des synergies et une coordination régulière avec d'autres organisations régionales qui travaillent sur les déchets plastiques et les déchets marins en Méditerranée, en insistant particulièrement sur les processus régionaux des régions marines adjacentes, telles que la Commission pour la mer Noire et OSPAR.

8. *Demandent* au Secrétariat, par l'intermédiaire du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), d'étudier avec l'Organisation maritime internationale les mesures qui pourraient être prises dans le cadre de leurs mandats respectifs pour créer des synergies en vue de renforcer la coopération et la coordination dans l'application de leurs plans ou stratégies respectifs concernant les déchets plastiques marins provenant de navires ainsi que d'autres plans ou initiatives pertinents.

ANNEXES

Lignes directrices régionales sur les déchets marins

ANNEXE I

Lignes directrices pour la mise en œuvre des mesures « Adopter une Plage en Méditerranée »

Table des matières

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | Introduction..... | 1 |
| 2 | Portée des mesures « Adopter une plage » | 1 |
| 3 | Phases de mise en œuvre des mesures « Adopter une plage » | 1 |
| 3.1.1 | Tâche du « Coordonnateur plages »..... | 2 |
| 3.1.2 | Sélection des plages candidates | 2 |
| 3.1.3 | Définition des unités de plage..... | 4 |
| 3.1.4 | Définition des unités de déchets marins sur la plage | 4 |
| 3.1.5 | Engagement des communautés locales | 5 |
| 3.1.6 | Organiser les équipes de collecte bénévoles | 5 |
| 3.1.7 | Élaboration des campagnes de sensibilisation et des matériels de formation | 5 |
| 3.1.8 | Obtention des matériels et équipements nécessaires..... | 6 |
| 3.2 | Activités de mise en œuvre..... | 6 |
| 3.2.1 | La surveillance des déchets marins..... | 7 |
| 3.2.2 | La collecte, l'enregistrement et l'élimination des déchets de plages | 7 |
| 3.2.3 | Précautions de sûreté et de sécurité..... | 8 |
| 3.3 | Activités de signalement..... | 9 |
| 3.3.1 | Élaboration d'une base de données nationale sur les mesures Adopter une plage.. | 9 |
| 3.3.2 | Affiches et information publicitaire | 9 |
| 3.4 | Possible intégration des mesures « Adopter une plage » aux Programmes nationaux de surveillance des déchets marins présents sur les plages | 10 |
| 4 | Références | 10 |

Annexe I: Intégration des mesures « Adopter une plage » aux programmes nationaux de surveillance des déchets marins de plages

Annexe II : Formulaire d'enregistrement des plages MED POL

Annexe III : Formulaire d'enquête MED POL sur les déchets de plages

Liste des abréviations / Acronymes

| | |
|----------------|--|
| CdP | Conférence des Parties |
| IMAP | Programme d'évaluation et de surveillance intégrées et des critères d'évaluation connexes |
| MED POL | Programme d'évaluation et de maîtrise de la pollution marine et côtière dans la région méditerranéenne |
| ONG | Organisation non gouvernementale |
| ONU | Organisation des Nations unies |
| PAM | Plan d'action pour la Méditerranée |
| PdT | Programme de travail |
| PET | Polyéthylène téréphtalate |
| UE | Union européenne |

1. INTRODUCTION

1. Les mesures «Adopter une plage» comprennent des actions relatives au nettoyage des plages ainsi que des études de surveillance des déchets marins de plages mises en œuvre au niveau national. Elles ont pour objectif global d'aider les communautés publiques de la Méditerranée à renforcer le concept de gestion responsable des côtes méditerranéennes et à les nettoyer ; à sensibiliser le public à la menace que constituent les déchets marins ; et à aider les pays méditerranéens à préparer et élaborer leurs programmes nationaux de surveillance des déchets marins de plages.

2. PORTEE DES MESURES « ADOPTER UNE PLAGE »

2. Les mesures « Adopter une plage » ont pour objectif de :
- i. Maintenir les plages propres et exemptes de déchets marins en Méditerranée ;
 - ii. Sensibiliser le public au problème des déchets marins ;
 - iii. Informer les citoyens sur les sources de déchets marins et la façon dont ils sont produits, et de proposer des moyens de les réduire ;
 - iv. Renforcer la participation publique au niveau national, en faveur des actions nationales et internationales visant à nettoyer les environnements côtiers de Méditerranée ;
 - v. Appuyer la préparation et l'élaboration de programmes nationaux de surveillance des déchets marins de plages en Méditerranée ; et
 - vi. Collecter des données et des informations précieuses afin d'évaluer les quantités et les flux d'échouement de déchets marins le long des côtes méditerranéennes et contribuer à la réalisation de l'objectif de réduction de 20 % des déchets marins sur les plages d'ici 2024¹.

3. PHASES DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES « ADOPTER UNE PLAGE »

3. Les mesures Adopter une plage comprennent quatre phases :
- a. Les activités préparatoires ;
 - b. Les activités de mise en œuvre ;
 - c. Les activités de signalement ;
 - d. La possible intégration aux programmes nationaux de surveillance actuels s'appuyant sur l'IMAP².

3.1 Activités préparatoires

4. Les activités préparatoires comportent les tâches suivantes :
- a) Nomination d'un « Coordonnateur plages » ;
 - b) Sélection des plages candidates ;
 - c) Définition des unités de plages affectées par des déchets marins ;
 - d) Implication des communautés locales ;
 - e) Organisation des équipes de collecte bénévoles ;
 - f) Élaboration des campagnes de sensibilisation et des matériels de formation nécessaires à l'organisation des activités de sensibilisation ciblées sur les communautés locales ; et
 - g) Obtention des matériels et équipements nécessaires aux activités de nettoyage/élimination.

¹ Décision IG.22/10 : La mise en œuvre du Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée : Cibles environnementales en matière de déchets marins (disponible en : [anglais](#), [français](#), [arabe](#), [espagnol](#)).

² Programme d'évaluation et de surveillance intégrées et des critères d'évaluation connexes.

3.1.1 Tâche du « Coordonnateur plages »

5. Le Coordonnateur plages a la charge d'exécuter les différentes mesures Adopter une plage aux niveaux local/national de manière coordonnée et cohérente, et en synergie avec les programmes nationaux de surveillance des déchets marins de plages. Il est chargé de faire rapport aux autorités nationales compétentes et d'exécuter les tâches requises en temps opportun. Le Coordonnateur plages peut être un membre de la communauté, responsable de la mise en œuvre des mesures Adopter une plage aux niveaux local/national, et disposant d'une expérience passée dans ce domaine. Il peut être nommé par les autorités nationales, ou par les autorités en charge de la mise en œuvre des mesures Adopter une plage aux niveaux local/national.

6. Les principales tâches du « Coordonnateur plages » consistent à :

- a. Engager, appuyer et coordonner la participation des communautés locales, des autorités locales, des organisations non gouvernementales, des écoles primaires et secondaires, de la société civile, des bénévoles, etc. ;
- b. Assister dans la sélection des plages appropriées pour la mise en œuvre des mesures Adopter une plage sur la base des critères de sélection des plages de MED POL ;
- c. Mettre en œuvre la méthodologie Adopter une plage proposée par MED POL en vertu de la présente directive, en consultation avec les autorités nationales ;
- d. Contrôler la mise en œuvre en temps opportun des mesures Adopter une plage en s'appuyant sur le plan de travail convenu avec les autorités nationales ;
- e. Former les bénévoles et les équipes correspondantes participant aux mesures Adopter une plage ;
- f. Veiller à ce que toutes les précautions en matière de sécurité aient été prises ;
- g. Élaborer un guide photo national des déchets marins de plages comprenant les catégories de déchets marins les plus couramment trouvées sur les plages au niveau national (inclure une photographie et une brève description) ;
- h. Superviser la campagne de sensibilisation, notamment la préparation et l'élaboration des principaux messages et matériels des campagnes, en consultation avec les autorités nationales ;
- i. Déterminer s'il est approprié (par exemple pour les plages particulièrement préoccupantes ou importantes) de mettre en œuvre les mesures supplémentaires présentées ci-après :
 - Identification des besoins et priorités des plages.
 - Préparation et coordination de l'élaboration de supports d'information sur la conversation des plages.
- j. Soumettre aux autorités nationales des rapports et des données relatifs aux progrès réalisés (par exemple, sur le nombre de bénévoles, les quantités et la composition des déchets marins collectés, etc.) ;
- k. Soumettre aux autorités nationales des rapports et des données relatifs aux progrès réalisés (par exemple, sur le nombre de bénévoles, les quantités, types et composition des déchets marins collectés, etc.) ; et
- l. Surveiller et évaluer les coûts, les avantages et la gouvernance des mesures Adopter une plage afin d'évaluer le succès de chaque mesure et de partager les enseignements tirés.

3.1.2 Sélection des plages candidates

7. Des informations sur les conditions environnementales des plages doivent être fournies afin d'identifier les besoins et les priorités des plages à sélectionner pour les mesures Adopter une plage. Ces informations comprennent les conditions météorologiques et de mer dominantes, la proximité des fleuves locaux, les rejets d'eaux usées, les ports, les zones de pêche, les voies de navigation ou les autres sources de déchets marins sur les plages.

8. Les conditions environnementales de la plage doivent être établies grâce à une liste de contrôle de l'évaluation prenant en considération différents aspects, tels que les bacs et conteneurs à

ordures existants, les types de bacs et conteneurs (avec ou sans couvercles), les conteneurs de recyclage existants, les panneaux d'information sur les usages autorisés et interdits, etc.

9. Une liste de contrôle de l'évaluation classique se présente comme suit :

| LISTE DE CONTRÔLE DE L'ÉVALUATION DE LA PLAGE | |
|---|--|
| Nom de la plage | |
| Date | |
| Y-a-t-il des bacs et des conteneurs à ordures sur la plage ? (O/N) | |
| Quel est le type des bacs et conteneurs ? (avec ou sans couvercle) | |
| Y-a-t-il des conteneurs de recyclage sur la plage ? (O/N) | |
| Quelles fractions des déchets collectent-ils ? | |
| Y-a-t-il des panneaux d'information sur les usages autorisés sur la plage ? (O/N) | |
| Y-a-t-il des panneaux d'information qui interdisent quelque chose ? (O/N) | |
| Qu'est-ce qui est interdit ? | |
| Est-ce qu'il vous manque quelque chose à la plage (panneaux, toilettes, etc.) ? (O/N) | |
| Qu'est-ce qu'il vous manque ? | |

10. Différents types de plages doivent être pris en considération pour appliquer les mesures Adopter une plage (plages urbaines, plages rurales, plages reculées, plages proches de zones riveraines, embouchures de fleuve, ports, etc.). Cela permettrait de disposer d'un aperçu complet de l'exposition des plages aux sources de déchets marins. Une attention particulière devra être accordée à l'apparition de déchets marins sur les plages liée aux courants des cours d'eau locaux. La diversité des critères de sélection des plages au cours du processus de sélection est souhaitable pour veiller à ce que toutes les sources possibles de déchets marins de plages soient bien prises en compte dans les données et informations recueillies. Les critères plus divers sont appliqués lors du processus de sélection des plages, puisque plus le nombre de plages choisies est élevé, moins l'écart qui sera observé au niveau des données générées sera important.

11. Les mesures Adopter une plage ont un très bon potentiel d'intégration avec les programmes nationaux de surveillance des eaux de baignade et les Programmes Blue Flag. La mise en œuvre des mesures pertinentes peut être incluse dans les critères pertinents de certification. Dans cette mesure, la sélection des mêmes plages pour la mise en œuvre des mesures Adopter une plage, dont les plages ayant reçu une certification, qui sont donc surveillées dans le cadre des Programmes Blue Flag, dispose d'un très bon potentiel d'intégration.

12. À la suite de la sélection de plages, le Coordonnateur plages doit remplir le Formulaire d'enregistrement des plages de MED POL inclus dans l'Annexe II de la présente directive. Ce formulaire doit être rempli pour chaque plage. Le Formulaire d'enregistrement des plages de MED POL doit être mis à jour une fois par an ou plus si l'équipe de bénévoles remarque d'importants changements dans l'environnement (par exemple nouveaux développements ou nouvelles utilisations, etc.).

13. Les mesures Adopter une plage doivent être mises en œuvre conjointement avec le programme national de surveillance actuel s'appuyant sur le PISE pour les déchets marins. Par conséquent, il conviendra de s'assurer que les plages sont sélectionnées conformément à des critères communs. Ces critères comprennent :

- L'accessibilité de la plage, tout au long de l'année, aux équipes de bénévoles et aux communautés locales.
- Une accessibilité de la plage facilitant l'enlèvement des déchets marins.
- Ne faire peser aucune menace sur les espèces menacées ou protégées ou leurs habitats, telles que les tortues de mer, les oiseaux marins et de rivage, les mammifères marins ou les espèces végétales fragiles. Par conséquent, ce critère exclura vraisemblablement les zones protégées relevant de dispositions de gestion locales.

14. Il est recommandé de choisir deux (2) à quatre (4) plages au niveau national pour chaque pays lors de la mise en œuvre des mesures Adopter une plage. La sélection doit s'axer sur des caractéristiques côtières nationales (par exemple longueur de la côte, niveau d'engagement des communautés publiques, etc.). Les plages doivent être choisies en synergie et en coordination avec les plages repérées pour les programmes officiels de surveillance des déchets marins de plages. Si aucun programme officiel de surveillance des déchets marins de plages n'est encore en vigueur au niveau national, les plages choisies pour la mise en œuvre des mesures Adopter une plage, sur la base des critères de sélection de MED POL, pourront être utilisées plus tard comme base d'élaboration du programme national de surveillance des déchets marins de plages.

3.1.3 Définition des unités de plage

15. En ce qui concerne Adopter une plage, une unité de plage affectée par des déchets marins est l'ensemble d'une plage. Dans le cas des longues plages, et en fonction de la capacité des équipes de bénévoles, la plage peut être divisée en plusieurs unités ou étendues aux fins de l'établissement des rapports.

16. Pour chaque plage choisie, une étendue de 100 mètres doit être définie, où les déchets marins seront enregistrés par des équipes dédiées de bénévoles, sur la base de la méthodologie précise présentée ci-dessous. La sélection de l'étendue de 100 mètres doit être faite en synergie et en coopération avec l'étendue de 100 mètres choisie pour les besoins du programme national de surveillance des déchets marins de plages, s'il est déjà en vigueur, pour veiller à ce qu'aucun doublon ne survienne.

3.1.4 Définition des unités de déchets marins sur la plage

17. L'unité à utiliser pour évaluer la densité des déchets marins de plages est le « nombre d'éléments » et doit être exprimée comme nombre d'éléments de déchets marins par étendue de 100 mètres (éléments/étendue de 100 m). Il est possible que les équipes nationales veuillent également exprimer la densité de déchets marins de plages en « nombre d'éléments » par surface³ (éléments de déchets marins/m²) ; mais cette expression ne doit être adoptée qu'en addition au compte d'éléments de déchets marins par étendue de 100 mètres. Par ailleurs, les principales catégories de déchets doivent être prises en compte.

18. En ce qui concerne l'ensemble de la plage, où les bénévoles sont actifs, des résultats plus agrégés (par exemple poids total (kg) par catégorie (par exemple plastique, métal, etc.), nombre total d'éléments, éléments par catégorie principale) pourraient compléter les données dérivées de l'étendue de 100 mètres de la plage.

³ Sur la base de l'expérience internationale, de l'expérience européenne (Directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » (DCSMM) de l'UE) et de l'expérience provenant d'autres mers régionales (Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR)), les comptes d'éléments de déchets marins trouvés sur les plages en éléments/étendue de 100 mètres se sont montrés plutôt efficaces. La mesure du nombre d'éléments de déchets marins trouvés sur les plages en éléments par surface peut soulever des problèmes, surtout pour les zones présentant des marées.

3.1.5 Engagement des communautés locales

19. Engagement des communautés locales doit avoir pour objectif de sensibiliser et d'impliquer les divers types de groupes de la société civile (par exemple les communautés locales, les autorités locales, les ONG, les écoles et la société civile⁴), à participer aux mesures Adopter une plage, pour informer le grand public des impacts positifs de la mesure visant à réduire les éléments de déchets marins échoués le long des côtes. Aucune équipe ne devrait, à cette fin, être exclue, après avoir veillé à ce qu'une formation correcte ait pu être fournie au préalable à toutes les communautés et tous les membres de l'équipe associés.

3.1.6 Organiser les équipes de collecte bénévoles

20. Les bénévoles doivent être organisés en équipes pour collecter les déchets marins le long de la/des plage(s) choisie(s). Des équipes bien formées doivent également être assignées à une étendue (100 m) de plage précise après avoir reçu des instructions spéciales de la part du Coordonnateur plages. Les bénévoles doivent être organisés en petites équipes de 5 à 6 personnes. Selon le nombre total de bénévoles et le nombre correspondant d'équipes, un quadrillage de la plage doit être mis en place. Chaque équipe doit être chargée de la collecte des éléments de déchets marins sur une cellule précise du quadrillage de la plage.

21. Chaque équipe de bénévoles doit avoir un chef d'équipe qui supervise la collecte des déchets marins, et qui est chargé du bon enregistrement des différents éléments de déchets marins. Le Coordonnateur plage doit contrôler, coordonner et superviser l'ensemble du processus.

3.1.7 Élaboration des campagnes de sensibilisation et des matériels de formation

22. Lors de la conception de la campagne de sensibilisation, il conviendrait de choisir « Adopter une plage » comme slogan de la campagne afin de renforcer le sentiment d'appropriation de la plage parmi les bénévoles. Les messages clés suivants de la campagne de sensibilisation peuvent être diffusés :

- Les déchets marins sont un problème environnemental mondial qui peut être résolu si nous agissons de manière coordonnée ;
- Le problème des déchets marins est un problème qui peut être résolu si chacun d'entre nous assume la responsabilité de ses actes ;
- Les déchets marins nuisent à l'environnement, et il en va de l'intérêt de tous de résoudre le problème ;
- Les déchets marins nuisent aux organismes marins (en particulier aux tortues marines) ; et
- Il est important de recycler et de réduire l'utilisation des objets en plastique à usage unique (par exemple, les sachets en plastique, les bouteilles PET, etc.) et nécessaire de remplacer ces objets par des objets réutilisables.

23. Les matériels de sensibilisation suivants sont recommandés :

- Logo des mesures Adopter une plage afin de renforcer leur image de marque ;
- Poster pour les expositions et les activités de diffusion ;
- Brochures comprenant des informations sur les mesures Adopter une plage et faits et chiffres nationaux/locaux sur les déchets marins, notamment la définition des déchets marins ; et
- Drapeaux des mesures Adopter une plage à utiliser pour identifier les plages sélectionnées.

⁴ La liste est non exhaustive. Les divers types de groupes de la société civile sont encouragés à participer à l'application des mesures Adopter une plage, pour obtenir une formation appropriée.

24. Le lancement officiel des mesures Adopter une plage doit être couvert par la presse (par exemple, les journaux locaux et les autres médias de masse). Des avant-projets de communiqués de presse doivent être élaborés pour informer le grand public de la mise en œuvre des activités et des résultats connexes.

25. La communication et coordination renforcée des activités et initiatives pertinentes dans le cadre de la mise en œuvre nationale est très souhaitable. Il est très important que toutes les communautés et parties prenantes compétentes mettent en œuvre les mesures Adopter une plage, s'asseyent autour de la même table, discutent des éléments relatifs à l'approche et la méthode de mise en œuvre des activités requises (par exemple différents types et listes d'éléments de déchets marins, plages choisies, collecte et rassemblement de toutes les informations et données pertinentes, etc.). La création de plateformes/réseaux nationaux de coordination s'avère bien fonctionner (par exemple France et Grèce) pour garantir une communication et coordination renforcées au niveau national. Les plateformes et/ou réseaux proposés sont des groupes libres, établis sur une base volontaire et visant à impliquer toutes les communautés et parties prenantes compétentes. Des réunions périodiques (par exemple deux à quatre fois par an), selon les ressources disponibles, la participation et l'intérêt, sont recommandées.

3.1.8 Obtention des matériels et équipements nécessaires

26. Des matériels et équipements spécifiques sont nécessaires pour conduire les activités de collecte sur les plages. Ils comprennent :

- Une caméra numérique ;
- Un GPS portatif ;
- Des piles de rechange (idéalement, des piles rechargeables) ;
- Un ruban à mesurer de 100 mètres (de préférence en fibre de verre) ;
- Des marqueurs / hampes de drapeaux ;
- Une trousse de premiers soins (comprenant de la crème solaire, une protection contre les insectes, de l'eau potable) ;
- Des gants de protection ;
- Des ciseaux/couteau ;
- Un presse-papier pour chacun des enquêteurs ;
- Des formulaires d'enregistrement (imprimés sur du papier résistant à l'eau) ;
- Des crayons ;
- Des sacs poubelles ;
- Un conteneur rigide et un couvercle fermant de façon hermétique pour collecter les objets pointus ou tranchants, tels que les aiguilles, etc. ;
- Des vêtements appropriés ;
- Une balance (si possible, pour peser vos sacs de déchets collectés) ; et
- Un guide photo national pour aider les bénévoles à identifier et à classer les catégories de déchets marins. Le guide photo doit comprendre les catégories de déchets couramment trouvées sur les plages nationales ainsi que les photographies correspondantes et doit être élaboré par le coordonnateur.
- Une bombe de peinture pour les éléments encombrants et/ou lourds.

3.2 Activités de mise en œuvre

27. Les activités de mise en œuvre comprennent trois tâches :

- a. La surveillance des déchets marins,
- b. La collecte, l'enregistrement et l'élimination des déchets de plages,
- c. Les précautions en matière de sûreté et de sécurité.

3.2.1 La surveillance des déchets marins

28. L'activité de collecte des déchets doit être effectuée régulièrement, de préférence par les mêmes groupes de bénévoles, sur les mêmes plages et les mêmes étendues de 100 mètres, conformément à la même méthodologie normalisée qui donnera la possibilité à l'autorité nationale et aux responsables de la formulation des politiques d'analyser et de comparer les résultats obtenus.

29. Il convient de tout faire pour mettre en œuvre des procédures de surveillance similaires à celles utilisées pour la collecte des données réalisée pour les indicateurs de la surveillance nationale des déchets marins s'appuyant sur le PISE. Il est par conséquent recommandé que les mesures Adopter une plage soient conduites sur les plages sélectionnées au moins deux fois par an, au printemps et en automne, et idéalement quatre fois par an, au printemps, l'été, en automne et en hiver. Les autorités nationales/locales compétentes doivent être informées du calendrier de ces mesures afin d'assurer, si nécessaire, une coordination appropriée.

3.2.2 La collecte, l'enregistrement et l'élimination des déchets de plages

30. La collecte des déchets de plages consiste à collecter toutes les catégories de déchets marins trouvées sur les plages sélectionnées et à les placer dans des bacs à ordures de plages ou dans des conteneurs de collecte des déchets municipaux, d'une manière qui respecte l'environnement. Le regroupement des déchets marins, dans les mêmes catégories, lors de la collecte des déchets marins sur les plages peut faciliter considérablement le processus de collecte, surtout dans les cas où les systèmes de gestion du recyclage des déchets sont mis en œuvre par les autorités locales ou nationales. Le rôle des autorités locales lors du processus de collecte et d'élimination des éléments de déchets marins est crucial, et le Coordonnateur plages aurait dû prendre les dispositions appropriées en avance.

31. Toutes les catégories de déchets marins de différents types et dimensions trouvés sur les plages doivent être collectées puis enlevées de la plage par les équipes de bénévoles désignées. Il n'y a aucune limite de taille pour la collecte des déchets marins trouvés sur les plages. Des dispositions spéciales doivent être en vigueur avec les autorités locales pour les jours choisis lors desquels les équipes de bénévoles sont sur place, afin de garantir l'élimination correcte des déchets marins collectés. Durant ces jours, la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation par les autorités locales/nationales, axées sur le nombre et poids totaux des déchets marins recueillis, ainsi que sur les types et éléments principaux de déchets marins, est fortement encouragée.

32. Pour les objets encombrants et lourds, il est nécessaire de prendre des dispositions avec les autorités locales de gestion des déchets. En ce qui concerne les plages choisies, en particulier pour les étendues de 100 mètres, les éléments de plus de 0,5 cm doivent être triés par catégorie (plastique, papier, métal, verre, etc.), pesés et enregistrés selon le nombre total d'objets et le poids total par catégorie. Les éléments trouvés sur l'étendue de 100 mètres doivent être enregistrés dans le Formulaire d'enquête des déchets de plages de MED POL⁵ qui figure à l'Annexe III du présent rapport. Les déchets ou catégories inconnus qui ne figurent pas dans le Formulaire doivent être notés dans l'encadré approprié « autre catégorie ». Une brève description de la catégorie doit ensuite être incluse dans le formulaire d'étude. Si possible, des photographies numériques des catégories inconnues devront être prises.

33. Les grands objets qui ne peuvent pas être enlevés par les bénévoles en toute sécurité doivent être laissés sur la plage après avoir été marqués (par exemple avec une bombe de peinture respectant les normes environnementales), afin qu'ils ne soient pas recomptés lors de la prochaine étude sur les déchets marins. Les autorités locales doivent en être informées et doivent être chargées de l'enlèvement.

⁵ La liste des éléments de déchets marins de plages a été actualisées lors de la discussion et grâce aux recommandations reçues lors de la Réunion conjointe du CORMON sur les déchets marins et l'Évaluation d'Horizon 2020 ENI SEIS II/Plans d'action nationaux des plans d'indicateurs de déchets (Podgorica, Monténégro, 4-5 avril 2019).

34. Les déchets marins ramassés doivent être éliminés de manière appropriée, conformément aux bonnes pratiques de destruction de l'environnement. Idéalement, les mesures « Adopter une plage » devraient utiliser des systèmes de gestion des déchets municipaux. Par conséquent, les déchets marins collectés devraient être éliminés dans des conteneurs de collecte des déchets municipaux. S'ils n'existent pas, les municipalités locales devraient être informées des mesures à prendre et des solutions de remplacement devraient être explorées.

35. Des informations utiles peuvent également être obtenues concernant la typologie des déchets marins sur les plages, la quantité, le poids, les variations saisonnières, etc. Ces informations doivent être enregistrées pendant les activités de collecte. Ces informations peuvent être utilisées pour proposer des méthodes et mesures susceptibles d'empêcher l'avenir la production et l'accumulation des déchets marins sur les plages.

36. Il existe plusieurs exemples, en Méditerranée, de lieux où les mesures Adopter une plage sont combinées à des pilotes mis en œuvre par des plongeurs autonomes en eaux peu profondes (c'est-à-dire jusqu'à 20 mètres de profondeur). Cette approche devrait offrir une bonne corrélation intégrée entre les éléments enregistrés de déchets marins trouvés sur les plages, et ceux observés en eaux peu profondes. Cette corrélation fournit des données et informations supplémentaires concernant les sources (sources situées à terre et en mer) ; les liens entre la terre et la mer ; ainsi que le nouveau renforcement de la participation des autres groupes de la société civile.

3.2.3 Précautions de sûreté et de sécurité

37. La sécurité des bénévoles doit être assurée à tout moment. Toutes les circonstances pouvant entraîner des situations dangereuses pour les bénévoles (par exemple déchets lourds, vents forts, etc.) doivent être évitées. Étant donné que les mesures Adopter une plage sont exécutées sur le terrain, il y a certains dangers inhérents. Il conviendra de faire preuve de prudence, et les précautions de sécurité générales doivent être respectées :

- Portez des vêtements appropriés. Assurez-vous de porter des chaussures fermées et des gants lorsque vous manipulez des débris, car certains d'entre eux peuvent avoir des bords tranchants ;
- Si vous trouvez des substances potentiellement dangereuses (par exemple, des bidons de pétrole ou de produits chimiques, des bonbonnes de gaz, des bouteilles de propane), contactez les autorités compétentes pour leur signaler la catégorie de déchet, en leur fournissant le plus d'informations possibles. Ne touchez pas la substance ou ne tentez pas de la déplacer ;
- Les objets encombrants et lourds doivent être laissés sur place Ne tentez pas de soulever les débris lourds, car à leur poids peut s'ajouter celui de l'eau qu'ils contiennent et les soulever pourrait provoquer des lésions. Informez les autorités locales ;
- Si vous avez un doute, ne le ramassez pas ! Si un déchet ne vous inspire pas confiance, ne le touchez pas. Si le déchet est potentiellement dangereux, signalez-le aux autorités appropriées ;
- Ne conduisez aucune opération sur le terrain si les conditions météorologiques sont rigoureuses ;
- Soyez conscients de votre environnement et évitez les accidents de plain-pied (chutes, faux pas, etc.) ;
- Gardez sur vous un moyen de communication en cas d'urgence, par exemple votre téléphone cellulaire ;
- Ayez toujours à portée de main une trousse de secours. La trousse doit comprendre une réserve d'eau d'urgence et de la crème solaire, ainsi qu'une protection contre les insectes ;
- Soyez vigilant en ce qui concerne les symptômes du stress thermique et les mesures à prendre pour y remédier ;
- Assurez-vous d'emporter suffisamment d'eau ;
- Informer quelqu'un de l'endroit où vous allez et de l'heure à laquelle vous pensez revenir ;
- L'équipe de bénévoles doit être composée d'au moins deux personnes.

3.3 Activités de signalement

38. Les activités de signalement comprennent deux tâches principales :

- a. Élaboration d'une base de données nationale sur les mesures Adopter une plage
- b. Posters et matériels d'information publicitaire sur les catégories de déchets trouvées sur la plage.

3.3.1 Élaboration d'une base de données nationale sur les mesures Adopter une plage

39. Il est recommandé d'élaborer une base de données nationale sur les mesures Adopter une plage mise à jour et hébergée par l'autorité nationale compétente en matière de protection de l'environnement marin et côtier, qui contiendra toutes les données et informations pertinentes recueillies. C'est une tâche qui doit être coordonnée au niveau national, et le coordonnateur des mesures Adopter une plage doit encourager les autorités nationales à élaborer et mettre à jour cette base de données.

40. L'assurance qualité (QA) et le contrôle de la qualité (QC) des données générées, intégrées aux bases de données nationales pertinentes, doivent être davantage renforcés. Ce renforcement est particulièrement important pour respecter les exigences d'intégration des mesures Adopter une plage aux programmes nationaux de surveillance des éléments de déchets marins fondés sur l'IMAP. Des équipes de bénévoles correctement formées, possédant un bon niveau de connaissances sur les méthodes appliquées, les modèles d'établissement de rapports, la liste d'éléments de déchets marins, les unités connexes, etc., sont essentielles pour respecter les normes de QA et QC. La bonne formation d'équipes de bénévoles et de groupes pertinents de la société civile est l'une des responsabilités du « Coordonnateur plages » et des autorités nationales compétentes.

3.3.2 Affiches et information publicitaire

41. Le matériel d'information sur la conservation de la plage, qui comprend les affiches, panneaux et pancartes doit être produit et placé sur les plages participant aux mesures Adopter une plage afin d'informer le grand public et, également, de diffuser les activités élaborées dans le cadre de ces mesures. Ce matériel doit être produit et développé en harmonie avec l'environnement.

42. Les matériels publicitaires peuvent également contenir certains conseils et recommandations visant à inciter les utilisateurs de la plage à avoir un comportement responsable. Par conséquent, le matériel d'information doit être rédigé en tenant compte des résultats obtenus en termes de besoins et de priorités de la plage et des données recueillies lors des activités de collecte des déchets de plage, afin d'attirer l'attention, par exemple, sur certaines catégories de déchets fréquemment abondamment collectées.

43. Les principaux éléments des matériels d'information peuvent :

- Expliquer le problème des déchets marins (quantité, composition et effets) et mentionner certaines données locales et nationales ;
- Éclaircir les mauvaises interprétations concernant la définition des déchets marins et les questions pertinentes (par exemple le fait que les mégots de cigarettes ne sont pas en papier, biodégradabilité et utilisation de plastique à usage unique, etc.). Les messages doivent être clairs ;
- Recommander d'utiliser les poubelles ; de ne pas jeter de déchets sur les plages, car cela a un impact néfaste sur les poissons et d'autres organismes marins ;
- Conseiller d'éviter de jeter les mégots de cigarettes dans le sable. Expliquer que les mégots de cigarettes ne sont pas en papier, ne sont pas biodégradables et peuvent rester dans l'environnement marin pendant des années, même s'ils sont fragmentés en catégories plus petites ;

- Recommander de ne pas abandonner de bouteilles en verre, qui peuvent se briser et blesser d'autres utilisateurs de la plage ; et
- Demander, si vous mangez sur la plage, de n'y oublier aucun reste.

44. La participation de bénévoles à ce processus est l'un des éléments clés du renforcement de l'appropriation. L'édition et la mise en page du matériel publicitaire doivent être gérées par le coordonnateur des mesures Adopter une plage.

45. Le Coordonnateur plages doit produire un rapport d'évaluation contenant les données et les résultats obtenus comme indiqué précédemment afin d'informer les autorités locales de l'abondance de déchets marins sur les plages choisies, leurs effets possibles, et de faire des recommandations visant à améliorer, à l'avenir, l'état de la plage. À cet égard, il est très important d'inclure une description des catégories les plus abondantes, d'indiquer à quel moment elles ont été trouvées afin d'identifier leurs sources potentielles et de prendre les mesures de prévention appropriées.

3.4 Possible intégration des mesures « Adopter une plage » aux Programmes nationaux de surveillance des déchets marins présents sur les plages

46. Lorsque la mise en œuvre des mesures « Adopter une plage » sera arrivée à maturité, et que la surveillance, la collecte et le signalement seront effectués régulièrement et produiront des données et des informations fiables, les autorités nationales pourront envisager, le cas échéant, d'incorporer la(es) plage(s) sélectionnée(s) dans le système national de surveillance s'appuyant sur le PISE. Les procédures de surveillance recommandées dans le PISE sont incluses dans l'Annexe I à la présente directive.

Références

DeFishGear Project. Methodology for Monitoring Marine Litter on Beaches-Macro-Debris (>2.5cm).

OSPAR Commission (2010). Guideline for Monitoring Marine Litter on the Beaches in the OSPAR Maritime Area.

Submon (2017). Proyecto Un mar sin desperdicio-¡Apadrinad la playa!-

<https://www.estrategiasmarinas.info/un-mar-sin-desperdicio-apadrina>. Available only in Spanish.

UN Environment/MAP (2016). Integrated Monitoring and Assessment Guidance (UNEP(DEPI)/MED IG.22/Inf.7).

Annex I
Integration of “Adopt-a-Beach” measures with the
National Beach Management and IMAP related to Beach Marine Litter

Integration of “Adopt-a-Beach” measures with the National Monitoring Programmes for Beach Marine Litter

1. When Adopt-a-Beach measures are undertaken on a regular basis (2 times a year or even seasonally) in the selected beaches, a 100-m stretch of beach should be isolated to implement the official monitoring programme on beach marine litter. Such an arrangement should be priority agreed with the corresponding national authorities, being in charge and responsible for the implementation of the marine litter monitoring programme on beaches.

A. Selection of beaches to implement the national monitoring programmes

2. In the selected beaches, according to criteria stated in Section 2.2.1 with regards to typology of beaches to have a comprehensive view on exposure of the beaches to marine litter sources, the sites to be monitored should be selected randomly but taking into consideration following criteria:

- A minimum length of 100 m;
- Low to moderate slope (~1.5-4.5 °), which excludes very shallow tidal mudflat areas;
- Clear access to sea (not blocked by breakwaters or jetties);
- Accessible to survey teams all year round;
- Accessible for ease marine litter removal;
- Ideally not be subject to cleaning activities and corresponding communication should be done with the local authorities/local municipality. In case that they are subjected to marine litter collection activities the timing of non-survey related beach cleaning must be known such that marine litter flux rates (the amount of litter accumulation per unit time) can be determined.
- Posing no threat to endangered or protected species and their habitats, such as sea turtles, sea birds or shore birds, marine mammals or sensitive beach vegetation; in many cases this would exclude protected areas, but it depends on local management arrangements.

3. In each site selection, these criteria should be followed as closely as possible. However, when making the final selection of the beaches to be monitored the surveyors can use their expert judgment and experience related to the coastal area and marine litter situation in their respective country.

B. Sampling unit

4. A sampling unit is defined as a fixed section of a beach covering the whole area from the strandline to the back of the beach. The sampling unit should be one 100-metre stretch of beach, along the strandline and reaching to the back of the beach. For beaches having length of several kilometers, two stretches of 100 m, may be considered. The back of the beach needs to be explicitly identified using coastal features such as the presence of vegetation, dunes, cliff base, road, fence or other anthropogenic structures such as seawalls (either piled boulders or concrete structures).

5. The same sampling units should be monitored for all repeat surveys. In order to define the boundaries of each sampling unit, permanent reference points can be used, and coordinates should be obtained by GPS. In case of heavily littered beaches, 100-metre stretches may be too difficult to survey and therefore two (2) 50-metre stretches separated at least by a 50-metre stretch should be surveyed instead.

C. Frequency and timing of surveys

6. It is recommended that the Adopt-a-Beach measures are conducted in the selected beaches at least 2 times a year in spring and autumn and ideally 4 times in: Spring, Summer, Autumn and Winter. The proposed surveys periods are as follows:

- Winter: Mid-December–mid-January
- Spring: April
- Summer: Mid-June–mid-July
- Autumn: Mid-September–mid-October

7. Any circumstances that may lead to unsafe situations for the surveyors such as heavy winds, etc. should be avoided. The safety of the surveyors must always come first.

D. Pre-survey characterization of sites

8. Before any sampling begins, shoreline characterization should be completed for each 100 m site. The GPS coordinates of the sampling unit should be recorded. A site ID name should be created. The site's special features, including characterization of the type of substrate (sand, pebbles, etc.), beach topography, beach usage, distances from urban settlements, shipping lanes, river mouths, etc. should be recorded using the MED POL Beach ID Form, included under Annex II to the present report. Digital photographs should be taken to document the physical characteristics of the monitoring site.

E. Size limits and classes to be surveyed

9. There are no upper size-limits for marine litter items found on beaches. The lower size-limit is proposed at 0.5 cm. Smaller sized items like the caps, lids, cigarette butts and other similar items should be included in the quantification of beach marine litter. Such big items should only be noted in the monitoring sheets. It is recommended to check the entire beach for big or heavy items (or some major part if the length of the beach is very lengthy) and list all large items. Special arrangements with the local waste management authorities should be in place in order to remove those big items from the beaches in an environmentally sound way.

F. Collection and identification of litter

10. Items found in the sample unit should be classified by type and accordingly entered on the MED POL Beach Survey Form, included under Annex III to the present report. Data should be entered on the form while picking up the litter item.

1. Unknown litter or items that are not on the MED POL Beach Survey Form should be noted in the appropriate "other item box". A short description of the item should then be included on the MED POL Beach Survey Form. If possible, digital photos should be taken of unknown items.

11. For interpreting small pieces of litter in a harmonized way, this guidance should be followed:

- Pieces/fragments of marine litter items that are recognizable with a high level of confidence that are part of the same marine litter item (e.g. G3: shopping bags) should be registered as one item under the corresponding category (i.e. G3).
- Pieces of marine litter items that are not recognizable as a single marine litter item should be counted according to their material type (e.g. plastic, polystyrene pieces) and size (e.g. G75-G77).

12. During the survey, all litter items should be sorted by category type, weighed and then removed from the beach. Larger items that cannot be removed (safely) by the surveyors should be marked, for example with paint spray (which meets environmentally friendly standards) so that they are not counted again at the next survey.

13. The litter collected should be disposed of properly. Ideally, monitoring activities should use municipal waste management; therefore, marine litter collected should be disposed in the municipal selective collection containers. If these do not exist local municipalities should be informed for appropriate action.

G. Quantification of litter

14. The unit to be used to assess the marine litter density is ‘number of items’ and should be expressed as counts of marine litter items per 100 m (i.e. items / 100m). National teams may wish to also express counts of marine litter items per surface area⁶ (i.e. marine litter items / m²), but this should only be done in addition to the counts of marine litter items per 100 m stretch. In addition, the main category types of litter items should be weighed.

H. Materials and equipment

15. The following materials and equipment are necessary to run the beach surveys:
- i. Digital camera;
 - ii. Hand-held GPS unit;
 - iii. Extra batteries (ideally rechargeable batteries);
 - iv. 100-metre tape measure (fiberglass preferred);
 - v. Flag markers/stakes;
 - vi. First aid kit (to include sunscreen, bug spray, drinking water);
 - vii. Protective gloves;
 - viii. Scissors/knife;
 - ix. Clipboard for each surveyor;
 - x. Recording forms (printed on waterproof paper);
 - xi. Pencils;
 - xii. Rubbish bags;
 - xiii. Rigid container and sealable lid to collect sharp items such as needles, etc.;
 - xiv. Appropriate clothing;
 - xv. Scales (if possible to weigh your bags of collected litter);
 - xvi. National photo guide to assist the volunteers with the identification and categorization of marine litter items. The photo guide should include the items commonly found on national beaches and their corresponding pictures and should be developed by the coordinator,
 - xvii. Paint spray for large and/or heavy items.

I. Safety and security precautions

16. Safety of surveyors should be ensured at all times. Since this work is carried out in the field, there are a few inherent hazards. Caution should be used, and the general safety guidelines presented below should be followed:

- Surveyors should wear appropriate clothing. Be sure to wear close-toed shoes and gloves when handling marine litter as there may be sharp edges.
- If surveyors come across to potentially hazardous materials and/or items (e.g. oil or chemical drums, gas cans, propane tanks), the local authorities should be contacted by the Beach Coordinator in order to report the corresponding item/s. The hazardous materials and/or items should not be touched by the surveyors and no attempt to re/move it should be done.
- Large, heavy objects should be left in place. Do not attempt to lift heavy marine litter items as they may have additional water weight and lifting them could result in injury. Local authorities should be informed by the Beach Coordinator in the case of existence of such items.

⁶ Based on the international experience, European (i.e. EU MSFD) and the experience from the other Regional Seas (e.g. OSPAR), the counts of marine litter items found on beaches, in items/100m stretch has proven to work quite well. The quantification of marine litter items found on beaches in items per surface areas may arise problems, especially for areas where low and high tides are present.

- When in doubt, don't pick it up! If unsure of an item, do not touch it. If the item is potentially hazardous, the Beach Coordinator should report it to the appropriate authorities.
- Do not conduct field operations in severe weather conditions.
- Be aware of your surroundings and be mindful of 'trip and fall' hazards.
- Carry a means of communication for emergencies, for example a cell phone.
- Always carry a first aid kit. The kit should include an emergency water supply and sunscreen, as well as bug spray.
- Understand the symptoms of heat stress and actions to treat it.
- Make sure to carry enough water.
- Let someone know where you are and when you expect to return.
- The surveyor team should be composed of at least two people.

J. Additional considerations

17. The amount and type of litter found on beaches can be influenced by different circumstances. To ensure that data will be analyzed and interpreted properly these circumstances must be recorded. Indicative examples of such circumstances include: events that may lead to unusual types and/or amounts of litter (e.g. shipping container losses, overflows of sewage treatment systems, etc.); difficult weather conditions (e.g. heavy winds or rain, etc.); replenishment/nourishment of the beach; etc.

Annex II
MED POL Beach ID Form

| MED POL Beach ID Form | | | |
|---|---------------|---|------------------------------|
| Country Name: | | | |
| Region: | | | |
| Municipality: | | | |
| Beach Name: | | | |
| Beach National ID: | | | |
| ① Beach width (m) at mean low spring tide: | | ② Beach width (m) at mean high spring tide (m): | |
| ③ Total length of beach (m): | | ④ Back of the beach: (e.g dunes) | |
| ⑤ Latitude Start 100 m (wgs84 - dd mm ss.ss) | | ⑥ Latitude End 100 m (wgs84 - dd mm ss.ss) | |
| ⑤ Longitude Start 100 m (wgs84 - dd mm ss.ss) | | ⑥ Longitude End 100 m (wgs84 - dd mm ss.ss) | |
| Prevailing currents off the beach: | N - S - E - W | Prevailing winds: | N - S - E - W |
| Beach Orientation? | | | N - S - E - W |
| Type of beach material (e.g. sand, pebbles, rocky), including % of coverage: (e.g. sand 60%, pebbles 40%) | | | |
| Slope of the Beach: (e.g. slope 20%) | | | |
| Are there any objects in the sea (e.g. a pier) that influence the currents? If YES, specify: _____ | | | |
| Major beach usage (local people, swimming and sunbathing, fishing, surfing, sailing, other etc.): | | | |
| 1. _____, seasonal or whole year round: _____ | | | |
| 2. _____, seasonal or whole year round: _____ | | | |
| 3. _____, seasonal or whole year round: _____ | | | |
| Access to the beach: | | | |
| Pedestrian: <input type="checkbox"/> Vehicle: <input type="checkbox"/> Boats: <input type="checkbox"/> | | | |
| Nearest town close to the beach in less than 5km distance: | | | |
| Location: N - S - E - W | | Distance to the beach: _____ km | |
| Nearest aquaculture site close to the beach in less than 5km distance: | | | |
| Name: _____ | | Distance to the beach: _____ km | Population: _____ |
| Location: N - S - E - W | | | |
| Is there any development behind the beach? | | No <input type="checkbox"/> | Yes <input type="checkbox"/> |
| | | Specify: _____ | |
| Are there food and/or drink outlets on the beach? | | No <input type="checkbox"/> | Yes <input type="checkbox"/> |
| Distance from the survey area (m): _____ | | | |
| Present all year round: | | Yes <input type="checkbox"/> | No <input type="checkbox"/> |
| | | Specify month: _____ | |

| | |
|---|--|
| Position of food and/or drink outlet in relation to the survey area: | N – S – E – W |
| Distance of the beach to the nearest shipping lane (km): | |
| What is the estimated traffic density: (<i>number of ships/year</i>): | _____ |
| Is it used mainly by merchant ships, fishing vessels or all kinds: | _____ |
| Position of the shipping lane in relation to survey area: | N – S – E – W |
| Is the beach located near a harbour, port or marina? | |
| | Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> |
| | Specify: _____ |
| Distance from the beach to the nearest harbour, port or marina (km): | _____ |
| Name of the harbour, port or marina: | _____ |
| Is the harbour entrance facing the survey area? | Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> |
| Position of harbour in relation to survey area: | N – S – E – W |
| What is the main type of vessels using the harbour, port or marina? (<i>e.g. passenger ships, merchant/cargo ships, fishing vessels</i>) | _____ |
| Size of harbour (number of ships): | _____ |
| Beach adjacent to river mouths or drains of water? | |
| | Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> |
| Name of the nearest river mouth or drain of water: | _____ |
| Distance between sampling area and nearest river mouth or water drain (km): | _____ |
| What is the position of the nearest river mouth in relation to survey area: | N – S – E – W |
| Distance from the beach to the nearest discharge or discharges of waste water (km): | |
| Position of discharge points in relation to survey area: | N – S – E – W |
| Clean-up frequency of the beach? | |
| All year round: | Daily <input type="checkbox"/> Weekly <input type="checkbox"/> Monthly <input type="checkbox"/> Other: _____ |
| Seasonal, <i>please specify in months</i> : | Daily <input type="checkbox"/> Weekly <input type="checkbox"/> Monthly <input type="checkbox"/> Other: _____ |
| What method is used: | Manual <input type="checkbox"/> Mechanical <input type="checkbox"/> |
| Who is responsible for the cleaning? | _____ |
| Additional comments and observations about this beach: _____ | |
| _____ | |
| _____ | |

Please include:

1. A map of the beach
2. A map of the beach and of the local surroundings. When relevant please mark on this map the following:
 - i) Nearest town
 - ii) Food/drink outlets
 - iii) Nearest shipping lane
 - iv) Nearest harbour
 - v) Nearest river mouth
 - vi) Discharge or discharges of waste water
3. A regional map

Is this an amendment to an existing questionnaire: Yes No

Date questionnaire is filled in: _____ / _____ / _____ (dd/mm/yyyy)

Name:

Phone number:

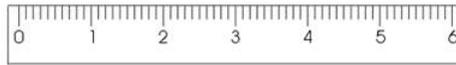
E-mail:

Annex III
MED POL Beach Survey Form

| MED POL Beach Survey Form | | | |
|--|--|--|--|
| Country: | | | |
| Beach Name: | | | |
| Beach National ID: | | | |
| ID Survey: | | | |
| Date of survey (dd/mm/yyyy): | | | |
| Previous conducted survey (dd/mm/yyyy): | | | |
| Time of the sampling (HH:MM:SS): | | | |
| Number of surveyors: | | | |
| Survey contact details: | | Name: _____ | |
| | | Phone number: _____ | |
| | | Email address: _____ | |
| Latitude Start 100 m (wgs84 – dd mm ss.ss) | | Latitude End 100 m (wgs84 – dd mm ss.ss) | |
| Longitude Start 100 m (wgs84 – dd mm ss.ss) | | Longitude End 100 m (wgs84 – dd mm ss.ss) | |

| Additional Information | |
|--|--|
| <p>Did you divert from the predetermined 100 m?</p> <p>No <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/></p> <p>If YES, please specify new GPS coordinates: _____</p> | |
| <p>Did any of the following weather conditions affect the data of the survey?</p> <p>Wind <input type="checkbox"/> Rain <input type="checkbox"/> Sand storm <input type="checkbox"/> Fog <input type="checkbox"/> Snow <input type="checkbox"/> Exceptionally high tide <input type="checkbox"/></p> <p>Exceptionally low tide <input type="checkbox"/> Storm surge <input type="checkbox"/></p> | |
| <p>Did you find stranded or dead animals?</p> <p>Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> If YES how many: _____</p> <p>Describe the animals, or note the species name if known: _____</p> <p>Stranded animals: Dead <input type="checkbox"/> Alive <input type="checkbox"/></p> <p>Is the animal entangled in litter? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> If YES, specify marine litter item code: _____</p> | |
| <p>Were there any circumstances that influenced the survey?</p> <p>For example, tracks on the beach (cleaning or other), recent replenishment of the beach or other? Please specify: _____ _____</p> | |
| <p>Were there any unusual marine litter items and/or marine litter loads?</p> <p>Please specify: _____</p> | |

Centimeter ruler



2,5 cm

| ID ⁷ | PLASTIC/POLYSTYRENE | N° Items | Weight |
|-----------------|---|----------|--------|
| G1 | 4/6-pack yokes, six-pack rings | | |
| G3 | Shopping bags incl. pieces | | |
| G4 | Small plastic bags, e.g. freezer bags incl. pieces | | |
| G5 | The part that remains from rip-off plastic bags | | |
| G7/G8 | Drink bottles | | |
| G9 | Cleaner bottles & containers | | |
| G10 | Food containers incl. fast food containers | | |
| G11 | Beach use related cosmetic bottles and containers, e.g. Sunblocks | | |
| G13 | Other bottles, drums and containers | | |
| G14 | Engine oil bottles & containers <50 cm | | |
| G15 | Engine oil bottles & containers >50 cm | | |
| G16 | Jerry cans (square plastic containers with handle) | | |
| G17 | Injection gun containers (including nozzles) | | |
| G18 | Crates and containers / baskets (excluding fish boxes) | | |
| G19 | Vehicle parts (made of artificial polymer or fibre glass) | | |
| G21/24 | Plastic caps and lids (including rings from bottle caps/lids) | | |
| G26 | Cigarette lighters | | |
| G27 | Cigarette butts and filters | | |
| G28 | Pens and pen lids | | |
| G29 | Combs/hair brushes/sunglasses | | |
| G30/31 | Crisps packets/sweets wrappers/ Lolly sticks | | |
| G32 | Toys and party poppers | | |
| G33 | Cups and cup lids | | |
| G34 | Cutlery, plates and trays | | |
| G35 | Straws and stirrers | | |
| G36 | Heavy duty sacks (e.g. fertiliser or animal feed sacks) | | |
| G37 | Mesh bags (e.g. vegetables, fruits and other products) excluding aquaculture mesh bags | | |
| G40 | Gloves (washing up) | | |
| G41 | Gloves (industrial/professional rubber gloves) | | |
| G42 | Crab/lobster pots and tops | | |
| G43 | Tags (fishing and industry) | | |
| G44 | Octopus pots | | |
| G45 | Mesh bags (e.g. mussels nets, net sacks, oyster nets including pieces) and plastic stoppers from mussel lines | | |
| G46 | Oyster trays (round from oyster cultures) | | |
| G47 | Plastic sheeting from mussel culture (Tahitians) | | |
| G49 | Rope (diameter more than 1 cm) | | |
| G50 | String and cord (diameter less than 1 cm) | | |

⁷ The allocated codes may be revised in the near future.

| | | | |
|--------|---|-----------------------|---------------------|
| G53 | Nets and pieces of net < 50 cm | | |
| G54 | Nets and pieces of net > 50 cm | | |
| G56 | Tangled nets/cord | | |
| G57/58 | Fish boxes | | |
| G59 | Fishing line/tangled and not tangled | | |
| G60 | Light sticks (tubes with fluid) incl. Packaging | | |
| G62/63 | Buoys (e.g. marking fishing gear, shipping routes, mooring boats etc.) | | |
| G65 | Buckets | | |
| G66 | Strapping bands | | |
| G67 | Sheets, industrial packaging, plastic sheeting (i.e. non-food packaging/transport packaging) excluding agriculture and greenhouse sheeting ⁸ | | |
| G68 | Fibre glass, items and fragments | | |
| G69 | Hard hats/Helmets | | |
| G70 | Shotgun cartridges | | |
| G71 | Shoes and/ sandals made of artificial polymeric material | | |
| G73 | Foam sponge items (i.e. matrices, sponge, etc.) | | |
| G75 | Plastic/polystyrene pieces 0 - 2.5 cm | | |
| G76 | Plastic/polystyrene pieces 2.5 cm > < 50 cm | | |
| G77 | Plastic/polystyrene pieces > 50 cm | | |
| G91 | Biomass holder from sewage treatment plants | | |
| G124 | Other plastic/polystyrene items (identifiable) including fragments | | |
| | <i>Please specify the items included in G124:</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | RUBBER | N° Items | Weight |
|------|--|-----------------------|---------------------|
| G125 | Balloons, balloon ribbons, strings, plastic valves and balloon sticks | | |
| G127 | Rubber boots | | |
| G128 | Tyres and belts | | |
| G134 | Other rubber pieces | | |
| | <i>Please specify the items included in G134</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

⁸ Meeting requested to consider defining separate categories for greenhouse for agriculture and greenhouse sheeting; polystyrene and irrigation pipes

| ID | CLOTH | N° Items | Weight |
|------|---|-----------------------|---------------------|
| G137 | Clothing / rags (clothing, hats, towels) | | |
| G138 | Shoes and sandals (e.g. Leather, cloth) | | |
| G141 | Carpet & Furnishing | | |
| G140 | Sacking (hessian) | | |
| G145 | Other textiles (including pieces of cloths, rags, etc.) | | |
| | <i>Please specify the items included in G145</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | PAPER / CARDBOARD | N° Items | Weight |
|------|--|-----------------------|---------------------|
| G147 | Paper bags | | |
| G148 | Cardboard (boxes & fragments) | | |
| G150 | Cartons/Tetrapack Milk | | |
| G151 | Cartons/Tetrapack (non-milk) | | |
| G152 | Cigarette packets (including transparent covering of the cigarette packet) | | |
| G153 | Cups, food trays, food wrappers, drink containers | | |
| G154 | Newspapers & magazines | | |
| G158 | Other paper items (including non-recognizable fragments) | | |
| | <i>Please specify the items included in G158</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | PROCESSED / WORKED WOOD | N° Items | Weight |
|----------|--|-----------------------|---------------------|
| G159 | Corks | | |
| G160/161 | Pallets / Processed timber | | |
| G162 | Crates and containers / baskets (not fish boxes) | | |
| G163 | Crab/lobster pots | | |
| G164 | Fish boxes | | |
| G165 | Ice-cream sticks, chip forks, chopsticks, toothpicks | | |
| G166 | Paint brushes | | |
| G171 | Other wood < 50 cm | | |
| | <i>Please specify the items included in G171</i> | | |
| G172 | Other wood > 50 cm | | |
| | <i>Please specify the items included in G172</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | METAL | N° Items | Weight |
|------|-----------------------------|----------|--------|
| G174 | Aerosol/Spray cans industry | | |

| | | | |
|------|--|-----------------------|---------------------|
| G175 | Cans (beverage) | | |
| G176 | Cans (food) | | |
| G177 | Foil wrappers, aluminium foil | | |
| G178 | Bottle caps, lids & pull tabs | | |
| G179 | Disposable BBQ's | | |
| G180 | Appliances (refrigerators, washers, etc.) | | |
| G182 | Fishing related (weights, sinkers, lures, hooks) | | |
| G184 | Lobster/crab pots | | |
| G186 | Industrial scrap | | |
| G187 | Drums and barrels (e.g. oil, chemicals) | | |
| G190 | Paint tins | | |
| G191 | Wire, wire mesh, barbed wire | | |
| G198 | Other metal pieces < 50 cm | | |
| | <i>Please specify the items included in G198</i> | | |
| G199 | Other metal pieces > 50 cm | | |
| | <i>Please specify the items included in G199</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | GLASS | N° Items | Weight |
|-------|---|-----------------------|---------------------|
| G200 | Bottles (including identifiable fragments) | | |
| G202 | Light bulbs | | |
| G208a | Glass fragments >2.5cm | | |
| G210a | Other glass items | | |
| | <i>Please specify the items included in G210a</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | CERAMICS | N° Items | Weight |
|-------|---|-----------------------|---------------------|
| G204 | Construction material (brick, cement, pipes) | | |
| G207 | Octopus pots | | |
| G208b | Ceramic fragments >2.5cm | | |
| G210b | Other ceramics/pottery items | | |
| | <i>Please specify the items included in G210b</i> | | |
| | <i>Please specify the items included in G158</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | SANITARY WASTE | N° Items | Weight |
|-----|---|----------|--------|
| G95 | Cotton bud sticks | | |
| G96 | Sanitary towels/panty liners/backing strips | | |
| G97 | Toilet fresheners | | |

| | | | |
|------|--|---------------------------|-------------------------|
| G98 | Diapers/nappies | | |
| G133 | Condoms (incl. packaging) | | |
| G144 | Tampons and tampon applicators | | |
| | Other sanitary waste | | |
| | <i>Please specify the other sanitary items</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | MEDICAL WASTE | N° Items | Weight |
|------|---|---------------------------|-------------------------|
| G99 | Syringes/needles | | |
| G100 | Medical/Pharmaceuticals containers/tubes | | |
| G211 | Other medical items (swabs, bandaging, adhesive plaster etc.) | | |
| | <i>Please specify the items included in G211</i> | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| ID | PARAFFIN/WAX PIECES | N° Items | Weight |
|------|---------------------|---------------------------|-------------------------|
| G213 | Paraffin/Wax | | |
| | | Total N° Items | Total Weight |
| | | | |

| |
|--|
| <p>Presence of industrial pellets? YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p> |
| <p>Presence of oil tars? YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p> |
| <p>Additional Comments: _____ _____ _____ _____ _____</p> |

ANNEXE II

**Lignes directrices pour l'élimination progressive des Sacs en Plastique à Usage Unique
dans la région Méditerranéenne**

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Liste des abréviations/acronymes et définitions..... | 1 |
| 1. INTRODUCTION..... | 1 |
| 1.1. Objet..... | 1 |
| 1.2. L'enjeu..... | 2 |
| 2. OPTIONS POUR L'ÉLIMINATION PROGRESSIVE DE L'UTILISATION ET DE LA PRODUCTION DE SACS EN PLASTIQUE À USAGE UNIQUE..... | 3 |
| 2.1 Accords volontaires..... | 3 |
| 2.2 Instruments économiques réglementaires..... | 4 |
| 2.3 Dispositifs de gestion et de contrôle : interdictions..... | 4 |
| 2.4 Comparaison des options politiques..... | 4 |
| 3. FEUILLE DE ROUTE POUR LA RÉDUCTION DES SACS PLASTIQUES À USAGE UNIQUE DANS LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE : UNE APPROCHE PROGRESSIVE EN 8 ÉTAPES..... | 5 |
| 3.1. Mesures préliminaires (étapes 1, 2 et 3)..... | 6 |
| 3.2. Adoption et mise en œuvre d'une stratégie politique (étape 4)..... | 9 |
| 3.3. Mesures d'accompagnement (étapes 5, 6, 7 et 8)..... | 11 |
| <u>ANNEXE I. MODÈLE DE RÉFÉRENCE POUR LES ACCORDS VOLONTAIRES DANS LE SECTEUR DU COMMERCE.....</u> | <u>15</u> |
| <u>ANNEXE II. SCHÉMA DIRECTEUR POUR L'INSTRUMENT ÉCONOMIQUE RÉGLEMENTAIRE : FRAIS OBLIGATOIRES SUR LES SACS PLASTIQUES.....</u> | <u>20</u> |
| <u>ANNEX III. MODÈLE DE RÉFÉRENCE POUR L'INSTRUMENT ÉCONOMIQUE RÉGLEMENTAIRE : TAXE.....</u> | <u>23</u> |
| <u>ANNEXE IV. MODÈLE TYPE POUR L'INSTRUMENT DE GESTION ET DE CONTRÔLE : INTERDICTION.....</u> | <u>26</u> |
| <u>ANNEXE V. TERMINOLOGIE.....</u> | <u>28</u> |

Liste des abréviations/acronymes et définitions

| | |
|--------------------------------------|--|
| Profil d'utilisation des sacs | Proportion des types de sac utilisés dans les commerces de détail |
| REP | Responsabilité élargie du producteur |
| BEE | Bon état écologique |
| GES | Émissions de gaz à effet de serre |
| PE-HD | Polyéthylène haute densité |
| ACV | Analyse du cycle de vie |
| PE-LD | Polyéthylène basse densité |
| PP | Polypropylène |
| CAR/CPD | Centre d'activités régionales pour la consommation et la production durables |
| SPUU | Sacs en plastique à usage unique : sacs en polyéthylène haute densité (PE-HD) conçus pour être utilisés une fois. Ceci est généralement déterminé par la largeur ou le grammage. Aux fins de ce rapport, l'accent est mis sur les sacs qui ont des poignées, généralement utilisés comme sacs de caisse. |

LIGNES DIRECTRICES POUR L'ELIMINATION PROGRESSIVE DES SACS EN PLASTIQUE A USAGE UNIQUE EN MEDITERRANEE

1. INTRODUCTION

1.1. Objet

1. Les sacs en plastique à usage unique (SPUU) comptent parmi les déchets marins les plus répandus en Méditerranée et sur les côtes.⁹ Les rejets de sacs dans l'environnement constituent une menace non seulement pour la biodiversité mais aussi pour la société, avec des effets négatifs sur le développement économique et la santé publique. Les sacs plastiques à usage unique sont devenus un symbole de la pollution plastique et de la lutte contre celle-ci ; c'est pour cette raison qu'environ 60 pays ont mis en place des mesures politiques pour y remédier.²

2. Le Plan Régional sur la Gestion des Déchets Marins en Méditerranée « Marine Litter-MED »,³ adopté par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone en 2013, incite les autorités nationales, conformément à l'article 9, notamment, à prendre des mesures pour réduire les SPUU par *"des accords volontaires avec les commerçants et les supermarchés pour fixer un objectif de réduction de la consommation des sacs en plastiques ainsi que la vente d'aliments secs ou de produits de nettoyage en vrac et le remplissage de récipients spéciaux et réutilisables"* et *" Par des mesures fiscales et économiques pour promouvoir la réduction de la consommation des sacs plastiques "*. Des mesures ont déjà été prises dans la plupart des pays méditerranéens (France, Espagne, Italie, Grèce, Croatie, Slovénie, Albanie, Bosnie-Herzégovine, Maroc, Tunisie, etc.), notamment l'interdiction totale de certains types de SPUU ou de certaines de leurs utilisations.

3. Dans le but final d'atteindre le Bon Etat Ecologique (BEE)⁴ de la mer Méditerranée, le projet Marine Litter-MED⁵ sur les déchets marins, financé par l'UE, aborde la réduction des sacs plastiques à usage unique en Algérie, en Égypte, en Israël, au Liban, en Libye, au Maroc et en Tunisie, comme une des principales mesures communes prévues par le plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée. Dans le cadre de ce projet, une assistance technique a été fournie à trois pays (à savoir la Tunisie, l'Égypte et le Liban) pour élaborer, le cas échéant, le cadre juridique et réglementaire nécessaire pour mettre un terme aux déchets marins provenant de sacs en plastique à usage unique en éliminant progressivement leur consommation et leur production. Le projet a également fourni une assistance technique au Maroc et à l'Algérie concernant l'introduction de la responsabilité élargie des producteurs dans le secteur de l'emballage des aliments et des boissons. Dans le cadre de l'accord bilatéral de coopération entre le ONU environnement/PAM et le Ministère Italien de l'Environnement, de la Protection de la Terre et de la Mer (MIETM), un soutien similaire est fourni à l'Albanie, à la Bosnie-Herzégovine et au Monténégro.

4. Les présentes lignes directrices visent à fournir un consensus commun des mesures qui peuvent être envisagées pour élaborer le cadre juridique et réglementaire le plus approprié pour réduire la production et la consommation de SPUU dans les pays signataires de la Convention de Barcelone. Néanmoins, il est important de souligner que les données de référence diffèrent d'un pays à l'autre. Les États membres de l'UE ont déjà pris des mesures en application de la directive 2015/720 relative à la réduction de la consommation de sacs en plastique légers. Des pays non membres de l'UE tels que la Bosnie-Herzégovine, Israël, le Maroc, la Tunisie et la Turquie ont adopté d'importantes mesures réglementaires, fiscales ou volontaires, ou sont en cours d'élaboration. D'autres pays n'ont pas encore entamé le processus, mais ont exprimé leur intention et leur engagement à le faire.

5. Ces lignes directrices s'adressent aux décideurs politiques et leur fournissent une approche par étapes pour élaborer le cadre juridique/politique/réglementaire le plus approprié pour mettre un terme aux déchets marins qui proviennent des sacs plastiques à usage unique en mettant fin progressivement

⁹ Les notes de bas de page sont regroupées à la fin de ce document.

à leur consommation et leur production. Elles s'articulent autour de trois grandes catégories de politiques qui ont déjà été mises en place dans différentes parties du monde, à savoir :

- Accords volontaires ;
- les instruments économiques ; et
- Instruments de gestion et de contrôle : interdictions.

6. Bien que ces lignes directrices soient axées sur l'ensemble du processus de prise de décision, de l'absence d'actions visant à réduire les SPUU à un programme global pour y remédier, elles peuvent également être utilisées pour compléter et renforcer les actions dans les pays où le processus est en cours. Les expériences montrent qu'il existe des lacunes et des obstacles dans différents pays et ces recommandations pourraient contribuer à les surmonter.

1.2. L'enjeu

7. Les plastiques sont l'un des principaux matériaux de l'économie moderne en raison de leurs multiples propriétés, de leurs applications et de leur faible coût. Leur utilisation a connu une croissance exponentielle depuis les années 1950 et devrait doubler au cours des 20 prochaines années.⁷

8. Les emballages en plastique, qui comprennent les sacs en plastique, constituent la principale utilisation du plastique, représentant 26 % du volume total au niveau mondial.⁷ On estime qu'environ 5 000 milliards de sacs en plastique sont utilisés dans le monde chaque année. Cela représente près de 10 millions de sacs en plastique par minute.⁸ Le principal problème est que 95% de la valeur économique mondiale des emballages en plastiques (y compris les sacs plastiques) est perdue après une brève et unique utilisation. Ce qui entraîne des effets négatifs pour l'homme et la nature.⁷ Les déchets mis en décharge ou incinérés entraînent des coûts économiques qui se répercutent sur les contribuables. Lorsque le plastique se retrouve dans l'environnement, sa caractéristique principale devient un problème : la durabilité ; le long processus de minéralisation implique non seulement un impact sur l'environnement, mais aussi des effets socio-économiques tels que la perte de valeur esthétique pouvant être liée à des activités économiques. En ce qui concerne l'environnement marin, le processus de dégradation est encore plus long. On a signalé que les plastiques ont un impact négatif sur 180 à 660 espèces animales, notamment les oiseaux, les poissons, les tortues et les mammifères marins, une partie de ces plastiques étant probablement constituée de sacs en plastique. Les animaux marins peuvent confondre les sacs avec des aliments, menant à l'ingestion, l'obstruction du tube digestif et, éventuellement, la mort. Le plastique se décompose en petits morceaux dans les océans, jusqu'aux micro et nano plastiques. Il est prouvé que ces particules sont consommées par les organismes marins, et leurs effets toxicologiques restent encore mal connus, en particulier leur impact sur la santé humaine.¹⁰

9. Les SPUU sont définis dans la littérature comme des sacs en polyéthylène haute densité (PE-HD) conçus pour être utilisés une seule fois. Les SPUU ont gagné en popularité dans le commerce de détail dans les années 1970 et demeurent le choix de sacs de courses le plus populaire dans le monde en l'absence de mesures réglementaires visant à les contrôler.¹¹

10. Leur flux produit-déchets, représenté dans la figure ci-dessous, commence par la conversion des combustibles fossiles (mais aussi d'une fraction très faible de sources organiques) en polymères utilisés dans la fabrication de tous les plastiques. Cela suit un modèle économique strictement linéaire. Le temps d'utilisation des SPUU par les consommateurs n'est en moyenne que de 20 minutes, après quoi, ils peuvent emprunter plusieurs voies. Une fois utilisés, les sacs en plastique peuvent être ramassés comme déchets ménagers et se retrouver dans un site d'enfouissement ou une usine d'incinération. Une partie des SPUU est en effet recyclés, mais cette fraction est très faible en raison de la faible rentabilité (de 1% à 5%, selon diverses sources). Souvent, ces sacs sont réutilisés et finissent par devenir des ordures ménagères. Lorsqu'ils sont éliminés dans l'environnement, ils peuvent mettre de 400 à 1000 ans pour se décomposer. La collecte et la gestion des déchets sont

particulièrement mal organisées dans les pays bénéficiaires du projet Marine Litter-MED, ce qui accentue encore plus les émissions de plastique.

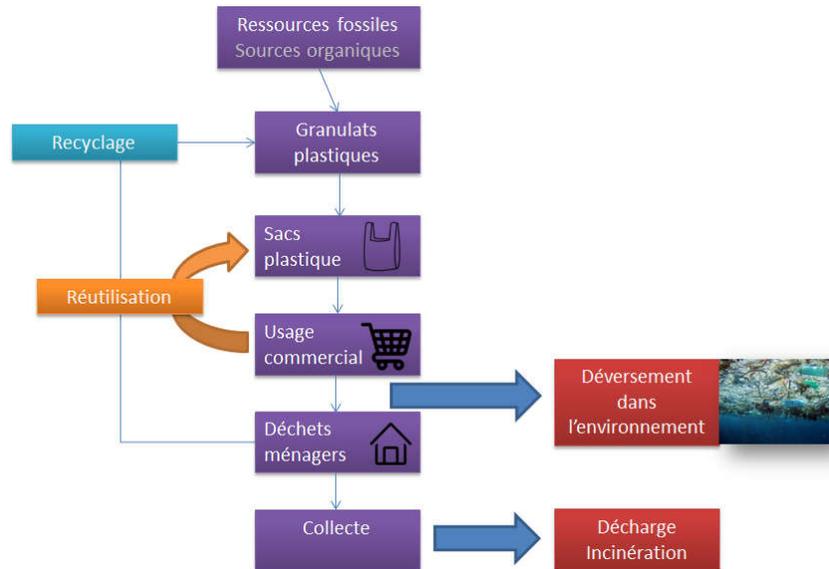


Figure 1. Flux produit/déchets des SPUU dans les pays de la région MOAN.
Source : élaboration interne

2. OPTIONS POUR L'ELIMINATION PROGRESSIVE DE L'UTILISATION ET DE LA PRODUCTION DE SACS EN PLASTIQUE A USAGE UNIQUE

11. La présente section explique brièvement les principales options stratégiques pour résoudre le problème des SPUU, en se basant sur l'expérience internationale. Il est important de noter que, souvent, les options politiques sont appliquées sous la forme d'une combinaison de mesures ou progressivement mises en œuvre. Un tableau récapitulatif est présenté à la fin de cette section pour comparer les avantages et les inconvénients des différentes options.

2.1 Accords volontaires

12. Dans certains cas, ce sont les distributeurs qui dirigent ces initiatives, en fonction de facteurs internes (par exemple, la responsabilité sociale des entreprises (RSE) et la stratégie de marque) et en réponse à la menace des autorités publiques d'introduire une réglementation contraignante, c'est-à-dire non volontaire. Toutefois, les organismes publics font souvent la promotion de tels accords ou engagements par le biais, par exemple, de mémorandums d'accord.

13. Il existe deux principaux types d'accords pour s'attaquer au problème des SPUU :

- a. La non distribution des SPUU et, par conséquent, des solutions de remplacement sont offertes (p. ex. sacs en papier, sacs multi-usages), ce qui entraîne le plus souvent un coût pour le consommateur.
- b. Payer pour la distribution de SPUU et également la possibilité d'acheter des sacs à usages multiples.

14. Dans les deux cas, l'accord volontaire a un effet économique dissuasif sur le consommateur, ce qui entraîne une diminution de la consommation de SPUU.

2.2 Instruments économiques réglementaires

15. Le gouvernement peut adopter des instruments juridiques pour imposer des frais lors de la distribution de SPUU. Même de faibles taxes peuvent avoir un effet dissuasif sur les consommateurs, les incitant à se tourner vers d'autres options. Il existe deux modalités principales de tarification réglementaire :

- a. Celles qui deviennent des revenus pour le supermarché. Dans ce cas, c'est souvent au commerçant que revient de fixer le montant prélevé sur les SPUU.
- b. Celles qui deviennent des recettes pour l'administration publique afin de réduire les retombées négatives des SPUU. Dans ce cas, la cotisation est souvent appelée "taxe" ou "écotaxe". Les détaillants doivent déclarer périodiquement les recettes qu'ils perçoivent et les verser à l'administration fiscale.

16. Les subventions constituent un autre type de mesures économiques qui peuvent s'appliquer au SPUU. Dans ce cas, le gouvernement peut choisir de subventionner, par exemple, les sacs à usages multiples, afin de soutenir l'élimination progressive des SPUU.

2.3 Dispositifs de gestion et de contrôle : interdictions

17. Les mesures de gestion et de contrôle ou les instruments réglementaires ont une influence directe sur le comportement des acteurs en imposant des règles qui limitent ou prescrivent les actions du groupe cible. Ces instruments ont une base juridique. L'application et le contrôle sont un élément clé du succès de la mesure. Différentes interdictions sont utilisées pour lutter contre les SPUU, y compris des interdictions sur certains types, applications et conditions. L'instrument juridique définit la notion de SPUU, souvent en termes de matériau, de largeur et de volume, et détermine les dispositions selon lesquelles d'autres sacs plastiques peuvent être utilisés. Dans certains cas, elle prélève également des taxes sur la distribution de produits de remplacement des SPUU.

2.4 Comparaison des options politiques

18. Le tableau suivant, basé sur une étude de BIO Intelligence Service (2011),¹⁶ résume les avantages et les inconvénients des différentes options politiques.

| Option politique | Avantages | Inconvénients |
|--|---|--|
| “Business as usual” Aucun changement | <ul style="list-style-type: none"> • Aucun changement juridique, administratif ou coût associé à la révision de la législation actuelle | <ul style="list-style-type: none"> • Les impacts environnementaux, économiques et sociaux associés à l'utilisation de sacs en plastique persisteraient et/ou s'aggravaient (p. ex. accumulation de déchets dans l'environnement). |
| Engagement volontaire d'une partie importante du secteur du commerce de détail à ne pas distribuer de SPUU. | <ul style="list-style-type: none"> • Perturbation minimale pour les fabricants et les commerçants. • Plus de " participation " de la part des commerçants. • Moins de charges administratives pour les gouvernements car ils seraient moins impliqués que dans les mesures obligatoires. | <ul style="list-style-type: none"> • Les magasins ne participeraient pas. • Dans le cadre d'un accord volontaire, il est peu probable qu'il y ait un organisme de surveillance et d'application spécifique, ni de sanctions pour s'assurer que les détaillants participants respectent les objectifs et les engagements établis. |

| | | |
|---|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Introduction progressive de sacs durables | <ul style="list-style-type: none"> • Les consommateurs devraient payer des SPUU ou des sacs multi-usages, ce qui peut entraîner une certaine opposition. |
| <p>Dissuasion économique via une taxe sur les SPUU, imputée au consommateur lors de l'achat.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Il a été démontré une réduction claire de l'utilisation des SPUU lorsque la taxe est suffisamment élevée, ce qui entraîne un changement de comportement. • Pas de perturbation majeure pour les fabricants de SPUU • Possibilité de collecte de fonds publics lorsque le dispositif est conçu pour acheminer les fonds vers les administrations publiques (fiscalité). | <ul style="list-style-type: none"> • En termes de comportement des consommateurs, les frais de obligatoires constituent un levier plus direct qu'un accord volontaire. • Les consommateurs devraient payer des SPUU ou des sacs multi-usages, ce qui peut entraîner début une certaine opposition. • Lorsqu'il est conçu comme une taxe, la charge administrative qui pèse sur le secteur de la vente au détail et l'administration fiscale publique augmente. • Surveillance et application requises par l'administration publique |
| <p>Interdiction des sacs en plastique à usage unique</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Offre un degré élevé de garantie quant à l'atténuation des impacts environnementaux, en particulier sur les déchets. • Augmentation possible des revenus et des emplois pour certains pays producteurs de sacs de transport alternatifs. | <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance et application requises par l'administration publique • Perte de revenus et d'emplois liés aux sacs en plastique à usage unique. • Perte de choix pour le consommateur. • Inconvénient pour les clients lorsque les alternatives ne sont pas suffisamment développées. |

3. FEUILLE DE ROUTE POUR LA REDUCTION DES SACS PLASTIQUES A USAGE UNIQUE DANS LA REGION MÉDITERRANÉENNE : UNE APPROCHE PROGRESSIVE EN 8 ETAPES

19. Compte tenu de l'expérience acquise dans la région méditerranéenne et au-delà, des solutions viables devraient être conçues dans une perspective à long terme. Une approche progressive et graduelle devrait être adoptée afin de s'assurer que :

- a. Des mécanismes gouvernementaux sont en place pour surveiller la production et la consommation des SPUU, afin de les réévaluer et de les adapter si les objectifs ne sont pas atteints.
- b. Il existe des alternatives économiquement, écologiquement et techniquement viables, et les règles et normes pertinentes sont en place pour assurer l'utilisation et la production d'alternatives plus sûrs.
- c. L'industrie concernée a le temps, les incitations et l'accès à la technologie pour se reconverter, sans perte importante d'emplois ou de revenus.

- d. Des incitations pour le développement de nouvelles technologies sont en place pour les entrepreneurs verts et les entreprises désireuses de mettre sur le marché de nouvelles alternatives.
- e. Les consommateurs sont conscients de l'impact de leur comportement et sont incités à modifier leurs habitudes de consommation.
- f. Le système de gestion des déchets dans les pays est adapté pour accompagner le processus d'élimination progressif. Premièrement, il est important que les taux de collecte/recyclage s'améliorent et d'éviter les mauvaises pratiques. Par la suite, le système de gestion des déchets devra peut-être s'adapter aux nouvelles alternatives introduites sur le marché, comme les sacs compostables (ou autres articles jetables et compostables).

20. Différentes options politiques permettent d'atteindre des réductions significatives, comme le prouve l'expérience d'un grand nombre de pays analysés avant l'élaboration des présentes lignes directrices. Il est important de noter que l'impact économique de la réduction ou de l'interdiction des SPUU ne semble être crucial pour aucun des cas examinés. Au contraire, certains d'entre eux considèrent qu'il s'agit d'une occasion de développer l'activité économique interne.

21. L'approche pour l'élimination progressive des SPUU dans la région méditerranéenne comprend les 8 étapes énumérées ci-dessous. Les pays ayant déjà mis en œuvre des mesures à cet égard pourraient y trouver des mesures complémentaires :

- a. Étape 1 : Évaluer la situation actuelle des SPUU et sensibiliser le public.
- b. Étape 2 : Évaluer les différentes options politiques, à savoir les accords volontaires, les instruments économiques et les interdictions, en fonction des contextes nationaux.
- c. Étape 3 : Promouvoir et développer des alternatives.
- d. Étape 4 : Adoption et mise en œuvre d'une option politique
- e. Étape 5 : Incitations destinées à l'industrie
- f. Étape 6 : Améliorer le système de gestion des déchets
- g. Étape 7 : Communication et participation
- h. Étape 8 : Révision et adaptation

22. Les détails de chacune des étapes susmentionnées sont présentés ci-dessous.

3.1. Mesures préliminaires (étapes 1, 2 et 3)

23. Étape 1 : Évaluer la situation actuelle des SPUU et sensibiliser le public : Le point de départ devrait être une vision claire de la chaîne produit-déchets des SPUU dans le pays, en particulier en termes de production, d'importations et de consommation. En l'absence de données nationales sur la production de SPUU, une enquête devrait être menée par l'intermédiaire de la chambre de commerce et d'industrie, de l'association des producteurs de plastique ou d'une organisation similaire. Ou encore, les producteurs de plastique devraient être approchés directement, dans les cas où ils ne sont pas trop nombreux. Cette enquête permettra non seulement de connaître le nombre et les caractéristiques des SPUU produits dans le pays, mais aussi les revenus et les emplois qui y sont liés. A ce propos, il est très important de considérer que dans de nombreux pays, l'économie informelle dans la production de sacs en plastique peut-être importante et que l'impact de l'adoption de certaines options politique devrait être pris en compte. Par exemple, une éventuelle interdiction pourrait pousser le secteur à une plus grande informalité tout en exacerbant la pauvreté. En ce qui concerne les SPUU importés, l'administration douanière devrait détenir ces données. De plus, il est important d'acquérir des connaissances sur la façon dont les sacs en plastique sont utilisés par la population, ainsi que leur perception sur la question et les alternatives disponibles. Ce type de recherche pourrait être associé à des campagnes de sensibilisation, qui constituent un élément commun à toutes les options politiques et doivent être appliquées de manière systématique et généralisée avant et après l'adoption de la mesure.

Ces éléments peuvent conduire à l'établissement d'objectifs quantitatifs de prévention et fournir une base de référence pour suivre les progrès.

24. Étape 2 : Évaluer les différentes options politiques, à savoir les accords volontaires, les instruments économiques et les interdictions, en fonction des contextes nationaux : Au-delà de l'aspect économique et environnemental, l'évaluation devrait porter sur la capacité nationale à faire appliquer des instruments tels que les interdictions et/ou les prélèvements, ainsi que l'impact sur les populations à faible revenu. Il convient donc d'analyser les aspects socio-économiques et politiques/institutionnels afin de savoir comment une mesure éventuelle serait mise en œuvre et quels effets potentiels elle pourrait avoir sur l'administration, l'industrie, les commerçants et la population. Des études fondées sur des données probantes, à savoir des évaluations socio-économiques de l'effet de l'option choisie dans le contexte national, sont également nécessaires pour faire face à l'opposition de l'industrie plastique. Outre la comparaison générale présentée à la section 2.4, il est conseillé de procéder à une évaluation plus précise des effets environnementaux et socio-économiques potentiels des options stratégiques en fonction des contextes nationaux. Pour réaliser cette évaluation, la première étape consiste à estimer la réduction des SPUU résultant de la mise en œuvre d'une option particulière (par exemple, l'UE a fixé un objectif de réduction de 80% des SPUU en cinq ans). Cela peut être estimé grâce à l'examen des expériences internationales.¹⁷ Deuxièmement, les effets socio-économiques et environnementaux peuvent être examinés et comparés au moyen d'une série d'indicateurs. La valeur de ces indicateurs dépendra du contexte particulier (p. ex. consommation et production de base des SPUU, coûts de collecte, etc.). Les indicateurs suivants sont suggérés :¹⁸

- Impact environnemental :
 - Poids/quantité de sacs en plastique totaux (% de réduction) ;
 - Poids/quantité de sacs en plastique à usage unique (% de réduction) ;
 - Pétrole (kt économisés) ;
 - Emissions (MtCO_{2eq} évitées).
- Indicateurs économiques :
 - Réduction des coûts pour les commerçants ;
 - Revenus générés par une taxe ;
 - Changement net pour les fabricants de sacs ;
 - Réduction des coûts de ramassage des déchets ;
 - Réduction des coûts de gestion des déchets.
- Indicateurs sociaux :
 - Variation nette de l'emploi dans le secteur de la fabrication de sacs ;
 - Dépenses des ménages en alternatives aux SPUU.

Ainsi, l'évaluation fournirait des informations sur l'effet potentiel de la réduction des SPUU pour différents acteurs, notamment les fabricants de plastiques, les commerçants, les citoyens et l'administration. Le calcul et la comparaison de ces indicateurs peuvent aider les décideurs à prendre des mesures éclairées.

25. Étape 3 : Promouvoir et développer des alternatives : Avant la mise en pratique de tout dispositif, il convient d'évaluer les solutions de remplacement des SPUU, en termes de capacité de production et de besoins nationaux, c'est-à-dire l'offre et la demande. En effet, ces deux aspects doivent aller de pair et doivent être renforcés conjointement pour un passage efficace à des alternatives. En outre, cela peut représenter une opportunité économique pour les pays car souvent une part importante des sacs plastiques est importée. Une question controversée pourrait être le type de solutions de rechange qui devraient être promues en réponse à la réduction ou à l'interdiction des SPUU. Il n'y a pas de solution universelle. Une bonne méthode pourrait être d'utiliser l'analyse du cycle de vie (ACV) pour comparer les différentes options. Une conclusion générale pour l'ACV des

alternatives au SPUU, y compris le papier, le polypropylène tissé, les sacs biodégradables, est que cela dépend fortement du nombre de réutilisations de ces sacs. En outre, une limitation de l'ACV est de tenir compte de la difficulté d'établir le coût économique de la dissémination des sacs en plastique dans l'environnement. En gardant cela à l'esprit, plus le potentiel de réutilisation d'une option particulière est grand, moins elle peut avoir d'impact. Par conséquent, la notion de réutilisabilité doit être essentielle lorsqu'il s'agit de proposer des solutions de rechange aux SPUU. De plus, il convient de tenir compte du fait que différentes options répondront à des utilisations particulières des SPUU, d'une manière telle qu'une alternative n'en exclut aucune autre.

26. Les citoyens peuvent être réticents à passer à d'autres solutions pour différentes raisons, principalement en raison de leurs habitudes et de la hausse des prix. Pour ce faire, il faut une communication continue sur les avantages de l'utilisation de solutions de rechange aux SPUU et sur les effets négatifs de cette dernière. Au début de la mise en œuvre des mesures politiques, des alternatives peuvent être subventionnées avec des fonds provenant des écotaxes pour stimuler le changement.

27. Les sacs en plastique d'une épaisseur minimale (p. ex. 50 microns) peuvent être considérés comme des sacs réutilisables et donc des solutions de remplacement au SPUU. Afin d'éviter les contournements légaux ou de promouvoir des options qui ne sont pas plus respectueuses de l'environnement, il est primordial d'établir des normes et des labels pour ces alternatives, qui garantissent des exigences minimales pour ces sacs.

28. Enfin, la préconisation d'une alternative particulière devrait tenir compte de la phase de fin de vie afin d'éviter les options défavorables. Ceci est particulièrement important pour les sacs compostables, qui sont souvent appelés sacs biodégradables et considérés comme l'une des principales alternatives au SPUU. Toutefois, des éléments importants doivent être pris en compte. Quel que soit le matériau, ces sacs sont à usage unique, ce qui implique des impacts en termes de production.

29. Quant à leur élimination, ces sacs sont conçus pour se biodégrader dans des conditions de compostage industriel, ce qui nécessite un système de gestion des déchets où les déchets organiques sont séparés et traités. En l'absence de ce système, les sacs compostables auront le même sort que les sacs conventionnels, donc ils ne résoudre pas le problème des déversements de plastique dans le milieu marin et le sol. Actuellement, il n'existe aucune matière plastique, qu'elle soit d'origine fossile ou biologique, qui permette la biodégradation dans l'environnement naturel dans un délai raisonnable. De plus, en raison de leur faible épaisseur, ces sacs ont une courte durée de vie, ce qui signifie qu'ils se fragmentent facilement en plus petits morceaux, ce qui peut exacerber le problème du ramassage et contribuer à la production de microplastiques.

30. Si le système de gestion des bio-déchets est en place, le cadre juridique devrait exiger que ces sacs soient conformes aux normes de biodégradabilité (par exemple EN 13432) pour éviter de fausses allégations sur la biodégradabilité. Afin de vérifier le respect des normes, les pays devraient s'assurer que des ressources humaines et techniques appropriées sont disponibles pour tester les plastiques biodégradables. Le renforcement des capacités et les échanges pourraient être encouragés entre les pays.

31. Dans tous les cas, il est important de clarifier les notions de biodégradabilité, car il existe une méconnaissance et des confusions claires autour de ce concept (d'origine biologique, bio-sourcé, biodégradable, compostable,...). Du matériel d'information et des campagnes de sensibilisation devraient être préparés. L'annexe V contient une explication claire des concepts les plus pertinents.

32. Enfin, la population doit disposer d'informations claires sur l'élimination de ces sacs, car les sacs biodégradables peuvent être perçus comme une option inoffensive pour l'environnement, ce qui induit en erreur et entraîne une augmentation des déchets. De plus, le mélange de sacs compostables et de sacs en plastique conventionnels peut entraîner des problèmes lors du recyclage mécanique des plastiques.

3.2. Adoption et mise en œuvre d'une stratégie politique (étape 4)

33. Après ces étapes préliminaires, l'option politique pourrait être adoptée et mise en œuvre, en consultation avec les principaux acteurs concernés. Il convient de noter que les initiatives au niveau régional jouent un rôle important, y compris les projets pilotes qui pourraient être élargis par la suite. Comme nous l'avons expliqué au chapitre 2, il existe trois grandes catégories d'options, mais l'option retenue peut être une combinaison de ces options ou une évolution d'une politique "douce" vers une politique "dure".

34. **Promouvoir les accords volontaires avec les commerçants :** Il y a deux options principales dans ces accords : (i) arrêter la distribution libre des sacs (quelle que soit leur épaisseur ou même le matériau) et (ii) arrêter la distribution des SPUU. Pour ce faire, l'autorité gouvernementale peut prendre l'initiative et compter sur les associations de commerçants comme principaux interlocuteurs. D'autres acteurs devraient être invités aux réunions de négociation, tels que les producteurs de sacs en plastique et les organisations de consommateurs. L'accord volontaire devrait inclure des actions supplémentaires telles que des campagnes de sensibilisation ciblant les clients ou l'adaptation des locaux de vente au détail afin d'offrir des solutions de remplacement aux SPUU (par exemple, mettre à disposition un espace sécurisé réservé aux chariots de courses ou laisser les clients acheter avec leurs propres sacs et autres contenants). On trouvera à l'annexe I un modèle général de ces accords.

35. L'accord volontaire peut s'appliquer aux sacs plastiques ultra-minces, qui sont souvent hors du cadre des taxes obligatoires, de sorte que les supermarchés peuvent s'engager à prendre des mesures les concernant, soit en les faisant payer soit en encourageant des alternatives.

36. Toutefois, dans les pays où la grande majorité du secteur de la distribution alimentaire est concentrée dans les petits magasins, des mesures supplémentaires sont recommandées pour atteindre ce modèle de consommation. Dans tous les cas, les accords volontaires semblent être un moyen approprié de commencer à réduire la consommation, en sensibilisant les consommateurs afin de les persuader de passer à des produits de substitution aux SPUU et sans perturbation majeure pour les entreprises.

37. **Mettre en œuvre des instruments économiques réglementaires :** Il existe deux approches principales pour l'adoption de mesures économiques soutenues par la loi.

38. La première option consiste à appliquer des frais obligatoires sur les SPUU. Il s'agit d'une application légale de l'accord volontaire, ce qui signifie que les fonds collectés grâce à cette charge sont conservés par le secteur du commerce de détail. L'autorité gouvernementale peut décider de fixer certaines exigences pour le secteur du commerce de détail, notamment :

- Les types de plastique qui sont soumis à la charge, sont généralement définis par le matériau et l'épaisseur ;
- Les sacs qui sont exemptés de la charge, par exemple les sacs en plastique ultralégers pour peser les produits en vrac ;
- La question de savoir si les commerçants ont une flexibilité en matière de prix par sac plastique ou si un prix minimum ou fixe est défini pour tous les commerçants ;
- Indiquer clairement le prix du sac sur la facture du client ; et
- Faire un suivi des quantités de sacs vendus.

39. Un modèle type pour ce type de dispositif réglementaire économique figure à l'annexe II du présent document.

40. La seconde option, appelée taxe ou écotaxe, consiste à mettre en place un système de récupération de la taxe dans le cadre duquel les commerçants sont tenus de déclarer le nombre de sacs

en plastique vendus et les recettes générées correspondantes. Ces recettes peuvent être affectées au budget général du gouvernement ou à un fonds environnemental nouveau ou existant, qui pourrait financer la prévention, la collecte et le recyclage des déchets, ce qui créerait des emplois. Les fonds pourraient également être affectés à l'adaptation de l'industrie des SPUU. Pour ce faire, la collaboration avec l'administration chargée des finances est essentielle pour évaluer la faisabilité d'un tel instrument et convenir d'une feuille de route de mise en œuvre. L'ensemble du processus devrait être transparent tant pour les commerçants que pour les consommateurs, et transmettre le principe et le message du "pollueur-payeur".

41. Lors de la mise en œuvre de cette taxe, le gouvernement peut tenir compte des éléments suivants :

- La personne physique ou morale qui est tenue de déclarer et de payer les frais ;
- Les types de sacs en plastique taxés, généralement définis par le matériau et l'épaisseur ;
- Le montant à prélever par sac plastique ;
- Indiquer clairement le prix du sac sur la facture du client ;
- L'entité perceptrice des impôts ;
- Comment procéder avec la déclaration et le paiement, y compris les barèmes et le calendrier ;
- La procédure d'inspection ; et
- Les sanctions résultant de la non-conformité.

42. Dans les deux cas, il est important de savoir quel montant les consommateurs sont prêts à payer, de sorte que les frais soient suffisamment élevés pour modifier le comportement tout en tenant compte du pouvoir d'achat de la population. Un autre aspect positif de ces dispositifs est que l'industrie peut s'adapter progressivement, voire obtenir un soutien par le biais des taxes perçues, et n'est peut-être pas aussi réticente à ce que cette option politique soit retenue.

43. Un autre élément important à considérer est de bien cibler tous les sacs en plastique considérés comme à usage unique, y compris ceux qui sont utilisés en service de livraison, afin de circonvenir des contournements possibles. Une option sera de facturer tous les types de sacs (en plastique) afin d'éviter la surconsommation des sacs non-facturés.

44. Toutefois, l'une des limites de cette option pourrait être l'application de la redevance dans les zones où les petits commerces et même le secteur informel sont particulièrement présents, ce qui pourrait compromettre sa mise en œuvre dans de grands établissements commerciaux.

45. Un modèle de référence pour ce type de dispositif réglementaire économique figure à l'annexe III.

46. Décréter une interdiction : Il existe plusieurs types d'interdiction de la production et de la consommation de SPUU. Lors du choix de l'approche spécifique, il est important de garder à l'esprit le type d'alternatives proposées (voir étape 3). Une approche judicieuse, adoptée par de nombreux pays, consiste à promouvoir les sacs réutilisables, quel que soit le matériau utilisé, ainsi qu'à autoriser les sacs en plastique pour des usages spécifiques (collecte des déchets, agriculture, industrie, etc.). Dans le contexte où un système de gestion des bio-déchets est en place, les sacs compostables peuvent également être autorisés.

47. Afin de déterminer clairement quels sacs sont autorisés ou non, le document juridique doit inclure les informations suivantes :

- Définition du sac plastique à usage unique, en termes de matériau, d'épaisseur/grammage et de volume minimum. Ce type de sac est alors la cible de l'interdiction. Les sacs en plastique dont

l'épaisseur ou le grammage est supérieur à un certain seuil seront considérés comme des sacs réutilisables ou à usages multiples et donc autorisés.

- Exceptions à l'interdiction, qui peuvent inclure :
 - Certaines applications telles que les sacs industriels ;
 - Les sacs ultralégers utilisés pour peser les produits en vrac ; et
 - Les sacs compostables.
- Marquage des sacs autorisés dans le pays, souvent en référence aux normes adoptées.
- Système de sanctions.

48. En outre, les textes juridiques contiennent souvent les informations suivantes :

- La nécessité d'informer les autorités publiques sur le nombre de sacs vendus. Dans certains cas, des registres des fabricants sont établis.
- Nécessité d'inclure la teneur bio-sourcée pour les sacs compostables autorisés.

49. Le texte juridique pourrait envisager d'inclure des dérogations à plus long terme, en prévoyant donc des périodes de mise en œuvre différentes. Ce pourrait être le cas pour les sacs ultralégers, qui devraient être compostables à long terme ou simplement éliminés progressivement. Afin de contrôler et de vérifier la conformité à la loi, la législation peut exiger que les exceptions à l'interdiction fassent l'objet d'un marquage spécifique, souvent selon des normes et des standards. Ceci est particulièrement important pour les sacs compostables, qui doivent souvent être conformes à la norme EN 13432 ou équivalent. Pour les autres sacs autorisés, il peut être nécessaire d'élaborer des normes au cas où elles n'existent pas encore. Cela permet d'établir un état des lieux clair et d'éviter les fausses déclarations. Dans tous les cas, les autorités d'inspection auront besoin de moyens de vérification.

50. De plus, il est possible de combiner l'interdiction avec une dissuasion économique afin d'éviter la surconsommation de certaines alternatives (par exemple, le papier et les sacs compostables). En termes d'application, il est nécessaire d'adopter des dispositions interinstitutionnelles pour le contrôle et la surveillance de la mise en œuvre des interdictions. Un aspect essentiel est le contrôle de la production et de l'importation illégales de sacs en plastique, qui peuvent représenter une charge importante pour l'administration publique. Dans certains cas, le contrôle de l'importation de la matière première par une procédure spéciale peut être nécessaire pour lutter contre la fabrication illégale dans le pays

51. On trouvera à l'annexe IV du présent document un modèle directeur pour l'élaboration d'une interdiction en fonction du contexte national.

3.3. Mesures d'accompagnement (étapes 5, 6, 7 et 8)

52. Étape 5 : Incitations de l'industrie : particulièrement important dans le cas de l'interdiction, mais aussi dans le cas des taxes, afin d'obtenir l'adhésion de l'industrie. Les écotaxes pourraient fournir les fonds nécessaires à ces incitations. Des possibilités et des conseils devraient être donnés pour inciter les producteurs de SPUU à opter pour des produits en plastique durable ou d'autres matériaux. Une fois que les priorités auront été fixées pour promouvoir certaines alternatives aux SPUU, les options pour améliorer leur capacité de production comprendront : des réductions d'impôts, des fonds de recherche et développement, l'incubation de technologies, des partenariats public-privé, le soutien à des projets pour recycler les articles jetables et transformer les déchets en une alternative aux SPUU et la réduction ou l'abolition des taxes sur les importations des matériaux utilisés pour fabriquer ces alternatives.

53. Dans le cas des interdictions, il pourrait être nécessaire d'appuyer financièrement l'adaptation des fabricants de SPUU à d'autres options ou activités. Pour ce faire, un plan devrait être élaboré,

identifiant le type d'entreprises qui pourraient bénéficier de fonds publics. La subvention publique potentielle à une entreprise spécifique peut être basée sur la contribution de la part des SPUU à son chiffre d'affaires annuel. Une fois les entreprises identifiées, elles pourraient être invitées à demander des fonds en soumettant un plan d'adaptation, qui pourrait être évalué par des experts. Par ailleurs, l'aide publique pourrait fournir une expertise à ces entreprises afin qu'elles soient conseillées sur les meilleurs moyens de s'adapter.

54. Dans le cas où une part importante de la production de sacs en plastique provient du secteur informel, ce secteur devrait également bénéficier d'un soutien pour l'élimination progressive des SPUU et pour le passage à d'autres activités économiques. Un programme financé par des fonds publics pourrait être mis en place pour offrir d'autres sources de revenus telles que le regroupement en coopératives et la formation à la production d'alternatives.

55. Étape 6 : Mettre à niveau le système de gestion des déchets : Les écotaxes sont d'un grand secours pour collecter des fonds afin d'améliorer la collecte, le recyclage et le traitement final des déchets, qui sont essentiels pour éviter que les sacs en plastique ne deviennent des déchets marins. Même si les SPUU sont éradiqués, il faut tenir compte du fait que les sacs réutilisables sont souvent en plastique (polypropylène, nylon, etc.) et qu'il faut donc promouvoir leur collecte et leur recyclage pour éviter une élimination inappropriée. Dans tous les cas, il convient de renforcer la collaboration entre les producteurs et les recycleurs afin de garantir des taux de recyclage plus élevés. Cela pourrait être soutenu par une intégration de ces sacs dans les systèmes de REP d'emballage dans le pays, s'ils existent, ou par la promotion de l'adoption de tels systèmes de REP.

56. Par la suite, si les sacs compostables sont considérés comme une alternative préférable, le système devrait évoluer pour collecter et traiter les bio-déchets séparément. Compte tenu de la forte proportion de déchets organiques dans de nombreux pays de la région, des projets pilotes sur le compostage domestique et industriel pourraient être mis en œuvre pour évaluer la faisabilité d'étendre ce système à l'ensemble du pays. Ceci devrait être considéré comme une condition nécessaire avant de promouvoir également les sacs de compostage.

57. Étape 7 : Communication et participation : Les mesures visant à éliminer progressivement la production et l'utilisation des SPUU se sont révélées être une question très sensible. En fait, ils jouent un rôle important dans notre vie quotidienne. Pour cette raison, il est essentiel de communiquer activement auprès des citoyens et des acteurs concernés et de les faire participer à toute politique élaborée à cet égard. Cette communication pourrait se baser sur les effets positifs du passage aux sacs réutilisables en termes d'économies d'argent à court terme, par rapport à l'achat continu de SPUU, plutôt que sur des messages généraux concernant les effets négatifs des sacs plastiques.

58. Étape 8 : Revoir et adapter : Toutes les mesures politiques devraient inclure un système de suivi pour savoir comment la production et la consommation des sacs et autres options évoluent dans le temps. Par exemple, les fabricants de sacs en plastique peuvent être tenus de déclarer, dans un délai donné, la production et la destination de leurs produits. Ces dispositions font souvent partie des mesures politiques et sont décrites ci-dessus. Sur cette base, si les objectifs ne sont pas atteints, un examen devrait être fait pour améliorer la mise en œuvre ou adopter des mesures supplémentaires.

Annexe I
Modèle de référence pour les accords volontaires dans le secteur du commerce

Annexe I. Modèle de référence pour les accords volontaires dans le secteur du commerce

Note:

Cette annexe présente un modèle type d'accord volontaire pour la réduction des sacs plastiques à usage unique dans le secteur du commerce de détail. Chaque chapitre du texte de l'accord est expliqué en italique et une formulation spécifique est proposée. Le texte entre parenthèses peut être personnalisé selon les besoins des parties.

Deux exemples concrets, correspondant à la Tunisie et à l'Espagne (région de Catalogne) peuvent être consultés ici : <https://arc.fastfolder.net/index.php/s/FPV2NyNauHC9J3x>

Accord volontaire pour la réduction des sacs en plastique [dans le secteur du commerce].

L'accord pourrait être conclu avec des parties autres que le secteur de la distribution, telles que les producteurs et les organisations de la société civile.

[Date]

Il peut être placé à la fin, le cas échéant

ENTRE

L'identification de chacune des parties signataires, ainsi que du représentant légal, y compris des informations telles que l'adresse, le numéro d'identification et d'autres détails, le cas échéant. Souvent, la première partie est une autorité publique en tant que commanditaire de l'accord. Les autres parties peuvent être des associations d'entités privées (par exemple des associations de revendeurs, des associations commerciales, etc.)

[Partie prenante 1]

[Partie prenante 2]

[...]

En tenant compte que :

Constat sur la question des sacs plastiques en fonction du contexte national et des rôles des signataires. Il devrait en particulier contenir des informations sur la production et l'utilisation des sacs en plastique dans le pays, ainsi que sur toute initiative pertinente qui a abordé cette question et sur les réunions de consultation préalables à l'accord. Un certain nombre d'énoncés sont fournis à titre d'exemples.

- Les plastiques sont l'un des principaux matériaux de l'économie moderne en raison de leurs multiples propriétés, de leurs applications et de leur faible coût. Leur utilisation a connu une croissance exponentielle depuis les années 50 et devrait doubler au cours des 20 prochaines années.
- Les sacs plastiques à usage unique sont devenus le symbole de la pollution plastique et de l'économie linéaire. Les rejets de sacs dans l'environnement constituent une menace non seulement pour la biodiversité mais aussi pour la société, en entravant le développement économique et en affectant la santé publique.
- Les sacs en plastique à usage unique comptent parmi les déchets marins les plus répandus en Méditerranée. Le Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée, adopté par toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone en 2013, exhorte les autorités nationales, entre autres, à prendre des mesures pour réduire les sacs en plastique à usage unique.
- Selon l'étude[xxx], la consommation en[xxx] est estimée en[xxx] sacs/personne/an.
- La[Partie 1] met en œuvre le[nom d'un cadre stratégique/instrument politique qui peut traiter des déchets de sacs en plastique, comme les plans nationaux de gestion des déchets].
- [...]

Ont adopté ce qui suit

ACCORD :

Chapitre 1. Sujet de l'article

La cible de l'accord doit être clairement identifiée. Il devrait comprendre les objectifs de l'accord, l'objectif de réduction et le calendrier. La formulation suivante est proposée comme base. Dans le cas où l'accord vise à retirer tous les sacs en plastique à usage unique des supermarchés, une autre version est proposée

L'accord suivant vise à établir un cadre de coopération entre les signataires dans le but ultime de remédier à l'utilisation excessive et inutile des sacs en plastique à usage unique, définis comme ceux

dont l'épaisseur est inférieure à [50-40] microns. L'accent est mis sur ceux qui ont des poignées, généralement utilisées comme sacs de transport pour les courses.

[L'accord vise à réduire de [xx]% à l'horizon 20[xx] la quantité de sacs en plastique à usage unique par rapport à la situation de référence en l'an 20[xx]].

[L'accord vise à éradiquer la distribution de sacs plastiques à usage unique dans les supermarchés à partir du [date].

Chapitre 2. Engagements des signataires

Cette section identifie les missions spécifiques à chacun des signataires. Elle peut refléter les engagements pris par le porteur de projet (autorité publique) et les autres signataires (souvent des organisations privées). Un certain nombre d'engagements sont proposés à titre d'exemple.

Le [nom de l'autorité publique] s'engage à :

- Préparer et mettre en œuvre un plan de communication pour diffuser les objectifs et les actions de l'accord.
- Apporter un appui technique, institutionnel et de communication aux actions entreprises par les signataires de l'accord pour la réduction des sacs plastiques à usage unique.
- Autoriser les entreprises/associations signataires de l'accord à utiliser le logo de [nom de l'autorité publique] pour mener une campagne sur la réduction des sacs plastiques à usage unique.
- Participer au Comité de pilotage de l'Accord pour assurer le suivi des résultats et proposer de nouvelles actions.

Les parties signataires s'engagent à :

- Promouvoir l'adhésion de leurs associés à l'accord.
- Participer activement au Comité de pilotage de l'accord, en informant les autorités publiques des résultats obtenus par les entités membres.
- Participer à la conception des mesures et des indicateurs pour les mettre en œuvre.
- Encourager leurs associés à étudier les possibilités de réduire le nombre de sacs en plastique à usage unique et à évaluer la faisabilité de mesures de remplacement.
- Les associés membres choisissent un programme de mesures visant à réduire l'utilisation des sacs plastiques à usage unique en fonction des caractéristiques du commerce. L'annexe I donne des exemples d'actions possibles qui pourraient être entreprises par les membres associés.
- Utiliser le logo du/de [nom de l'autorité publique] dans la campagne de réduction des sacs en plastique à usage unique, avec conformité préalable du/de[nom de l'autorité publique] des supports de communication.

Chapitre 3. Mécanismes pour devenir membre de l'Accord

L'Accord peut être ouvert à d'autres acteurs intéressés pour devenir membres, engageant ainsi plus de parties que les signataires.

Les sociétés, individuellement ou collectivement sous forme d'association, peuvent adhérer à l'Accord pendant sa durée de validité.

Ils devront adresser le formulaire présenté à l'annexe II à [nom de l'autorité publique], y compris des informations sur les actions concrètes pour réduire les sacs plastiques à usage unique.

Le [nom de l'autorité publique] informera le comité directeur de l'accord sur les nouveaux membres et les mesures proposées seront évaluées par ce comité.

Chapitre 4. Validité

On peut indiquer un délai pour atteindre le résultat escompté, ou on peut le laisser jusqu'à ce que les résultats soient atteints. Les deux libellés sont inclus à titre d'exemple.

[La validité du présent Accord sera de[x] ans à compter de la date de sa signature et pourra être prorogée par accord des signataires.]

[L'accord est valable jusqu'à ce que les résultats escomptés soient atteints ou jusqu'à ce que les signataires en décident autrement.]

Chapitre 5. Suivi et évaluation

Les moyens de suivi de la mise en œuvre et des résultats de l'accord peuvent être établis dans le présent chapitre, y compris les parties intervenantes et le calendrier. Un comité de pilotage peut être créé à cet effet. La formulation suivante est proposée à titre d'exemple.

Un comité de pilotage est établi pour assurer le suivi et l'évaluation des résultats de l'Accord. Il est composé de [un ou plusieurs représentants] [les délégués] des parties signataires.

Le Comité directeur se réunira au moins[x] fois par an avec les objectifs suivants :

- Proposition et suivi des actions et mesures pour atteindre les objectifs de l'Accord.
- Définition des indicateurs permettant de déterminer l'atteinte des résultats de l'accord.
- Évaluation et communication des résultats obtenus par les mesures, dans le respect de la confidentialité des entreprises membres.
- Informer sur les nouveaux membres qui adhèrent à l'Accord.

Dispositions finales pour l'adoption de l'accord. La formulation suivante est proposée.

Et comme preuve de conformité, toutes les parties signent l'Accord à l'endroit et à la date mentionnés ci-dessus.

[signature et identification du premier signataire]

[signature et identification du second signataire]

[signature et identification du x signataire]

[...]

Annexe I. Exemples d'actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de l'Accord

L'annexe peut préciser le fondement des différentes mesures qui pourraient être mises en œuvre ainsi que les actions spécifiques qui pourraient faciliter l'adoption de l'accord par les membres. Le libellé est proposé comme suit.

Les mesures suivantes sont étayées comme suit :

- Orientation des choix vers des systèmes plus durable du point de vue environnemental, économique et social.
- Le respect du choix des consommateurs, indépendamment de la promotion de la sensibilisation du public à l'environnement.
- Inciter le secteur économique qui offre des sacs ou d'autres moyens d'adapter son offre à une nouvelle demande sociale, en évitant les options uniques qui réduisent le choix et la recherche d'autres solutions.
- Chacune des mesures devrait être assortie d'indicateurs associés en termes de prévention et de réutilisation qui permettent d'évaluer les résultats obtenus.

Proposition de mesures :

- Campagnes de sensibilisation à la réutilisation et au recyclage des sacs plastiques.
- Mise à disposition d'espace pour promouvoir l'utilisation des chariots de supermarché.
- Mécanismes de contrôle et de restriction de la distribution des sacs.
- Inclure dans l'offre des sacs de congélation réutilisables.
- Arrêter la livraison de sacs en plastique à usage unique
- Inclure dans l'offre des sacs réutilisables de différents matériaux (tissu, papier ou plastique) et capacités.
- Inclure dans l'offre des boites en carton réutilisables
- Permettre aux clients d'entrer dans l'établissement avec leurs propres sacs et autres moyens.
- Utilisez des instruments économiques en imposant des frais sur les sacs en plastique à usage unique ou en offrant des rabais aux clients qui optent pour des options réutilisables.

Annexe II. Engagement pour devenir membre de l'Accord sur les Sacs en Plastique

Le formulaire suivant est proposé pour inviter les parties prenantes à devenir membres de l'Accord et à mettre en œuvre des actions spécifiques. La formulation suivante est proposée.

[Lieu] [date]

Monsieur/Madame _____, agissant en qualité de représentant de la société/association _____ domiciliée à _____.

INDIQUER :

- L'engagement volontaire de l'entreprise/association _____ de devenir membre de l'Accord établi par [Partie 1], Partie[2], Partie[2], [...] et [...] pour réduire les sacs plastiques à usage unique.
- Connaître et accepter les objectifs, les droits et les devoirs découlant de l'accord précité.
- Afin d'atteindre les objectifs de l'Accord, l'entreprise/association _____ s'engage à mettre en place dans les locaux commerciaux les actions suivantes :
 - o [...]
 - o [...]
 - o [...]

Et à titre de preuve d'engagement, le présent document est signé au lieu et à la date mentionnés ci-dessus.

[Signature du représentant]

Annexe II
Schéma directeur pour l'instrument économique réglementaire :
Frais obligatoires sur les sacs en plastique

Annexe II. Schéma directeur pour l'instrument économique réglementaire : frais obligatoires sur les sacs plastiques

Note:

Cette annexe présente un modèle type pour l'élaboration d'un instrument économique réglementaire visant à imposer des frais obligatoires sur la distribution des sacs en plastique à usage unique. Il pourrait y avoir deux approches pour faire adopter cet instrument économique :

- Intégrer/ajouter cette disposition dans un instrument juridique plus large ou existant, tel qu'une loi-cadre sur les déchets ; ou
- Promulguer un instrument juridique spécifique

Chaque chapitre du texte de l'instrument juridique est expliqué en italique et une formulation spécifique est proposée. Le texte entre parenthèses peut être personnalisé selon les besoins du porteur de projet.

Deux exemples concrets, correspondant à l'Espagne (champ d'application de l'État) et à l'Espagne (champ d'application de la Catalogne) peuvent être consultés ici :

<https://arc.fastfolder.net/index.php/s/FPV2NyNauHC9J3x>

AVANT-PROPOS

Cette section peut contenir des informations sur la raison et le contexte de l'adoption ou de l'ajout des dispositions détaillées ci-après, ainsi que sur le processus de consultation et d'approbation. Cela dépendra entièrement du contexte de chaque pays.

Article 1. Objectif

Cet article peut préciser le but de l'instrument juridique. D'une manière générale, l'objectif de réduction de la consommation de sacs en plastique devrait être pris en compte. Le libellé suivant est fourni à titre d'exemple.

Cet [nom de l'instrument juridique] vise à adopter des mesures visant à réduire la consommation de sacs en plastique afin de prévenir et de réduire les impacts négatifs des déchets plastiques sur l'environnement, l'économie et la société.

Article 2. Champ d'application

Cet article peut déterminer la zone géographique et administrative d'application des dispositions. La formulation suivante est proposée.

Ce [nom de l'instrument juridique] concerne tous les sacs en plastique mis sur le marché sur le territoire de [nom du pays].

Article 3. Définitions

En complément d'autres définitions contenues dans des instruments juridiques antérieurs, cet article peut clairement identifier les sacs qui sont soumis aux dispositions de l'instrument juridique, ainsi que ceux qui en sont exemptés. Des définitions sont fournies pour les principaux types de sacs, d'autres devraient être incluses le cas échéant. En ce qui concerne la définition des sacs en plastique à usage unique et ultra-léger, il est recommandé, sur la base de l'expérience internationale, d'utiliser un seuil de 40 à 50 microns et 15 à 20 microns respectivement.

[Référence à tout instrument juridique existant contenant des définitions pertinentes pour le champ d'application de cet instrument juridique]

- a) "plastique" : terme générique utilisé dans le cas de matériaux polymères qui peuvent contenir d'autres substances pour améliorer les performances ou réduire les coûts ;
- b) "sacs en plastique" : sacs, avec ou sans poignées, composés de plastique, qui sont fournis aux consommateurs dans les points de vente de marchandises ou de produits ;
- c) "sacs en plastique à usage unique" : sacs en plastique légers, définis comme des sacs d'une épaisseur inférieure à[xx] microns ;
- d) "sacs de caisse" : sacs mis à disposition, à titre onéreux ou gratuits, dans les points de vente pour l'emballage des marchandises des clients lors du passage en caisse ;
- e) "sacs en plastique ultralégers" : sacs en plastique dont l'épaisseur est inférieure à[xx] microns, qui sont nécessaires pour des raisons d'hygiène ou qui sont fournis comme emballage primaire pour des produits en vrac tels que fruits, légumes, viande, volaille ou poisson, entre autres, lorsque l'utilisation contribue à prévenir le gaspillage alimentaire;
- f) "sacs en plastique oxo-dégradables" : sacs fabriqués à partir de matières plastiques conventionnelles contenant des additifs qui catalyse la fragmentation des matières plastiques en micro fragments.
- g) "sacs en plastique compostables" : sacs en plastique capables de se décomposer dans des environnements aérobies qui sont maintenus dans des conditions spécifiques de température et d'humidité contrôlées.

Article 4. Mesures visant à réduire le nombre de sacs en plastique

Cette section peut inclure les mesures spécifiques visant à éviter la distribution gratuite de sacs en plastique ainsi que la date de mise en œuvre initiale. Différentes phases et différentes mesures (p. ex. interdictions, qui ne sont pas abordées dans ce modèle) peuvent être envisagées pour cibler les types de sacs en plastique susmentionnés, ainsi que les exceptions. Un exemple est fourni, qui devrait être adapté à la stratégie politique nationale.

A compter du [date] :

- a. Il est interdit de distribuer gratuitement des sacs en plastique aux points de vente de biens et de produits, [à l'exception des sacs en plastique ultralégers] [à l'exception des sacs compostables] [...].
- b. [Les commerçants doivent facturer [xx monnaie nationale] pour chaque sac plastique fourni aux clients.] [Les commerçants doivent facturer des frais pour chaque sac en plastique fourni aux clients d'au moins [xx monnaie nationale.] [Les commerçants doivent facturer des frais pour chaque sac en plastique fourni aux clients.]
- c. Les commerçants informeront les consommateurs sur le prix des sacs en plastique, en les exposant dans un endroit visible.
- d. Les commerçants incluront le sac en plastique et le prix dans la facture en tant que produit d'épicerie distinct.

Article 5. Marquage de sacs plastiques

Dans le cas où les sacs compostables sont exemptés de frais, un marquage spécifique devrait être nécessaire pour ces sacs, faisant souvent référence à une norme nationale ou internationale. Pour les autres sacs, qu'ils soient payants ou gratuits, des modalités de marquage supplémentaires peuvent être fixées. La formulation suivante en fournit des exemples.

1. Les sacs compostables doivent porter la mention indiquant qu'ils peuvent être compostés conformément à la norme[xxxxx] et qu'ils peuvent être éliminés dans des contenants spécifiques pour déchets biologiques.
2. Les sacs en plastique doivent porter le logo indiquant qu'ils peuvent être recyclés et qu'ils peuvent être éliminés dans des contenants spécifiques.

Article 6. Sanctions

Le type de non-conformité et la sanction connexe peuvent être précisés ou renvoyés à un document juridique existant.

Annexe III

Modèle de référence pour l'instrument économique réglementaire : taxe

Annex III. Modèle de référence pour l'instrument économique réglementaire : taxe

Note:

Cette annexe présente un modèle type pour l'élaboration d'un instrument économique réglementaire visant à instaurer une taxe (souvent appelée écotaxe) sur la distribution des sacs plastiques sur le lieu de vente.

Chaque chapitre du texte juridique est expliqué en italique et une formulation spécifique est proposée.

Le texte entre parenthèses peut être personnalisé selon les besoins du promoteur de l'instrument.

Deux exemples concrets, correspondant à l'Irlande et à la Bosnie-Herzégovine :

<https://arc.fastfolder.net/index.php/s/FPV2NyNauHC9J3x>

AVANT-PROPOS

Cette section peut contenir des informations sur la raison et le contexte de l'adoption ou de l'ajout des dispositions détaillées ci-après, ainsi que sur le processus de consultation et d'approbation. Cela dépendra entièrement du contexte de chaque pays.

Article 1. Objectif

Cet article peut préciser le but de l'instrument juridique. D'une manière générale, l'objectif de réduction de la consommation de sacs en plastique devrait être pris en compte. Le libellé suivant est fourni à titre d'exemple.

Cet [nom de l'instrument juridique] vise à adopter des mesures visant à réduire la consommation de sacs en plastique afin de prévenir et de réduire les impacts négatifs des déchets plastiques sur l'environnement, l'économie et la société.

Article 2. Définitions

En complément d'autres définitions contenues dans les instruments juridiques antérieurs, cet article peut clairement identifier les sacs qui sont soumis aux taxes, ainsi que ceux qui en sont exemptés. Des définitions sont fournies pour les principaux types de sacs, d'autres devraient être incluses le cas échéant. En ce qui concerne la définition des sacs en plastique à usage unique et ultraléger, il est recommandé, sur la base de l'expérience internationale, d'utiliser un seuil de 40 à 50 microns et 15 à 20 microns respectivement.

[Référence à tout instrument juridique existant contenant des définitions pertinentes pour le champ d'application de cet instrument juridique]

- a) "plastique" : terme générique utilisé dans le cas de matériaux polymères qui peuvent contenir d'autres substances pour améliorer les performances ou réduire les coûts ;
- b) "sacs en plastique" : sacs, avec ou sans poignées, composés de plastique, qui sont fournis aux consommateurs dans les points de vente de marchandises ou de produits ;
- c) "sacs en plastique à usage unique" : sacs en plastique légers, définis comme des sacs d'une épaisseur inférieure à [xx] microns ;
- d) "sacs plastiques réutilisables" : sacs plastiques destinés à être utilisés plusieurs fois, considérés comme ayant une épaisseur supérieure à [xx] microns ;
- e) "sacs de caisse" : sacs mis à disposition, à titre onéreux ou gratuits, dans les points de vente pour l'emballage des marchandises des clients lors du passage en caisse;
- f) "sacs en plastique ultralégers" : sacs en plastique dont l'épaisseur est inférieure à [xx] microns, qui sont nécessaires pour des raisons d'hygiène ou qui sont fournis comme emballage primaire pour des produits en vrac tels que fruits, légumes, viande, volaille ou poisson, entre autres, lorsque l'utilisation contribue à prévenir le gaspillage alimentaire;

- g) "sacs en plastique oxo-dégradables" : sacs fabriqués à partir de matières plastiques conventionnelles contenant des additifs qui catalyse la fragmentation des matières plastiques en micro fragments.
- h) "sacs en plastique compostables" : sacs en plastique capables de se décomposer dans des environnements aérobies qui sont maintenus dans des conditions spécifiques de température et d'humidité contrôlées.

Article 3. Champ d'application

Cet article peut préciser la zone géographique et administrative d'application des dispositions. Elle peut fixer la date d'entrée en vigueur de la taxe, ainsi que les éléments et les personnes redevables de celle-ci. Quant aux sacs réutilisables, même s'ils ne sont pas taxés, ils pourraient être facturés pour éviter la surconsommation. La formulation suivante est proposée.

1. Le [nom de l'instrument juridique] concerne les sacs en plastique à usage unique distribués dans les points de vente sur le territoire de [nom du pays].
2. A compter du[date], la fourniture aux clients, au point de vente, de biens ou de produits destinés à être placés dans des sacs en plastique à usage unique dans un magasin, un supermarché, une station-service ou un autre point de vente, est facturée.
3. Un responsable doit être désigné pour le calcul et le paiement de la taxe.
4. Le montant de la taxe est de [xx monnaie nationale] pour chaque sac en plastique.
5. Les classes suivantes de sacs en plastique sont exemptées de la taxe :
 - a. [Sacs en plastique ultralégers]
 - b. Sacs en plastique réutilisables vendus aux clients pour une somme au moins égale à [xx monnaie nationale].
6. Lorsque les sacs en plastique à usage unique sont facturés par une entité désignée, ils doivent être détaillés sur toute facture, reçu ou bordereau délivré au client.

Article 3. Collecte de la taxe

Cet article peut déterminer qui devrait payer et à qui la taxe doit être versée, y compris le délai et le format de déclaration.

1. L'[administration des finances] [...] est l'autorité de collecte de la taxe.
2. La taxe doit être payée [période de temps], en fonction du nombre de sacs en plastique commercialisés par la société redevable.
3. Le contribuable doit soumettre une preuve de paiement avec le rapport conformément à l'article 4, [nombre] jours suivant la fin d'un de la période comptable.

Article 4. Registre et rapports

Cette section peut indiquer comment les entités assujetties à la taxe doivent tenir un registre du nombre de sacs en plastique vendus et comment ces derniers doivent être déclarés à l'autorité de perception de la taxe.

1. Le responsable désigné tient un registre des quantités de sacs en plastique achetées, de la consommation de sacs en plastique et de l'état des stocks des personnes assujetties à la taxe, ainsi que des rapports et preuves de paiement présentés.
2. Le responsable désigné doit tenir un registre des sacs de plastique utilisés qui ne sont pas assujettis à la taxe.
3. Le responsable désigné soumettra à [l'autorité de collecte] un rapport détaillant le nombre de sacs en plastique commercialisés, en utilisant le formulaire figurant à l'annexe I, et la preuve du paiement.

Article 5. Inspection et sanctions

La non-conformité et la sanction associée peuvent être précisées ou renvoyées à un document juridique existant. La non-présentation de rapports et de preuves de paiement est considérée comme un cas de non-conformité et entraîne des sanctions financières.

1. Le responsable du contrôle de l'application du [nom de l'instrument juridique] est [nom de l'autorité d'inspection].
2. Le non-respect par la personne concernée des dispositions en matière de déclaration et de paiement est sanctionné par [la monnaie nationale].

Annexe I. Rapport des sacs commercialisés

| Période | Nombre de sacs achetés soumis à la taxe | Nombre de sacs commercialisés soumis à la taxe | Impôt prélevé par unité | Total des recettes de la taxe | Nombre de sacs achetés non soumis à la taxe | Nombre de sacs commercialisés non soumis à la taxe |
|--------------------------------|---|--|-------------------------|-------------------------------|---|--|
| 1 ^{er} semestre 20xx | xxxx | xxxxxxx | xx | xxxxxxx | xxxx | xxxxxxx |
| 2 ^{ème} semestre 20xx | xxxx | xxxxxxx | xx | xxxxxxx | xxxx | xxxxxxx |
| ... | | ... | ... | ... | | ... |

Annexe IV

Modèle type pour l'instrument de gestion et de contrôle : interdiction

Annexe IV. modèle type pour l'instrument de gestion et de contrôle : interdiction

Note:

La présente annexe présente un modèle type pour l'élaboration d'un instrument juridique visant à interdire les sacs en plastique à usage unique. Malgré les différentes approches existantes, pour ce modèle, l'interdiction comprend la fabrication, l'importation, la distribution et l'utilisation. Chaque chapitre du texte de l'instrument juridique est expliqué en italique et une formulation spécifique est proposée. Le texte entre parenthèses peut être personnalisé selon les besoins du porteur de l'instrument.

Quatre exemples concrets, correspondant à l'Espagne, la France, le Maroc et les Etats-Unis (Etat de Californie) peuvent être consultés ici : <https://arc.fastfolder.net/index.php/s/FPV2NyNauHC9J3x>

AVANT-PROPOS

Cette section peut contenir des informations sur la motivation et le contexte de l'adoption ou de l'ajout des dispositions détaillées ci-après, ainsi que sur le processus de consultation et d'approbation. Cela dépendra entièrement du contexte de chaque pays.

Article 1. Objectif

Cet article peut préciser le but de l'instrument juridique

Ce [nom de l'instrument juridique] détermine les types de sacs en plastique autorisés sur le territoire de [nom du pays], y compris la [fabrication],[importation],[distribution] et [utilisation].

Article 2. Définitions

En complément d'autres définitions contenues dans des instruments juridiques antérieurs, cet article peut clairement identifier les sacs qui sont soumis aux dispositions de l'instrument juridique, ainsi que ceux qui en sont exemptés. Des définitions sont fournies pour les principaux types de sacs, d'autres devraient être incluses le cas échéant. En ce qui concerne la définition des sacs en plastique à usage unique et ultra-léger, il est recommandé, sur la base de l'expérience internationale, d'utiliser un seuil de respectivement 40-50 microns et 15-20 microns.

- a) "plastique" : terme générique utilisé dans le cas de matériaux polymères qui peuvent contenir d'autres substances pour améliorer les performances ou réduire les coûts ;
- b) "sacs en plastique" : sacs, avec ou sans poignées, composés de plastique, qui sont fournis aux consommateurs dans les points de vente de marchandises ou de produits ;
- c) "sacs en plastique à usage unique" : sacs en plastique légers, définis comme des sacs d'une épaisseur inférieure à [xx] microns ;
- d) "sacs de caisse" : sacs mis à disposition, à titre onéreux ou gratuits, dans les points de vente pour l'emballage des marchandises des clients lors du passage en caisse ;
- e) "sacs en plastique ultralégers" : sacs en plastique dont l'épaisseur est inférieure à [xx] microns, qui sont nécessaires pour des raisons d'hygiène ou qui sont fournis comme emballage primaire pour des produits en vrac tels que fruits, légumes, viande, volaille ou poisson, entre autres, lorsque l'utilisation contribue à prévenir le gaspillage alimentaire ;
- f) "sacs en plastique oxo-dégradables" : sacs fabriqués à partir de matières plastiques conventionnelles contenant des additifs qui catalyse la fragmentation des matières plastiques en micro fragments.

- g) "sacs en plastique compostables" : sacs en plastique capables de se décomposer dans des environnements aérobies qui sont maintenus dans des conditions spécifiques de température et d'humidité contrôlées.

Article 3. Mesures

Cette section contient les dispositions visant à interdire certains types de sacs en plastique. Différentes étapes et différentes actions peuvent être envisagées pour cibler les types de sacs plastiques susmentionnés, ainsi que les exceptions. Un exemple est fourni et devrait être adapté à la stratégie politique nationale.

1. A compter du[date] :
 - a. [La fabrication, l'importation, la distribution et l'utilisation des sacs en plastique à usage unique est interdit, [à l'exception des sacs compostables][Il est interdit de distribuer des sacs en plastique à usage unique aux clients dans les points de vente,[à l'exception des sacs compostables]].]
 - b. [Il est interdit de distribuer des sacs en plastique oxo-dégradables aux clients dans les points de vente]
 - c. [Les autres types de sacs distribués au point de vente doivent avoir un prix minimum de [monnaie nationale].]
2. A compter du[date] :
 - a. [La distribution de sacs en plastique ultra-légers est interdite, sauf s'ils sont compostables.]
 - b. [Les sacs réutilisables doivent contenir au moins[xx]% de matériaux recyclés.]

Article 4. Marquage

Dans le cas où les sacs compostables sont exemptés des frais, un marquage spécifique devrait être requis, faisant souvent référence à une norme nationale ou internationale. Pour les autres sacs, qu'ils soient payants ou gratuits, des conditions de marquage supplémentaires peuvent être fixées. Des dispositions supplémentaires peuvent être prévues pour les sacs autorisés. La formulation suivante en fournit des exemples.

1. Sur les sacs autorisés devront figurer le nom du fabricant/importateur, ainsi que la date de fabrication.
2. Le matériau, les dimensions, le volume et l'épaisseur.
3. Les sacs compostables doivent porter l'étiquette indiquant qu'ils peuvent être compostés conformément à la norme[xxxxxxx] et qu'ils peuvent être éliminés dans des contenants à biodéchets spécifiques.
4. Les sacs en plastique autorisés doivent porter une mention indiquant qu'ils peuvent être recyclés et qu'ils peuvent être jetés dans des contenants spécifiques.
5. Les sacs réutilisables doivent indiquer le pourcentage de matériaux recyclés.

Article 6. Sanctions

La non-conformité et la sanction associée peuvent être précisées ou renvoyées à un document juridique existant

Annexe V
Terminologie

ANNEXE V. TERMINOLOGIE

La présente annexe a pour but de fournir une compréhension commune des notions relatives aux matières dites bio-plastiques et aux sacs biodégradables. La plupart des définitions sont tirées du rapport de l'ONU environnement intitulé Plastiques biodégradables et Déchets Marins. Les idées fausses, les préoccupations et les impacts sur le milieu marin (2015). Il est suggéré de le lire pour en savoir plus.

Plastique : Matériau constitué d'un large éventail de composés organiques synthétiques ou semi-synthétiques malléables qui peuvent être moulés en objets solides. Les plastiques sont généralement des polymères organiques de masse moléculaire élevée et contiennent souvent d'autres substances. Ils sont généralement synthétiques, le plus souvent dérivés de produits pétrochimiques, mais une gamme de variantes sont fabriquées à partir de matériaux renouvelables tels que l'acide polylactique du maïs ou la cellulose de fibre de coton.

Bio-plastique : Le terme bio-plastique est un terme utilisé de façon assez vague. Il a souvent été décrit comme comprenant à la fois des plastiques biodégradables et des plastiques d'origine biologique, qui peuvent ou non être biodégradables. Pour éviter toute confusion, il est suggéré que la description "bio-plastique" soit qualifiée pour indiquer la source ou les propriétés précises du polymère concerné.

Plastiques d'origine biologique : Les plastiques d'origine biologique sont dérivés de la biomasse, comme les déchets organiques ou les cultures cultivées spécialement à cette fin. Certains polymères issus de la biomasse, comme le maïs, peuvent être non biodégradables.

Définitions communes concernant la biodégradation des polymères

Dégradation : La dégradation partielle ou complète d'un polymère à la suite, par exemple, d'un rayonnement UV, d'une oxydation ou d'une attaque biologique. Cela implique une altération des propriétés, telles que la décoloration, la fissuration superficielle et la fragmentation.

Biodégradation : Processus biologique de la matière organique, qui est entièrement ou partiellement convertie en eau, CO₂/méthane, énergie et nouvelle biomasse par des micro-organismes (bactéries et champignons). Les conditions dans lesquelles les polymères "biodégradables" se biodégraderont effectivement varient considérablement. Par exemple, un sac de course en plastique à usage unique portant la mention " biodégradable " peut exiger des conditions qui se produisent habituellement uniquement dans un composteur industriel (p. ex. 50 °C) pour se décomposer complètement en ses composants constitutifs, soit l'eau, le dioxyde de carbone, le méthane, dans un délai raisonnable ou pratique.

Minéralisation : Dans le contexte de la dégradation des polymères, il s'agit de la décomposition complète d'un polymère résultant de la combinaison de l'activité abiotique et microbienne, en CO₂, eau, méthane, hydrogène, ammoniac et autres composés inorganiques simples.

Biodégradable : Capable d'être biodégradé.

Compostable : Capable d'être biodégradable à des températures élevées dans le sol dans des conditions et des délais spécifiés, habituellement seulement dans un composteur industriel (standards en vigueur).

Oxo-dégradable : Polymères conventionnels, comme le polyéthylène, auxquels on a ajouté un composé métallique pour agir comme catalyseur, ou pro-oxydant, afin d'augmenter le taux d'oxydation initiale et de fragmentation. Ils sont parfois appelés oxy-biodégradables ou oxo-dégradables. La dégradation initiale peut entraîner la production de nombreux petits fragments (c'est-à-dire des microplastiques), mais le sort final de ceux-ci est encore peu connu. Comme pour toutes les formes de

dégradation, le taux et le degré de fragmentation et d'utilisation par les micro-organismes dépendront du milieu environnant. Il ne semble pas y avoir de preuves publiées convaincantes que les plastiques oxo-dégradables se minéralisent complètement dans l'environnement, sauf dans des conditions de compostage industriel.

EN 13432 : Norme européenne de compostabilité pour les emballages biodégradables destinés à être traités dans des installations industrielles de compostage et de digestion anaérobie, exigeant qu'au moins 90 % de la matière organique soit convertie en CO₂ dans les 6 mois et que moins de 30 % des résidus soient retenus par un tamis de 2 mm après 3 mois de compostage. La norme EN 14995 décrit les mêmes spécifications et contrôles, mais elle ne s'applique pas seulement aux emballages mais aussi aux plastiques en général. Il en va de même pour les normes ISO 18606 "Emballages et environnement - Recyclage organique" et ISO 17088 "Spécifications pour les plastiques compostables".

ANNEXE III

Lignes directrices opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires en Méditerranée

Table des matières

| | |
|--|------------|
| <u>LISTE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES</u> | III |
| <u>1 INTRODUCTION</u> | 1 |
| <u>1.1 CONTEXTE</u> | 1 |
| <u>1.2 OBJECTIF ET PORTEE DES LIGNES DIRECTRICES OPERATIONNELLES</u> | 2 |
| <u>1.3 DECHETS MARINS PROVENANT DE SOURCES EN MER</u> | 2 |
| <u>2 CADRES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LES INSTALLATIONS DE</u> | 4 |
| <u>2.1 INTRODUCTION</u> | 4 |
| <u>2.2 CADRE REGLEMENTAIRE INTERNATIONAL</u> | 5 |
| <u>2.2.1 Convention MARPOL</u> | 5 |
| <u>2.2.2 Zones spéciales de l'OMI</u> | 5 |
| <u>2.2.3 Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'OMI</u> | 8 |
| <u>2.3 CADRE REGLEMENTAIRE REGIONAL : LA DIRECTIVE 2019/883 DE L'UE SUR LES</u> <u>INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES POUR LE DEPOT DES DECHETS DES NAVIRES</u> | 9 |
| <u>2.3.1 Introduction</u> | 9 |
| <u>2.3.2 Éléments clés</u> | 9 |
| <u>3 PLANIFICATION ET MISE À DISPOSITION D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION</u> <u>PORTUAIRES</u> | 16 |
| <u>3.1 INTRODUCTION</u> | 16 |
| <u>3.2 PLANIFICATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE GESTION DES DECHETS, AVEC</u> <u>L'INTEGRATION DES DECHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES DANS UNE STRATEGIE PLUS LARGE DE</u> <u>GESTION DES DECHETS</u> | 16 |
| <u>3.2.1 Planification des infrastructures portuaires de gestion des déchets</u> | 16 |
| <u>3.2.1.1 Collecte de données et d'informations</u> | 17 |
| <u>3.2.1.2 Évaluation des informations</u> | 19 |
| <u>3.2.1.3 Décisions concernant le type de PRF</u> | 20 |
| <u>3.2.2 Développement d'une stratégie intégrée de gestion des déchets d'exploitation des</u> <u>navires</u> 21 | 21 |
| <u>3.2.2.1 Prévention et minimisation des déchets</u> :..... | 22 |
| <u>3.2.2.2 Prise en charge des déchets produits à bord et à terre</u> :..... | 22 |
| <u>3.2.2.3 Coopération entre les ports</u> :..... | 22 |
| <u>3.2.2.4 Économie circulaire</u> :..... | 23 |
| <u>4 TYPES D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES</u> | 23 |
| <u>4.1 PRESENTATION DES TYPES DE PRF</u> | 23 |
| <u>4.2 INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES MOBILES</u> | 24 |
| <u>4.2.1 Installations de réception flottantes</u> | 24 |
| <u>4.2.2 Véhicules, camions et bennes</u> | 25 |
| <u>4.3 INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES FIXES</u> | 26 |
| <u>5 COLLECTE ET STOCKAGE DES DÉCHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES</u> | 28 |
| <u>5.1 OPTIONS DE COLLECTE ET DE STOCKAGE POUR LES DECHETS VISES PAR L'ANNEXE I DE</u> <u>MARPOL</u> | 29 |
| <u>5.2 OPTIONS DE COLLECTE ET DE STOCKAGE POUR LES DECHETS VISES PAR L'ANNEXE II DE</u> <u>MARPOL</u> | 29 |
| <u>5.3 OPTIONS DE COLLECTE ET DE STOCKAGE POUR LES DECHETS VISES PAR L'ANNEXE IV DE</u> <u>MARPOL</u> | 30 |
| <u>5.4 OPTIONS DE COLLECTE ET DE STOCKAGE POUR LES DECHETS VISES PAR L'ANNEXE V DE</u> <u>MARPOL</u> | 30 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.5 | <u>OPTIONS DE COLLECTE ET DE STOCKAGE POUR LES DECHETS VISES PAR L'ANNEXE VI DE MARPOL</u> | 32 |
| 5.6 | <u>OPTIONS DE COLLECTE ET DE STOCKAGE POUR LES DECHETS PECHES PASSIVEMENT</u> | 33 |
| 6 | <u>ADÉQUATION DES DIFFÉRENTS TYPES DE PRF</u> | 35 |
| 6.1 | <u>LA QUESTION DE « L'ADEQUATION »</u> | 35 |
| 6.1.1 | <i>Directives relatives à l'« adéquation » selon l'OMI :</i> | 35 |
| 6.1.2 | <i>Directives relatives à l'« adéquation » selon l'UE :</i> | 37 |
| 6.2 | <u>OPTIONS DE COOPERATION AU NIVEAU REGIONAL/SOUS REGIONAL/NATIONAL/INFRANATIONAL</u> | 38 |
| 7 | <u>PROCÉDURES RELATIVES À L'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES</u> | 39 |
| 7.1 | <u>OUTILS DE GESTION ET CONTROLE DES INFORMATIONS</u> | 39 |
| 7.1.1 | <i>Mécanismes de notification préalable</i> | 39 |
| 7.1.2 | <i>Reçu de dépôt de déchets</i> | 40 |
| 7.1.3 | <i>Notification de l'inadéquation présumée des PRF</i> | 40 |
| 7.1.4 | <i>La délivrance de permis comme moyen de contrôle des déchets</i> | 41 |
| 7.1.5 | <i>Systèmes d'informations et de contrôle des déchets portuaires</i> | 41 |
| 7.2 | <u>PROCEDURES DE LIVRAISON DES DECHETS : INCITER LE DEPOT DE DECHETS TRIES</u> | 42 |
| 7.3 | <u>GESTION DES DECHETS EN AVAL</u> | 43 |
| 7.4 | <u>PLANS DE GESTION DES DECHETS PORTUAIRES</u> | 43 |
| 7.5 | <u>CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES</u> | 45 |
| 8 | <u>ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE À DISPOSITION DE PRF EN MÉDITERRANÉE</u> | 46 |
| 8.1 | <u>IMPACT DE LA DESIGNATION DE LA MER MEDITERRANEE COMME ZONE SPECIALE AUX TERMES DES ANNEXES I ET V DE MARPOL</u> | 46 |
| 8.2 | <u>À QUI INCOMBE LA FOURNITURE DES PRF ?</u> | 46 |
| 8.3 | <u>ÉLÉMENTS CLES CONCERNANT LA MISE A DISPOSITION DE PRF</u> | 47 |
| 8.4 | <u>ORIENTATIONS RELATIVES A LA MISE A DISPOSITION DE PRF DANS LES PORTS MARITIMES MARCHANDS, LES PORTS DE CROISIERE/PASSAGERS, LES PORTS DE PECHE ET LES MARINAS</u> | 48 |
| 8.4.1 | <i>Ports maritimes marchands</i> | 48 |
| 8.4.2 | <i>Ports de passagers/croisière</i> | 49 |
| 8.4.3 | <i>Ports de pêche</i> | 50 |
| 8.4.4 | <i>Marinas</i> | 51 |

| N° | Tableaux | |
|----|--|----|
| 1 | Synthèse du cadre juridique au niveau international et régional applicable à la gestion des déchets d'exploitation des navires et autres résidus | 4 |
| 2 | Synthèse des restrictions applicables au rejet d'ordures en mer en vertu des règles 4, 5 et 6 de l'Annexe V de MARPOL et du chapitre 5 de la partie II-A du Code polaire | 6 |
| 3 | Synthèse des principales différences concernant les prescriptions applicables aux PRF entre MARPOL et la Directive 2019/883 de l'UE | 10 |
| 4 | Synthèse des principaux amendements de la Directive 2019/883 de l'UE (par rapport à la directive 2000/59/CE) | 12 |

Liste des abréviations et acronymes

| | |
|---------------|---|
| MARPOL | Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires |
| OMI | Organisation maritime internationale |
| PAM | Plan d'action pour la Méditerranée |
| PoW | Programme de travail |
| REMPEC | Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle |
| ONU | Organisation des Nations Unies |
| UE | Union européenne |

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

1. La dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») et à ses Protocoles, qui a eu lieu à Istanbul, en Turquie, du 3 au 6 décembre 2013, a adopté la décision IG.21/7 relative au Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée dans le cadre de l'article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole « tellurique ») à la Convention de Barcelone, ci-après dénommé « Plan régional sur les déchets marins » (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9).

2. Selon l'article 9(5) du Plan régional sur les déchets marins, conformément aux objectifs et principes dudit Plan, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent, comme le stipule l'article 14 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002) à la Convention de Barcelone, prendre les mesures nécessaires pour fournir aux navires utilisant leurs ports les informations à jour relatives à l'obligation résultant de l'Annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et de leur législation applicable à cet égard.

3. Par ailleurs, conformément à l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, le Secrétariat du PAM-Convention de Barcelone, en coopération avec les organisations internationales et régionales compétentes, doit préparer les lignes directrices spécifiques en tenant compte, s'il y a lieu, des orientations existantes, afin de soutenir et faciliter la mise en œuvre des mesures prévues aux articles 9 et 10 dudit Plan. Sous réserve de la disponibilité de fonds externes, de telles lignes directrices doivent être publiées dans les différentes langues de la région méditerranéenne.

4. La dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui s'est tenue à Athènes, en Grèce, du 9 au 12 février 2016, a adopté la décision IG.22/4 relative à la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), ci-après dénommée « Stratégie régionale (2016-2021) » (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28).

5. La Stratégie régionale (2016-2021), qui vise à aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à mettre en œuvre le Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, aborde la problématique des déchets marins dans les Objectifs spécifiques 5 (Mise à disposition d'installations de réception portuaires), 6 (Livraison des déchets provenant des navires) et 9 (Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance). Elle aborde également la question liée des rejets illicites de substances polluantes par les navires dans les Objectifs spécifiques 7 (Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites) et 8 (Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites). La réduction des rejets (illicites) des déchets générés par les navires s'inscrit donc dans les priorités du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) fixées dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement), également appelé ONU Environnement / PAM, dans le but de coordonner les activités des États côtiers méditerranéens liées à la mise en œuvre du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002.

6. Le Programme de travail (PoW) 2018-2019 de l'ONU Environnement / PAM adopté par la vingtième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui a eu lieu à Tirana, en Albanie, du 17 au 20 décembre 2017, comprend plusieurs activités concernant les déchets marins, y compris la mise en œuvre du projet « Marine Litter-MED » financé par l'Union européenne (UE) qui vise à accompagner les Parties contractantes à la Convention de

Barcelone du sud de la Méditerranée et des pays européens voisins dans la mise en œuvre du Plan régional sur les déchets marins.

7. Le projet « Marine Litter-MED » financé par l'UE vise à élaborer un ensemble de lignes directrices techniques dans le cadre de l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, et l'une de ses composantes, qui est coordonnée par le REMPEC, met l'accent sur les mesures relatives à l'amélioration de la gestion des déchets marins provenant de sources en mer dans les ports et les marinas en Méditerranée, et plus particulièrement sur l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ainsi que sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires dans les ports et marinas de Méditerranée.

8. Dans ce contexte, le REMPEC a préparé le présent document intitulé « Lignes directrices opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires en Méditerranée, ci-après dénommées « Lignes directrices opérationnelles ».

1.2 Objectif et portée des Lignes directrices opérationnelles

9. Les Lignes directrices opérationnelles examinent en détail les questions relatives à la mise à disposition d'installations de réception portuaires (PRF), y compris le type et la capacité des différentes catégories de déchets MARPOL dans les différents types de ports, ainsi que les procédures opérationnelles liées à l'utilisation des PRF et à la livraison des déchets provenant des navires. Les Lignes directrices opérationnelles se concentrent sur les étapes pratiques pouvant contribuer à la mise à disposition de PRF adéquates dans les ports et marinas de la mer Méditerranée, du point de vue de l'autorité du port.

10. Il est à noter que la prise en compte des autres déchets et résidus provenant des navires, comme les sédiments des eaux de ballast et les résidus des systèmes antisalissure, peut être pertinente pour évaluer les besoins de PRF. Toutefois, comme ce type de déchets n'entre pas dans le champ d'application de MARPOL, les déchets et résidus régis par la Convention sur la gestion des eaux de ballast, la Convention sur les systèmes antisalissure et le Protocole de Londres / la Convention de Londres ne sont pas traités dans le présent document.

1.3 Déchets marins provenant de sources en mer

11. Les déchets marins présents dans les océans ont de nombreux effets néfastes sur la vie et la biodiversité marines, mais aussi des effets adverses sur la santé humaine. Les déchets marins peuvent également avoir un impact négatif sur des activités telles que le tourisme, la pêche et le transport maritime. En outre, lorsqu'ils sont ainsi jetés, les matériaux qui pourraient présenter un potentiel économique via les filières de réutilisation ou de recyclage sont perdus. Il existe plusieurs catégories de déchets marins, la plus problématique étant les matières plastiques qui présentent une faible dégradabilité et un fort risque d'intégration dans la chaîne alimentaire humaine.

12. Les déchets intègrent l'environnement marin à travers différents mécanismes et depuis diverses sources, notamment les sources terrestres et maritimes. Les principales sources de déchets marins situées à terre incluent les décharges municipales, le transport des déchets des décharges et zones urbaines par les réseaux fluviaux ou d'autres sources le long des rivières et canaux, les rejets d'eaux usées municipales non traitées, les installations industrielles et le tourisme, et tout particulièrement les vacanciers sur les côtes/plages.

13. Les principales sources de déchets marins en mer sont le transport maritime marchand, les ferries et navires de croisière, les navires de pêche, en particulier concernant les engins de pêche

perdus ou abandonnés, les flottes militaires et navires de recherche, les navires de plaisance, les plates-formes pétrolières et gazières offshore et les fermes d'aquaculture.

14. Il est souvent avancé que 80 % des débris marins proviennent de sources situées à terre et 20 % de sources en mer. L'origine de ces taux est toutefois peu claire (NOAA, 2009). Par ailleurs, l'importance de la contribution de ces différentes sources au problème des déchets marins varie grandement selon les régions et localités en fonction de l'ampleur des activités dans la zone, ainsi que des politiques applicables. Cela implique de grandes variations dans les quantités et types de déchets provenant de ces sources au niveau régional et local, mais aussi en fonction des saisons¹⁰.

15. L'évaluation des tendances concernant les niveaux de déchets marins et leurs sources est cruciale pour identifier et adopter des mesures ciblées en fonction des différentes sources. À cet égard, les actions de surveillance adoptées par certaines conventions maritimes régionales, telles que la Convention OSPAR, la Convention d'Helsinki et la Convention de Barcelone, se révèlent très utiles. La surveillance est appliquée sur des indicateurs de déchets marins et méthodes uniformes (notamment la surveillance des plages et du contenu des estomacs des fulmars et/ou tortues), qui informent sur les tendances d'accumulation des déchets marins et l'efficacité des mesures adoptées. Une identification correcte de la source est ainsi un élément clé des programmes de surveillance.

16. Bien que les sources situées à terre soient prépondérantes dans la production de déchets marins, les sources en mer contribuent également activement au problème. De récentes études ont montré que, bien que la majorité des déchets marins proviennent de sources terrestres, une part significative est imputable à des sources en mer. Et ceci en dépit du fait que les ordures des navires, telles que répertoriées dans l'Annexe V de MARPOL, soient soumises à des règles strictes et ne doivent pas être rejetées en mer, à quelques rares exceptions près (par ex. les déchets alimentaires et résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin). Le rejet de toute matière plastique en mer est strictement interdit. Par ailleurs, l'Annexe V requiert que toute perte d'engin de pêche soit signalée à l'État du pavillon du navire et à l'État côtier dans les eaux duquel l'engin a été perdu.

17. Des études ont montré que, dans les eaux de l'UE, les activités menées en mer, notamment le transport maritime (par ex. les pertes de conteneurs), y compris la pêche et la plaisance, mais aussi les activités offshore, sont des sources contribuant aux déchets marins avec une part estimée à 32 % en moyenne dans l'UE et pouvant atteindre jusqu'à 50 % dans certains bassins maritimes¹¹. Des études récentes ont également montré que, parmi les contributeurs au problème des déchets marins provenant de sources en mer, le secteur de la pêche occupe une place prépondérante, tout comme le secteur de la navigation de plaisance¹². Et bien que les dépôts d'ordures dans les ports aient augmenté depuis l'introduction de la directive 2000/59/CE, un écart significatif persiste, qui est estimé être de l'ordre de 60 000 à 300 000 tonnes, soit 7 % à 34 % des quantités totales à déposer chaque année.

18. Dans certaines zones, notamment certaines parties du Pacifique et de la mer du Nord, les sources situées en mer prévalent même sur les sources terrestres. Des ordures issues d'une mauvaise gestion et des engins de pêche vieillissants ou abandonnés sont les éléments les plus courants dans les déchets marins (plastiques) provenant des navires.

¹⁰ Unger A., Harrison N., 2016, « *Fisheries as a source of marine debris on beaches in the United Kingdom* », Bulletin sur la pollution marine

¹¹ Étude de la Commission européenne (DG ENV) « pour appuyer le développement de mesures de lutte contre certaines sources de déchets marins » (Eunomia, 2016)

¹² <http://www.fishingforlitter.org.uk/assets/file/Report%20FFL%202011%20-%202014.pdf> ; Bulletin sur la pollution marine 2016 Unger et al. (2016) ; UNEP OSPAR (2009) ; Marine Litter Distribution and Density in European Seas (2014) ; Eunomia (2016), p. 95, part estimée de 30 % pour le secteur de la pêche et de 19 % pour le secteur de la plaisance ; le reste des sources en mer est imputable au secteur marchand ; Arcadis (2012) a estimé une part de 65 % pour le seul secteur de la pêche

2 CADRES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

2.1 Introduction

19. La navigation maritime internationale étant par nature une activité globale, les cadres juridiques et politiques touchant à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à la protection du milieu marin sont pour l'essentiel élaborés et actualisés par des organismes internationaux et intergouvernementaux, comme les diverses agences des Nations Unies. Toutefois, l'origine des cadres juridiques et politiques qui s'appliquent à terre et en mer étant souvent différente, les cadres qui en découlent pour la gestion des déchets produits à bord des navires d'une part, et les exigences relatives à la collecte, au dépôt et au traitement des déchets produits dans les installations à terre d'autre part, diffèrent également. Dans bien des cas, ils peuvent même ne pas être compatibles.

20. Le cadre juridique et politique applicable à la collecte, au transport et à la gestion des déchets provenant des navires trouve souvent son origine dans des règles qui visent principalement la collecte, le transport et l'élimination, avec le stockage, des déchets générés à terre. Ces textes sont donc plus prévus pour une gestion à terre et peuvent ne pas toujours être adaptés au contexte juridique et politique des opérations en mer.

21. Pour la navigation maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI), en qualité d'institution spécialisée des Nations Unies, est l'autorité normative compétente au niveau mondial en matière de sécurité, de sûreté et de performance environnementale de la navigation internationale. Son rôle premier est de créer un cadre réglementaire international pour le secteur de la navigation maritime qui soit à la fois équitable et efficace, et universellement adopté et mis en œuvre. L'OMI est donc naturellement à l'origine de la majorité des règles et réglementations internationales concernant la performance environnementale de la navigation, y compris la gestion à bord des déchets d'exploitation des navires, et la protection du milieu marin par la prévention de la pollution provenant des navires. La Convention de Bâle et l'Union européenne ont également instauré d'autres initiatives politiques et réglementaires internationales et régionales.

22. Le tableau suivant propose une synthèse visuelle du cadre juridique applicable à la gestion des déchets d'exploitation des navires et autres résidus provenant des navires au niveau international et régional, afin d'éclairer sur les différentes conventions et leur champ d'application.

Tableau 1 : Synthèse du cadre juridique au niveau international et régional applicable à la gestion des déchets d'exploitation des navires et autres résidus

| À bord des navires | Au niveau de l'interface mer-terre | Dans les installations à terre |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) • Convention MARPOL • Convention sur la gestion des eaux de ballast • Convention AFS (sur les systèmes anti-salissures) • Convention et Protocole de Londres | <ul style="list-style-type: none"> • Convention MARPOL • Convention de Bâle • Directive 2019/883 de l'UE | <ul style="list-style-type: none"> • Convention de Bâle • Directive-cadre relative aux déchets de l'UE 2008/98/CE |

2.2 Cadre réglementaire international

2.2.1 *Convention MARPOL*

23. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et 1997), ci-après « MARPOL », est l'une des conventions internationales les plus importantes concernant le milieu marin. Elle a été préparée par l'OMI dans le but de préserver l'environnement marin en éliminant toute pollution causée par les rejets opérationnels d'hydrocarbures et autres substances nocives provenant des navires, et de limiter les cas de déversements accidentels de ces substances.

24. Avec ses six annexes couvrant la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les substances nocives transportées sous forme de colis, les eaux usées, les ordures et la pollution de l'atmosphère, la Convention MARPOL fonctionne comme un tout : ses articles traitent essentiellement de la juridiction applicable, des pouvoirs exécutoires et d'inspection, tandis que les annexes exposent plus en détail les règles anti-pollution.

25. La convention MARPOL prévoit notamment de réguler la disponibilité d'installations de réception portuaires (PRF) adéquates, les types de déchets/résidus qui peuvent (et par conséquent aussi, ceux qui ne doivent pas) être légalement rejetés en mer, la gestion des déchets à bord, ainsi que les mesures exécutoires et les inspections. Les dispositions MARPOL concernant la disponibilité de PRF adéquates sont exposées dans les règles suivantes :

- Règle 38 de l'Annexe I
- Règle 18 de l'Annexe II
- Règles 12 et 13 (navires de passagers dans les zones spéciales) de l'Annexe IV
- Règle 8 de l'Annexe V
- Règle 17 de l'Annexe VI

26. Outre la Convention MARPOL (et ses Annexes), l'OMI a adopté différentes directives relatives à la gestion des déchets d'exploitation des navires, offrant ainsi d'autres instruments à l'ensemble des parties prenantes (privées et publiques) pour garantir l'application de bonnes pratiques. Ces pratiques peuvent servir de référence aux gouvernements qui travaillent à établir des règles nationales ou régionales plus strictes, mais aussi aux autorités portuaires lorsqu'elles organisent la collecte des déchets auprès des navires.

27. Les directives relatives à l'application de l'Annexe V de MARPOL sont :

- Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71))
- Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires de 2018 (MEPC.1/Circ.834/Rév.1)
- Directives de 2012 pour l'élaboration des plans de gestion des ordures (résolution MEPC.220(63))
- Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63))
- Directives de 2000 visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44))
- Guide de l'OMI, 2016 « Installations de réception portuaires – Comment procéder »

2.2.2 *Zones spéciales de l'OMI*

28. La possibilité de rejeter légalement des déchets en mer peut se répercuter sur le dépôt des déchets des navires dans les PRF. Si les règles MARPOL se sont durcies au fil des ans, il est toujours

permis – sous certaines conditions – de rejeter certains types de déchets en mer. Les critères applicables à ces rejets sont précisés dans les règles suivantes :

- Annexe I de MARPOL : Règles 15 et 34
- Annexe II de MARPOL : Règle 13
- Annexe IV de MARPOL : Règle 11
- Annexe V de MARPOL : Règles 4 et 6

29. Au vu des spécificités océanographiques, écologiques et liées au trafic de certaines zones maritimes, MARPOL a défini des « Zones spéciales », imposant l'application de mesures plus strictes de protection contre la pollution marine. La convention prévoit ainsi un niveau de protection renforcé sur ces zones spéciales par rapport aux autres zones maritimes.

30. La mer Méditerranée est désignée comme une zone spéciale au titre des Annexes I et V de MARPOL. Une liste actualisée de toutes les Zones spéciales de l'OMI est publiée sur le site Web de l'organisation (<http://www.imo.org> – Cliquez sur Milieu marin, puis sur Zones spéciales).

31. Les critères applicables aux rejets des déchets d'exploitation des navires étant plus stricts dans les Zones spéciales, il est possible que les navires fréquentant ces zones ne remplissent pas les conditions requises et soient donc contraints de déposer leurs déchets dans une PRF. Les États et les autorités portuaires doivent donc prendre en considération l'importance du respect des règles applicables dans ces zones spéciales.

32. Il est à noter que, en dehors des Zones spéciales, les résidus de cargaison relevant de l'Annexe V de MARPOL qui ne sont pas considérés comme nocifs pour le milieu marin peuvent, sous certaines conditions, être légalement rejetés en mer. Cependant, la mer Méditerranée étant une Zone spéciale en vertu de l'Annexe V de MARPOL, les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin (également contenus dans les eaux de lavage) ne peuvent être rejetés en mer :

- a. que si à la fois le port de départ et le prochain port de destination sont compris dans la Zone spéciale et que le navire ne transite pas en dehors de la Zone spéciale entre ces ports (règle 6.1.2.2 de l'Annexe V de MARPOL) ; et
- b. si aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports (règle 6.1.2.3 de l'Annexe V de MARPOL).

33. Afin de protéger l'environnement marin, il est donc important que les gouvernements des pays bordant la mer Méditerranée garantissent la disponibilité de PRF adéquates pour la collecte des résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL et informer de l'existence de telles installations via la base de données du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS, voir également la section 2.2.3).

Tableau 2 : Synthèse des restrictions applicables au rejet d'ordures en mer en vertu des règles 4, 5 et 6 de l'Annexe V de MARPOL et du chapitre 5 de la partie II-A du Code polaire (source : OMI)

| Type d'ordures ¹ | Tous les navires, excepté les plates-formes ⁴ | | Règle 5 Plates-formes offshore situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes ⁴ |
|---|--|---|---|
| | Règle 4 Hors des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre la plus proche) | Règle 6 À l'intérieur des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre ou la plate-forme glaciaire la plus proche) | |
| Déchets alimentaires passés dans un broyeur | Rejet autorisé à plus de >3 milles marins, | Rejet autorisé à plus de ≥12 milles marins, | Rejet autorisé |

| Type d'ordures ¹ | Tous les navires, excepté les plates-formes ⁴ | | Règle 5 Plates-formes offshore situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes ⁴ |
|---|---|---|---|
| | Règle 4 Hors des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre la plus proche) | Règle 6 À l'intérieur des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre ou la plate-forme glaciaire la plus proche) | |
| ou un concasseur ² | navire faisant route et aussi loin que possible | navire faisant route et aussi loin que possible ³ | |
| Déchets alimentaires non passés dans un broyeur ou un concasseur | Rejet autorisé à plus de ≥ 12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible | Rejet interdit | Rejet interdit |
| Résidus de cargaison ^{5,6} non contenus dans l'eau de lavage | Rejet autorisé à plus de ≥ 12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible | Rejet interdit | Rejet interdit |
| Résidus de cargaison ^{5,6} contenus dans l'eau de lavage | | Rejet autorisé à plus de ≥ 12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible (sous réserve des conditions prévues par la règle 6.1.2 et le paragraphe 5.2.1.5 de la partie II-A du Code polaire) | |
| Agents ou additifs de nettoyage ⁶ présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison | Rejet autorisé | Rejet autorisé à plus de ≥ 12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible (sous réserve des conditions prévues par la règle 6.1.2 et le paragraphe 5.2.1.5 de la partie II-A du Code polaire) | Rejet interdit |
| Agents ou additifs de nettoyage ⁶ présents dans les eaux de lavage des ponts et surfaces extérieures | | Rejet autorisé | |
| Carcasses d'animaux (doivent être découpées ou avoir subi un traitement pour couler immédiatement) | Le navire doit faire route et être aussi loin que possible de la terre la plus proche. Doit être à plus de > 100 milles marins et avec une profondeur d'eau maximum | Rejet interdit | Rejet interdit |

| Type d'ordures ¹ | Tous les navires, excepté les plates-formes ⁴ | | Règle 5 Plates-formes offshore situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes ⁴ |
|--|--|---|---|
| | Règle 4 Hors des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre la plus proche) | Règle 6 À l'intérieur des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre ou la plate-forme glaciaire la plus proche) | |
| Tout autre déchet, dont les plastiques, cordages synthétiques, appareils de pêche, sacs à ordures en matière plastique, cendres d'incinération, clinkers, huiles de cuisson, bois d'arrimage flottant, matériaux de revêtement et d'emballage, papier, chiffons, verre, métal, bouteilles, vaisselle et détritiques similaires | Rejet interdit | Rejet interdit | Rejet interdit |

- ¹ Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.
- ² Les déchets alimentaires broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les mailles ne dépassent pas 25 mm.
- ³ L'évacuation des produits avicoles introduits dans la zone de l'Antarctique est interdite, à moins qu'ils n'aient été incinérés ou traités par autoclave ou autre pour les stériliser.
- ⁴ Les plates-formes offshore situées à 12 milles marins de la terre la plus proche et autres navires désignent toutes les plates-formes fixes ou flottantes qui se livrent à l'exploration, à l'exploitation ou au traitement offshore des ressources minérales du fond des mers, et tous les navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes.
- ⁵ Les résidus de cargaison désignent uniquement les résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés au moyen des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement.
- ⁶ Ces substances ne doivent pas être nocives pour le milieu marin.

2.2.3 Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'OMI

34. Afin de faciliter la diffusion des informations et de promouvoir l'accès du public aux données rassemblées par son Secrétariat, l'OMI a créé une base de données en ligne d'informations relatives à la navigation : le Système mondial intégré de renseignements maritimes¹³ (GISIS). Elle propose à la fois des informations à la disposition du grand public et une section réservée aux membres, regroupant des données plus spécifiques uniquement accessibles aux utilisateurs enregistrés de l'OMI.

35. La base de données sur les installations de réception portuaires (PRFD) du GISIS réunit des données sur les installations de réception de toutes les catégories de déchets d'exploitation des navires. Si l'accès à l'ensemble des informations est autorisé pour le grand public (sur simple inscription) en

¹³ <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

consultation uniquement, seuls les États membres respectifs ont la possibilité de mettre à jour les données via une connexion sécurisée par mot de passe. L'objectif est d'améliorer le taux de signalement des installations de réception inadéquates observées pour favoriser un traitement plus efficace du problème.

36. Les parties à la Convention MARPOL sont également tenues d'enregistrer dans la PRFD les informations relatives aux PRF disponibles dans leurs ports.

2.3 Cadre réglementaire régional : la Directive 2019/883 de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

2.3.1 Introduction

37. En 2000, l'Union européenne s'est dotée d'un instrument réglementaire ciblant spécifiquement la prévention de la pollution du milieu marin par les déchets des navires. L'objectif de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison est de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de l'Union européenne, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, et de renforcer ainsi la protection du milieu marin. Si l'objectif de la directive 2000/59/CE est comparable à l'objectif premier de la Convention MARPOL, leurs exigences clés diffèrent sur certains points (cf. synthèse dans le tableau 3). Une nouvelle Directive 2019/883 de l'UE relative aux PRF a été adoptée le 9 avril 2019, qui abroge la directive 2000/59/CE et instaure certains changements réglementaires importants.

38. La Directive 2019/883 de l'UE s'applique à tous les navires (y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, à l'exception toutefois des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales), quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre ou y opérant, et à tous les ports des États membres de l'UE dans lesquels ces navires font habituellement escale.

2.3.2 Éléments clés

39. La Directive 2019/883 de l'UE prévoit notamment les exigences clés suivantes :

- a) Une obligation pour les États membres de l'UE de s'assurer que des PRF adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, sans causer de retards anormaux à ces navires. Afin de permettre une gestion des déchets des navires respectueuse de l'environnement et de faciliter la réutilisation et le recyclage, les États membres de l'UE doivent assurer une collecte séparée des déchets des navires, en tenant compte des catégories de déchets définies par MARPOL ;
- b) Un plan approprié de réception et de traitement des déchets doit être établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées, notamment les utilisateurs des ports. Ces plans doivent être évalués et approuvés par l'autorité compétente dans l'État membre de l'UE ;
- c) Les capitaines des navires doivent remplir un formulaire de notification préalable des déchets et le transmettre dans les temps (au moins 24 h avant l'arrivée), informant le port d'escale de leurs intentions concernant le dépôt de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison ;
- d) Lors du dépôt dans la PRF, l'opérateur ou l'autorité portuaire doit remettre un reçu de dépôt des déchets, dont les informations doivent être reportées par voie électronique par le capitaine du navire ;

- e) Le dépôt obligatoire de tous les déchets d'exploitation des navires. Un navire peut néanmoins être autorisé à reprendre la mer jusqu'au port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante ;
- f) La mise en œuvre d'un système de recouvrement des coûts conforme au principe « pollueur-payeur » via l'application d'une redevance sur les déchets, incitant de fait les navires à ne pas rejeter leurs déchets d'exploitation en mer. Pour les ordures des navires (déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, autres que les résidus de cargaison), un système de redevance 100 % indirecte est requis. Afin d'inciter au maximum au dépôt des ordures, aucune redevance directe ne doit être appliquée pour ces déchets pour garantir un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposés. La seule exception étant les cas où ce volume de déchets excéderait la capacité de stockage spécialisé maximum, qui est mentionnée dans le formulaire de notification préalable. Dans ce cas, une redevance directe supplémentaire peut être appliquée afin de s'assurer que les coûts liés à la réception de cette quantité exceptionnelle de déchets ne pèsent pas de manière démesurée sur le système de recouvrement des coûts du port ;
- g) La mise en place d'un plan d'inspections, permettant aux États membres de l'UE de s'assurer que tout navire peut être inspecté. Chaque État membre de l'UE doit procéder à des inspections sur au moins 15 % du nombre total de navires faisant escale dans ses ports chaque année. Une approche fondée sur les risques doit être adoptée pour ces inspections, sur la base des informations des notifications préalables et des reçus de dépôt de déchets qui sont communiqués et échangés par voie électronique.

40. La Directive 2019/883 de l'UE donne également des indications sur ce que doit être une installation de réception portuaire « adéquate » :

« Pour être adéquates, les installations de réception doivent être en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port, compte tenu des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port, de l'importance et de la position géographique de celui-ci, du type de navires qui y font escale et des exemptions prévues à l'article 9. »

41. La Directive 2019/883 de l'UE s'accompagne de cinq annexes :

- a) L'Annexe 1 présente les prescriptions concernant les plans de réception et de traitement des déchets dans les ports ;
- b) L'Annexe 2 propose un format normalisé de formulaire pour la notification préalable des déchets dans les installations de réception portuaires ;
- c) L'Annexe 3 propose un format normalisé de reçu de dépôt des déchets ;
- d) L'Annexe 4 présente une vue d'ensemble des catégories de coûts et revenus nets liés à l'exploitation et à la gestion des installations de réception portuaires ;
- e) L'Annexe 5 présente un format de certificat d'exemption au titre de l'Article 9 (exemption pour les navires faisant escale fréquemment).

Tableau 3 : Synthèse des principales différences concernant les prescriptions applicables aux PRF entre MARPOL et la Directive 2019/883 de l'UE :

| | MARPOL | Directive 2019/883 de l'UE |
|---------------------------------------|---|--|
| Définitions : | Si la Convention MARPOL et la Directive 2019/883 de l'UE contiennent toutes deux diverses définitions des déchets et résidus, on ne retrouve pas de définitions communes, ce qui aboutit parfois à des interprétations divergentes. | |
| Mise à disposition de PRF adéquates : | Obligatoire dans MARPOL | Obligatoire dans la Directive 2019/883 de l'UE |

| | | |
|--|--|---|
| Collecte séparée | Pas d'obligations dans MARPOL | Obligatoire dans la Directive 2019/883 de l'UE |
| Traitement et transformation en aval : | Pas d'obligations dans MARPOL | Traitement, recyclage, récupération d'énergie ou élimination devant respecter la législation de l'UE sur les déchets |
| Plan de gestion des déchets dans les ports : | Non obligatoire dans MARPOL, mais encouragé par les directives de l'OMI ¹⁴ | Préparation et application obligatoires dans chaque port. Le contenu requis est exposé en Annexe 1 de la Directive 2019/883 de l'UE |
| Dépôt obligatoire des déchets des navires : | Pas exigé par MARPOL, sauf pour certains types de résidus de cargaison et eaux de lavage (Annexe II de MARPOL) | Dépôt obligatoire de tous les déchets conservés à bord des navires, sauf en cas de capacité de stockage spécialisé suffisante |
| Notification préalable au dépôt des déchets : | Non obligatoire dans MARPOL, mais encouragée par les directives de l'OMI ¹⁴ | Imposée par la Directive 2019/883 de l'UE, avec l'utilisation d'un format normalisé (Annexe 2) |
| Reçu de dépôt de déchets : | Non obligatoire dans MARPOL, mais encouragé par les directives de l'OMI ¹⁵ | Imposé par la Directive 2019/883 de l'UE, avec l'utilisation d'un format normalisé (Annexe 3) |
| Systèmes de recouvrement des coûts : | Non obligatoires dans MARPOL, mais encouragés par les directives de l'OMI ¹⁶ | Imposés par la Directive 2019/883 de l'UE : le coût des PRF, y compris pour la collecte et le traitement, doit être couvert par une redevance perçue sur les navires. Le système de recouvrement des coûts doit fournir une incitation à ne pas procéder au rejet en mer. Afin d'améliorer la transparence, la redevance doit être calculée en fonction des coûts et revenus répertoriés en Annexe 4. |
| Exemptions pour les navires faisant fréquemment escale | Pas de dispositions dans MARPOL | Prévues par la Directive 2019/883 de l'UE pour les navires qui effectuent des services réguliers qui comportent des escales fréquentes et régulières, ayant un arrangement qui prévoit le dépôt des déchets du navire et le paiement des redevances y afférentes dans un port situé sur l'itinéraire du navire (y compris l'utilisation d'un certificat d'exemption normalisé en Annexe 5). |

¹⁴ Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

¹⁵ Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL 2017 (MEPC.295(71)).

¹⁶ Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL 2017 (MEPC.295(71)).

Tableau 4 : Synthèse des principaux amendements de la Directive 2019/883 de l'UE (par rapport à la directive 2000/59/CE).

| Article | Objet | Amendement |
|---------|--|---|
| 2 | Définitions | <ul style="list-style-type: none"> « déchets des navires » : désigne tous les déchets, y compris les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire ou lors du chargement, du déchargement et des opérations de nettoyage et relèvent des Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL, ainsi que les déchets pêchés passivement. Les « déchets pêchés passivement » désignent les déchets récupérés dans les filets lors des opérations de pêche. « Bateau de plaisance » désigne un bateau, de toute catégorie, d'une longueur de 2,5 mètres ou plus, quel que soit son système de propulsion, utilisé à des fins de loisir ou pour la pratique sportive, à l'exclusion de toute exploitation commerciale. |
| 3 | Champ d'application | <p>La Directive 2019/883 de l'UE s'appliquera à :</p> <p>(a) tous les navires, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre de l'UE ou y opérant, à l'exception des navires rattachés aux services portuaires¹⁷, des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État et exploités, pour le moment, exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales ;</p> <p>(b) tous les ports des États membres de l'UE dans lesquels les navires visés au point (a) font habituellement escale.</p> <p>Les États membres de l'UE peuvent décider d'exclure les prescriptions relatives à la notification préalable des déchets, au dépôt des déchets des navires et aux systèmes de recouvrement des coûts dans les zones d'ancrage.</p> <p>Cet article inclut également des dérogations pour les États membres de l'UE sans littoral.</p> |
| 4 | Mise à disposition de PRF | <p>Les États membres de l'UE doivent garantir la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates tenant compte des besoins des usagers du port. Les PRF doivent permettre la collecte séparée des déchets des navires afin de faciliter la réutilisation et le recyclage. Pour faciliter l'opération, la PRF peut collecter séparément les fractions de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans MARPOL et ses directives.</p> |
| 5 | Plans de réception et de traitement des déchets (WRHP) | <ul style="list-style-type: none"> Des WRHP appropriés doivent être en place et suivis dans chaque port. La préparation de ces WRHP doit faire suite à des consultations suivies avec les parties concernées, en particulier les usagers des ports ou leurs représentants et, le cas échéant, les autorités locales compétentes, les opérateurs des installations de réception portuaires, ainsi que les organisations des filières de responsabilité intégrée des producteurs et des représentants de la société civile. |

¹⁷

Tel que défini dans le Règlement (UE) 2017/352

| Article | Objet | Amendement |
|---------|------------------------------------|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Ces consultations doivent avoir lieu à la fois lors de la préparation initiale des plans et après leur adoption, en particulier lorsque des changements importants ont eu lieu. |
| 6 | Notification | Les informations sur les déchets doivent être enregistrées par voie électronique dans le système d'information, de surveillance et d'exécution de l'UE. ¹⁸ |
| 7 | Dépôt des déchets des navires | <p>Le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'UE doit, avant de quitter le port, déposer l'ensemble des déchets qu'il transporte à son bord dans une installation de réception portuaire conformément aux normes applicables prescrites dans la Convention MARPOL. Cette obligation ne vaut pas pour les petits ports dotés d'installations sans personnel sur place ou les ports isolés (dans la mesure où l'État membre de l'UE dans lequel se situent ces ports les aient notifiés électroniquement).</p> <p>Une fois le dépôt effectué, l'opérateur de la PRF ou l'autorité du port où les déchets ont été déposés doivent renseigner un Reçu de dépôt de déchets (cf. Annexe 3) et le remettre au navire, sans causer de retards anormaux.</p> <p>L'opérateur, l'agent ou le capitaine du navire¹⁹ doit avant son départ, ou dès réception, communiquer par voie électronique les informations du reçu dans le système d'information, de surveillance et d'exécution de l'UE.</p> <p>Afin de garantir des conditions uniformes d'application des exceptions acceptées en cas de capacité de stockage suffisante, les compétences d'exécution doivent être conférées à la Commission qui définira les méthodes à suivre pour le calcul de la capacité de stockage suffisante à bord.</p> <p>S'il ne peut pas être établi sur la base des informations disponibles, y compris dans le système d'information, de surveillance et d'exécution de l'UE ou dans le GISIS, que des installations adéquates sont à disposition dans le prochain port d'escale, ou si ce port n'est pas connu, l'État membre de l'UE doit demander au navire de déposer, avant son départ, tous les déchets qui ne peuvent pas être réceptionnés et traités de manière adéquate dans le prochain port d'escale.</p> |
| 8 | Systèmes de recouvrement des coûts | <p>Les États membres de l'UE doivent veiller à ce que les coûts d'exploitation des installations de réception portuaires pour la réception et le traitement des déchets provenant des navires, autres que les résidus de cargaison, soient couverts par la perception d'une redevance sur les navires. Ces coûts incluent les éléments listés en Annexe 4 (catégories de coûts et revenus nets liés à l'exploitation et à l'administration des PRF, y compris les coûts directs, coûts indirects et revenus nets).</p> <p>Les systèmes de recouvrement des coûts ne doivent en aucune manière constituer une incitation pour les navires à rejeter leurs déchets en mer. À cette fin, les États membres de l'UE doivent appliquer les principes</p> |

¹⁸ SafeSeaNet¹⁹ Relever du champ d'application de la directive 2002/59/CE

| Article | Objet | Amendement |
|---------|-------|--|
| | | <p>suivants à la conception et à l'exploitation des systèmes de recouvrement des coûts dans les ports :</p> <p>(a) les navires doivent s'acquitter d'une redevance indirecte, qu'ils déposent leurs déchets dans une installation de réception portuaire ou non ;</p> <p>(b) cette redevance indirecte doit couvrir les coûts administratifs indirects, ainsi qu'une part significative des coûts d'exploitation directs, tels que déterminés en Annexe 4. Cette part significative des coûts d'exploitation directs doit représenter au moins 30 % des coûts directs totaux pour le dépôt effectif des déchets au cours de l'année précédente. Les coûts liés au volume de trafic anticipé pour l'année à venir peuvent également être pris en compte ;</p> <p>(c) afin d'encourager au maximum le dépôt des déchets tels que définis dans l'Annexe V de la Convention MARPOL autres que les résidus de cargaison, aucune redevance directe ne devra être imposée pour ces déchets, l'objectif étant de garantir un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposés, sauf dans les cas où ce volume de déchets excéderait la capacité de stockage spécialisé maximum mentionnée dans le formulaire présenté en Annexe 2 de la Directive 2019/883 de l'UE. Les déchets pêchés passivement doivent être couverts par ce régime, y compris le droit de dépôt ;</p> <p>(d) afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient exclusivement supportés par les usagers des ports, les États membres doivent les couvrir, le cas échéant, avec les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, comme les plans de gestion des déchets et les fonds européens, nationaux ou régionaux disponibles ;</p> <p>(e) afin d'encourager le dépôt des résidus de lavage des citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité, les États membres de l'UE peuvent proposer des incitations financières appropriées pour leur dépôt ;</p> <p>(f) la redevance indirecte ne doit pas inclure les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, dont les coûts devront être couverts en fonction des types et quantités de déchets déposés.</p> <p>Le cas échéant, la partie des coûts non couverte par la redevance visée au point (b) sera couverte en fonction des types et des quantités de déchets effectivement déposés par le navire.</p> <p>Les redevances peuvent être différenciées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la catégorie, le type et la taille du navire ; - la mise à disposition de services pour les navires en dehors des heures d'activité normales du port ; ou - la nature dangereuse des déchets. <p>Les redevances seront réduites en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du type de transport auquel se livre le navire, en particulier lorsqu'il s'agit d'échanges de commerce maritime à courte distance ; ou - de la conception, des équipements et de l'exploitation du navire, lorsqu'il ressort que le navire produit des quantités moindres de déchets et les gère d'une manière durable et respectueuse de l'environnement. |

| Article | Objet | Amendement |
|---------|--|--|
| 9 | Exemptions | Les États membres de l'UE peuvent décider d'exempter un navire faisant escale dans leurs ports de la notification préalable des déchets (art. 6), du dépôt obligatoire des déchets (art. 7) et du paiement de la redevance sur les déchets (art. 8) lorsque le navire répond à certaines exigences relatives à la fréquence et à la régularité de ses escales, à l'arrangement garantissant le dépôt des déchets et au paiement d'une redevance sur les déchets dans un port sur l'itinéraire du navire. |
| 10 | Inspections | Les États membres de l'UE doivent veiller à ce que tout navire puisse faire l'objet d'une inspection pour vérifier qu'il respecte les exigences de la Directive 2019/883 de l'UE. |
| 12 | Engagements concernant les inspections | <p>Les États membres de l'UE doivent procéder à des inspections sur au moins 15 % du nombre total de navires faisant escale dans leurs ports chaque année. Ce nombre total de navires faisant escale dans un État membre de l'UE correspond à la moyenne du nombre de navires enregistré dans le système d'information, de surveillance et d'exécution au cours des trois années précédentes.</p> <p>Les États membres de l'UE doivent se conformer à ce taux d'inspection en s'appuyant sur un mécanisme de ciblage de l'UE fondé sur l'analyse des risques pour sélectionner les navires à inspecter, facilité par les rapports et échanges d'informations électroniques des notifications préalables des déchets et des reçus de dépôt.</p> |

3 PLANIFICATION ET MISE À DISPOSITION D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

3.1 Introduction

42. Afin de garantir la mise à disposition d'infrastructures portuaires de gestion de déchets adéquates et rentables, que ce soit pour la collecte, le stockage et/ou le traitement des déchets d'exploitation des navires, il convient de prendre en considération plusieurs étapes de planification et d'évaluation des informations. Si la planification semble plus particulièrement logique et utile dans les grands ports et les ports industrialisés, elle n'en est pas moins importante dans les ports de taille plus modeste, les ports de pêche et les marinas.

43. Un certain nombre d'éléments clés doivent être étudiés :

- Planification de l'infrastructure portuaire de gestion des déchets ;
- Collecte des données et informations ;
- Évaluation des informations ; et
- Décisions relatives au type de PRF.

44. La collecte et le traitement des déchets d'exploitation des navires devant de préférence être intégrés dans une stratégie plus large et ambitieuse de gestion des déchets respectueuse de l'environnement et inscrite dans une économie circulaire et durable, il est essentiel d'évaluer également cet aspect de manière précise.

3.2 Planification des infrastructures portuaires de gestion des déchets, avec l'intégration des déchets d'exploitation des navires dans une stratégie plus large de gestion des déchets

3.2.1 Planification des infrastructures portuaires de gestion des déchets

45. La bonne planification d'une infrastructure rentable de gestion des déchets est essentielle pour répondre aux besoins des navires faisant escale dans les ports. Par ailleurs, cette infrastructure de gestion des déchets sera de préférence intégrée dans une stratégie visant à garantir une gestion des déchets respectueuse de l'environnement et inscrite dans une économie durable et circulaire.

46. Lors de la planification d'une infrastructure de gestion des déchets dans une zone portuaire de manière générale, ou d'une PRF pour les déchets d'exploitation des navires plus spécifiquement, il ne faut pas perdre de vue que les ports peuvent être très différents en raison du nombre de caractéristiques variables en jeu :

- emplacement géographique, y compris l'impact des Zones spéciales (dans lesquelles des critères de rejet en mer plus stricts sont appliqués) et/ou des phénomènes saisonniers (comme l'augmentation du tourisme) ;
- la taille du port ;
- les types de trafic (commercial, pêche, plaisance, marine de guerre, maintenance en mer, etc.) ;
- les types de cargaisons prises en charge dans le port ;
- le nombre de navires faisant escale dans le port ;
- la taille des navires faisant escale dans le port ;
- la structure et la gouvernance du port ;
- la présence de pôles industriels dans le port ;
- la capacité existante de collecte, stockage et traitement des déchets ; et
- la présence de zones fortement peuplées dans le port ou son voisinage immédiat.

47. Les éléments spécifiquement liés au navire et se répercutant sur le dépôt de déchets d'exploitation des navires doivent également être pris en compte. Comme l'indique l'étude de l'AESM

sur la « gestion des déchets d'exploitation à bord des navires²⁰ », les navires peuvent faire le choix de traiter leurs déchets à bord et, sous réserve de respecter les critères applicables, rejeter légalement les effluents en mer. Voici quelques exemples types :

- le traitement des eaux de cale dans un système OWS et le rejet des huiles ainsi séparées dans une PRF et de l'eau en mer ;
- les eaux usées sont traitées de différentes manières et, si ce traitement est approprié, le rejet en mer est autorisé ;
- les déchets alimentaires peuvent être passés dans un broyeur ou un concasseur et ensuite être rejetés en mer ou collectés dans des bacs et déposés dans une PRF ; et
- les eaux de lavage contenant certains types de résidus de cargaison sont souvent rejetées en mer.

48. Il apparaît donc clairement que le besoin de PRF adéquates, y compris d'installations d'élimination des déchets en aval, est essentiellement dicté par les besoins des usagers mêmes. Et comme ces besoins diffèrent d'un port à l'autre, la mise à disposition de PRF adéquates et des options d'élimination des déchets exige un travail sérieux de planification et de conception.

49. Les ports ne peuvent pas offrir des PRF adéquates sans procéder à une évaluation précise des besoins des usagers. La préparation d'une procédure d'évaluation des déchets portuaires ou d'un plan de gestion est donc essentielle. Les navires sont les clients du port et répondre à leurs besoins lorsqu'ils y font escale relève du « service client ».

50. Il est généralement admis que la planification de la gestion portuaire des déchets a pour but d'identifier les éléments communs que tous les ports doivent intégrer dans la planification de leur infrastructure de gestion des déchets, quels que soient la taille et le type de port ou les types de déchets réceptionnés. Les éléments clés de la phase de planification sont :

- la collecte de données et d'informations ;
- l'évaluation de ces données ; et
- la prise de décisions concernant le type d'installations de réception portuaires.

51. Chacune de ces étapes est expliquée de manière plus détaillée dans les sections suivantes.

3.2.1.1 Collecte de données et d'informations

52. Une première étape essentielle dans la phase de planification des PRF est le recueil de données et d'informations fiables concernant la situation actuelle dans le port, complété par une synthèse du cadre réglementaire applicable. Un certain nombre de données et d'informations clés doivent ainsi être réunies :

- *Données/informations relatives au port :*
 - Caractéristiques géographiques ;
 - Trafic maritime ;
 - Terminaux et flux de cargaison ;
 - Pôles industriels dans le port ;
 - Prévisions concernant le trafic attendu à court et à moyen terme ;
 - Exigences de sécurité (par ex. terminaux de GNL) ;
- *Données/informations relatives aux navires :*
 - Nombre et types de navires faisant escale au port (vocation commerciale/non-commerciale, chimiquiers/pétroliers, passagers, pêche, plaisance, etc.) ;

²⁰ *The management of ship-generated waste types on-board ships*, 2017, CE Delft & CHEW, EMSA/OP/02/2016

- Prévisions à court et moyen terme ;
 - Exigences de sécurité (par ex. GNL) ;
- *Données/informations relatives aux types et aux volumes de déchets d'exploitation des navires :*
- Aperçu des types et volumes de déchets d'exploitation des navires et résidus actuellement réceptionnés ;
 - Estimations des types et volumes de déchets d'exploitation des navires et résidus qui devraient être déposés à court et à moyen terme, en tenant compte de la possible évolution du trafic ;
 - Flux de déchets dans le port générés par d'autres activités (activité industrielle à terre, manutention portuaire et prise en charge des cargaisons, etc.) ;
- *Données/informations relatives à la prise en charge des déchets :*
- Solutions d'élimination, y compris le stockage temporaire et le (pré-)traitement des déchets d'exploitation des navires et résidus déjà disponibles dans la zone portuaire ou à proximité ;
 - Éventuel besoin de capacités et infrastructures supplémentaires de stockage, prétraitement et élimination des déchets ;
- *Cadre réglementaire applicable :*
- Présentation des exigences légales applicables (au niveau national et local) concernant la gestion des déchets en général et les déchets d'exploitation des navires plus particulièrement ;
 - Présentation des éléments clés de la stratégie plus large de gestion des déchets.

53. Selon les Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)), les opérateurs des navires, des ports et des terminaux doivent tenir compte des aspects suivants pour déterminer les quantités et les types d'ordures par navire :

- types d'ordures couramment produites ;
- type et conception du navire ;
- voies de navigation empruntées par les navires ;
- nombre de personnes à bord ;
- durée des voyages ;
- temps passé dans des zones où le rejet en mer est interdit ou soumis à restrictions ; et
- temps passé dans le port.

54. S'il peut y avoir des différences selon le type de fonctionnement des ports (privé/public), les données et informations relatives aux caractéristiques des ports sont le plus souvent disponibles auprès de l'autorité portuaire ou de l'administration gouvernementale compétente responsable des ports, de même que les données relatives aux types de navires, au trafic et aux flux de cargaisons.

55. Les données relatives aux types et quantités de déchets d'exploitation des navires peuvent également être disponibles auprès de l'autorité portuaire, même si toutes n'enregistrent pas ces informations.

56. Si le port applique un système de notification préalable des déchets, les informations sur les types et volumes de déchets que le navire prévoit de déposer dans les PRF doivent être à la disposition de la partie prenante recevant le formulaire de notification préalable du navire (dans bien des cas, il s'agit de l'agent chargé de transmettre les informations à la capitainerie du port). Dans certains ports, pour des raisons logistiques, les responsables des PRF peuvent exiger du navire qu'il notifie au

préalable son intention d'utiliser les installations²¹. Le fait d'avertir l'installation de réception à l'avance du type et de la quantité de déchets visés par MARPOL qui se trouvent à bord et de lui fournir ces mêmes renseignements quant à ceux qu'il est envisagé de transférer à terre facilitera considérablement la tâche de l'exploitant de l'installation pour recevoir les matériaux en occasionnant le moins de retard possible pour le navire dans son exploitation normale au port. Il est généralement recommandé de fournir ces informations au minimum 24 h à l'avance, mais les règles spécifiques peuvent varier d'une installation à l'autre.

57. Si un navire fait régulièrement escale dans un port, un arrangement permanent avec la PRF peut être la meilleure solution. Si, dans les ports de l'UE, le format de notification fourni par la Directive 2019/883 de l'UE est obligatoire, il est recommandé aux capitaines de navires en dehors de l'UE d'utiliser le Formulaire normalisé de notification préalable de l'OMI²². Les autorités, agents et exploitants des installations portuaires sont instamment priés d'adopter le modèle normalisé. Il est toutefois possible que certains exploitants exigent un formulaire différent.

58. Dans bien des cas également, les exploitants des PRF et responsables de la collecte des déchets sont une source fiable d'informations, non seulement concernant les volumes et les types de déchets qui sont déjà collectés²³, mais aussi concernant l'infrastructure en place pour la collecte, le transport et l'élimination. En particulier lorsque le port applique un système avec reçus de dépôt des déchets, des données fiables sur les volumes déposés et les types de déchets d'exploitation des navires et résidus doivent être disponibles.

59. Si ces données et informations ne sont pas directement disponibles, le recours à des questionnaires peut être envisagé. Quoiqu'il en soit, une consultation étendue des parties prenantes est dans tous les cas vivement recommandée.

3.2.1.2 *Évaluation des informations*

60. L'évaluation doit d'abord chercher à identifier les défaillances des pratiques en place, et ensuite suggérer des améliorations. Elle doit également se pencher sur les possibles changements dans l'infrastructure (nouveaux terminaux par exemple), les opérations (une augmentation du trafic par exemple) et la gestion portuaires (comme l'introduction de nouveaux programmes financiers).

61. Voici certains des éléments clés à étudier lors de l'évaluation des informations :

| Changement possible | Impact possible | Réponse possible |
|---|---|--|
| Nombre accru de navires faisant escale (trafic en augmentation) | Hausse du nombre de navires déposant des déchets | Capacité de collecte et d'élimination supplémentaire requise |
| D'autres types de navires faisant escale (nouveau trafic) | Dépôt de nouveaux types de déchets | Nouveaux types de réceptacles requis |
| Expansion du port : nouveaux terminaux opérationnels | Hausse du nombre de navires déposant des déchets, et dépôt d'autres types de résidus de cargaison et eaux de lavage | Types supplémentaires/spécifiques de réceptacles/moyens de collecte requis |

²¹ Des informations complémentaires sur cette prescription sont données dans la section 4 des Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44)).

²² Annexe 2 de la circulaire MEPC.1/Circ.834/Rev.1 de l'OMI.

²³ Dans la majorité des cas, la PRF tient à jour un registre des flux de déchets entrant et sortant.

| | | |
|--|---|--|
| Introduction de programmes de financement incitant le dépôt (par ex. systèmes de redevances) | Hausse du nombre de navires procédant au dépôt de (plus de) déchets | Capacité de collecte et d'élimination supplémentaire requise |
|--|---|--|

62. D'autres questions doivent également être prises en compte :

- Les investissements prévus et coûts d'exploitation liés aux nouvelles installations de collecte et de traitement ;
- Les moyens de transport (par ex. camions, rail ou navires) qu'il faudra commander ou autoriser ;
- Les éventuels accords à conclure pour désigner les responsables du transport des déchets ;
- Dans le cas d'une stratégie régionale, les accords internationaux à préparer (comme les implications des mouvements de déchets transfrontaliers).

3.2.1.3 Décisions concernant le type de PRF

63. À l'issue de l'évaluation des données et informations, il convient de décider si des types supplémentaires et/ou d'autres types de PRF sont nécessaires pour atteindre ou maintenir le niveau d'adéquation requis et si d'autres opérations de gestion des déchets (comme le stockage et le traitement) sont requises.

64. Il conviendra de décider, entre autres :

- Du type d'installations de réception portuaires requises, notamment de la capacité nécessaire pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et résidus ;
- Qui apportera l'investissement et exploitera l'installation de réception, ainsi que l'infrastructure de traitement des déchets en aval.

65. Il faut également noter que la mise à disposition de PRF complémentaires et/ou d'une infrastructure de traitement des déchets devra, de préférence, s'inscrire dans et compléter une stratégie globale de gestion des déchets, tel qu'évoqué au point 3.1.2 du présent document.

66. La sélection du type d'installation de réception qui sera exploitée dans le port revêt une importance cruciale. Si les installations d'élimination des déchets d'exploitation des navires seront toujours situées à terre, les équipements de collecte peuvent être soit mobiles, soit basés à terre à un endroit stratégique. Il faut choisir entre différents types d'installations de réception portuaires mobiles ou fixes ; dans les grands ports, les deux options peuvent être retenues. Le choix de l'emplacement des installations fixes est tout particulièrement crucial. Dans ce cas, il faut organiser une évaluation pour la sélection du site.

67. Les PRF mobiles présentent généralement l'avantage d'un coût d'investissement inférieur aux installations fixes et peuvent être facilement et rapidement mises en service. Parmi les inconvénients possibles : l'interférence avec d'autres opérations, comme le chargement/déchargement des cargaisons et un accès interdit ou soumis à restriction sur certaines jetées, par exemple là où sont manipulés des hydrocarbures, gaz liquéfiés, substances liquides nocives ou marchandises dangereuses en colis.

68. Les installations fixes présentent quant à elles l'avantage de pouvoir collecter plus de types de déchets (car elles peuvent être conçues et équipées pour collecter tous les déchets d'exploitation des navires), d'avoir une capacité plus importante de collecte et de stockage et de pouvoir associer la collecte, y compris le stockage et le traitement, de différents types de déchets, également des installations à terre. L'un des inconvénients majeurs de ces installations est le coût d'investissement plus élevé et la contrainte de les installer à un endroit stratégique, facilement accessible aux navires.

69. Le chapitre 4 du présent document propose de plus amples informations sur les types de PRF.

3.2.2 Développement d'une stratégie intégrée de gestion des déchets d'exploitation des navires

70. Le déploiement d'une stratégie de gestion des déchets est un levier puissant pour établir un système cohérent de pratiques et d'installations de gestion des déchets intégrées. Une bonne stratégie de gestion des déchets permet de mettre en place un système efficace et performant, facilitant la transition vers une économie circulaire, et devrait donc faciliter l'instauration de règles, procédures et d'infrastructures ouvrant la voie à une gestion respectueuse de l'environnement des déchets dangereux et non-dangereux. Une telle stratégie décrit les buts et objectifs et met en lumière les défis pratiques, tels que la collecte, le transport et l'élimination, y compris le stockage.

71. Les principales parties prenantes, que sont les gouvernements et les autorités locales, les producteurs de déchets, les ramasseurs et les transporteurs, les négociants, les courtiers, les installations d'élimination des déchets et les organisations non-gouvernementales, ont toutes un rôle essentiel à jouer.

72. Il peut être utile, lors de la préparation d'une stratégie de gestion des déchets d'exploitation des navires déposés dans les ports, d'étudier les aspects suivants :

- *Mesures administratives, législatives et politiques :*
 - Choix du niveau optimal pour la mise en œuvre des différentes mesures législatives et administratives ;
 - Plans spécifiques pour l'octroi des licences et permis de collecte et d'élimination des déchets d'exploitation des navires et résidus ;
 - Application d'un système de redevances sur les déchets perçues sur les navires afin d'inciter au maximum le dépôt des déchets d'exploitation des navires et résidus dans les installations de réception portuaires, et de transférer à terre autant de déchets que possible pour éviter les rejets en mer ;
 - Incitation au dépôt de flux de déchets triés plutôt que mélangés, car la récupération des déchets triés est généralement nettement plus facile ;
 - Intégration de la gestion des déchets d'exploitation des navires dans une stratégie globale, facilitant l'économie circulaire ;
- *Technologies et installations requises :*
 - Mise à disposition d'installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins des usagers des ports et faciliter le dépôt des navires sans causer de retards indus ;
 - Introduction de technologies modernes à utiliser par le secteur de la gestion des déchets afin de minimiser l'impact de cette gestion sur l'environnement, d'éviter les émissions à terre, dans l'eau et dans l'atmosphère ;
- *Processus et mécanismes de coordination :*
 - Implication des parties prenantes à la fois du côté industriel et du côté des autorités compétentes, afin de faciliter la communication et l'échange d'informations et de bonnes pratiques ;
 - Coopération entre les ports ;
 - Déploiement d'un système moderne de gestion des données et informations, contrôlant le dépôt et la gestion des déchets d'exploitation des navires et résidus, par exemple des systèmes en ligne offrant un accès direct à l'ensemble des parties prenantes et autorités d'exécution.

73. Certains de ces éléments sont précisés ci-dessous :

3.2.2.1 Prévention et minimisation des déchets :

74. Véritables priorités, la prévention et la minimisation des déchets s'inscrivent au cœur de toute stratégie de gestion des déchets. La production inutile de déchets implique le transport de ces déchets et pèse sur les installations d'élimination ; elle doit donc être évitée. Il n'est bien sûr pas toujours possible d'inciter efficacement la prévention et la minimisation des déchets à bord des navires en appliquant les règles valables à terre. Certains ports ont donc mis en place des plans d'incitations volontaires (financières), comme la diminution des redevances portuaires ou le remboursement (partiel) des redevances sur les déchets pour les navires qui se sont dotés de technologies adéquates ou qui appliquent des plans de gestion pour réduire le volume de déchets générés à bord.

3.2.2.2 Prise en charge des déchets produits à bord et à terre :

75. L'un des principes de base de la préparation d'une stratégie de gestion des déchets applicable aux déchets d'exploitation des navires et résidus déposés dans les installations de réception d'un port ou d'un terminal est que ces déchets ne doivent pas être considérés séparément des déchets générés à terre : en effet, les systèmes prévus pour les déchets d'exploitation des navires dans un port ne sont pas isolés des autres opérations, services et infrastructures portuaires et s'inscrivent dans le flux global de déchets une fois qu'ils sont réceptionnés à terre. Comme à la fois les déchets d'exploitation des navires et les déchets générés à terre dans le port doivent être gérés d'une manière qui respecte l'environnement, il est évident qu'une stratégie adaptée de gestion des déchets doit cibler à la fois la gestion des déchets d'exploitation des navires et les déchets générés à terre, d'origine domestique ou industrielle.

76. Dans les ports de taille modeste en particulier, comme les ports locaux, les ports de pêche et les marinas, les volumes de déchets d'exploitation des navires déposés dans des PRF peuvent ne pas être suffisants pour permettre le déploiement d'une gestion des déchets rentable. Par contre, si l'on associe les déchets d'exploitation des navires à d'autres déchets comparables générés par des activités industrielles à terre et aux déchets municipaux, on peut arriver à des volumes suffisants pour non seulement alimenter une activité viable sur le plan économique, mais aussi pour faciliter une gestion respectueuse de l'environnement.

3.2.2.3 Coopération entre les ports :

77. Une coopération renforcée entre les ports peut également être une option intéressante et viable sur le plan économique. Dans ce cas, la stratégie prévoit la possibilité de réceptionner tous les déchets d'exploitation des navires dans l'ensemble des ports participants, mais avec leur transport ensuite dans des installations d'élimination communes. Ce type d'approche peut s'avérer plus rentable et efficace que la mise à disposition d'installations d'élimination dans chacun des ports participants.

78. Une telle stratégie de coopération entre les ports peut s'appliquer au niveau régional, entre des ports voisins, ou au niveau sous-national, avec les ports d'un même pays coopérant entre eux. Ces coopérations autour des opérations de réception et de traitement peuvent s'avérer utiles dans le cas de ports éloignés ou de regroupement de petits ports (par ex. situés sur plusieurs petites îles).

79. Il est à noter que l'OMI a déjà développé un cadre spécifique et des recommandations sur la question de l'adéquation des installations de réception portuaires au niveau régional et interportuaire :

- *Résolution MEPC.216(63) de 2012 : Arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires en vertu des Annexes I, II, IV et V de MARPOL*
- *Résolution MEPC.217(63) de 2012 : Arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires en vertu de l'Annexe VI de MARPOL (et certification des moteurs diesel)*

- marins équipés d'un dispositif de réduction catalytique sélective en vertu du Code technique sur les NOx de 2008) ;*
- *Résolution MEPC.221(63) de 2012 : Lignes directrices pour l'élaboration d'un plan régional de réception.*

3.2.2.4 Économie circulaire :

80. Autre aspect important : une approche intégrée de la gestion des déchets incorporant l'ensemble du cycle de vie des déchets, de la génération jusqu'à l'élimination, peut éviter bien des dépenses ultérieures (ce que l'on appelle l'approche « du berceau à la tombe »). Les déchets d'exploitation des navires comme les déchets générés à terre contenant des matières et matériaux de valeur, ils peuvent être recyclés comme ressources pour d'autres activités industrielles. L'élimination définitive de ces déchets constituerait une utilisation inefficace des ressources ; les possibilités de recyclage doivent être étudiées (la même approche « du berceau à la tombe »).

4 TYPES D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

4.1 Présentation des types de PRF

81. Lors de la planification des installations de réception dans le cadre de chaque Annexe MARPOL, il est évident que les autorités du port et les exploitants de terminaux doivent prendre en considération les besoins des navires faisant escale dans leurs installations. Bien que chaque port doive identifier les besoins des navires de manière plus individuelle, de manière générale, ils devront presque tous être équipés d'installations de réception des ordures (Annexe V de MARPOL). D'autres ports (ports de soutage, ports à fort trafic, terminaux pétroliers et raffineries chargeant des hydrocarbures en vrac) devront également être équipés d'installations de réception pour les résidus d'hydrocarbures. Selon les caractéristiques de chaque port, certains devront également disposer de PRF pour des types spécifiques de déchets d'exploitation (par ex. les filets de pêche) et résidus (par ex. les eaux de lavage contenant des substances liquides nocives).

82. Si les installations d'élimination des déchets d'exploitation des navires sont situées à terre, les installations de collecte quant à elles peuvent être mobiles ou fixes à terre. Il convient donc de choisir entre les différents types d'installations de réception portuaires mobiles et fixes, même s'il est possible de retenir les deux options dans le cas des ports de grande importance. Dans le cas des installations fixes, le choix de l'emplacement est crucial. Il est alors impératif de réaliser une évaluation pour la sélection du site.

83. Selon les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets de l'OMI (résolution MEPC.83(44)), des installations de réception des déchets doivent être disponibles dans tous les ports dans lesquels les navires ont besoin de déposer des déchets à terre. Ces installations doivent être facilement accessibles et équipées pour traiter les différents flux de déchets et les quantités déposés par les utilisateurs. Les installations de réception doivent être en mesure de traiter les divers déchets susceptibles d'être produits par les navires utilisant le port. Selon les cas, et le type de trafic, les PRF doivent être en mesure de traiter les déchets visés par une ou plusieurs des Annexes I, II, IV, V et/ou VI de MARPOL, même s'il est également possible de fournir des PRF pour des types de déchets spécifiques uniquement (par ex. les déchets liquides dangereux tels que les eaux de lavage contenant certains produits chimiques).

84. Les ports ont pour obligation de fournir des installations de réception adéquates permettant la prise en charge de chaque type de déchet déposé par les navires utilisant le port, qu'il s'agisse de résidus de cargaison ou des déchets générés dans le cadre de l'exploitation normale du navire. À l'issue d'un processus de consultation (tel qu'il est également décrit au point 5.5 du présent document), le port pourra plus facilement adapter les installations qu'il devra fournir afin de répondre aux conditions individuelles en fonction de son trafic habituel.

85. Pour divers flux de déchets, le cas échéant, les autorités du port peuvent préférer que les exploitants des navires ou leurs agents prennent leurs propres dispositions auprès des opérateurs de traitement des déchets. Cependant, l'autorité du port reste responsable et doit s'assurer que les installations de réception fournies sont adaptées aux quantités et types de déchets d'exploitation des navires et résidus réceptionnés. L'autorité du port peut ainsi exercer une supervision générale dans le cadre de son plan de gestion des déchets.

86. Certaines autorités imposent des exigences spécifiques concernant les déchets soumis à quarantaine (tels que les déchets alimentaires et de cuisson) pour les modes de transport internationaux. Par conséquent, des réceptacles distincts peuvent être nécessaires pour ce type de déchets d'exploitation des navires, qui doivent être clairement identifiés et sécurisés pour en bloquer l'accès aux oiseaux et autres animaux. L'emplacement des installations pour les déchets soumis à quarantaine ne doit présenter aucun risque sanitaire accru pour les personnes résidant à proximité du site, ni pendant leur transport, traitement et élimination définitive. En outre, les ports doivent s'assurer que les exigences nationales spécifiques aux déchets soumis à quarantaine sont correctement notifiées et communiquées aux propriétaires et exploitants de navires, ainsi qu'à leurs agents.

87. Il est à noter également que la norme internationale ISO 16304 relative à la « Disposition et gestion des installations portuaires de collecte des déchets »²⁴ fournit des conseils quant à la sélection des types d'installations de réception portuaires.

4.2 Installations de réception portuaires mobiles

4.2.1 Installations de réception flottantes

88. Concernant la sélection d'installations de réception flottantes pour les déchets d'exploitation des navires, il est à noter que les barges (qu'elles soient remorquées ou autopropulsées) offrent plusieurs avantages. Les barges utilisées pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison liquides présentant généralement un faible tirant d'eau, il est rare que la profondeur d'eau pose problème. Dans certains cas, les barges peuvent également être utilisées pour la collecte simultanée des déchets d'exploitation des navires solides et liquides. Cependant, avec une collecte simultanée, il est possible que l'espace disponible à bord d'un chaland-citerne ne soit pas suffisant pour permettre une collecte sélective des déchets solides d'exploitation du navire (par ex. en utilisant plusieurs bennes sur le pont) si le navire souhaite déposer à terre des flux de déchets triés.

89. Un emplacement de mouillage suffisant en eaux calmes et des installations d'amarrage adaptées doivent également être prévus pour le dépôt des déchets et résidus recueillis. Les barges des installations de réception portuaires peuvent généralement utiliser des postes de mouillage construits à d'autres fins. Dans les ports dans lesquels les mouillages sont devenus obsolètes du fait de l'augmentation de la taille des navires, les anciens mouillages peuvent être convertis en quais d'amarrage pour les barges.

90. Avec des installations de réception flottantes, les déchets d'exploitation des navires sont déchargés directement du navire d'origine sur une barge de collecte. Pour la collecte des ordures, il convient d'utiliser des filets ou d'autres éléments couvrants afin d'éviter que les ordures ne tombent à l'eau. Pour la collecte de déchets contenant des hydrocarbures, un équipement de récupération des déversements approprié doit être disponible à bord.

91. Lorsque les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison sont collectés par une barge ou un autre dispositif de collecte flottant (par ex. un ponton remorqué), les déchets doivent être déchargés à terre à un moment donné afin d'être transportés jusqu'à une installation de stockage et/ou d'élimination. Des dispositions doivent être prises pour le déchargement de la barge de collecte des déchets, soit dans le port où les déchets et résidus sont collectés, soit sur le site d'élimination (si ce

²⁴ La norme ISO 16304 est disponible sur le site Web ISO (www.iso.org).

dernier est directement accessible par la barge), ou encore dans un autre port si les déchets et résidus sont transportés par voie maritime jusqu'à un autre port.

92. Quelques exemples d'installations de réception flottantes :



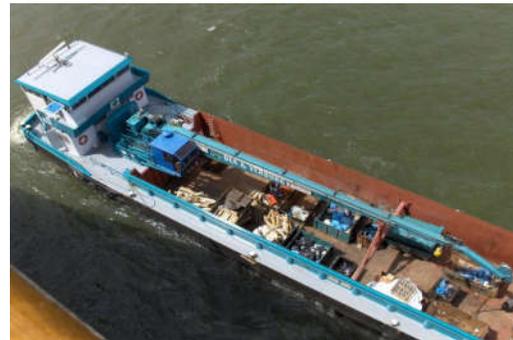
Barge de collecte des résidus liquides contenant des hydrocarbures
(Crédits photographiques : MAC² Anvers, Belgique)



Barge de collecte des ordures
(Crédits photographiques : Martens Cleaning, Vlissingen, Pays-Bas)



Barge de collecte des ordures uniquement
(Crédits photographiques : Vlamo, Anvers, Belgique)



Barge de collecte sélective des ordures
(Crédits photographiques : Bek & Verburg, Rotterdam, Pays-Bas)

4.2.2 Véhicules, camions et bennes

93. L'utilisation de véhicules terrestres pour la réception des déchets d'exploitation des navires permet une grande flexibilité concernant l'emplacement de collecte des déchets, mais aussi parfois un temps d'attente de service plus court par rapport aux barges. Toutefois, si les véhicules présentent en grande partie les mêmes avantages que les PRF flottantes, certains aspects sont à prendre en considération : leur capacité de charge est généralement inférieure à celle des barges, et le terrain et le revêtement des voies de circulation du port peuvent ne pas toujours être adaptés à un transport rapide et sécurisé.

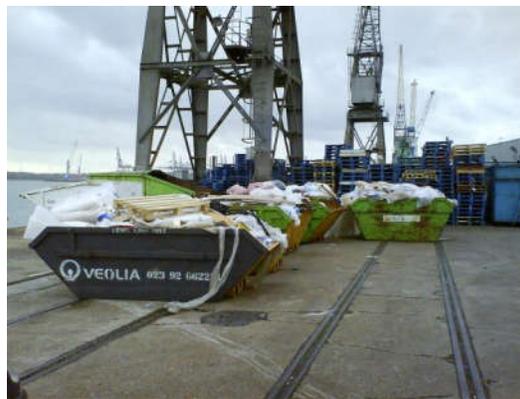
94. Pour les camions ou autres véhicules utilisés pour la collecte des déchets d'exploitation des navires solides (comme les ordures), le déchargement se fait directement depuis les navires. Par conséquent, le port doit proposer un accès facile aux navires, ce qui implique un système routier en bon état dans la zone du port et des terminaux. Une bonne logistique est nécessaire pour coordonner la collecte des déchets. Comme avec les barges de collecte, il convient de faire attention lors du déchargement à ce que les ordures ne soient pas emportées dans l'eau. Dans le cas d'une collecte sélective des flux de déchets, il peut également être nécessaire de commander plusieurs véhicules afin d'éviter tout mélange des résidus (par ex. des déchets solides dangereux avec des déchets non dangereux).

95. Il est également à noter que les réceptacles tels que les bennes et conteneurs peuvent facilement être transportés jusqu'à une zone de mouillage où les navires prévoient de déposer leurs déchets solides (par ex. les ordures). L'avantage dans ce cas de figure est que le camion peut transporter le réceptacle jusqu'au mouillage dans le port, le laisser à cet emplacement pour toute la durée pendant laquelle le navire a besoin de déposer des déchets, puis revenir ensuite pour collecter les réceptacles remplis. Toutefois, une bonne communication entre le navire et l'installation de réception est alors nécessaire afin de s'assurer que les réceptacles utilisés sont appropriés et d'une capacité suffisante (par ex. en cas de dépôt de déchets alimentaires) pour l'utilisation par le navire.

96. Quelques exemples de véhicules et bennes utilisés comme installations de réception :



Camion-citerne de collecte des déchets contenant des hydrocarbures
(Crédits photographiques : Kayak Maritime Services, Anvers, Belgique)



Réceptacles pour ordures provenant des navires
(Crédits photographiques : Veolia)

4.3 Installations de réception portuaires fixes

97. Une alternative à la collecte mobile des déchets d'exploitation des navires consiste à disposer d'une ou de plusieurs installations de réception des déchets fixes en un point central à terre ou de points de collecte fixes avec des conteneurs ou des bennes. Cela peut être une option appropriée pour les ports de petite taille, en particulier lorsque la collecte est organisée à un emplacement stratégique du port (par ex. une barrière assurant l'accès principal au port).

98. Un des avantages spécifiques d'une PRF fixe est que son exploitation peut être étendue et associée au (pré)traitement des déchets. Dans les grands ports, le principal inconvénient réside dans le fait que, pour déposer ses déchets et résidus, le navire peut avoir à changer de mouillage si la réception des déchets d'exploitation des navires se trouve à un emplacement fixe ailleurs dans le port. Le changement de mouillage est une opération particulièrement chronophage et onéreuse, qui peut entraîner des retards ou dissuader les navires d'utiliser les PRF. Si les PRF sont situées à un emplacement peu adapté, il en résulte des retards, des engorgements et un risque accru d'accidents et de collisions. Les sites les plus appropriés pour les réceptacles d'ordures fixes incluent donc les quais adjacents aux mouillages, les points d'accès aux docks, les stations de carburant et les rampes de mise à l'eau.

99. Selon l'importance du port, des réceptacles stationnaires peuvent être disposés soit à un emplacement central, soit sur plusieurs sites dans la zone portuaire. L'espace nécessaire dépend du nombre et du type de réceptacles à regrouper, ainsi que des types et volumes de déchets d'exploitation des navires à collecter sur un même site. Par exemple, certains pays appliquent des exigences strictes concernant la collecte et l'élimination des déchets alimentaires internationaux, généralement appelés

déchets soumis à quarantaine. Dans ce cas, les prestataires de traitement des déchets doivent fournir des bacs distincts pour la collecte des déchets d'exploitation des navires concernés.

100. Dans les ports de plus petite taille, tels que les ports de pêche et marinas, des types d'installations de réception fixes limités peuvent être mis à disposition, lorsque :

- a) seules des quantités limitées de déchets d'exploitation des navires seront déposées dans ces ports ; et que
- b) même s'ils sont spécifiques (par ex. filets de pêche, équipements de pêche synthétiques, etc.), seuls des types limités de déchets d'exploitation des navires (principalement des déchets ménagers et des ordures) seront déposés.

101. Dans les marinas, il n'est pas toujours nécessaire de fournir des installations de réception de grande ampleur et sélectives. Dans ces ports, le principal type de déchets d'exploitation des navires étant des ordures et des déchets ménagers, des réceptacles généraux, conçus pour la collecte des principaux déchets ménagers, seront suffisants. Cependant, selon la taille du port (par ex. accueillant de grands yachts motorisés) et du nombre et type de navires y faisant escale, il peut être utile d'équiper l'installation d'une station de pompage pour la collecte des eaux de cale (mélange d'eau et d'hydrocarbures, principalement constitué d'eau) et/ou déchets des toilettes chimiques.

102. Pour la réception des résidus contenant des hydrocarbures et autres déchets liquides d'exploitation des navires tels que les eaux usées, la construction de pipelines jusqu'à chaque mouillage est une option envisageable, en particulier si l'installation de réception est associée à une installation de nettoyage de soute, par ex. dans un terminal pétrolier.

103. Si les réceptacles sont regroupés sur un site désigné pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, ils peuvent être placés dans un complexe ou abri environnemental, qui est utilisé pour protéger physiquement et visuellement les conteneurs, pour en décourager l'utilisation par des utilisateurs extérieurs au port et pour éviter que les déchets d'exploitation des navires ne soient emportés par le vent.

104. Quelques exemples de PRF fixes :



Installation de réception et traitement fixe
(Crédits photographiques : MAC² Anvers, Belgique)



Réceptacles pour la collecte des déchets d'exploitation des navires à un emplacement désigné et couvert
(Crédits photographiques : Peter van den Dries)



Conteneurs pour ordures, positionnés stratégiquement à une entrée protégée du port
(Crédits photographiques : Peter van den Dries)

5 COLLECTE ET STOCKAGE DES DÉCHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES

105. Le respect des exigences MARPOL en matière de rejets par les navires, en particulier dans les Zones spéciales, dépend largement de la disponibilité de PRF appropriées. Par conséquent, la mise à disposition d'installations de réception adéquates dans les ports et terminaux pour la réception des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison est essentielle. Les installations de traitement final, y compris les installations de recyclage et d'élimination, n'étant pas nécessairement situées dans la zone portuaire, une infrastructure de stockage doit également être déployée.

106. Les critères pour la conception et le développement de PRF adéquates pour les déchets d'exploitation des navires sont généralement basés sur la capacité de collecte requise (la quantité pouvant être déposée par un navire sans causer de retard indu) et la capacité d'élimination et de stockage en aval de ces flux de déchets (choix des options d'élimination). En ce qui concerne plus spécifiquement les exigences en matière de stockage temporaire afin de garantir une gestion des déchets respectueuse de l'environnement, les besoins de stockage sélectif de certains flux de déchets doivent également être pris en compte afin de faciliter l'élimination de tels déchets. Plus particulièrement lorsque certains déchets et résidus visés par l'Annexe V de MARPOL ont déjà été triés à bord du navire, l'installation de réception portuaire doit être en mesure de réceptionner et stocker les différents flux de déchets de manière séparée. Cela facilite l'élimination des déchets conformément à la hiérarchie de gestion des déchets. Des équipements et une capacité de stockage appropriés et désignés sont donc indispensables. De même, pour les déchets dangereux, des exigences générales relatives à une collecte et un stockage appropriés doivent être prises en compte, notamment :

- les réceptacles utilisés pour le stockage de déchets dangereux doivent être constitués d'un matériau compatible avec les déchets reçus (par ex. des conteneurs en polyéthylène sont plus appropriés que les fûts métalliques pour les déchets corrosifs) ;
- les conteneurs doivent être étanches ;
- pour certains déchets dangereux spécifiques, une deuxième enceinte peut être nécessaire ;
- les réceptacles doivent être correctement étiquetés ;
- les déchets dangereux incompatibles doivent être stockés séparément ; et
- les réceptacles pour déchets dangereux doivent être fermés et abrités des intempéries.

107. Les différentes options pour la collecte, le stockage et le transport des déchets d'exploitation des navires dépendant largement du type (et de la quantité) de déchets, les options de collecte et de stockage présentées dans cette section se basent sur les catégories appliquées dans les différentes Annexes MARPOL.

5.1 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

108. Les déchets liquides contenant des hydrocarbures produits à bord des navires sont généralement des mélanges d'eau, d'hydrocarbures et de sédiments. La composition exacte et la proportion de ces composants peut grandement varier selon l'endroit où le mélange contenant des hydrocarbures est produit à bord du navire, comme par exemple les eaux de cale polluées par les hydrocarbures, les résidus contenant des hydrocarbures (boues), les eaux de lavage des citernes polluées (résidus), les eaux de ballast polluées ou les dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes.

109. Les résidus contenant des hydrocarbures consistent principalement en des hydrocarbures contaminés par de l'eau, tandis que les eaux de lavage des citernes polluées, les eaux de cale et les eaux de ballast polluées consistent principalement en de l'eau polluée avec une quantité limitée d'hydrocarbures. Aux fins de la collecte, les boues entrent généralement dans une autre catégorie du fait de leur teneur en solides plus importante, qu'elles ne peuvent pas être pompées facilement et qu'elles contiennent une quantité notable d'hydrocarbures (50-75 %).

110. Les déchets liquides contenant des hydrocarbures n'étant stockés que temporairement sur la barge, il n'est pas nécessairement conseillé d'utiliser des séparateurs eau/hydrocarbures à bord. Après une analyse chimique appropriée, la séparation des mélanges d'hydrocarbures et d'eau se fera préférentiellement dans des installations de traitement des déchets à terre. En outre, les barges ne disposent généralement pas d'un espace suffisant pour installer une unité de séparation. Par ailleurs, dans de nombreux ports, le rejet des effluents d'une barge dans les eaux du dock peut être interdit par les réglementations locales visant à préserver la qualité de l'eau.

111. La collecte à terre peut se faire à l'aide de camions-citernes ou au niveau d'une installation de collecte fixe centralisée. Dans ce cas, des réservoirs de stockage avec dispositifs de pompage des résidus contenant des hydrocarbures seront nécessaires, dans lesquels les navires, barges de collecte ou véhicules de collecte (selon le système en place pour la collecte) peuvent décharger les résidus (collectés) contenant des hydrocarbures.

5.2 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

112. Selon les catégories de l'Annexe II de MARPOL, les substances liquides nocives des sous-catégories X, Y, Z ou « autre » impliquent un nettoyage des citernes. Certains résidus de cargaison et eaux de lavage des cargaisons contenant des substances dont le rejet en mer est interdit, ils doivent être déposés dans une PRF adaptée à la collecte et au stockage temporaire de quantités importantes d'eaux de lavage.

113. Les cuves des cargaisons de produits chimiques sont généralement nettoyées à l'aide d'eau chaude ou froide à laquelle des additifs de nettoyage peuvent être ajoutés. Certains liquides nocifs ne peuvent pas être nettoyés en utilisant uniquement de l'eau et des agents nettoyants spécifiques sont alors nécessaires pour un nettoyage approprié de la cuve. Le principal problème qui se pose concernant les PRF recueillant des résidus visés par l'Annexe II de MARPOL est que les résidus de cargaison dans les eaux de lavage peuvent contenir une grande variété de substances liquides nocives, chacune ayant ses propres caractéristiques chimiques et sa propre toxicité. Par conséquent, les installations de stockage temporaire doivent également être en mesure de gérer une grande variété de résidus.

114. Les eaux de lavage visées par l'Annexe II de MARPOL contenant des résidus catégorisés comme des substances liquides nocives résultent généralement des activités obligatoires de pré-lavage et de lavage des cuves commerciales. Il est par conséquent possible d'associer les installations de nettoyage des cuves et les PRF. Les volumes d'eaux de lavage étant bien souvent conséquents, la collecte nécessite des dispositifs de pompage efficaces et des citernes de stockage de taille relativement importante. Il est possible d'avoir recours à des barges et des camions certifiés pour le

transport de marchandises dangereuses, mais aussi à des PRF fixes combinant la collecte des eaux de lavage contenant des substances liquides nocives à l'activité de nettoyage en elle-même.

115. Toutefois, il est courant que les chimiquiers lavent leurs propres cuves et donc que les navires faisant escale dans un port arrivent avec de grandes quantités d'eau de lavage à bord qu'ils veulent transférer dans une installation de réception. Des dispositifs de pompage et des citernes de stockage peuvent donc être nécessaires à un emplacement central du port. La quantité de déchets de ce type pouvant être importante et les résidus contenus très variés, il est conseillé de consulter les compagnies de gestion des cargaisons concernées pour avoir une idée fiable des quantités et types d'eaux de lavage attendus.

116. Ces eaux de lavage contenant des substances liquides nocives étant généralement considérées comme des déchets dangereux selon les catégories de déchets à terre, leur traitement requiert des mesures de sécurité strictes. L'aspect le plus important concernant la sécurité pour la réception de déchets visés par l'Annexe II de MARPOL est de veiller à ne pas les mélanger sous peine de créer des situations à risque pour l'environnement et la santé humaine.

5.3 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

117. Les eaux usées des navires sont composées de ce qu'on appelle les « eaux noires » (eaux usées des toilettes et urinoirs) et les eaux grises (produites par les lessives, la vaisselle et les douches par exemple). Dans la plupart des cas, les eaux noires et grises sont mélangées. Dans certains cas, les eaux usées peuvent également inclure des mélanges contenant des hydrocarbures et d'autres substances. Il est à noter que les résidus des systèmes de traitement des eaux usées à bord des navires, tels que les boues d'eaux usées et les biorésidus sont également visés par l'Annexe IV de MARPOL.

118. Dans le cadre de la collecte des eaux usées, les volumes importants pouvant être déposés dans les PRF doivent être pris en compte. Les camions ayant une capacité limitée, leur utilisation peut entraîner des retards inutiles pour le navire souhaitant procéder au dépôt.

119. Il est possible d'organiser la réception des eaux usées en utilisant des cuves de stockage temporaires ou en pompant directement les eaux usées vers le système municipal de traitement des eaux usées ou une installation de traitement des eaux usées. La règle 10 de l'Annexe IV de MARPOL fournit des dimensions standard pour les brides de raccordement de dépôt des eaux usées afin de permettre le raccordement des tuyaux des installations de réception portuaires aux tuyaux de décharge des navires.

120. Dans les ports de croisière/passagers, il peut être intéressant de pouvoir pomper directement les eaux usées des navires vers le système municipal de traitement des eaux usées. Notamment lorsque les navires font toujours escale au même terminal (comme les terminaux de passagers ou de croisière), le coût de construction du réseau de tuyauteries peut alors se révéler raisonnable.

5.4 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

121. Dans le cadre de l'instauration d'un système de gestion des déchets d'exploitation des navires respectueux de l'environnement, il est non seulement nécessaire de fournir des PRF adéquates pour répondre aux besoins des navires, mais il est également primordial que le recyclage et l'élimination définitive soient aussi facilités pendant les phases de collecte et de stockage. Par conséquent, l'équipement utilisé pour le stockage des ordures produites par les navires doit être adapté pour un stockage sélectif des principaux types de déchets déposés.

122. Selon les Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)) de l'OMI de 2017, il est recommandé de séparer les types d'ordures suivants à bord des navires :

- plastiques non-recyclables et plastiques mélangés à des ordures autres que du plastique ;
- chiffons ;
- matériaux recyclables :
 - huiles de cuisson ;
 - verre ;
 - boîtes en aluminium ;
 - papier, carton, carton ondulé ;
 - bois ;
 - métaux ;
 - matières plastiques (y compris le polystyrène et autres matières plastiques similaires) ;
- déchets électroniques produits à bord (par ex. cartes électroniques, gadgets, instruments, équipements, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc.) ; et
- ordures pouvant présenter un danger pour le navire ou l'équipage (par ex. chiffons imbibés d'hydrocarbures, ampoules, acides, produits chimiques, batteries, etc.).

123. Les équipements de traitement des ordures produites à bord des navires dans les ports doivent donc permettre la collecte, le stockage temporaire et le transport des différents types d'ordures triés déposés par le navire. Il est possible d'utiliser une grande variété de conteneurs et bacs pour la collecte des ordures des navires, mais les réceptacles employés doivent avant tout être sécurisés, fonctionnels et faciles à utiliser.

124. Lors de l'évaluation des différentes options de réceptacles pour la collecte et le stockage des déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, les éléments suivants doivent être pris en considération :

- a) la capacité des réceptacles doit toujours répondre à la demande des utilisateurs, non seulement en termes de taille et de capacité individuelles, mais aussi en ce qui concerne le nombre de réceptacles requis ;
- b) les types de navires ont un impact sur la capacité requise, par ex. :
 - a. les navires de croisière produisent plus d'ordures que les navires commerciaux ;
 - b. des capacités de collecte et de stockage spécifiques (pour les filets de pêche) sont nécessaires pour les navires de pêche ;
 - c. dans les marinas, les fluctuations saisonnières peuvent avoir un impact sur les dépôts d'ordures ;
- c) lors de la sélection des différents types d'ordures à collecter et stocker séparément, il convient de prendre en considération l'intérêt et la valeur ajoutée du recyclage des déchets en matières premières brutes ;
- d) si des normes plus strictes sont applicables pour certains types de déchets (par ex. les déchets alimentaires ou médicaux), les installations de réception devront alors répondre à des normes spécifiques (par ex. des conteneurs scellés ou antifuite). Notamment dans le cas des déchets médicaux, des conteneurs spécifiques doivent être utilisés afin de garantir un traitement hygiénique et sûr ;
- e) des réceptacles spécifiques doivent être utilisés pour les déchets dangereux, en s'assurant que les matériaux des réceptacles sont compatibles avec les déchets, qu'ils sont parfaitement étanches, etc. ;
- f) les réceptacles doivent être composés de matériaux durables et équipés de couvercles afin de contrôler les nuisibles, d'éviter que les détritiques ne se répandent sur les quais et de prévenir les odeurs incommodantes ;
- g) afin de réduire les volumes d'ordures à transporter, il est possible d'utiliser des compacteurs ou des équipements de pressage, permettant ainsi une réduction des coûts. L'utilisation de compacteurs ne doit toutefois pas porter atteinte aux possibilités de réemploi ou de recyclage.

125. Les déchets dangereux ne doivent en aucun cas être mélangés à des déchets non dangereux et doivent être gérés conformément aux procédures et exigences appropriées (par ex. signature conservée dans les registres). Un autre aspect à prendre en compte pour la sélection du type de réceptacle est sa

compatibilité, en termes de poids à vide, de charge maximale et de dimensions, avec les moyens de transport disponibles et les autres équipements de manutention tels que les chariots élévateurs et grues.

5.5 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL

126. L'Annexe VI de MARPOL traite de l'impact de la pollution de l'air par les navires. En ce qui concerne les PRF, il existe deux types de déchets et résidus applicables visés par l'Annexe VI de MARPOL, à savoir les substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO) que renferment certains équipements, comme les systèmes de réfrigération, de climatisation et de lutte contre les incendies, et les résidus des systèmes utilisés pour l'épuration des gaz d'échappement.

127. Bien que l'Annexe VI de MARPOL soit entrée en vigueur en 2005, y compris l'obligation de fournir des installations de réception dans les ports pour les substances qui appauvrissent la couche d'ozone (et les équipements qui les contiennent) et les résidus des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, très peu d'informations sont disponibles à l'heure actuelle sur les quantités et les caractéristiques attendues des résidus visés par l'Annexe VI de MARPOL, ainsi que sur les pratiques en matière de collecte.

128. Les déchets et résidus produits diffèrent selon le type d'épurateur utilisé :

- a) les épurateurs en boucle ouverte utilisent l'eau de mer pour épurer les émissions d'échappement des navires. L'eau de l'épurateur contenant du soufre, de la suie et divers métaux est rejetée en mer. Il n'y a donc en principe aucun dépôt dans une PRF avec ce système ;
- b) les épurateurs en boucle fermée utilisent de l'eau fraîche stockée à bord et un agent d'épuration de l'échappement. Intervient ensuite une étape supplémentaire de traitement du premier flux d'eau de l'épurateur. Une boue contenant de la suie et des métaux est produite, qui devra être déposée dans une PRF étant donné que l'incinération des boues d'épurateur n'est pas autorisée à bord des navires. Une eau jaunâtre contenant du soufre est tout de même rejetée en mer ;
- c) il existe également des épurateurs dits hybrides, pouvant être utilisés en boucle ouverte ou fermée. Les résidus produits sont similaires à ceux des épurateurs en boucle ouverte et fermée, selon le mode d'utilisation du système ;
- d) les épurateurs secs produisent un résidu semblable à du gypse. Ces types d'épurateurs ne sont que très peu utilisés à l'heure actuelle et peu d'informations sont disponibles sur les résidus produits.

129. Peu d'informations sont actuellement disponibles concernant les volumes de déchets produits par les différents types d'épurateurs. Certains fabricants indiquent cependant que les quantités de boue produite sont d'environ 0,1 à 0,4 kg/MWh, tandis que d'autres font état d'une production de boue de l'ordre de 0,2 kg/MWh pour un épurateur à eau de mer.

130. Il est à noter que le stockage des équipements contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone provenant des navires est très semblable aux pratiques de stockage à terre. Ces types de déchets étant considérés comme des déchets dangereux, leur stockage doit être conforme aux exigences applicables. Les réceptacles doivent être étanches et abrités afin d'éviter toute contamination de l'eau et/ou des sols par des fuites.

131. Les équipements à bord à mettre au rebut contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, tels que les réfrigérateurs hors d'usage et extincteurs périmés, peuvent être collectés et stockés de différentes manières. Pour le stockage temporaire, la solution la plus appropriée consiste à stocker ces déchets sous abri, sur un sol imperméable. De plus, la période de stockage doit être la plus courte possible, en particulier lorsque l'équipement est cassé et qu'il existe un risque important de fuite de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans l'atmosphère. Si le stockage temporaire peut se faire dans l'enceinte du port, ce n'est généralement pas le cas du traitement. Cela dépend du

port et de son degré d'industrialisation. L'élimination de ces équipements se fait dans des usines de traitement hautement spécialisées, par du personnel formé.

5.6 Options de collecte et de stockage pour les déchets pêchés passivement

132. Au cours de leurs opérations de pêche, les pêcheurs sont souvent confrontés à des déchets collectés dans leurs filets (déchets pêchés passivement). Certaines ONG ont développé un programme appelé *Fishing For Litter* (Pêche aux détritiques). Le principe de base est assez simple : plutôt que de rejeter les déchets en mer, les pêcheurs sont encouragés à les collecter à bord et à les déposer gratuitement dans une PRF lors de leur retour au port. Ils participent ainsi à réduire les quantités de déchets marins dans nos mers en les éliminant physiquement. Ce programme met également en avant l'importance d'une bonne gestion des déchets parmi les flottes de pêche.

133. Les mesures *Fishing For Litter* ont été incluses dans plusieurs Plans d'actions régionaux (PAR) sur les déchets marins, par exemple le PAR adopté par la Convention de Barcelone (PNUE/PAM) pour la mer Méditerranée, par la Commission OSPAR pour l'Atlantique du Nord-Est et la Commission d'Helsinki (HELCOM) pour la mer Baltique. Il est à noter que, dans le cadre du Plan d'action régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée, des Lignes directrices « Pêche aux déchets » ont été adoptées (décision IG.22/10).

134. En outre, la Directive 2019/883 de l'UE inclut désormais des exigences relatives à la gestion des déchets pêchés passivement :

- Les « déchets pêchés passivement » ont été intégrés dans la définition des « déchets des navires » ;
- Les États membres de l'UE ayant pour obligation de fournir des PRF adéquates capables d'assurer un service de réception des « déchets des navires », cela inclut également la fourniture de PRF pour les déchets pêchés passivement ;
- Pour les ordures, la Directive 2019/883 de l'UE inclut, après paiement de la redevance sur les déchets, un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposé²⁵. Ce qui est aussi applicable pour les déchets pêchés passivement. Cependant, afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient exclusivement supportés par les usagers des ports, les États membres de l'UE doivent les couvrir, le cas échéant, avec les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, comme les plans de gestion des déchets et les fonds européens, nationaux ou régionaux disponibles.

135. Plusieurs pays ont déjà mis en œuvre cette mesure et élaboré des plans pour la réception des déchets pêchés passivement. En Méditerranée, les pêcheurs sont impliqués dans le nettoyage de la mer. L'initiative *Fishing For Litter* déployée dans les pays bordant l'Adriatique en est un bon exemple. Entre 2014 et 2016, 124 navires de pêche de 15 ports entre l'Italie, la Slovénie, la Croatie, le Monténégro et la Grèce ont permis de récupérer 122 tonnes de déchets, principalement du plastique, dans la mer (ce projet était lié à la mise en œuvre de projets-pilotes *Fishing for Litter* du projet européen DeFishGear²⁶).

136. En coopération avec les parties prenantes régionales et/ou nationales, les navires participants se voient remettre des sacs résistants pour collecter les détritiques marins pris dans leurs filets au cours de leurs opérations normales de pêche. Les sacs ainsi remplis sont déposés sur les quais dans les ports participants, où ils sont ensuite transférés par le personnel du port vers des bennes ou poubelles dédiées afin d'être éliminés. Les déchets d'exploitation ou d'office produits à bord, qui relèvent de la

²⁵ Sauf dans les cas où le volume de déchets déposé excède la capacité de stockage spécialisé maximum du navire

²⁶ « Fishing for Litter in the Adriatic-Ionian macroregion (Mediterranean Sea): Strengths, weaknesses, opportunities and threats », Ronchi et al, 2018

responsabilité du navire, restent pris en charge via les systèmes de gestion des déchets établis des ports.



Grand sac utilisé pour la collecte à bord des déchets pêchés passivement au Royaume-Uni
(Crédit photographique : KIMO)



Grand sac utilisé pour la collecte à bord des déchets pêchés passivement aux Pays-Bas
(Crédit photographique : KIMO)

137. Des installations de réception sont fournies dans les ports où les pêcheurs peuvent déposer les déchets pêchés passivement. Les déchets pêchés passivement étant généralement très similaires aux ordures d'exploitation des navires, la PRF utilisée pour ce type de déchets est également très similaire.



Collecte des déchets pêchés passivement dans un port
(Crédit photographique : KIMO)



Conteneur de réception des déchets pêchés passivement
(Crédit photographique : KIMO)

138. Il est à noter que, pour éviter que les coûts liés à la fourniture d'une PRF (y compris le traitement des déchets pêchés passivement) ne soient entièrement imputés aux pêcheurs, ce qui ne les encouragerait pas à participer à de telles initiatives, plusieurs gouvernements appliquent des systèmes de financement ou des fonds alternatifs, y compris à travers des fonds nationaux et/ou internationaux. Ainsi, ce sont généralement les organes de coordination nationaux en charge des initiatives *Fishing For Litter* qui fournissent gratuitement les sacs aux pêcheurs et prennent en charge tous les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement.

6 ADÉQUATION DES DIFFÉRENTS TYPES DE PRF

6.1 La question de « l'adéquation »

139. Les Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL, tout comme la Directive 2019/883 de l'UE sur les installations de réception portuaires, imposent la fourniture de PRF adéquates, devant répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans leur causer de retards anormaux. Lors de la mise en œuvre de cette exigence, certains gouvernements choisissent de transférer la responsabilité de la fourniture de PRF adéquates aux autorités locales, telles que les municipalités ou les autorités portuaires, ou à des parties prenantes privées (par ex. opérateurs de terminaux). En outre, l'interprétation du terme « adéquation » est laissée à l'appréciation de l'État du port et des utilisateurs du port (à savoir les navires faisant escale dans les ports).

140. L'autorité compétente, qui peut dépendre d'un service maritime, portuaire ou en charge de l'environnement, étant tenue de s'assurer que les exigences concernant l'« adéquation » sont appliquées, il est essentiel que cette notion d'« adéquation » soit clairement définie, à la fois pour l'autorité chargée de l'application et pour les parties prenantes devant fournir les PRF. La détermination de l'adéquation se révèle cependant assez difficile.

6.1.1 Directives relatives à l'« adéquation » selon l'OMI :

141. Afin d'orienter sur l'interprétation du concept d'adéquation, l'OMI a adopté plusieurs directives :

- a) dans les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44)), le terme « adéquat » est défini comme suit : « *Afin d'être en adéquation, le port doit prendre en considération les besoins opérationnels des utilisateurs et fournir des installations de réception pour les types et les quantités de déchets des navires utilisant habituellement le port* ».
- b) De plus, les « installations adéquates » sont décrites comme des installations qui :
 - sont utilisées par les gens de mer ;
 - répondent pleinement aux besoins des navires qui les utilisent régulièrement ;
 - ne dissuadent pas les gens de mer de les utiliser ; et
 - contribuent à l'amélioration du milieu marin.
- c) Les PRF doivent également « répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port » et « permettre que l'évacuation définitive des déchets d'exploitation et résidus des navires soit effectuée de façon adaptée à l'environnement ».
- d) selon les Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)), la méthodologie pour déterminer l'adéquation d'une installation de réception portuaire doit se baser sur le nombre et les types de navires faisant escale au port, les exigences en termes de gestion des déchets de chaque type de navire, ainsi que sur l'importance et l'emplacement du port. L'accent est aussi mis sur le calcul des quantités d'ordures, y compris les matériaux recyclables, qui ne sont pas évacuées en mer conformément aux règles de l'Annexe V de MARPOL. En raison de différences dans les procédures de réception et les traitements supplémentaires d'un port à l'autre, la PRF peut exiger de séparer à bord :
 - les déchets alimentaires (par ex. produits et sous-produits d'origine animale en raison du risque de maladies d'origine animale) ;
 - les huiles de cuisson (produits et sous-produits d'origine animale à cause du risque de maladies d'origine animale) ;
 - les plastiques ;
 - les déchets domestiques, les déchets d'exploitation et les matériaux recyclables ou réutilisables ;

- les éléments particuliers tels que les déchets médicaux, les dispositifs pyrotechniques périmés et les résidus de fumigation ;
- les déchets d'origine animale, y compris les litières usagées dans le cadre du transport d'animaux vivants (du fait du risque infectieux), mais à l'exclusion du drainage des espaces contenant des animaux vivants ;
- les résidus de cargaison ; et
- les déchets électroniques, par ex. cartes électroniques, gadgets, équipements, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc.

142. Lorsqu'ils évaluent les quantités et types de déchets d'exploitation attendus par navire, les exploitants des navires, des ports et des terminaux devraient prendre en considération les éléments suivants :

- les types d'ordures normalement produits ;
- le type et la conception du navire ;
- le type de carburant principalement utilisé par le navire (en effet, les carburants plus propres tels que le diesel/l'essence produisent moins de boues) ;
- la vitesse du navire (car la consommation de carburant peut donner une indication sur la production de boues) ;
- l'itinéraire du navire ;
- le nombre de personnes présentes à bord (équipage et passagers) ;
- la durée du voyage ;
- le temps passé dans des zones où le rejet en mer est interdit ou restreint ; et
- le temps passé au port.

143. Au minimum, les installations de réception dans les ports et terminaux de déchargement, chargement et de réparation doivent être en mesure de réceptionner les résidus et mélanges habituellement gérés au sein du port et que les navires prévoient de déposer dans les installations de réception portuaires. Tous les ports, y compris les marinas et ports de pêche, quelle que soit leur taille, doivent fournir des installations adéquates pour la réception des ordures et résidus d'hydrocarbures des moteurs, etc. Les ports de plus grande importance, dans lesquels un nombre plus important et varié de navires font escale, devront fournir une capacité de réception plus importante (par ex. pour les résidus de cargaison, les eaux de cale, les déchets soumis à quarantaine, etc.).

144. La capacité de réception doit, à minima, être appropriée en termes de temps et de disponibilité pour répondre aux besoins continus des navires utilisant normalement le port. Les arrangements nécessaires pour permettre le dépôt des résidus, des mélanges et de tous les types de déchets d'exploitation des navires sans causer de retard indu aux navires, comme la notification préalable des types et quantités de déchets et résidus devant être déposés, les tuyaux ou équipements nécessaires pour le dépôt, etc., doivent être pris en temps opportun entre le navire et l'installation de réception portuaire.

145. Lors de l'évaluation de l'adéquation des installations de réception, les autorités compétentes (du port) doivent également prendre en compte les défis technologiques liés à la gestion et au dépôt des déchets d'exploitation des navires. Pour ce faire, il est recommandé de tenir compte des normes internationales applicables qui permettent de s'assurer que la gestion des déchets d'exploitation des navires et des résidus se fait dans le respect de l'environnement.

146. Pour la sélection du type de réception le plus approprié pour un port donné, il convient de prendre en considération les différentes alternatives disponibles : les installations mobiles, telles que les camions, peuvent permettre une collecte économique des déchets d'exploitation des navires ; ou les installations flottantes, telles que les barges, peuvent être vues comme plus efficaces, notamment lorsque les voies d'accès ne sont pas praticables.

147. Il est également à noter que, du fait des processus de traitement supplémentaires, et plus particulièrement lorsque des principes de gestion respectueuse de l'environnement sont appliqués, les installations de réception portuaires peuvent participer à la promotion ou inciter (financièrement) la séparation à bord des déchets suivants :

- plastiques non-recyclables et plastiques mélangés à des ordures autres que du plastique ;
- chiffons ;
- déchets recyclables :
 - huiles de cuisson ;
 - verre ;
 - boîtes en aluminium ;
 - papier, carton, carton ondulé ;
 - bois ;
 - métaux ;
 - matières plastiques (y compris le polystyrène et autres matières plastiques similaires) ;
- déchets électroniques, tels que des cartes électroniques, équipements, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc. ;
- ordures pouvant présenter un danger pour le navire ou l'équipage (par ex. chiffons imbibés d'hydrocarbures, ampoules, acides, produits chimiques, batteries, etc.).

148. Des retards indus peuvent être causés lorsque le temps passé au port pour le dépôt des résidus, mélanges ou déchets dépasse le temps de rotation normal du navire dans ce port, sauf si le retard est imputable au navire, à son capitaine, son propriétaire ou ses représentants autorisés, aux exigences de sécurité spécifiques applicables ou aux procédures normales du port. Pour assurer une flexibilité maximale au navire pour le dépôt des déchets tout en évitant tout retard indu, il est possible d'envisager une disponibilité des installations de réception 24 h/24 et 7 jours/7 dans les ports de grande importance.

6.1.2 Directives relatives à l'« adéquation » selon l'UE :

149. Dans l'article 4 de la Directive 2019/883 de l'UE, il est indiqué que des PRF adéquates « sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires ». Par ailleurs, ce même article exige que :

- les installations de réception aient une capacité permettant de recueillir les types et les quantités de déchets des navires utilisant habituellement le port, compte tenu :
 - des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port ;
 - de la taille et de la position géographique de ce port ;
 - du type de navires qui y font escale ; et
 - des exemptions prévues à l'article 9.
- les formalités liées à l'utilisation des installations de réception portuaires soient simples et rapides pour éviter de causer des retards anormaux aux navires ;
- les redevances d'utilisation de ces installations ne dissuadent pas les navires d'utiliser les PRF ; et
- les installations de réception portuaires permettent de gérer les déchets des navires de manière respectueuse de l'environnement²⁷.

150. L'adéquation se rapporte aux conditions opérationnelles d'une part, c.-à-d. la réponse aux besoins des navires utilisant habituellement les ports et l'absence d'obstacle à l'utilisation des installations de réception portuaires par les navires, et à la gestion environnementale des installations de réception portuaires d'autre part.

²⁷ Conformément à la directive 2008/98/CE et aux autres réglementations de l'UE et nationales relatives aux déchets

151. En ce qui concerne les conditions opérationnelles, la Commission européenne rappelle que le fait de fournir des installations de réception portuaires n'implique pas pour autant que celles-ci soient adéquates. Un mauvais emplacement, des procédures complexes, une disponibilité limitée et des coûts déraisonnables pour le service rendu peuvent dissuader l'utilisation des installations de réception. Pour qu'une installation de réception portuaire soit considérée adéquate, elle doit être disponible pendant l'escale du navire au port, être placée à un endroit pratique et facile à utiliser, prendre en charge tous les types de flux de déchets habituellement déposés au port et ne pas imposer un prix d'utilisation dissuasif pour les utilisateurs. Parallèlement, la Commission européenne souligne que l'importance et l'emplacement géographique du port peuvent limiter les capacités techniques et raisonnables en termes de réception et de traitement des déchets.

152. Les installations de réception portuaires doivent permettre une élimination définitive des déchets d'exploitation des navires d'une manière écologiquement appropriée. Selon la Directive 2019/883 de l'UE, les États membres de l'UE doivent assurer une collecte séparée facilitant la réutilisation et le recyclage des déchets des navires dans les ports. Pour faciliter l'opération, la PRF peut collecter séparément les fractions de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans MARPOL, en tenant compte des lignes directrices correspondantes. À cet égard, il convient de mentionner que, bien que cela ne soit pas exigé par MARPOL, de plus en plus d'exploitants de navires séparent leurs déchets à bord : la collecte ultérieure séparée de ces déchets par la PRF est non seulement un service approprié rendu au navire, mais surtout facilite grandement les opérations de réutilisation et de recyclage.

153. Le développement, la mise en œuvre et la réévaluation du plan de réception et de traitement des déchets du port, basés sur une consultation de l'ensemble des parties concernées, sont essentiels pour garantir l'adéquation des PRF. Pour des raisons pratiques et organisationnelles, ce plan peut être développé conjointement avec les ports voisins situés dans la même région, avec une participation appropriée de chaque port et à condition que les besoins en PRF et leur mise à disposition dans chaque port soient précisés.

6.2 Options de coopération au niveau régional/sous régional/national/infranational

154. Lorsque les navires ne peuvent déposer leurs déchets et eaux de lavage contenant des résidus de cargaison que dans quelques ports d'une région, cela implique que ces ports supportent la charge pour toute la région (c.-à-d. qu'ils reçoivent les déchets d'exploitation des navires qui auraient dû être déposés dans une installation de réception portuaire dans d'autres ports) ou (ce qui est encore plus probable) que les navires sont plus enclins à rejeter illégalement leurs déchets. Si la zone est une Zone spéciale, le manque d'installations de réception portuaires adéquates a des implications encore plus importantes.

155. Il convient de reconnaître que certaines des exigences sur la fourniture d'installations de réception portuaires adéquates peuvent soulever des problèmes, notamment pour les petits États insulaires en développement (PEID). À cet égard, il convient de se reporter à la Règle 8.3 de l'Annexe V de MARPOL, qui indique que les petits États insulaires en développement peuvent répondre aux exigences en matière d'installations de réception via des arrangements régionaux lorsque, du fait des contraintes particulières de ces États, de tels arrangements sont le seul moyen pratique d'y répondre.

156. Pour la mise en œuvre des arrangements régionaux, l'OMI a développé les Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63)) afin d'assister les gouvernements et autorités du port dans des régions spécifiques du monde dans l'élaboration d'un Plan régional relatif aux installations de réception (RRFP) pour une mise en œuvre appropriée et efficace des exigences MARPOL.

7 PROCÉDURES RELATIVES À L'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

7.1 Outils de gestion et contrôle des informations

157. Si la mise à disposition de PRF adéquates, le développement de plans de gestion des déchets et l'adoption de procédures coordonnées de dépôt des déchets sont des conditions préalables essentielles pour faciliter la réception et une gestion des déchets d'exploitation des navires respectueuse de l'environnement, la mise en place de mécanismes de gestion et de contrôle des informations est tout aussi indispensable.

158. L'utilisation d'outils modernes de gestion des informations et données, associée à un contrôle adapté, peuvent favoriser une collecte et un traitement performants des déchets d'exploitation des navires. Il n'est toutefois pas toujours aisé d'y parvenir, en particulier lorsque certaines parties prenantes clés travaillent en mer. Pourtant, un nombre relativement important de documents, de données et d'informations concernant les déchets d'exploitation des navires sont disponibles pendant tout le cycle, de leur production à la livraison :

- notifications de déchets renseignées par les navires ;
- reçus de dépôt des déchets ;
- consignation des niveaux de déchets réceptionnés dans les ports ;
- informations reportées dans le registre des hydrocarbures, le registre des ordures et le registre de la cargaison ; et
- permis accordés aux parties prenantes impliquées.

159. Qui plus est, l'enregistrement de ces informations et données dans un système TIC automatisé facilitera leur gestion et leur contrôle et permettra d'établir des références croisées et de limiter le poids de la gestion papier.

7.1.1 Mécanismes de notification préalable

160. La prise en charge spécialisée de certaines catégories de déchets d'exploitation peut imposer diverses obligations locales aux ports. Les exploitants de navires doivent donc se rapprocher des agents locaux, des autorités portuaires, des capitaineries ou des exploitants des PRF pour connaître les dispositions locales, avant leur arrivée, et planifier et organiser toute prise en charge spéciale requise dans le port en question, par exemple tout tri supplémentaire qui devrait être effectué à bord bien avant l'arrivée du navire. Ces renseignements devraient être inclus dans le plan de gestion de l'environnement de la compagnie et pris en considération lors de la planification du voyage. Dans bien des ports, pour des raisons logistiques ou réglementaires, l'autorité du port et/ou les fournisseurs de PRF exigent une notification préalable du navire indiquant son intention d'utiliser les installations de réception.

161. Le fait d'avertir l'installation de réception à l'avance du type et de la quantité de déchets qui se trouvent à bord et de lui fournir ces mêmes renseignements quant à ceux qu'il est envisagé de transférer à terre facilitera considérablement la tâche de l'exploitant de l'installation pour recevoir les matériaux en occasionnant le moins de retard possible pour le navire dans son exploitation normale au port. Il est généralement recommandé de fournir ces informations au minimum 24 h à l'avance, mais les règles spécifiques peuvent varier d'un port ou d'une installation à l'autre.

162. De nombreuses autorités portuaires imposent aux capitaines l'utilisation du Formulaire de notification préalable normalisé préparé par l'OMI en appendice 2 du « Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires » (MEPC.1/Circ.834/Rev.1)). Les autorités, agents et exploitants des installations portuaires sont instamment priés d'accepter ce format normalisé. Il est toutefois possible que certains exploitants exigent un formulaire différent.

163. Il est à noter que la Directive 2019/883 de l'UE impose déjà, dans les ports de l'UE, l'utilisation du format de notification préalable dans son Annexe 2. L'utilisation du formulaire de notification préalable, qui est aligné sur la version révisée de l'Annexe V de MARPOL et la circulaire de l'OMI MEPC.1/Circ.834/Rev.1, renforce la mise en œuvre et l'application de cette Directive 2019/883 en incluant l'obligation de fournir des informations précises sur les types et quantités de déchets effectivement livrés.

164. La notification préalable peut être transmise par le navire ou son représentant portuaire à l'autorité du port ou directement à la PRF. Si un navire fait régulièrement escale dans un port, un arrangement permanent avec l'installation de réception portuaire peut être la meilleure solution.

7.1.2 Reçu de dépôt de déchets

165. Suite à la livraison de ses déchets d'exploitation, le capitaine du navire doit réclamer un reçu de dépôt des déchets afin de garder une trace du type et de la quantité de déchets MARPOL effectivement réceptionnés par l'installation. L'OMI a normalisé la présentation de ce document pour en faciliter l'utilisation et l'application, et pour uniformiser les registres à l'échelle mondiale (Appendice 3 du Guide récapitulatif du document MEPC.1/Circ.834/Rev.1). Le capitaine du navire ou l'officier responsable et le réceptionnaire signent tous deux ce document, dont une copie est conservée comme justificatif du dépôt légal.

166. Dans les ports de l'UE, la Directive 2019/883 de l'UE impose l'utilisation du reçu de dépôt : lors du dépôt, l'exploitant de la PRF ou l'autorité du port dans lequel les déchets ont été déposés doit remplir de manière précise et exacte le formulaire fourni dans l'Annexe 3 (Reçu de dépôt des déchets) de la Directive 2019/883 de l'UE, puis le délivrer et le remettre, sans retard anormal, au capitaine du navire. Par ailleurs, les informations du reçu de dépôt des déchets doivent être saisies par voie électronique dans SafeSeaNet par l'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire.

167. Les imprimés, reçus ou certificats de dépôt doivent en outre être conservés dans le registre approprié des ordures pendant au moins deux ans, dans le registre des hydrocarbures (partie I pour tous les types de navires et partie II pour les pétroliers) ou dans le registre de la cargaison pour les chimiquiers.

168. L'utilisation systématique du reçu de dépôt des déchets peut également être un outil utile pour l'autorité du port, car il lui permet de suivre les déchets, de la livraison jusqu'à l'élimination finale.

7.1.3 Notification de l'inadéquation présumée des PRF

169. Lorsque des navires qui souhaitent déposer leurs déchets d'exploitation et/ou résidus de cargaison n'en ont pas la possibilité en raison de l'absence d'installation ou de la possible inadéquation de l'installation de réception disponible, le capitaine du navire peut utiliser le format de rapport d'inadéquation présumée des PRF joint en Appendice 1 de la circulaire MEPC.1/Circ.834/Rev.1 de l'OMI.

170. Les États du pavillon sont invités à diffuser aux navires ce formulaire et à prier instamment les capitaines de l'utiliser pour notifier l'inadéquation présumée des installations de réception portuaires à l'administration maritime de l'État du pavillon et, si possible, aux autorités de l'État du port. Les États du pavillon sont tenus également de notifier à l'OMI, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas dans lesquels les installations ne seraient pas adéquates. Les États du port devraient s'assurer que des mécanismes appropriés et efficaces sont en place pour examiner les rapports sur les inadéquations et y donner suite, et devraient informer l'OMI et l'État du pavillon des résultats de leur enquête.

171. Les cas présumés d'inadéquation sont également enregistrés dans la base de données PRF du système GISIS.

7.1.4 La délivrance de permis comme moyen de contrôle des déchets

172. Les autorités utilisent des permis pour autoriser une activité autrement interdite. Cela peut impliquer de justifier d'une capacité, mais peut également servir à tenir les autorités informées sur un type d'activité et à leur donner la possibilité de fixer des conditions et des restrictions. La délivrance de permis est l'un des principaux moyens à la disposition des autorités pour exercer des contrôles réglementaires sur les étapes de réception, de stockage, de traitement et d'élimination des déchets.

173. En particulier lorsqu'il s'agit d'établir des procédures pour garantir la livraison des déchets d'exploitation des navires, il est nécessaire de suivre ces déchets de la livraison par le navire jusqu'au moment de la collecte dans la PRF. La preuve de l'élimination définitive peut elle aussi être établie en appliquant un système de notifications et de suivi des documents.

174. Ces documents, qui doivent accompagner le transport de déchets, doivent détailler le type et la quantité des déchets en question, les moyens de transport et les renseignements identifiant le producteur, le transporteur et la PRF. Le circuit des déchets devient ainsi transparent à la fois pour les autorités compétentes et pour les compagnies impliquées, ces documents faisant le lien (par ex. via un système de suivi) entre les différentes activités.

175. Un certain nombre d'autorités portuaires ont adopté un système de suivi pour documenter la livraison, la collecte et le transport des déchets d'exploitation. Ces documents accompagnent les expéditions de déchets et servent de trace de mouvement depuis le producteur des déchets via chaque partie prenante intermédiaire. Chaque fois que les déchets changent de mains, la ou les personnes responsables signent le document correspondant.

7.1.5 Systèmes d'informations et de contrôle des déchets portuaires

176. Rapprocher différents types de données et d'informations provenant de différentes sources n'est pas toujours simple et ne peut se faire sans le recours à des technologies informatiques modernes d'entreposage des données et informations. L'utilisation d'applications en ligne n'étant plus aujourd'hui très coûteuse, un système de gestion des données et des informations sur le Web peut déjà présenter bien des avantages comme outil de contrôle visant à instaurer, ou à se diriger vers, une gestion respectueuse de l'environnement des déchets d'exploitation des navires. Par ailleurs, la plupart des ports disposent déjà d'un système de communication portuaire individuel via Internet, qui peut relativement facilement intégrer d'autres outils dédiés au contrôle des déchets d'exploitation des navires.

177. Le déploiement d'un système portuaire adapté de gestion des données et informations pour les déchets d'exploitation des navires permet non seulement de disposer d'une vision complète et de fournir des statistiques fiables au cours des différentes étapes du cycle des déchets d'exploitation des navires, de la collecte à l'élimination finale en passant par le traitement, qui peut ainsi être aisément contrôlé et audité, mais cela facilite aussi une exécution effective et efficace.

178. Il est donc recommandé que les autorités du port développent un système de gestion des données informatisé, avec des procédures pensées pour gérer les éléments suivants :

- notifications de déchets transmises par les navires ;
- enregistrement des niveaux de déchets livrés dans les ports ;
- informations sur le registre des hydrocarbures, le registre des ordures et le registre de la cargaison ;
- reçus de dépôt des déchets ;
- certificats d'exemption (afin de permettre une surveillance des arrangements relatifs au dépôt des déchets) ;

- évaluation et calcul des statistiques annuelles sur les déchets ;
- système de redevances sur les déchets (le cas échéant) ; et
- moyens de favoriser l'exécution (par ex. ciblage basé sur les risques).

179. Il est possible de développer un système adapté de gestion des informations et de contrôle pour les déchets d'exploitation des navires au niveau du port, utilisé et géré par l'autorité du port, ou bien au niveau national, consolidant les données fournies par les différents ports. Il est également préférable que toutes les parties prenantes impliquées, privées (comme les PRF privées et les agents maritimes) et publiques (comme les instances d'exécution), aient un accès direct au système afin de favoriser un transfert rapide de données fiables (informations en temps réel) afin de réduire la bureaucratie (pas de formalités administratives papier) et d'accroître la transparence. Chaque partie prenante ne doit pas avoir accès à l'ensemble du système, mais uniquement aux sections qui la concernent.

7.2 Procédures de livraison des déchets : inciter le dépôt de déchets triés

180. Les procédures de collecte et de stockage des ordures produites à bord doivent tenir compte d'un certain nombre d'aspects : ce qu'il est permis de rejeter en mer lorsque le navire fait route et ce qui ne l'est pas ; et si un type particulier d'ordure peut être déchargé dans une PRF à des fins de recyclage ou de réutilisation. Quoi qu'il en soit, afin de réduire ou d'éviter la nécessité d'un tri supplémentaire une fois les ordures déposées dans une PRF et de faciliter la réutilisation et le recyclage, il est préférable que les déchets soient directement triés à bord dans le respect des recommandations des Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL de l'OMI 2017 (résolution MEPC.295(71)), qui préconisent le tri des ordures (voir également le paragraphe 120).

181. Comme il ne s'agit-là que d'une simple recommandation et pas d'une obligation MARPOL, les navires sont libres de décider de déposer des déchets et résidus mélangés. Toutefois, tenant compte des principes d'une gestion des déchets respectueuse de l'environnement, la PRF doit permettre une élimination définitive des déchets d'exploitation des navires d'une manière appropriée pour l'environnement.

182. Dans l'UE, ce principe a été intégré dans la Directive 2019/883 : les États membres de l'UE doivent assurer une collecte séparée facilitant la réutilisation et le recyclage des déchets des navires dans les ports. Pour faciliter l'opération, la PRF peut collecter séparément les fractions de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans MARPOL, en tenant compte des lignes directrices correspondantes.

183. Selon l'industrie du transport maritime, même lorsque les déchets d'exploitation des navires sont triés à bord selon les recommandations de l'OMI, il arrive que les PRF collectent l'ensemble des déchets dans un même réceptacle, les re-mélangeant donc tous. Il pourrait donc être envisagé d'intégrer ce point dans les réglementations portuaires pour que les déchets d'exploitation qui sont déposés triés dans une PRF soient en principe acceptés tels quels et que ce tri soit garanti jusqu'au traitement ultérieur afin d'optimiser le potentiel de recyclage.

184. Certaines autorités portuaires et certains opérateurs de terminaux ont décidé de récompenser le dépôt de certains types de déchets d'exploitation des navires séparés. Une pratique déjà appliquée dans plusieurs ports consiste à accorder une remise sur les droits portuaires et/ou la redevance sur les déchets aux navires déposant des déchets triés. La Directive 2019/883 de l'UE inclut un plan de remise pour « navire vert » lorsqu'il peut être démontré que la conception, l'équipement et l'exploitation du navire permettent de réduire la quantité de déchets produits et que le navire gère ses déchets de manière durable et respectueuse de l'environnement.

7.3 Gestion des déchets en aval

185. La Convention MARPOL ne contient pas d'obligations spécifiques relatives à la gestion en aval des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison réceptionnés dans un port ; elle ne prévoit que la mise à disposition de PRF adéquates et la réception des déchets d'exploitation des navires.

186. Pourtant, une fois les déchets d'exploitation et résidus de cargaison transférés à terre, ils doivent être gérés d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément aux dispositions du cadre réglementaire national applicable à la gestion des déchets et, le cas échéant, aux prescriptions de la stratégie plus globale de gestion des déchets. Au niveau international, la Convention de Bâle et la Directive-cadre relative aux déchets de l'UE contiennent des dispositions spécifiques concernant le recyclage, le traitement et l'élimination définitive des déchets. Et selon les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets de l'OMI (résolution MEPC.83(44)), les PRF doivent « permettre l'élimination définitive des déchets d'exploitation des navires et résidus d'une manière qui soit écologiquement rationnelle ».

187. Si les autorités portuaires ne sont en général pas directement impliquées dans la mise à disposition et l'exploitation de l'infrastructure de gestion des déchets en aval, la disponibilité d'options de traitement adéquates (i.e. recyclage, incinération, enfouissement) à proximité de la zone portuaire peut être un avantage lors de l'établissement de l'infrastructure de réception des déchets d'exploitation et résidus de cargaison, car cela peut avoir un impact à la fois sur la capacité et sur les coûts de collecte.

188. En principe, le traitement des déchets d'exploitation des navires ne diffère pas beaucoup de celui des déchets d'origine terrestre. Il est donc recommandé de ne pas considérer séparément les déchets d'exploitation des navires des déchets produits à terre : en effet, les systèmes prévus pour les déchets d'exploitation des navires dans un port ne sont pas isolés des autres opérations, services et infrastructures portuaires et s'inscrivent dans le flux global de déchets une fois qu'ils sont réceptionnés à terre.

189. Dans les ports de taille modeste en particulier, comme les ports locaux, les ports de pêche et les marinas, les volumes de déchets d'exploitation des navires déposés dans des PRF peuvent ne pas être suffisants pour permettre le déploiement d'une gestion des déchets rentable. Par contre, si l'on associe les déchets d'exploitation des navires à d'autres déchets comparables générés par des activités industrielles à terre et aux déchets municipaux, on peut arriver à des volumes suffisants non seulement pour alimenter une activité viable sur le plan économique, mais aussi pour faciliter une gestion respectueuse de l'environnement.

7.4 Plans de gestion des déchets portuaires

190. Si le développement de plans de gestion des déchets portuaires (PWMP) n'entre pas dans le champ d'application de MARPOL, il est globalement admis qu'un PWMP actualisé, préparé en concertation avec toutes les parties concernées, permet non seulement d'améliorer l'adéquation des PRF, mais offre en outre un recueil détaillé et coordonné de tous les processus liés à la livraison des déchets d'exploitation des navires et résidus.

191. Un PWMP doit de préférence être un document public, juridiquement contraignant, qui puisse être utilisé non seulement comme compilation de toutes les exigences applicables relatives à la gestion des déchets d'exploitation des navires, mais aussi comme guide pour les usagers du port et autres parties prenantes. Le PWMP doit, le cas échéant, également tenir compte des exigences et objectifs de la stratégie nationale de gestion des déchets, traduisant les objectifs d'une gestion respectueuse de l'environnement en processus et procédures concrètes, et de la stratégie de gestion des déchets du port.

192. Le PWMP doit être préparé par l'autorité portuaire, en consultation étroite avec tous les usagers du port, comme les propriétaires de navires, les agents maritimes, les collecteurs de déchets, les installations d'élimination implantées dans le port le cas échéant, et les autorités compétentes comme le contrôle de l'État du port, les agences environnementales et les autorités maritimes. Toutefois, dans certains cas, il pourra être utile que des pôles gérés indépendamment dans les ports, comme les ports de pêche, les terminaux pétroliers et les usines chimiques, rédigent leurs propres plans et soient responsables de gérer leurs services sur la réception des déchets et résidus des navires dans le cadre de leurs opérations.

193. La préparation d'un PWMP, en particulier au niveau de l'évaluation de l'adéquation des PRF existantes et de l'éventuel besoin de capacités supplémentaires de réception, doit s'appuyer sur des informations fiables et détaillées relatives aux types et aux quantités de déchets d'exploitation des navires. Le plan doit aussi tenir compte des caractéristiques du port et de ses utilisateurs.

194. Le PWMP doit inclure toutes les informations utiles relatives, entre autres, aux éléments clés suivants :

- une présentation de la législation applicable sur la gestion des déchets, notamment les responsabilités des parties concernées dans le port prévues par les lois nationales ;
- une liste des installations de réception portuaires existantes, précisant leur emplacement, leur type (fixe/mobile), leur capacité et les types de déchets collectés ;
- une évaluation de la nécessité d'installations de réception portuaires supplémentaires, anticipant les possibles évolutions du trafic sur les années à venir ;
- une présentation du type et des quantités de déchets d'exploitation des navires réceptionnés et traités ;
- une description des procédures de réception et de collecte des déchets d'exploitation des navires ;
- une description du système de facturation (le cas échéant) ;
- les procédures à suivre pour signaler des installations de réception présumées inadéquates et décider des mesures à prendre ;
- les procédures de notification et de reporting des déchets d'exploitation des navires ;
- les procédures de consultations avec les parties prenantes locales ; et
- les mesures d'application.

195. Les ports au sein d'une région peuvent également décider de préparer un PWMP commun et d'appliquer un système de collecte des déchets et de recouvrement des coûts similaire. Si les installations de réception servent plusieurs ports, il faut veiller à ce que ces installations de réception mobiles puissent servir les navires sans occasionner de retards indus dans l'ensemble des ports desservis.

196. La Directive 2019/883 de l'UE impose le développement d'un PWMP ; son Annexe 1 présente les conditions détaillées requises applicables à la préparation et au contenu de ces plans. En vertu de cette directive, ces PWMP peuvent, si besoin et dans une recherche d'efficacité, être développés dans un contexte régional avec l'implication proportionnée de chaque port, dans la mesure où la disponibilité et le besoin d'installations de réception sont identifiés pour chaque port à titre individuel. Les États membres de l'UE doivent évaluer et approuver le plan de réception et de prise en charge des déchets, surveiller sa mise en œuvre et garantir sa revalidation au moins tous les cinq ans et en cas de modifications importantes dans le fonctionnement du port.

197. Il est à noter que, conformément à l'article 5.2 de la Directive 2019/883 de l'UE, les ports sont tenus de communiquer les informations du PWMP relatives à la mise à disposition des PRF à l'ensemble des usagers du port, notamment :

- l'emplacement des PRF pour chaque point d'amarrage, avec, le cas échéant, les heures d'ouverture ;
- la liste des déchets des navires habituellement pris en charge par le port ;
- la liste des interlocuteurs, opérateurs de la PRF et services proposés ;

- la description des procédures de dépôt des déchets ;
- la description du système de recouvrement des coûts, y compris les plans de gestion des déchets et fonds, comme indiqué dans l'Annexe 4, le cas échéant.

198. Cette communication peut se faire sous la forme de prospectus ou bien par publication sur le site Web du port. Pour les ports de l'UE, ces informations doivent également être consignées par voie électronique dans SafeSeaNet et mises à jour régulièrement.

7.5 Consultation des parties prenantes

199. La grande diversité de problématiques à intégrer pour établir une gestion respectueuse de l'environnement des déchets d'exploitation des navires, le nombre de parties prenantes différentes, issues aussi bien du secteur privé que public, à différents niveaux et les multiples considérations technologiques, financières et légales à intégrer exigent une coordination très poussée à différents échelons et à différents moments. Il est important de veiller à ce que les exigences côté port et côté navire soient bien alignées pour permettre une procédure d'élimination rapide et sûre des déchets d'exploitation des navires et éviter tout retard indu.

200. Cela aidera également à déterminer les niveaux appropriés de service pour chaque flux de déchets, effectif et potentiel, et à identifier les moyens d'améliorer le service rendu et de limiter les interruptions. Par ailleurs, la consultation avec les organes de gouvernance et les autorités locales est nécessaire pour garantir le respect des lois et réglementations locales et nationales.

201. La consultation des parties prenantes est par ailleurs un élément essentiel durant la préparation d'un PWMP approprié. Lors de la détermination du niveau approprié de service pour la gestion des déchets d'exploitation des navires, il est important de consulter de manière exhaustive l'ensemble des utilisateurs du port afin d'évaluer leurs besoins en termes d'installations de réception portuaires. Un processus élargi de consultation permettra en outre d'identifier les pistes d'amélioration des pratiques en place.

202. L'article 5.1 de la Directive 2019/883 de l'UE contient des exigences spécifiques concernant l'organisation des différentes consultations relatives au Plan de réception et de traitement des déchets, et aux parties prenantes devant y participer : les États membres de l'UE doivent s'assurer qu'un plan de réception et de traitement des déchets approprié a été mis en œuvre pour chaque port suite à des consultations continues des parties concernées, y compris, en particulier, les usagers du port ou leurs représentants et, le cas échéant, les autorités locales compétentes, les opérateurs de PRF, les filières à responsabilité élargie des producteurs et les représentants de la société civile. De telles consultations doivent être menées au cours de la phase initiale d'élaboration des plans et après leur adoption, en particulier lorsque des changements importants ont eu lieu concernant les opérations portuaires.

203. La méthode de consultation peut différer d'un cas à l'autre et dépendre notamment de l'importance et du type de port, de la manière dont les parties prenantes locales sont organisées en associations, et tenir compte du cadre institutionnel du port (structure privée ou publique). La consultation peut prendre la forme de réunions d'information, autour d'ateliers, ou bien d'une procédure officielle dans laquelle le projet de plan est rendu public et chaque partie intéressée peut soumettre ses commentaires dans un délai imparti.

204. Pour garantir la tenue et la transparence de la consultation des parties prenantes, il peut être utile d'intégrer les procédures de consultation publique sur le PWMP dans les réglementations portuaires et environnementales nationales et/ou locales.

8 ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE À DISPOSITION DE PRF EN MÉDITERRANÉE

8.1 Impact de la désignation de la mer Méditerranée comme Zone spéciale aux termes des Annexes I et V de MARPOL

205. Comme nous l'avons déjà évoqué au point 2.2.2 du présent document, l'OMI a identifié et désigné plusieurs mers comme étant des « Zones spéciales ». Lorsqu'une mer est désignée Zone spéciale aux termes d'une ou de plusieurs Annexes de MARPOL, les exigences en matière de rejets des navires y sont plus strictes qu'ailleurs. Les navires sillonnant ces zones peuvent ne pas répondre à ces critères de rejet, auquel cas ils sont tenus de déposer leurs déchets dans des installations de réception portuaires.

206. Cela implique également que les gouvernements des pays limitrophes des Zones spéciales ont pour responsabilité de s'assurer que des installations de réception adéquates sont fournies dans tous les ports recevant des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison. Le statut de Zone spéciale ne peut être appliqué tant que des installations de réception portuaires adéquates dans les ports autour de cette zone ne sont pas disponibles. Les États et autorités du port doivent par conséquent prendre en considération l'importance de la conformité dans ces zones spéciales.

207. La mer Méditerranée est désignée comme une zone spéciale aux termes des Annexes I (résidus d'hydrocarbures) et V de MARPOL. Le rejet de certaines eaux de lavage des cales et de certains résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL est soumis aux contrôles spécifiés aux Règles 4 et 6 de cette Annexe. De manière générale, le rejet de résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL contenus dans les eaux de lavage est régi par les critères suivants :

- a) Rejet interdit des résidus de cargaison à moins de 12 milles marins de la terre ou de la plate-forme glaciaire la plus proche.
- b) Rejet interdit des résidus de cargaison au sein des six « Zones spéciales » définies par MARPOL (la mer Méditerranée, la zone des Golfes, la région des Caraïbes, y compris le golfe du Mexique, la mer Baltique, la mer du Nord et l'Antarctique). Le rejet des résidus de cargaison contenus dans les eaux de lavage n'est autorisé que si les ports de destination et de départ sont situés dans la Zone spéciale et que le navire ne transite pas en dehors de la Zone spéciale entre ces ports, et seulement en l'absence d'installations de réception portuaires adéquates. Dans de tels cas, le rejet de résidus de cargaison contenus dans les eaux de lavage non-récupérables et non nocifs pour le milieu marin doit se faire aussi loin en mer que possible et, dans tous les cas, à plus de 12 milles marins de la terre ou de la plate-forme glaciaire la plus proche.
- c) Aucun rejet de résidus de cargaison nocifs pour le milieu marin n'est autorisé. Les eaux de lavage des cales doivent être déposées dans une installation de réception appropriée.

208. Une attention particulière doit être accordée à l'impact de l'Annexe V révisée de MARPOL concernant la fourniture de PRF pour les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin : comme indiqué dans le point b) du paragraphe ci-dessus, il est toujours possible de rejeter légalement des résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin, même dans des Zones spéciales telles que la mer Méditerranée, en l'absence de PRF dans les ports de destination et de départ et à condition que le navire ne transite pas en dehors de la Zone spéciale entre ces ports. Afin de protéger au maximum l'environnement marin, il est par conséquent important que tous les pays bordant la Méditerranée assurent la fourniture de PRF adéquates pour la collecte de ces résidus de cargaisons non nocifs pour le milieu marin dans leurs ports.

8.2 À qui incombe la fourniture des PRF ?

209. Que ce soit dans MARPOL ou dans la Directive 2019/883 de l'UE, l'obligation de mise à disposition de PRF adéquates incombe à la partie MARPOL ou à l'État membre de l'UE. Les textes laissent à ces acteurs une certaine marge de manœuvre sur la désignation de l'organe responsable de la

mise à disposition des PRF, d'un point de vue légal comme d'un point de vue pratique. La Convention MARPOL comme la Directive 2019/883 de l'UE doivent être traduites dans le droit de chaque pays ; il est donc possible d'ajouter des prescriptions légales supplémentaires et/ou de préciser certains aspects.

210. Dans les ports de l'UE, la responsabilité légale d'assurer la mise à disposition de PRF incombe à l'État membre de l'UE, mais beaucoup l'ont déléguée à des autorités sous-nationales ou locales. Pour les grands ports, il peut s'agir de l'autorité du port, moyennant la validation des plans de gestion des déchets portuaires (devant clairement préciser la mise à disposition de PRF) ; les ministères compétents (i.e. les services ministériels en charge de l'environnement) sont également impliqués. Pour les ports plus modestes, il peut s'agir de la municipalité ou de l'administrateur du port.

211. Dans un certain nombre de cas, les autorités portuaires ne mettent pas à disposition elles-mêmes les PRF, mais préfèrent missionner un contractant privé du secteur des déchets. Dans certains ports, le volume important de déchets d'exploitation des navires déposé justifie une exploitation privée, déchargeant les autorités du port d'avoir à investir elles-mêmes dans des infrastructures de PRF. Dans les ports plus petits, comme les petits ports de pêche et les marinas, les PRF peuvent être mises à disposition en intégrant la réception des déchets d'exploitation des navires dans le système municipal de collecte des déchets.

8.3 Éléments clés concernant la mise à disposition de PRF

212. Comme nous l'avons déjà évoqué dans la section 3 du présent document, les ports peuvent différer substantiellement concernant la taille, le type et le volume de trafic, l'existence de pôles industriels, l'emplacement géographique (y compris l'impact des Zones spéciales de l'OMI), les types de cargaisons prises en charge par le port, la capacité existante de collecte de déchets, stockage et traitement, etc. En conséquence, les exigences concernant la mise à disposition de PRF adéquates peuvent également différer.

213. Un certain nombre d'éléments clés peuvent néanmoins être identifiés dans la réflexion autour de la mise à disposition de PRF. Pour résumer, les considérations suivantes sont importantes dans la sélection d'une PRF, fixe ou mobile, et d'un site de prétraitement ou stockage temporaire :

- Concernant le fonctionnement général de la PRF :
 - Les autres opérations portuaires, telles que le chargement/déchargement des cargaisons ou le soutage, ne doivent pas être gênées ;
 - Les risques de rejet des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison dans l'eau doivent être limités au minimum ;
 - L'équipement nécessaire pour nettoyer ou faire en sorte que les déversements ne contaminent pas l'ensemble de la zone portuaire doit être aisément accessible au niveau de l'installation ;
 - Les emplacements des PRF fixes ou points fixes de dépôt des déchets d'exploitation des navires doivent être sélectionnés de manière stratégique, de sorte à être aisément accessibles à la fois pour les navires et pour le personnel et les véhicules du port ;
 - Les sites des PRF doivent être suffisamment éclairés, pour permettre et encourager la collecte des déchets d'exploitation 24 h/24 ;
 - Les zones de réception doivent être clairement identifiées et faciles d'accès, en particulier lorsque les flux de déchets doivent être collectés de manière séparée ;
 - Les zones de réception doivent être sécurisées pour éviter tout abus ou mauvaise utilisation et garantir la sécurité des gens de mer et du personnel portuaire qui les utilisent ;

- L'impact de la collecte et/ou du stockage temporaire des déchets d'exploitation des navires sur la communauté avoisinante doit être réduit au minimum, en particulier en ce qui concerne le bruit, l'odeur et l'aspect extérieur ;
 - Les installations doivent se conformer à la législation applicable au niveau national, local et autre concernant la collecte et le traitement des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison.
- Concernant l'obligation d'adéquation :
- Les besoins opérationnels des usagers du port doivent être pris en compte ;
 - Les installations doivent être en mesure de réceptionner les types et les quantités de déchets des navires qui y font habituellement escale ;
 - Des installations adéquates sont des installations qui :
 - sont utilisées par les gens de mer ;
 - répondent pleinement aux besoins des navires qui les utilisent régulièrement ;
 - ne dissuadent pas les gens de mer de les utiliser ; et
 - contribuent à l'amélioration du milieu marin.
 - Il faut veiller à ce que l'élimination finale des déchets d'exploitation des navires et résidus puisse avoir lieu selon des méthodes respectueuses de l'environnement.

8.4 Orientations relatives à la mise à disposition de PRF dans les ports maritimes marchands, les ports de croisière/passagers, les ports de pêche et les marinas

214. Cette section expose d'autres orientations relatives à la mise à disposition de PRF dans des types spécifiques de ports, y compris des exemples de PRF qui se sont avérés particulièrement performants. La distinction est faite entre les ports maritimes marchands, les ports de croisière/passagers, les ports de pêche et les marinas.

8.4.1 Ports maritimes marchands

215. Pour répondre aux volumes généralement plus importants de déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison (présents dans les eaux de lavage ou non) déposés dans les ports maritimes marchands, une plus grande diversité de PRF peuvent être fournies et exploitées. Des installations mobiles (camions et barges) et fixes peuvent s'avérer rentables.

216. Néanmoins, en ce qui concerne les installations fixes, l'emplacement doit être correctement choisi, car les navires peuvent avoir à changer de point de mouillage, une manœuvre qui, en plus d'être chronophage et onéreuse peut entraîner des retards anormaux ou dissuader les navires d'utiliser les PRF. Les sites les plus adaptés pour l'installation des réceptacles sont donc les quais adjacents aux mouillages, les points d'accès aux docks, les stations de carburant et les rampes de mise à l'eau.

217. Pour la réception des résidus contenant des hydrocarbures et autres déchets liquides d'exploitation des navires tels que les eaux usées, la construction de pipelines jusqu'à chaque mouillage est une option envisageable, en particulier si l'installation de réception est associée à une installation de nettoyage de soute, par ex. dans un terminal pétrolier.

218. Si les réceptacles sont regroupés sur un site désigné pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, ils peuvent être placés dans un complexe ou abri environnemental, qui est utilisé pour protéger physiquement et visuellement les conteneurs, pour en décourager l'utilisation par des utilisateurs extérieurs au port et pour éviter que les déchets d'exploitation des navires ne soient emportés par le vent.



Barge de collecte dans le port de Montréal (Canada)
(Crédits photographiques : port de Montréal)

Barge de collecte dans le port de Rotterdam (Pays-Bas)
(Crédits photographiques : port de Rotterdam)

219. Pour offrir aux navires une flexibilité maximum pour le dépôt de leurs déchets et éviter des retards anormaux, il est possible, dans les grands ports, de prévoir la mise à disposition d'installations de réception 24 h/24 et 7 jours/7.

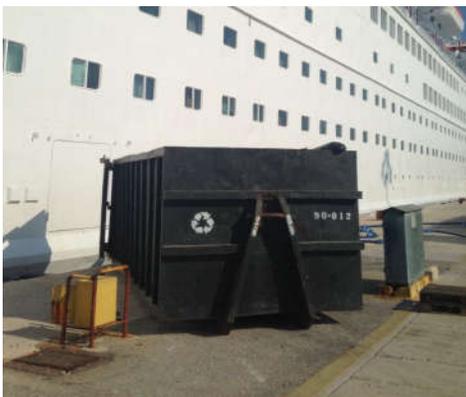


Collecte mobile dans le port du Pirée (Grèce)
(Crédits photographiques : Antipollution)

PRF fixe dans le port d'Anvers (Belgique)
(Crédits photographiques : MAC²)

8.4.2 Ports de passagers/croisière

220. En règle générale, dans les ports de passagers/croisière, le même type de PRF que dans les ports maritimes marchands peut être appliqué, même si le trafic saisonnier et la hausse de la fréquentation touristique peuvent avoir un impact substantiel sur les volumes de déchets d'exploitation livrés.



Conteneur à ordures pour un navire de croisière
(Crédits photographiques : Peter van den Dries)

Citerne collectant les déchets liquides d'un navire de croisière (Crédits photographiques : Peter van den Dries)

221. Dans les ports de passagers, où les mêmes navires font souvent escale, de manière fréquente et régulière, des installations spécifiques peuvent être mises à disposition pour faciliter la collecte rapide des déchets liquides, comme les eaux usées, à l'aide de raccords de conduites normalisés.



Collecte d'eaux usées dans le port de Trelleborg (Suède) (Crédits photographiques : Clean Baltic Sea Shipping)



Collecte d'eaux usées dans le port d'Helsinki (Finlande) (Crédits photographiques : Clean Baltic Sea Shipping)

8.4.3 Ports de pêche

222. Dans les ports de plus petite taille, tels que les ports de pêche et marinas, bien que l'utilisation d'installations de collecte mobiles puisse être efficace, des types d'installations de réception fixes limités peuvent être mis à disposition, lorsque :

- seules des quantités limitées de déchets d'exploitation des navires seront déposées dans ces ports ; et que
- même s'ils sont spécifiques (par ex. filets de pêche, équipements de pêche synthétiques, etc.), seuls des types limités de déchets d'exploitation des navires (principalement des déchets ménagers et des ordures) seront déposés.

223. Les navires de pêche n'ont à déposer qu'un nombre limité de types différents de déchets d'exploitation ; ils peuvent donc en règle générale se concentrer sur la collecte des déchets relevant de l'Annexe I de MARPOL (eaux de cale et huiles usagées) et de l'Annexe V (ordures, y compris les appareils de pêche). En conséquence, la collecte des déchets des navires de pêche peut être organisée relativement facilement à l'aide de camions citernes (pour les eaux de cale) et de conteneurs et bennes (pour les ordures et les appareils de pêche).



Réceptacles à ordures à Tromsø (Norvège)



Réceptacles à ordures en Sicile (Italie)

(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Réceptacles à ordures à Ostende (Belgique)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)

(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Réceptacles à ordures dans un port néerlandais
(Crédits photographiques : inconnu)

8.4.4 Marinas

224. Dans les marinas, il n'est pas toujours nécessaire de fournir des installations de réception de grande ampleur et sélectives. Dans ces ports, le principal type de déchets d'exploitation des navires étant des ordures et des déchets ménagers, des réceptacles généraux, conçus pour la collecte des principaux déchets ménagers, seront suffisants. Les matériaux d'emballage en plastique, en papier et en carton, les canettes de boissons et les boîtes alimentaires en aluminium, étain et acier, les bouteilles en verre et en plastique, etc. devront tous être acceptés par les PRF dans les marinas.



Réceptacle pour huiles usagées dans la marina de Marseille (France)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Installation de réception combinée pour les eaux de cale et les ordures dans une marina en Belgique
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)

225. Selon la taille du port (par ex. accueillant de grands yachts motorisés) et du nombre et type de navires y faisant escale, il peut être utile d'équiper l'installation d'une station de pompage pour la collecte des eaux de cale (mélange d'eau et d'hydrocarbures, principalement constitué d'eau) et/ou déchets des toilettes chimiques.



Réceptacles à ordures dans la marina de Nieuwpoort (Belgique)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Réceptacles à ordures dans la marina di Ragusa (Italie)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)

ANNEXE IV

Guidance Document to Determine the Application of Charges at Reasonable Costs for the Use of Port Reception Facilities or, when Applicable, Application of the No-Special-Fee System, in the Mediterranean

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| <u>LISTE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES</u> | |
| <u>1 INTRODUCTION</u> | 1 |
| 1.1 <u>CONTEXTE</u> | 1 |
| 1.2 <u>OBJECTIF ET PORTEE DU DOCUMENT D'ORIENTATION</u> | 2 |
| 1.3 <u>DECHETS MARINS PROVENANT DE SOURCES EN MER</u> | 2 |
| <u>2. CADRES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LES SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS</u> | 4 |
| 2.1 <u>CADRE REGLEMENTAIRE INTERNATIONAL : LA CONVENTION MARPOL</u> | 4 |
| 2.2 <u>CADRES REGLEMENTAIRES REGIONAUX</u> | 5 |
| 2.2.1 <u>Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée</u> | 5 |
| 2.2.2 <u>Directive 2019/883 de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires</u> | 6 |
| 2.2.2.1 <u>Introduction</u> | 6 |
| 2.2.2.2 <u>Éléments clés de la Directive 2019/883 de l'UE :</u> | 6 |
| 2.2.2.3 <u>Systèmes de recouvrement des coûts dans la Directive 2019/883 de l'UE :</u> | 7 |
| <u>3. TYPES DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS</u> | 10 |
| 3.1 <u>PRESENTATION DES SYSTEMES DE RECOUVREMENT DES COUTS POUR LES DECHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES</u> | 10 |
| 3.2 <u>SYSTEMES « SANS REDEVANCE SPECIALE A ACQUITTER » (NSF)</u> | 11 |
| 3.3 <u>SYSTEMES DE CONTRIBUTIONS/REDEVANCES ADMINISTRATIVES SUR LES DECHETS (ADM)</u> | 12 |
| 3.4 <u>SYSTEMES A REDEVANCES DIRECTES UNIQUEMENT</u> | 12 |
| <u>4. APPLICATION DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS DANS LES PORTS ET LES MARINAS</u> | 12 |
| 4.1 <u>PRESENTATION DE L'APPLICATION DE SYSTEMES DE RECOUVREMENT DES COUTS DANS LES PORTS MARITIMES MARCHANDS DE L'UE</u> | 12 |
| 4.2 <u>APPLICATION DE SYSTEMES DE RECOUVREMENT DES COUTS DANS LES PORTS DE CROISIERE/PASSAGERS</u> | 13 |
| 4.3 <u>APPLICATION DE SYSTEMES DE RECOUVREMENT DES COUTS DANS LES PORTS DE PECHE</u> | 14 |
| 4.4 <u>APPLICATION DE SYSTEMES DE RECOUVREMENT DES COUTS DANS LES MARINAS</u> | 14 |
| <u>5. ÉLÉMENTS DE DÉTERMINATION DU « COÛT » DES PRF</u> | 15 |
| 5.1 <u>LE « COUT » DES PRF</u> | 15 |
| 5.1.1 <u>Coûts directs</u> | 16 |
| 5.1.2 <u>Coûts indirects</u> | 16 |
| 5.2 <u>REVENUS</u> | 17 |
| 5.3 <u>LA NOTION DE « COUT RAISONNABLE »</u> | 17 |
| <u>6. RECOMMANDATIONS POUR L'APPLICATION DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS DANS LES PORTS ET LES MARINAS EN MÉDITERRANÉE</u> | 19 |
| 6.1 <u>RECOMMANDATIONS POUR LES SYSTEMES DE RECOUVREMENT DES COUTS DANS LES PORTS MARITIMES MARCHANDS</u> | 20 |
| 6.1.1 <u>Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL</u> | 20 |
| 6.1.2 <u>Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL</u> | 21 |
| 6.1.3 <u>Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL</u> | 22 |
| 6.1.4 <u>Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL</u> | 22 |
| 6.1.4.1 <u>Ordures (Annexe V de MARPOL, déchets autres que les résidus de cargaison)</u> | 22 |
| 6.1.4.2 <u>Résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL</u> | 23 |
| 6.1.5 <u>Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL</u> | 24 |
| 6.2 <u>PORTS DE CROISIERE/PASSAGERS</u> | 25 |
| 6.2.1 <u>Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL</u> | 25 |

| | | |
|-------|--|----|
| 6.2.2 | <i>Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL</i> | 25 |
| 6.2.3 | <i>Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL</i> | 26 |
| 6.2.4 | <i>Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL</i> | 26 |
| 6.2.5 | <i>Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL</i> | 27 |
| 6.3 | PORTS DE PECHE | 28 |
| 6.3.1 | <i>Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL</i> | 28 |
| 6.3.2 | <i>Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL</i> | 28 |
| 6.3.3 | <i>Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL</i> | 28 |
| 6.3.4 | <i>Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL</i> | 29 |
| 6.3.5 | <i>Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL</i> | 30 |
| 6.4 | MARINAS..... | 30 |
| 6.4.1 | <i>Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL</i> | 30 |
| 6.4.2 | <i>Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL</i> | 31 |
| 6.4.3 | <i>Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL</i> | 31 |
| 6.4.4 | <i>Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL</i> | 31 |
| 6.4.5 | <i>Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL</i> | 32 |
| 6.5 | SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS..... | 32 |

Liste des abréviations et acronymes

| | |
|---------------|---|
| MARPOL | Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires |
| OMI | Organisation maritime internationale |
| PAM | Plan d'action pour la Méditerranée |
| PoW | Programme de travail |
| REMPEC | Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle |
| ONU | Organisation des Nations Unies |
| UE | Union européenne |

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

1. La dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») et à ses Protocoles, qui a eu lieu à Istanbul, en Turquie, du 3 au 6 décembre 2013, a adopté la décision IG.21/7 relative au Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée dans le cadre de l'article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole « tellurique ») à la Convention de Barcelone, ci-après dénommé « Plan régional sur les déchets marins » (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9).

2. Selon l'article 9(5) du Plan régional sur les déchets marins, conformément aux objectifs et principes dudit Plan, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent, comme le stipule l'article 14 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002) à la Convention de Barcelone, étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible d'ici 2017, divers moyens d'imputer des coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires (PRF) ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter ».

3. Par ailleurs, selon l'article 10(f) du Plan régional sur les déchets marins, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone se sont engagées à étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures suivantes d'ici 2019, [...], (f) Imputation de coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, application du système « sans redevance spéciale à acquitter », en consultation avec les organisations internationales et régionales compétentes, dans le cadre de l'utilisation des installations de réception portuaires pour la mise en œuvre des mesures prévues à l'article 10.

4. En outre, conformément à l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, le Secrétariat du PAM-Convention de Barcelone, en coopération avec les organisations internationales et régionales compétentes, doit préparer les lignes directrices spécifiques en tenant compte, s'il y a lieu, des orientations existantes, afin de soutenir et faciliter la mise en œuvre des mesures prévues aux articles 9 et 10 dudit Plan. Sous réserve de la disponibilité de fonds externes, de telles lignes directrices doivent être publiées dans les différentes langues de la région méditerranéenne.

5. La dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui s'est tenue à Athènes, en Grèce, du 9 au 12 février 2016, a adopté la décision IG.22/4 relative à la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), ci-après dénommée « Stratégie régionale (2016-2021) » (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28).

6. La Stratégie régionale (2016-2021), qui vise à aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à mettre en œuvre le Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, aborde la problématique des déchets marins dans les Objectifs spécifiques 5 (Mise à disposition d'installations de réception portuaires), 6 (Livraison des déchets provenant des navires) et 9 (Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance). Elle aborde également la question liée des rejets illicites de substances polluantes par les navires dans les Objectifs spécifiques 7 (Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites) et 8 (Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites). La réduction des rejets (illicites) des déchets générés par les navires s'inscrit donc dans les priorités du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) fixées dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement), également appelé ONU

Environnement / PAM, dans le but de coordonner les activités des États côtiers méditerranéens liées à la mise en œuvre du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002.

7. Le Programme de travail (PoW) 2018-2019 de l'ONU Environnement / PAM adopté par la vingtième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui a eu lieu à Tirana, en Albanie, du 17 au 20 décembre 2017, comprend plusieurs activités concernant les déchets marins, y compris la mise en œuvre du projet « Marine Litter-MED » financé par l'Union européenne (UE) qui vise à accompagner les Parties contractantes à la Convention de Barcelone du sud de la Méditerranée et des pays européens voisins dans la mise en œuvre du Plan régional sur les déchets marins.

8. Le projet « Marine Litter-MED » financé par l'UE vise à élaborer un ensemble de lignes directrices techniques dans le cadre de l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, et l'une de ses composantes, qui est coordonnée par le REMPEC, met l'accent sur les mesures relatives à l'amélioration de la gestion des déchets marins provenant de sources en mer dans les ports et les marinas en Méditerranée, et plus particulièrement sur l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ainsi que sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires dans les ports et marinas de Méditerranée.

9. Dans ce contexte, le REMPEC a préparé le présent document intitulé « Document d'orientation visant à déterminer l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », en Méditerranée », ci-après dénommé « Document d'orientation ».

1.2 Objectif et portée du Document d'orientation

10. Le Document d'orientation examine en détail les éléments de facturation intervenant dans l'utilisation des PRF dans les différents systèmes de redevances, et notamment le système « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF). Les différents éléments qui influent sur le coût de mise à disposition et d'exploitation de PRF sont identifiés ; et leur mode de mise en œuvre dans un système de redevances aligné sur le principe du « pollueur-payeur » sans entraîner des coûts excessifs pour les usagers des ports et marinas de Méditerranée est évalué.

11. Il est à noter que la prise en compte des autres déchets et résidus provenant des navires, comme les sédiments des eaux de ballast et les résidus des systèmes antisalissure, peut être pertinente pour évaluer les systèmes de recouvrement des coûts liés à l'utilisation des PRF. Toutefois, comme ce type de déchets n'entre pas dans le champ d'application de MARPOL, les déchets et résidus régis par la Convention sur la gestion des eaux de ballast, la Convention sur les systèmes antisalissure et le Protocole Londres / la Convention de Londres ne sont pas traités dans le présent document.

1.3 Déchets marins provenant de sources en mer

12. Les déchets marins présents dans les océans ont de nombreux effets néfastes sur la vie et la biodiversité marines, mais aussi des effets adverses sur la santé humaine. Les déchets marins peuvent également avoir un impact négatif sur des activités telles que le tourisme, la pêche et le transport maritime. En outre, lorsqu'ils sont ainsi jetés, les matériaux qui pourraient présenter un potentiel économique via les filières de réutilisation ou de recyclage sont perdus. Il existe plusieurs catégories de déchets marins, la plus problématique étant les matières plastiques qui présentent une faible dégradabilité et un fort risque d'intégration dans la chaîne alimentaire humaine.

13. Les déchets intègrent l'environnement marin à travers différents mécanismes et depuis diverses sources, notamment les sources terrestres et maritimes. Les principales sources de déchets marins situées à terre incluent les décharges municipales, le transport des déchets des décharges et

zones urbaines par les réseaux fluviaux ou d'autres sources le long des rivières et canaux, les rejets d'eaux usées municipales non traitées, les installations industrielles et le tourisme, et tout particulièrement les vacanciers sur les côtes/plages.

14. Les principales sources de déchets marins en mer sont le transport maritime marchand, les ferries et navires de croisière, les navires de pêche, en particulier concernant les engins de pêche perdus ou abandonnés, les flottes militaires et navires de recherche, les navires de plaisance, les plates-formes pétrolières et gazières offshore et les fermes d'aquaculture.

15. Il est souvent avancé que 80 % des débris marins proviennent de sources situées à terre et 20 % de sources en mer. L'origine de ces taux est toutefois peu claire (NOAA, 2009). Par ailleurs, l'importance de la contribution de ces différentes sources au problème des déchets marins varie grandement selon les régions et localités en fonction de l'ampleur des activités dans la zone, ainsi que des politiques applicables. Cela implique de grandes variations dans les quantités et types de déchets provenant de ces sources au niveau régional et local, mais aussi en fonction des saisons²⁸.

16. L'évaluation des tendances concernant les niveaux de déchets marins et leurs sources est cruciale pour identifier et adopter des mesures ciblées en fonction des différentes sources. À cet égard, les actions de surveillance adoptées par certaines conventions maritimes régionales, telles que la Convention OSPAR, la Convention d'Helsinki et la Convention de Barcelone, se révèlent très utiles. La surveillance est appliquée sur des indicateurs de déchets marins et méthodes uniformes (notamment la surveillance des plages et du contenu des estomacs des fulmars et/ou tortues), qui informent sur les tendances d'accumulation des déchets marins et l'efficacité des mesures adoptées. Une identification correcte de la source est ainsi un élément clé des programmes de surveillance.

17. Bien que les sources situées à terre soient prépondérantes dans la production de déchets marins, les sources en mer contribuent également activement au problème. De récentes études ont montré que, bien que la majorité des déchets marins proviennent de sources terrestres, une part significative est imputable à des sources en mer. Et ceci en dépit du fait que les ordures des navires, telles que répertoriées dans l'Annexe V de MARPOL, soient soumises à des règles strictes et ne doivent pas être rejetées en mer, à quelques rares exceptions près (par ex. les déchets alimentaires et résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin). Le rejet de toute matière plastique en mer est strictement interdit. Par ailleurs, l'Annexe V requiert que toute perte d'engin de pêche soit signalée à l'État du pavillon du navire et à l'État côtier dans les eaux duquel l'engin a été perdu.

18. Des études ont montré que, dans les eaux de l'UE, les activités menées en mer, notamment le transport maritime (par ex. les pertes de conteneurs), y compris la pêche et la plaisance, mais aussi les activités offshore, sont des sources contribuant aux déchets marins avec une part estimée à 32 % en moyenne dans l'UE et pouvant atteindre jusqu'à 50 % dans certains bassins maritimes²⁹. Des études récentes ont également montré que, parmi les contributeurs au problème des déchets marins provenant de sources en mer, le secteur de la pêche occupe une place prépondérante, tout comme le secteur de la navigation de plaisance³⁰. Et bien que les dépôts d'ordures dans les ports aient augmenté depuis l'introduction de la directive 2000/59/CE, un écart significatif persiste, qui est estimé être de l'ordre de 60 000 à 300 000 tonnes, soit 7 % à 34 % des quantités totales à déposer chaque année.

²⁸ Unger A., Harrison N., 2016, « *Fisheries as a source of marine debris on beaches in the United Kingdom* », Bulletin sur la pollution marine

²⁹ Étude de la Commission européenne (DG ENV) « pour appuyer le développement de mesures de lutte contre certaines sources de déchets marins » (Eunomia, 2016)

³⁰ <http://www.fishingforlitter.org.uk/assets/file/Report%20FFL%202011%20-%202014.pdf> ; Bulletin sur la pollution marine 2016 Unger et al. (2016) ; UNEP OSPAR (2009) ; Marine Litter Distribution and Density in European Seas (2014) ; Eunomia (2016), p. 95, part estimée de 30 % pour le secteur de la pêche et de 19 % pour le secteur de la plaisance ; le reste des sources en mer est imputable au secteur marchand ; Arcadis (2012) a estimé une part de 65 % pour le seul secteur de la pêche

19. Dans certaines zones, notamment certaines parties du Pacifique et de la mer du Nord, les sources situées en mer prévalent même sur les sources terrestres. Des ordures issues d'une mauvaise gestion et des engins de pêche vieillissants ou abandonnés sont les éléments les plus courants dans les déchets marins (plastiques) provenant des navires.

2 CADRES REGLEMENTAIRES RÉGISSANT LES SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS

2.1 Cadre réglementaire international : la Convention MARPOL

20. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et 1997), MARPOL, est l'une des conventions internationales les plus importantes concernant le milieu marin. Elle a été préparée par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le but d'œuvrer pour la préservation de l'environnement marin en éradiquant toute pollution émanant des rejets opérationnels d'hydrocarbures et autres substances nocives provenant des navires, et de limiter les cas de déversements accidentels de ces substances.

21. Avec ses six annexes couvrant la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les substances nocives transportées sous forme de colis, les eaux usées, les ordures et la pollution de l'atmosphère, la Convention MARPOL fonctionne comme un tout : ses articles traitent essentiellement de la juridiction applicable, des pouvoirs exécutoires et d'inspection, tandis que les annexes exposent plus en détail les règles anti-pollution.

22. La Convention MARPOL prévoit notamment de réguler la disponibilité d'installations de réception portuaires (PRF) adéquates, les types de déchets/résidus qui peuvent (et par conséquent aussi, ceux qui ne doivent pas) être légalement rejetés en mer, la gestion des déchets à bord, ainsi que les mesures exécutoires et les inspections.

23. La Convention MARPOL n'impose pas de manière explicite la mise en place de systèmes de recouvrement des coûts. En revanche, l'article 6.3 des Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL de 2017 (résolution MEPC.295(71)) fait référence à l'utilisation de systèmes d'incitation à la conformité :

« L'augmentation du nombre d'installations de réception portuaires pour répondre aux besoins nés du trafic maritime sans générer de désagréments ou de retards anormaux peut exiger des investissements de la part des opérateurs de ports et de terminaux, ainsi que des entreprises responsables de la gestion des ordures dans ces ports. Les États sont invités à évaluer les moyens à leur portée de limiter cet impact, en veillant à ce que les ordures déposées dans les ports soient effectivement collectées et mises au rebut correctement, moyennant un coût raisonnable ou sans imposer de redevances spéciales pour les navires individuels. Les moyens envisageables sont notamment :

- .1 des avantages fiscaux ;
- .2 des garanties de prêts ;
- .3 un traitement préférentiel accordé aux entreprises de services publics destinés aux navires ;
- .4 des fonds spéciaux pour les cas de figure problématiques, par ex. des ports isolés qui ne sont pas pourvus d'un système de gestion des ordures à terre pouvant recevoir des ordures de navires ;
- .5 des subventions de l'État ; et
- .6 des fonds spéciaux de contribution au coût d'un régime de primes pour la récupération des engins de pêche perdus, abandonnés ou rejetés ou la récupération d'autres ordures persistantes. Un tel régime prévoirait le versement de sommes appropriées aux personnes

qui récupèrent de tels engins ou autres ordures persistantes, autres que les leurs, dans les zones maritimes relevant de la juridiction du gouvernement intéressé ».

24. Si les « avantages fiscaux » évoqués dans l'article 6.3 de ces directives n'impliquent pas de manière explicite l'utilisation de systèmes de recouvrement des coûts conformes au principe « pollueur-payeur », ce texte invite les États à envisager l'utilisation de systèmes permettant de garantir que les ordures déposées dans les ports sont effectivement collectées et correctement traitées. Par ailleurs, la mention « coût raisonnable ou sans imposer de redevances spéciales pour les navires individuels » peut être perçue comme un encouragement à ventiler le coût de la mise à disposition et/ou utilisation des PRF sur l'ensemble des navires faisant escale dans le port, c'est-à-dire en appliquant un système « sans redevance spéciale à acquitter ». Quoiqu'il en soit, le texte actuel laisse une large marge d'interprétation.

2.2 Cadres réglementaires régionaux

2.2.1 Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée

25. En 2013 a été adopté le Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée. Ses objectifs premiers sont de :

- a) prévenir et réduire à un minimum la pollution par les déchets marins en Méditerranée et ses impacts sur les services écosystémiques, les habitats, les espèces (en particulier les espèces en danger), la santé publique et la sécurité ;
- b) enlever dans la mesure du possible les déchets marins déjà existants ;
- c) accroître les connaissances sur les déchets marins ; et
- d) s'assurer que la gestion des déchets marins en Méditerranée est réalisée conformément aux normes et approches internationales reconnues, ainsi qu'à celles des organisations régionales et, selon le cas, en harmonie avec les programmes et mesures appliqués dans d'autres mers.

26. Plusieurs mesures ont été incluses pour traiter les déchets marins provenant de sources situées en mer.

27. Dans son article 9.5, le texte prévoit que les Parties contractantes, conformément aux objectifs et principes du Plan régional :

« Conformément à l'article 14 du Protocole « Prévention et situations critiques », étudient et appliquent, dans la mesure du possible, d'ici 2017, les moyens d'imputer des coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, si possible, appliquent le système « sans redevance spéciale à acquitter ». Les Parties contractantes doivent également prendre les mesures nécessaires pour fournir aux navires utilisant leurs ports les informations relatives à l'obligation résultant de l'Annexe V de la Convention MARPOL et de leur législation applicable à cet égard ».

28. Et dans l'article 10.(f), les Parties contractantes ont convenu d'évaluer la possibilité d'une : *« imputation de coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », en consultation avec les organisations internationales et régionales compétentes, dans le cadre de l'utilisation des installations de réception portuaires pour la mise en œuvre des mesures prévues à l'article 10 ».*

2.2.2 Directive 2019/883 de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

2.2.2.1 Introduction

29. L'application du principe du « pollueur-payeur »³¹ peut aider à promouvoir l'utilisation des PRF et le dépôt des déchets d'exploitation de navires à terre. Outre la mise à disposition de PRF adéquates, l'application du principe du « pollueur-payeur » aux déchets des navires peut être facilitée en demandant aux navires de contribuer de manière significative aux coûts induits par la réception et la gestion de ces déchets. Cette contribution peut être collectée via un système de recouvrement des coûts spécifique avec une redevance perçue sur les navires faisant escale dans le port, qu'ils utilisent les installations de réception portuaires ou non. Cette redevance doit couvrir les coûts de collecte, de transport et de traitement des déchets des navires.

30. En 2000, l'Union européenne s'est dotée d'un instrument réglementaire ciblant spécifiquement la prévention de la pollution du milieu marin par les déchets des navires. L'objectif de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison est de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de l'Union européenne, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, et de renforcer ainsi la protection du milieu marin.

31. Cependant, la directive 2000/59/CE laissait une large place à l'interprétation par les différents États membres de l'UE : une directive est en effet un acte juridique de l'Union qui instaure une obligation de résultat pour les États membres, mais en leur laissant le choix des moyens d'atteindre ce résultat³² ; les directives laissent aux États membres une certaine marge de manœuvre quant aux règles précises à adopter. C'était également le cas concernant certains éléments clés de la directive 2000/59/CE, y compris pour des éléments³³ liés aux systèmes de recouvrement des coûts. Par conséquent, la nouvelle Directive 2019/883 de l'UE a été adoptée le 9 avril 2019, abrogeant la directive 2000/59/CE et instaurant des changements réglementaires importants.

2.2.2.2 Éléments clés de la Directive 2019/883 de l'UE :

32. La Directive 2019/883 de l'UE s'applique à tous les navires (y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, à l'exception toutefois des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales), quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre de l'UE ou y opérant, et à tous les ports des États membres de l'UE dans lesquels ces navires font habituellement escale.

33. La Directive 2019/883 de l'UE prévoit notamment les exigences clés suivantes :

- a) Une obligation pour les États membres de l'UE de s'assurer que des PRF adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, sans causer de retards anormaux à ces navires ;
- b) Un plan approprié de réception et de traitement des déchets doit être établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées, notamment les

³¹ Le principe du « pollueur-payeur » prévoit que la partie responsable d'une pollution doit supporter les coûts des dommages subis de ce fait par le milieu naturel.

³² À la différence des règlements, qui sont exécutoires et n'exigent aucune mesure de mise en œuvre.

³³ Étude pour appuyer le développement de mesures de lutte contre certaines sources de déchets marins, rapport d'Eunomia pour la Commission européenne (DG ENV), 2016

- utilisateurs des ports. Ces plans doivent être évalués et approuvés par l'autorité compétente dans l'État membre ;
- c) Les capitaines des navires doivent remplir un formulaire de notification préalable des déchets et le transmettre dans les temps (au moins 24 h avant l'arrivée), informant le port d'escale de leurs intentions concernant le dépôt de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison ;
 - d) Lors du dépôt dans la PRF, l'opérateur ou l'autorité portuaire doit remettre un reçu de dépôt des déchets, dont les informations doivent être reportées par voie électronique par le capitaine du navire ;
 - e) Le dépôt obligatoire de tous les déchets d'exploitation des navires. Un navire peut néanmoins être autorisé à reprendre la mer jusqu'au port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante ;
 - f) La mise en œuvre d'un système de recouvrement des coûts conforme au principe « pollueur-payeur » via l'application d'une redevance sur les déchets, incitant de fait les navires à ne pas rejeter leurs déchets d'exploitation en mer ; et
 - g) La mise en place d'un plan d'inspections, permettant aux États membres de l'UE de s'assurer que tout navire peut être inspecté. Une approche fondée sur les risques doit être adoptée pour ces inspections, sur la base des informations des notifications préalables et des reçus de dépôt de déchets qui sont communiqués et échangés par voie électronique.

2.2.2.3 *Systèmes de recouvrement des coûts dans la Directive 2019/883 de l'UE :*

34. Afin de résoudre les problèmes d'ambiguïté de la directive 2000/59/CE concernant certains des éléments clés liés aux systèmes de recouvrement des coûts, et pour permettre une meilleure harmonisation, la Directive 2019/883 de l'UE clarifie certains points relatifs aux systèmes de recouvrement des coûts, notamment :

- les navires de pêche et bateaux de plaisance ne sont plus exemptés du système de redevance indirecte ;
- les éléments déterminant le « coût » d'une PRF, tels que les coûts administratifs et d'exploitation, mais aussi les revenus nets des plans de REP³⁴ et financements nationaux/régionaux. De plus amples informations concernant les éléments de coût sont fournies dans l'Annexe 4 de la Directive 2019/883 de l'UE ;
- une plus grande transparence dans la relation entre la redevance indirecte et les coûts ;
- une méthode de calcul plus harmonisée sur la contribution significative ;
- l'application de l'élément de redevance indirecte sur les eaux usées (Annexe IV de MARPOL) et les déchets contenant des hydrocarbures (Annexe I de MARPOL, autres que les résidus de cargaison) ;
- l'application obligatoire de la redevance 100% indirecte pour les ordures, y compris les engins de pêche et déchets pêchés passivement ;
- les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement doivent être couverts, selon les cas, par les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, y compris les initiatives de gestion des déchets et les financements de l'UE, nationaux ou régionaux ;
- les critères applicables au concept de « navire vert » doivent être définis plus avant via un acte d'exécution.

35. La Directive 2019/883 de l'UE impose la mise en place d'un système de recouvrement des coûts via son article 8 :

³⁴ Filières à responsabilité élargie des producteurs

1. *Les États membres de l'UE doivent veiller à ce que les coûts d'exploitation des installations de réception portuaires pour la réception et le traitement des déchets provenant des navires, autres que les résidus de cargaison, soient couverts par la perception d'une redevance sur les navires. Ces coûts incluent les éléments listés en Annexe 4.*
2. *Les systèmes de recouvrement des coûts ne doivent en aucune manière constituer une incitation pour les navires à rejeter leurs déchets en mer. À cette fin, les États membres de l'UE doivent appliquer les principes suivants à la conception et à l'exploitation des systèmes de recouvrement des coûts dans les ports :*
 - (a) *les navires doivent s'acquitter d'une redevance indirecte, qu'ils déposent leurs déchets dans une installation de réception portuaire ou non ;*
 - (b) *la redevance indirecte doit couvrir :*
 - (i) *les coûts administratifs indirects ;*
 - (ii) *une partie significative des coûts d'exploitation directs, comme prévu dans l'annexe 4. La partie significative des coûts d'exploitation indirects représente au moins 30 % du total des coûts directs correspondant au dépôt effectif des déchets sur l'année précédente, avec la possibilité de prendre également en compte les coûts liés au volume de trafic attendu pour l'année à venir ;*
 - (c) *afin d'encourager au maximum le dépôt des déchets tels que définis dans l'Annexe V de la Convention MARPOL, autres que les résidus de cargaison, aucune redevance directe ne devra être imposée pour ces déchets, l'objectif étant de garantir un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposés, sauf dans les cas où ce volume de déchets excéderait la capacité de stockage spécialisé maximum mentionnée dans le formulaire présenté en Annexe 2 de la présente directive. Les déchets pêchés passivement doivent être couverts par ce régime, y compris le droit de dépôt ;*
 - (d) *afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient exclusivement supportés par les usagers des ports, les États membres doivent les couvrir, le cas échéant, avec les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, comme les plans de gestion des déchets et les fonds européens, nationaux ou régionaux disponibles.*
 - (e) *afin d'encourager le dépôt des résidus de lavage des citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité, les États membres de l'UE peuvent proposer des incitations financières appropriées pour leur dépôt ;*
 - (f) *la redevance indirecte ne doit pas inclure les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, dont les coûts devront être couverts en fonction des types et quantités de déchets déposés.*
3. *La part des coûts qui n'est, le cas échéant, pas couverte par la redevance indirecte sera couverte sur la base des types et des quantités de déchets effectivement déposés par le navire.*
4. *Les redevances peuvent être différenciées comme suit :*
 - (a) *la catégorie, le type et la taille du navire ;*
 - (b) *la mise à disposition de services pour les navires en dehors des heures d'activité normales du port ; ou*
 - (c) *la nature dangereuse des déchets.*
5. *Les redevances seront réduites en fonction :*

- (a) du type de transport auquel se livre le navire, en particulier lorsqu'il s'agit d'échanges de commerce maritime à courte distance ; ou
- (b) de la conception, des équipements et de l'exploitation du navire, lorsqu'il ressort que le navire produit des quantités moindres de déchets et les gère d'une manière durable et respectueuse de l'environnement.

D'ici le ... [12 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente Directive], la Commission devra avoir adopté des actes d'exécution définissant les critères permettant de déterminer qu'un navire répond aux exigences mentionnées au point (b) du premier sous-paragraphe concernant la gestion des déchets à bord des navires. Ces actes d'exécution devront être adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 20(2).

6. *Afin de garantir que les redevances sont équitables, transparentes, facilement identifiables, non discriminatoires et qu'elles reflètent les coûts des installations et des services proposés et, le cas échéant, utilisés, le montant de la redevance et la base sur laquelle elle a été calculée doivent être mis à disposition dans une langue officielle de l'État membre où se situe le port et, le cas échéant, dans une langue utilisée internationalement par les utilisateurs du port dans le plan de réception et de traitement des déchets.*
7. *Les États membres doivent s'assurer que les données de surveillance sur les volumes et quantités de déchets pêchés passivement sont collectées et sont tenus de transmettre ces données de surveillance à la Commission. La Commission devra, sur la base de ces données de surveillance, publier un rapport au 31 décembre 2022, puis tous les deux ans par la suite.*

La Commission devra adopter des actes d'exécution afin de définir les méthodologies applicables aux données de surveillance et le format des rapports. Ces actes d'exécution devront être adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 20(2).

36. Il est à noter que la Directive 2019/883 de l'UE ne fait pas de distinction entre les différents types de navires et incorpore dans leur intégralité les exigences liées aux systèmes de recouvrement des coûts pour les navires marchands, les navires de passagers/croisière, les navires de pêche et les bateaux de plaisance.

37. Autre élément important : pour les ordures des navires (déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, autres que les résidus de cargaison), un système de redevance 100 % indirecte est requis. Afin d'inciter au maximum au dépôt des ordures, aucune redevance directe ne doit être appliquée pour ces déchets pour garantir un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposés. La seule exception étant les cas où ce volume de déchets excéderait la capacité de stockage spécialisé maximum, qui est mentionnée dans le formulaire de notification préalable. Dans ce cas, une redevance directe supplémentaire peut être appliquée afin de s'assurer que les coûts liés à la réception de cette quantité exceptionnelle de déchets ne pèsent pas de manière démesurée sur le système de recouvrement des coûts du port.

38. Il est à noter aussi que les systèmes de recouvrement des coûts ne sont pas tenus de couvrir la collecte et le traitement des résidus de cargaison. Selon l'article 8.1 de la Directive 2019/883 de l'UE, qui exclut les résidus de cargaison des systèmes de recouvrement des coûts, les coûts de dépôt de résidus de cargaison doivent être acquittés directement par l'utilisateur de l'installation de réception. Une redevance directe est également appliquée pour les déchets des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (Annexe VI de MARPOL).

39. La Directive 2019/883 de l'UE s'applique uniquement aux ports de l'Union européenne et tous les ports de l'UE ont aujourd'hui mis en place des systèmes de recouvrement des coûts pour les

déchets des navires. Toutefois, plusieurs ports en dehors de l'UE ont également adopté ce type de systèmes.

3. TYPES DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS

3.1 Présentation des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets d'exploitation des navires

40. Il est légitime de constater que l'absence de règles prescriptives strictes dans la Convention MARPOL (comme expliqué au paragraphe 18 du présent document) et dans la directive 2000/59/CE (comme expliqué au paragraphe 28 du présent document) a autorisé diverses interprétations, débouchant sur la mise en place de systèmes de recouvrement des coûts très divers dans les ports de l'UE.

41. Plusieurs études et analyses se sont penchées sur la question des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets des navires. En 2010, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)³⁵ a réalisé une évaluation horizontale des PRF dans les ports de l'Union, basée sur des rapports de visites dans 22 États membres de l'UE sur la période 2007–2010. L'objectif était d'évaluer la mise en œuvre de la directive 2000/59/CE, y compris l'existence de systèmes de recouvrement des coûts. Il est apparu que la mise en œuvre et l'application des systèmes de recouvrement des coûts différaient entre les États membres de l'UE (et parfois au sein même de ces États). Les systèmes observés ont été classés en trois grandes catégories :

- **Les systèmes « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF) :** ces systèmes facturent aux navires une redevance de prise en charge des déchets, qu'ils utilisent les installations prévues à cet effet ou non ;
- **Les systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets (ADM) :** ces systèmes facturent aux navires une redevance qui dépend en partie du volume de déchets déposés, et une redevance supplémentaire forfaitaire, remboursable au dépôt des déchets ; et
- **Les systèmes de redevances directes uniquement :** ceux-ci facturent les usagers en fonction des volumes de déchets déposés, sans redevance forfaitaire supplémentaire.

42. Un large éventail de modèles spécifiques utilisés par les différents ports et/ou États membres de l'UE coexistent au sein de ces trois catégories. Pour ajouter à la complexité, outre la diversité des systèmes de recouvrement des coûts, les ports et/ou les États membres de l'UE appliquent parfois des systèmes de recouvrement différents selon les types de déchets.

43. D'autres études ont repris cette catégorisation des systèmes de recouvrement des coûts :

- L'étude de l'AESM de 2012 sur le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison dans les installations de réception portuaires dans les ports de l'UE, Ramboll (EMSA/OP/06/2011) ;
- L'évaluation ex-post de 2015 de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires préparée par Panteia/PwC pour la Commission européenne (DG MOVE), dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) de la CE pour la révision de la directive 2000/59/CE ;
- L'Analyse d'impact de 2017, accompagnant la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et amendant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE (Ecorys/COWI), SWD(2018) 21 final.

³⁵ L'AESM est l'agence de l'UE qui offre une assistance opérationnelle et une expertise technique à la Commission européenne et aux États membres de l'UE pour la préparation et la mise en œuvre de la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité maritime, de la pollution par les navires et de la sûreté maritime (www.emsa.europa.eu).

44. Les trois catégories de systèmes de recouvrement des coûts exposés dans l'Évaluation horizontale de l'AESM seront donc également reprises dans cette présentation.

45. Il convient de noter également que l'étude de 2016 pour soutenir le développement de mesures visant à lutter contre diverses sources de déchets marins (*Study to support the development of measures to combat a range of marine litter sources*, Eunomia, rapport pour la DG ENV de la Commission européenne) utilisait en principe ces mêmes catégories, avec toutefois quelques variantes supplémentaires :

- redevances directes ;
- redevances indirectes (et systèmes de redevances inverses) ;
- redevances indirectes partielles ;
- systèmes de consigne ;
- amendes ; et
- systèmes de bons.

46. Les trois catégories principales sont présentées et expliquées plus en détail ci-dessous, à partir de l'analyse réalisée dans l'évaluation ex-post de la directive 2000/59/CE (Panteia/PwC, 2015).

3.2 Systèmes « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF)

47. Parmi les systèmes de recouvrement des coûts « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF) en place dans les ports européens, plusieurs ne fixent pas de limites sur les volumes de déchets déposés à terre (ce que l'on appelle un NSF à 100 %). Aucune redevance n'est facturée en plus de la redevance forfaitaire sur les déchets que l'autorité du port perçoit auprès de tous les navires. Cette redevance de prise en charge ne dépend pas de la quantité de déchets déposés ; et elle est également à acquitter lorsqu'un navire n'utilise pas du tout les installations de réception portuaires. Elle dépend normalement de la taille du navire et parfois aussi, de son type, et la redevance de prise en charge des déchets peut être incluse dans les taxes portuaires ou facturée séparément.

48. Certains ports ont également choisi une variante de ce système « sans redevance spéciale à acquitter », en acceptant les déchets jusqu'à un certain volume (raisonnable) (« NSF avec volumes raisonnables »), c.-à-d. qu'un volume spécifié de déchets est couvert par la redevance forfaitaire facturée à tous les navires. Les volumes considérés comme étant « en surplus » sont facturés séparément, soit par l'autorité du port, soit par les entreprises responsables de la collecte des déchets. Les volumes couverts par la redevance forfaitaire sont fixés par l'autorité portuaire. Les volumes de déchets en sus sont facturés à part, en fonction de la quantité déposée.

49. Afin d'inciter au maximum au dépôt des ordures, il est à noter que selon la Directive 2019/883 de l'UE, aucune limite de volume ne doit plus être imposée pour les dépôts d'ordures. La seule exception autorisée étant les cas où le volume d'ordures déposées excéderait la capacité de stockage spécialisé maximum mentionnée dans le formulaire de notification préalable des déchets (Annexe 2 de la Directive 2019/883 de l'UE).

50. De nombreux ports de l'UE appliquent une variante du système NSF. Dans la plupart des cas, ce système peut s'appliquer aussi bien à l'Annexe I de MARPOL (hydrocarbures) qu'à l'Annexe V (ordures). Dans quelques cas, les eaux usées sont également incluses. Certains ports ont adopté un système de recouvrement des coûts dans lequel une redevance non spéciale n'est facturée que pour les ordures (système NSF « ordures uniquement »). Dans ce type de cas, la redevance indirecte couvre tous les frais de collecte des ordures, tandis que tous les autres coûts sont facturés en fonction des volumes de déchets déposés.

3.3 Systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets (ADM)

51. Les systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets s'articulent généralement autour de deux composantes : la redevance administrative forfaitaire et une redevance directement liée aux volumes de déchets déposés.

52. Il existe une variante de ce mécanisme : système de caution pour la redevance administrative sur les déchets (également qualifié de système ADM/de consignation). Avec ce système, une partie significative des coûts des PRF est couverte par une redevance acquittée par les navires.

53. L'une des différences importantes observées dans l'application d'un tel système dans les ports des États membres de l'UE concerne la possibilité ou non pour les navires de bénéficier d'un remboursement de leur caution une fois qu'ils ont déchargé leurs déchets dans une installation de réception portuaire. Dans certains ports, une redevance administrative non remboursable est facturée aux navires. Toutefois, dans de nombreux cas, les navires perçoivent un remboursement intégral ou partiel s'ils déposent leurs déchets. Avec ce système, tous les navires s'acquittent d'une redevance sur les déchets auprès de l'autorité portuaire. Tous les coûts de réception des déchets sont directement facturés par les entreprises de collecte des déchets, et sont fonction des volumes de déchets déposés. Un remboursement peut ultérieurement être réclamé auprès de l'autorité portuaire lorsque la prise en charge des déchets par le port peut être confirmée par des justificatifs.

54. Il est à noter que la Directive 2019/883 de l'UE impose aux ports de l'UE que cette redevance indirecte couvre les coûts administratifs indirects et une partie significative des coûts d'exploitation directs (30 % des coûts directs totaux pour le dépôt effectif des déchets au cours de l'année précédente).

55. Certains ports de l'UE appliquent un autre type de système de recouvrement des coûts incluant une redevance administrative : le système ADM/de redevance d'opposition. Dans ce cas, tous les navires se voient facturer une redevance de pénalité, à moins de pouvoir prouver qu'ils ont déposé leurs déchets dans ce port ou dans un autre port de l'UE.

3.4 Systèmes à redevances directes uniquement

56. Outre les systèmes de recouvrement des coûts NSF et ADM, un autre modèle a été observé. Ce système couvre tous les frais de réception des déchets avec une redevance qui est directement et uniquement fonction des volumes de déchets déposés à terre. Donc, en l'absence de dépôt des déchets, rien n'est facturé. En ne facturant que les navires qui déposent des déchets, uniquement sur la base du volume de déchets livrés, ces systèmes n'incitent pas à se délester des déchets dans les ports et ne respectent donc pas la Directive 2019/883 de l'UE qui exige ce type d'incitation.

57. Selon la Directive 2019/883 de l'UE, les systèmes de redevances directes ne peuvent être appliqués qu'aux résidus de cargaison, aux eaux de lavage et aux déchets des systèmes d'épuration (Annexe VI de MARPOL).

4. APPLICATION DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS DANS LES PORTS ET LES MARINAS

4.1 Présentation de l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands de l'UE

58. L'évaluation ex-post (Panteia/PwC) conduite en 2015 a analysé les types de systèmes de recouvrement des coûts (CRS) appliqués dans les ports de l'UE, en tenant compte du fait que les ports utilisent souvent différents CRS pour différents types de déchets. Globalement, il est apparu que la

plupart des ports appliquent soit un système NSF soit un système ADM, la première option étant la plus répandue.

59. Parmi les ports qui utilisent le système NSF, la plupart sont enclins à fixer des plafonds de volumes de déchets couverts par la redevance fixe et utilisent plus souvent un modèle de « volumes » plutôt que le système à 100 % (utilisation sans limites). Pour les ordures en particulier, les ports ont souvent recours à des systèmes indirects, soit dans le cadre d'un NSF, soit d'une forme de système ADM. Pour les déchets d'hydrocarbures (Annexe I de MARPOL), et plus particulièrement pour les eaux usées (Annexe IV de MARPOL), une redevance directe est le plus souvent appliquée, en fonction du volume de déchets déposés.

60. L'analyse géographique révèle que les systèmes NSF sont essentiellement appliqués par les États membres de l'UE de la mer Baltique. On retrouve surtout le système ADM dans les ports continentaux de la mer du Nord. L'application de redevances directement liées aux volumes de déchets déposés est le plus largement observée en Méditerranée et dans l'océan Atlantique pour certains types de déchets (y compris en mer du Nord, en particulier pour les ordures).

61. Pour traiter la question de la pollution du milieu marin par les déchets d'exploitation des navires, certaines régions ont développé des stratégies spécifiques, y compris des mesures contraignantes. Citons par exemple la Commission d'Helsinki pour la mer Baltique (HELCOM), qui a approuvé la Stratégie pour les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation et autres problèmes associés, également connue sous le nom de Stratégie de la Baltique. Cette stratégie englobe un ensemble de mesures et de règles visant à garantir la conformité des navires avec les règles globales et régionales sur les rejets et à éliminer les rejets illicites en mer de tous les déchets de tous les navires. En 2007, l'HELCOM a approuvé sa recommandation 28/1 relative à « l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter » pour les déchets d'exploitation des navires en mer Baltique ». Tous les ports de la Baltique appliquent donc le système NSF.

62. Dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), une enquête rapide sur Internet a été réalisée pour comprendre l'application des CRS dans les ports maritimes marchands suivants :

| Port | Type de CRS |
|-----------|-----------------------------------|
| Anvers | ADM avec remboursement partiel |
| Lisbonne | ADM |
| Gdansk | NSF pour des volumes raisonnables |
| Patras | NSF |
| Marseille | ADM/redevance d'opposition |

4.2 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de croisière/passagers

63. L'évaluation ex-post (Panteia/PwC) de 2015 n'établissait pas de distinction entre les ports maritimes marchands et les ports de croisière/passagers.

64. Dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), une enquête rapide sur Internet a été réalisée pour comprendre l'application des CRS dans les ports de croisière/passagers suivants :

| Port | Type de CRS |
|-----------|---|
| Barcelone | NSF à 100 % |
| Dubrovnik | NSF pour les ordures, redevance directe pour les autres déchets |
| Kusadasi | NSF pour des volumes raisonnables |
| Skagen | NSF pour des volumes raisonnables |
| Stockholm | NSF à 100 % |

4.3 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de pêche

65. Pour les ports de l'UE, il peut être noté que les navires de pêche étaient exemptés des principes de l'article 8 sur les systèmes de recouvrement des coûts dans la directive 2000/59/CE. Dans les faits, cela signifiait qu'il n'était nullement obligatoire de facturer à ces navires une redevance forfaitaire séparée sur les déchets et que la contribution aux coûts des PRF pouvait être entièrement intégrée aux taxes portuaires. Dans la Directive 2019/883 de l'UE, les navires de pêche sont tenus de répondre à l'ensemble des exigences concernant les systèmes de recouvrement des coûts, ce qui inclut la redevance 100 % indirecte pour le dépôt des ordures (y compris les engins de pêche).

66. Dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), il a été observé que, pour les ports de pêche, seules des informations limitées concernant les CRS étaient disponibles sur Internet. Cela s'explique probablement par le fait que, à la différence de la collecte des déchets des navires marchands et autres navires opérant à l'international, dans bien des cas, les navires de pêche ont un « port d'attache » (ou du moins ne visitent qu'un nombre restreint de ports pour vendre leur poisson) qu'ils rejoignent après leurs campagnes de pêche. Cela permet donc des échanges plus directs (dans la langue locale) sur les règles et les plans de collecte des déchets dans le port d'attache et il n'est pas forcément nécessaire pour les autorités portuaires et les communautés de pêcheurs de publier sur leurs sites Internet les droits et les redevances appliqués sur les déchets. Des informations ont néanmoins pu être trouvées pour les ports de pêche suivants :

| Port | Type de CRS |
|--------------------------|--|
| Den Helder | NSF pour les déchets d'hydrocarbures et les petits déchets dangereux |
| Gamla Höfnin (Reykjavik) | NSF |
| Peterhead | NSF |
| Zeebrugge | NSF à 100 % pour les ordures |

4.4 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les marinas

67. Pour les ports de l'UE, il convient de noter que les bateaux de plaisance étaient exemptés des principes posés par l'article 8 sur les systèmes de recouvrement des coûts dans la directive 2000/59/CE. Dans les faits, cela impliquait qu'il n'était nullement obligatoire de facturer à ces navires une redevance forfaitaire séparée sur les déchets et que la contribution aux coûts des PRF pouvait être entièrement intégrée aux taxes portuaires. Dans la Directive 2019/883 de l'UE, les bateaux de plaisance sont tenus de répondre à l'ensemble des exigences concernant les systèmes de recouvrement des coûts, ce qui inclut la redevance 100 % indirecte pour le dépôt des ordures.

68. Sous l'ancien régime applicable aux PRF, les bateaux de plaisance étaient exclus du système de redevance indirecte. En conséquence, la majorité des marinas évaluées dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018) ont indiqué sur leurs sites Web que le « dépôt d'ordures/déchets est inclus » (ou une formulation équivalente). Par ailleurs, dans 4 des 5 marinas ayant fait l'objet de l'étude Internet, un système NSF était appliqué.

5. ÉLÉMENTS DE DÉTERMINATION DU « COÛT » DES PRF

5.1 Le « coût » des PRF

69. Plusieurs éléments de coûts interviennent dans la mise à disposition et l'exploitation des PRF, car le coût total d'une PRF dépend non seulement du coût de collecte des déchets provenant des navires, mais aussi du coût de recyclage, de traitement et d'élimination définitive. Entrent aussi en ligne de compte les coûts de personnel, d'administration, etc.

70. Conformément à l'article 8.1 de la Directive 2019/883 de l'UE, où les coûts des PRF doivent être couverts par une redevance perçue sur les navires, les autorités des ports de l'UE ou les administrations portuaires (il peut s'agir de municipalités, de clubs nautiques, etc.) peuvent répercuter ces coûts de différentes manières sur les usagers des ports en appliquant un système CRS. À cet effet, selon l'article 8.2 de la Directive 2019/883 de l'UE, tous les navires doivent s'acquitter d'une redevance indirecte, qu'ils déposent des déchets dans les PRF ou non.

71. Chaque CRS tend à distinguer ces coûts entre deux catégories :

- a) les coûts directs, qui désignent les coûts d'exploitation induits par le dépôt effectif (collecte, traitement et élimination définitive) des déchets d'exploitation des navires, recouvrant les coûts d'infrastructure (investissements). Les coûts directs peuvent émaner des opérateurs des entreprises de collecte des déchets ou de l'autorité portuaire, selon les modalités d'organisation locale des PRF ; et
- b) les coûts indirects, qui englobent les coûts administratifs du port induits par la gestion des informations, comme la notification préalable des déchets, l'élaboration d'un plan de réception et de traitement des déchets (y compris la consultation, la communication, l'octroi des licences d'exploitation aux contractants du secteur des déchets, les procédures d'appels d'offres, etc.) et le système de recouvrement des coûts lui-même (facturation, remboursements pour les entreprises de collecte des déchets, suivi financier).

72. Par ailleurs, les coûts des PRF sont également impactés par les revenus potentiels issus de la vente des déchets d'exploitation des navires retraités et/ou leur recyclage ou valorisation.

73. Ces termes n'étaient pas définis dans la directive 2000/59/CE, ce qui donnait lieu à différentes interprétations de la notion de « coût des PRF ». Il est donc admis que l'identification des différents éléments de coûts en tant que coûts administratifs indirects et coûts d'exploitation directs aiderait à clarifier les CRS et à rendre leurs modalités plus transparentes pour les usagers des ports. La relation entre ces redevances et les coûts a été clarifiée dans l'Annexe 4 de la Directive 2019/883 de l'UE.

74. Il convient aussi de noter que l'expression « coûts indirects » ne doit pas être confondue avec l'expression « redevance indirecte » qui, elle, fait référence à la redevance sur les déchets qui doit constituer une incitation financière pour les navires à déposer leurs déchets d'exploitation et qui doit être acquittée par tous les navires se rendant dans un port de l'UE, qu'ils utilisent les PRF ou non (contribution significative). La redevance indirecte couvre à la fois les coûts indirects, ainsi qu'une partie significative des coûts d'exploitation directs.

75. Dans l'UE, il existe des différences claires dans la manière dont les ports organisent et proposent les services de PRF. Certains fournissent tous les services de PRF pour les déchets d'exploitation des navires sous leur propre contrôle (normalement, les contractants du secteur des déchets sont sélectionnés via une procédure d'appels d'offre publique), car certains ports détiennent leur propre infrastructure PRF, tandis que d'autres fournissent tous les services de PRF par l'intermédiaire de contractants du secteur des déchets dans un système de marché ouvert. Il est clair que les éléments de coûts dépendent de la manière dont les PRF sont exploitées et du degré d'implication des autorités portuaires (par ex. dans certains ports de taille modeste, les coûts administratifs indirects ne seront pas tous pris en compte dans le CRS). Par ailleurs, les coûts ne sont pas les mêmes dans tous les ports, car les coûts directs dans un port peuvent être considérés comme indirects dans d'autres (stockage temporaire, chargement/déchargement, etc.).

76. Les CRS ne bénéficiant actuellement d'un cadre réglementaire qu'au sein de l'UE, les pratiques et expériences dans ce domaine et les éléments de coûts des PRF reposent essentiellement sur l'expertise disponible au sein de l'UE. Les sections suivantes présentent les différents éléments de coûts identifiés lors de l'Analyse d'impact pour la révision de la directive 2000/59/CE, qui ont été intégrés dans l'Annexe 4 de la Directive 2019/883 de l'UE.

77. La combinaison de ces éléments de coûts directs et indirects avec les revenus nets donne le coût total net de la collecte, du stockage, du traitement et de l'élimination définitive des déchets d'exploitation des navires et/ou résidus de cargaison.

5.1.1 Coûts directs

78. Les coûts directs correspondent aux coûts d'exploitation qui découlent du dépôt effectif des déchets des navires, y compris :

- la mise à disposition de l'infrastructure PRF : bennes, conteneurs, réservoirs, outils de traitement, barges, camions, réception des déchets, installations de traitement ;
- les concessions dues au titre de la location du site, le cas échéant, ou de la location des équipements nécessaires à l'exploitation des PRF ;
- l'exploitation effective des PRF : collecte des déchets depuis les navires, transport des déchets depuis les PRF pour traitement définitif, maintenance et nettoyage des PRF, charges de personnel, y compris les heures supplémentaires, fourniture d'électricité, analyse des déchets et assurances ;
- le prétraitement des déchets d'exploitation des navires : préparation pour la valorisation, le recyclage ou l'élimination, y compris la collecte séparée et/ou un tri supplémentaire des déchets ;
- les coûts d'administration : facturation, délivrance des reçus de livraison de déchets pour les navires, communication de rapports, etc.

79. Les coûts directs peuvent être influencés par la disponibilité ou non d'une infrastructure de traitement des déchets : les ports qui se situent à proximité de grands centres industriels peuvent bénéficier d'un accès plus simple à des installations de traitement des déchets à terre (par ex. usines d'incinération et/ou sites d'enfouissement), d'où des coûts de traitement des déchets d'exploitation des navires réduits par la possibilité de traiter des volumes plus importants, ainsi que des coûts de transport moins élevés.

5.1.2 Coûts indirects

80. Les coûts indirects sont les coûts administratifs induits par la gestion du système de collecte des déchets d'exploitation des navires dans le port, notamment :

- le développement et l'approbation du plan de réception et traitement des déchets du port, avec tous les audits (financiers) du plan et sa mise en œuvre ;
- la mise à jour du plan de réception et de traitement des déchets du port, y compris les charges de personnel et honoraires des consultants le cas échéant ;
- l'organisation des procédures de consultation pour l'évaluation (la réévaluation) du plan de réception et traitement des déchets du port ;
- la gestion des systèmes de notification préalable de dépôt des déchets et de recouvrement des coûts, y compris l'application de redevances revues à la baisse pour les « navires verts », la mise à disposition de systèmes TIC au niveau du port, les analyses statistiques et les charges de personnel associées ;
- l'organisation de procédures d'achat publiques pour la mise à disposition de PRF, ainsi que la délivrance des autorisations nécessaires pour la mise à disposition de PRF ;
- la communication d'informations aux utilisateurs du port via la distribution de brochures, la mise en place d'une signalétique et d'affiches dans le port, ou la publication des informations sur le site Web du port et la consignation électronique des informations, tel que prescrit par l'article 5 de la Directive 2019/883 de l'UE (informations qui doivent être mises à la disposition de tous les usagers des ports) ;
- l'administration des plans de gestion des déchets : filières à responsabilité élargie des producteurs (REP), recyclage, et sollicitation et mise en œuvre de fonds nationaux/régionaux ; et
- les autres coûts administratifs : contrôle des exemptions et consignation électronique de ces informations tel que prévu par l'article 9 de la Directive 2019/883 de l'UE (exemptions pour les navires qui effectuent des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et qui ont passé un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires).

5.2 Revenus

81. Les revenus correspondent au produit net des plans de gestion des déchets et fonds nationaux/régionaux disponibles, notamment :

- les bénéfices financiers nets issus des filières à responsabilité étendue des producteurs (REP) ;
- les autres revenus nets issus de la gestion des déchets, comme les plans de recyclage ;
- les financements au titre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) ; et
- d'autres financements ou subventions mis à la disposition des ports pour la gestion des déchets et la pêche.

82. Les revenus nets dépendent non seulement de l'existence d'un marché pour les déchets recyclés ou les ressources de récupération (qui peut être stimulé et soutenu par un cadre réglementaire favorisant l'économie circulaire), mais aussi de l'application de filières REP et de financements nationaux/internationaux.

5.3 La notion de « coût raisonnable »

83. L'article 10(f) du Plan régional pour la gestion des déchets en Méditerranée prévoit que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures permettant d'appliquer des « *coûts raisonnables* » pour l'utilisation des PRF ou, le cas échéant, d'appliquer un système « sans redevance spéciale à acquitter ».

84. L'expression « coût raisonnable » est également utilisée dans les lignes directrices de l'OMI :

- a) au paragraphe 6.3 des Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)) de l'OMI : « Les gouvernements sont invités à examiner les moyens dont ils disposent pour réduire cette charge et, par-là, contribuer à garantir que les

ordures livrées au port sont effectivement reçues et évacuées de façon convenable à *des coûts raisonnables* ou sans imposition de redevances spéciales aux différents navires » ;

- b) dans le paragraphe 5.2 des Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets de l'OMI de 2010 (résolution MEPC.83(44), il est mentionné que « la simple mise à disposition des installations, qui ne sont alors pas entièrement utilisées, ne signifie pas nécessairement qu'elles sont adéquates. Un emplacement peu pratique, des procédures compliquées, une accessibilité limitée et un coût *déraisonnablement* élevé pour le service fourni sont autant de facteurs qui peuvent dissuader les usagers d'utiliser les installations de réception. »

85. Ni le Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée ni les Directives de l'OMI pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL ne donnent de plus amples détails sur la manière dont il faut comprendre cette notion de « coût raisonnable ».

86. L'expression « coût raisonnable » en soi est très subjective et peut être interprétée selon plusieurs angles. Par exemple :

- a) cela dépend du point de vue : un coût qui peut être perçu comme très « raisonnable » pour une autorité portuaire ou une PRF peut être considéré comme « déraisonnable » par le propriétaire du navire, l'exploitant ou l'agent ;
- b) les différentes pratiques appliquées dans le secteur de la gestion des déchets peuvent avoir un impact : par ex. l'application de normes plus strictes pour le recyclage ou le traitement de certains types de déchets peut entraîner des coûts plus élevés, ce qui par répercussion peut changer la perception de ce qui est « raisonnable » ou non. Dans certains pays, des normes de gestion des déchets plus strictes peuvent être la règle, entraînant des coûts plus élevés de réception des déchets d'exploitation des navires dans les ports. Ceci peut être perçu comme « déraisonnable » par rapport aux normes plus laxistes appliquées par d'autres ports/pays ;
- c) le nombre de navires faisant escale, et donc le volume de déchets déposés, peuvent se répercuter sur la perception du « coût raisonnable », même au sein d'un même port : dans certains pays, les terminaux portuaires doivent également jouer le rôle de PRF pour les navires faisant escale. Un terminal/une PRF enregistrant un nombre restreint de navires y faisant escale (et donc un volume moindre de déchets déposés) pourra avoir les mêmes coûts indirects (et en partie aussi directs) qu'un terminal/une PRF fréquenté par un grand nombre de navires. Si un coût comparable pour la collecte et le traitement des déchets d'exploitation des navires doit être couvert par une redevance sur les déchets perçue auprès d'un nombre plus limité de navires, cette redevance sera mécaniquement plus élevée, et pourra être perçue comme déraisonnable.

87. Il est donc impossible de définir un chiffre absolu correspondant à un « coût raisonnable », ni en valeur monétaire ni en % du coût total d'une escale dans un port pour les navires.

88. Un certain nombre de points importants méritent néanmoins une attention particulière :

- a) Le coût de dépôt des déchets d'exploitation des navires dans une PRF ne représentant, en règle générale, qu'une fraction du coût total d'un navire (i.e. pilotes, remorqueurs, chargement/déchargement, taxes portuaires, etc.), une ventilation du coût des PRF entre l'ensemble des navires faisant escale dans le port/terminal, qu'ils utilisent ou non les installations (i.e. application d'un système de redevance avec une redevance indirecte, que le navire procède au dépôt de déchets dans les PRF ou non, tel que requis par la Directive 2019/883 de l'UE) n'aura qu'un impact limité sur le coût total pour le navire. Répartir le coût total des PRF d'un port sur l'ensemble de ses usagers réduit le coût supporté par chaque navire individuel et le sentiment d'un coût « déraisonnable » ;
- b) Pour éviter les discussions et malentendus sur ce qui est perçu comme un « coût raisonnable » ou non, la transparence est essentielle. Parfois, l'exploitant du navire ou l'agent ne sait pas précisément ce que recouvre le versement de la redevance sur les déchets : ils sont tenus de

- s'en acquitter, mais ne disposent d'aucune information sur ce que cela implique, i.e. ils ne savent pas que le versement de cette redevance leur donne le droit de déposer une certaine quantité de déchets d'exploitation sans frais supplémentaires (système NSF), ou qu'ils peuvent bénéficier d'un remboursement intégral ou partiel en cas de dépôt dans une PRF. Et s'il existe d'autres frais (directs), cela doit être exposé de manière transparente. Il est à noter que dans son article 8.6, la Directive 2019/883 de l'UE fait explicitement référence au problème de la transparence et au fait que les redevances et la base sur laquelle elles ont été calculées doivent être mises à disposition des usagers du port ;
- c) Il est important de garantir une transparence maximum sur la manière dont les déchets collectés sont traités : un degré de traitement élevé (i.e. un meilleur recyclage) peut impliquer un coût plus élevé, qui pourra être parfaitement acceptable pour le propriétaire ou l'exploitant du navire, et ne sera donc pas nécessairement perçu comme « déraisonnable » ;
 - d) La collecte et le traitement de certains types de déchets, par ex. les déchets dangereux, peuvent impliquer des coûts plus élevés, et donc entraîner des redevances plus élevées sur les déchets. Ces éléments doivent également être communiqués de manière appropriée aux usagers du port ;
 - e) Pour certains types de trafic spécifiques, notamment le transport maritime à courte distance ou les navires de croisière, une redevance différenciée peut être envisagée, prenant en compte toutes les spécificités de ce trafic :
 - o dans le cas du transport maritime à courte distance, les navires font des trajets relativement plus courts avec des escales fréquentes, donc, en principe, ces navires ont de multiples opportunités de déposer leurs déchets dans des PRF. Il est par conséquent acceptable que les navires transportent à leur bord de petites quantités de déchets et ne soient ainsi pas tenus de s'acquitter d'une redevance « totale » sur les déchets ;
 - o les navires de croisière produisent de grandes quantités d'ordures entraînant des coûts de collecte et de traitement plus élevés, qui peuvent être répercutés sur la redevance applicable aux déchets ;
 - f) Dans le cas des « navires verts » (où la conception, les équipements et l'exploitation du navire démontrent que le navire génère des quantités réduites de déchets et qu'il gère ses déchets de manière durable et respectueuse de l'environnement), les ports peuvent instaurer un système de remise.

6. RECOMMANDATIONS POUR L'APPLICATION DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS DANS LES PORTS ET LES MARINAS EN MÉDITERRANÉE

89. Au regard des éléments étudiés et des conclusions des études, analyses et évaluations à la base de l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), en tenant compte des bonnes pratiques observées au niveau des systèmes de redevance dans les ports sur Internet et en considération des exigences de la Directive 2019/883 de l'UE, il est possible de formuler un certain nombre de recommandations sur les systèmes de recouvrement des coûts. Elles sont exposées ci-après par type de port et type de déchets MARPOL.

90. Pour les ports de l'UE, les exigences suivantes de la Directive 2019/883 de l'UE doivent être avancées :

- application d'un système de redevance indirecte pour les ordures (Annexe V de MARPOL, autres que les résidus de cargaison), soit à 100 % ou sur des volumes raisonnables ;
- pour les autres types de déchets qui sont déposés par les navires faisant habituellement escale au port : application d'une redevance indirecte, sans égard à l'utilisation effective de la PRF, qui couvre tous les coûts administratifs indirects et une partie significative des coûts d'exploitation directs (comme défini dans l'Annexe 4 de la Directive 2019/883 de l'UE), ce

qui doit représenter au moins 30 % des coûts directs totaux pour le dépôt effectif de déchets au cours de l'année précédente ;

- transparence maximum concernant le droit de dépôt ou de remboursement ;
- transparence maximum concernant le traitement des déchets en aval.

Pour les ports en dehors de l'UE, ces éléments peuvent être avancés comme des recommandations d'ordre général.

91. Il convient néanmoins de garder à l'esprit qu'encourager le dépôt des déchets des navires dans une PRF implique la combinaison de différents éléments :

- l'existence et l'accessibilité des PRF ;
- le caractère adéquat des PRF, notamment en termes de prix et de niveau de service ;
- la taille du port ;
- les types de trafic, y compris le trafic saisonnier ;
- les volumes de déchets normalement déposés par les navires ;
- la gestion des déchets en aval et les options de recyclage.

92. Outre les recommandations suivantes, il est donc possible que d'autres types de systèmes de recouvrement des coûts soient à la fois efficaces et rentables dans un port. Il peut également être noté que des plans d'inspections adaptés contribueraient de manière positive à l'utilisation des PRF.

6.1 Recommandations pour les systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands

6.1.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

93. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Les déchets d'hydrocarbures liquides tels que les boues ou les eaux de cales polluées peuvent être entreposés à bord relativement facilement dans des réservoirs dédiés. Ces réservoirs pouvant afficher une capacité assez élevée, les navires peuvent rester en mer relativement longtemps avant qu'un dépôt dans une PRF ne soit nécessaire.
- b) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.
- c) Le dépôt de déchets d'hydrocarbures liquides est une opération complexe qui exige des équipements dédiés (réservoirs et canalisations) et une grande capacité de pompage. La livraison d'eaux de cale polluées et/ou de boues pouvant prendre du temps, les opérateurs de navires préfèrent éviter de déposer de petites quantités dans chaque port d'escale, et le faire plutôt uniquement :
 - a. lorsque la capacité de stockage restante dans les réservoirs est trop limitée pour couvrir la quantité de déchets d'hydrocarbures qui sera produite lors du voyage suivant ; ou
 - b. lorsqu'un niveau de service de collecte optimum peut être assuré par une PRF dans un port donné.
- d) Il ressort que les compagnies maritimes cherchent à optimiser leurs dépôts de déchets afin de réduire les coûts afférents. Selon les informations recueillies auprès des opérateurs de PRF, les déchets d'hydrocarbures, qui ont parfois une valeur commerciale, sont généralement stockés à bord pour être déposés dans les PRF d'un port offrant les conditions de commercialisation les plus favorables (par rapport au cours des hydrocarbures, à la demande en déchets d'hydrocarbures, etc.). Ces conditions peuvent exister au sein de l'UE, mais aussi en dehors.
- e) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison, car ils présentent souvent une valeur économique. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte. Les frais liés au dépôt des

résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.

94. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires déposent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
- b) Les autres systèmes de recouvrement des coûts ne révèlent pas de tendance comparable à la hausse.

Recommandation :

- Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt).
- Pour les résidus de cargaisons et eaux de lavage visés par l'Annexe I de MARPOL : en règle générale, la livraison des résidus de cargaison et eaux de lavage est facturée directement, en fonction du volume de déchets livrés.

6.1.2 *Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL*

95. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe II de MARPOL :

- a) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison, car ils présentent souvent une valeur économique. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte.
- b) Les frais liés au dépôt des résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.
- c) Les résidus de cargaison incluent également les restes de substances liquides nocives après les opérations de lavage auxquelles les normes de rejet MARPOL s'appliquent et qui, dans certaines conditions, telles que décrites dans les Annexes MARPOL, ne doivent pas nécessairement être déposées au port pour éviter des coûts inutiles pour les navires et un encombrement des ports.
- d) En principe, seuls les navires de transport en vrac (vrac sec et liquide) peuvent produire des résidus de cargaison ou des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison. Il ne semble donc pas équitable d'appliquer un système de redevance indirecte pour ce type de déchets et de répartir le coût de la collecte et du traitement sur l'ensemble des usagers du port (et donc aussi sur ceux qui ne produisent pas de résidus de cargaison).

96. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- Les systèmes de redevances indirectes couvrant les résidus de cargaisons ne sont appliqués que dans de rares cas bien spécifiques (par ex. dans les ports relativement modestes ne disposant que de quelques terminaux dédiés) ;
- Il est à noter que, selon la Directive 2019/883 de l'UE, les États membres de l'UE peuvent encourager le dépôt de résidus de lavage des citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité en proposant des incitations financières appropriées.

Recommandation : Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF

6.1.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

97. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

- a) Les navires marchands sont dans la majorité des cas équipés de réservoirs de retenue des eaux usées, offrant la capacité nécessaire pour conserver le volume d'eaux usées produites pendant l'exploitation du navire et par le nombre de personnes à bord. Donc, selon la capacité de ces réservoirs, il n'est pas forcément nécessaire pour le navire de déposer ses eaux usées dans une PRF.
- b) Certains navires sont équipés de stations de traitement des eaux usées homologuées. Dans ce cas, les navires ne sont tenus de décharger les effluents produits que lorsqu'ils sont au port (où le rejet leur est souvent interdit), alors que lorsqu'ils naviguent, toutes les eaux usées (si elles sont correctement traitées) peuvent être légalement rejetées en continu en mer. Ainsi, les navires ne déchargent pas tous leurs eaux usées dans une PRF et les volumes annuels d'eaux usées déchargées dans les PRF des ports peuvent être relativement faibles.

98. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Les ports appliquant un système NSF/sans limites réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts.
- b) Il a été conclu que le type de système de recouvrement des coûts n'était pas le facteur déterminant du niveau de dépôt des eaux usées, et que cela était plus lié au contexte régional (par ex. les efforts de l'HELCOM en mer Baltique, qui est une Zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL).

Recommandation : Selon le trafic habituel et prévu dans le port (volumes d'eaux usées normalement déposés), application d'un système NSF sans limites ou avec des volumes raisonnables.

6.1.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

6.1.4.1 Ordures (Annexe V de MARPOL, déchets autres que les résidus de cargaison)

99. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
- b) Ces ordures peuvent, au bout de quelque temps, dégager une odeur incommode, notamment si elles contiennent des ordures ménagères et emballages alimentaires. Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans les ports d'escale.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.

- d) Si l'appendice II de l'Annexe V MARPOL prévoit différentes catégories³⁶ d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus la séparation des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).

100. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts que dans les ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes.
- b) Si ces niveaux étaient relativement faibles jusqu'en 2008, ces dernières années une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF/. Cette conclusion est conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF/ constituent une incitation au dépôt dans le port.
- c) La Directive 2019/883 de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison. Cette redevance 100 % indirecte garantit un droit de dépôt sans autres frais en fonction du volume de déchets déposés, hormis lorsque ce volume dépasse la capacité de stockage dédié maximum tel que précisé dans le formulaire de l'Annexe 2³⁷ de la Directive 2019/883 de l'UE.
- d) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois³⁸ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
- a. Pour les ports en dehors de l'UE : des volumes limités inclus dans le NSF (quantités raisonnables) ; ou
 - b. Des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF
- Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables

6.1.4.2 *Résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL*

101. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte.

³⁶ Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

³⁷ Format normalisé de notification préalable du dépôt de déchets dans les installations de réception portuaires.

³⁸ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

- b) Les frais liés au dépôt des résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.
- c) En dehors des zones spéciales visées par l'Annexe V de MARPOL, les résidus de cargaison qui ne sont pas considérés comme nocifs pour le milieu marin peuvent, dans certaines conditions, être légalement rejetés en mer. Néanmoins, la mer Méditerranée étant une zone spéciale au titre de l'Annexe V de MARPOL, les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin (également contenus dans les eaux de lavage) ne peuvent être rejetés en mer que si :
 - a. à la fois le port de départ et le prochain port d'escale se trouvent dans la zone spéciale et que le navire ne naviguera pas en dehors de la zone spéciale entre ces ports (règle 6.1.2.2 de l'Annexe V de MARPOL) ; et
 - b. si aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports (règle 6.1.2.3 de l'Annexe V de MARPOL).
- d) L'Annexe V de MARPOL n'impose pas que les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin (également contenus dans les eaux de lavage après les opérations de nettoyage) soient déchargés au port, afin d'éviter des coûts opérationnels inutiles pour les navires et un encombrement des ports.
- e) En principe, seuls les navires de transport en vrac (vrac sec et liquide) peuvent produire des résidus de cargaison ou des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison. Il ne semble donc pas équitable d'appliquer un système de redevance indirecte pour ce type de déchets, et de répartir le coût de la collecte et du traitement sur l'ensemble des usagers du port (et donc aussi sur ceux qui ne produisent pas de résidus de cargaison).

102. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- Les systèmes de redevances indirectes incluant les résidus de cargaison n'ont été appliqués que dans de très rares cas, bien spécifiques (i.e. dans des ports plutôt de taille modeste, ne disposant que de quelques terminaux dédiés).

Recommandation : Application d'un système de redevances directes, en fonction des volumes de déchets déposés dans les PRF

6.1.5 *Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL*

103. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe VI de MARPOL :

- a) L'Annexe VI de MARPOL couvre les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (boue d'épurateur) et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ces dernières étant essentiellement gérées par des chantiers de réparation, elles ne sont pas incluses dans les systèmes de redevances.
- b) Comme l'Annexe VI de MARPOL n'impose pas l'utilisation d'épurateurs, les navires ne produisent pas tous ce type de déchets. Et même si l'on anticipe une augmentation de ces déchets à l'avenir, les boues de lavage de gaz ne sont actuellement produites que dans des quantités limitées, car assez peu de navires sont aujourd'hui équipés d'épurateurs.

104. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- Des systèmes de redevances ne sont appliqués aux déchets des épurateurs que dans quelques rares cas. En raison des volumes limités de déchets, des systèmes de redevances directes sont appliqués dans la plupart des cas.

Recommandation : Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF

6.2 Ports de croisière/passagers

6.2.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

105. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les boues et les eaux de cale polluées peuvent être relativement facilement stockés à bord dans des réservoirs dédiés. La capacité de ces réservoirs peut être assez importante, permettant aux navires de couvrir de longues distances avant d'avoir à les vider dans une PRF.
- b) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.
- c) Le dépôt de déchets d'hydrocarbures liquides est une opération complexe qui exige des équipements dédiés (réservoirs et canalisations) et une grande capacité de pompage. La livraison d'eaux de cale polluées et/ou de boues pouvant prendre du temps, les opérateurs de navires préfèrent éviter de déposer de petites quantités dans chaque port d'escale, et le faire plutôt uniquement :
 - a. lorsque la capacité de stockage restante dans les réservoirs est trop limitée pour couvrir la quantité de déchets d'hydrocarbures qui sera produite lors du voyage suivant ; ou
 - b. lorsqu'un niveau de service de collecte optimum peut être assuré par une PRF dans un port donné.
- d) Il ressort que les compagnies maritimes cherchent à optimiser leurs dépôts de déchets afin de réduire les coûts afférents. Selon les informations recueillies auprès des opérateurs de PRF, les déchets d'hydrocarbures, qui ont parfois une valeur commerciale, sont généralement stockés à bord pour être déposés dans les PRF d'un port offrant les conditions de commercialisation les plus favorables (par rapport au cours des hydrocarbures, à la demande en déchets d'hydrocarbures, etc.). Ces conditions peuvent exister au sein de l'UE, mais aussi en dehors.
- e) Les ports de navires de croisière/passagers sont fortement marqués par un trafic saisonnier (pic de fréquentation à la haute saison), ce qui se répercute aussi sur les volumes de déchets déposés.

106. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires livrent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
- b) Les autres systèmes de recouvrement des coûts ne révèlent pas de tendance comparable à la hausse.

Recommandation :

Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt).

Les ports de navires de croisière/passagers connaissant une forte saisonnalité (pics de fréquentation à la haute saison), un système NSF peut également être appliqué pendant ces périodes.

6.2.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

107. Non applicable aux navires de croisière/passagers.

6.2.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

108. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

- a) La plupart des navires de croisière sont équipés de réservoirs de retenue des eaux usées, offrant la capacité nécessaire pour conserver le volume d'eaux usées produites pendant l'exploitation du navire et par le nombre de personnes à bord. Selon la capacité de ces réservoirs, il n'est pas forcément nécessaire pour le navire de déposer ses eaux usées dans une PRF.
- b) La plupart des navires de croisière sont équipés de stations de traitement des eaux usées homologuées. Dans ce cas, les navires ne sont tenus de décharger les effluents produits que lorsqu'ils sont au port (où le rejet leur est souvent interdit), alors que lorsqu'ils naviguent, toutes les eaux usées peuvent être légalement rejetées en continu en mer. Ainsi, les navires ne déchargent pas tous leurs eaux usées dans une PRF et les volumes annuels d'eaux usées déchargées dans les PRF des ports peuvent être relativement faibles.
- c) Les ports de navires de croisière/passagers sont fortement marqués par un trafic saisonnier (pic de fréquentation à la haute saison), ce qui se répercute aussi sur les volumes de déchets déposés.

109. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts.
- b) Il a été conclu que le type de système de recouvrement des coûts n'était pas le facteur déterminant du niveau de dépôt des eaux usées, et que cela était plus lié au contexte régional (par ex. les efforts de l'HELCOM en mer Baltique, qui est une Zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL).

Recommandation : Selon le trafic habituel et attendu (haute saison) des navires de croisière et de passagers dans le port, application d'un système NSF

6.2.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

110. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est inévitablement liée au nombre de personnes à bord du navire. Par définition, les navires de croisière/passagers transportent des équipages et passagers en nombre important, et donc produisent chacun des quantités non négligeables d'ordures.
- b) Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans une PRF.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.
- d) Si l'appendice II de l'Annexe V MARPOL prévoit différentes catégories³⁹ d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus le tri des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement

³⁹ Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).

- e) Les exploitants de navires de croisière suivent généralement des normes environnementales strictes et appliquent des plans de gestion des déchets particulièrement pointus dans le secteur maritime, avec notamment la séparation des divers flux de déchets dangereux et non dangereux.

111. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts par rapport aux ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes.
- b) Si ces niveaux étaient relativement faibles jusqu'en 2008, ces dernières années une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF. Cette conclusion est conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF constituent une incitation au dépôt dans le port.
- c) La Directive 2019/883 de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison. Cette redevance 100 % indirecte garantit un droit de dépôt sans autres frais en fonction du volume de déchets déposés, hormis lorsque ce volume dépasse la capacité de stockage dédié maximum tel que précisé dans le formulaire de l'Annexe 2⁴⁰ de la Directive 2019/883 de l'UE.
- d) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois⁴¹ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
- a. Pour les ports en dehors de l'UE : des volumes limités inclus dans le NSF (quantités raisonnables) ; ou
 - b. des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF
- Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables

6.2.5 *Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL*

112. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe VI de MARPOL :

- a) L'Annexe VI de MARPOL couvre les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (boues d'épurateurs) et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ces dernières étant essentiellement gérées par des chantiers de réparation, elles ne sont pas incluses dans les systèmes de redevances.
- b) Comme l'Annexe VI de MARPOL n'impose pas l'utilisation d'épurateurs, les navires ne produisent pas tous ce type de déchets. Et même si l'on anticipe une augmentation de ces déchets à l'avenir, les boues de lavage de gaz ne sont actuellement produites que dans des quantités limitées, car assez peu de navires sont aujourd'hui équipés d'épurateurs.

113. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

⁴⁰ Format normalisé de notification préalable du dépôt de déchets dans les installations de réception portuaires.

⁴¹ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

- Des systèmes de redevances ne sont appliqués aux déchets des épurateurs que dans quelques rares cas. En raison des volumes limités de déchets, des systèmes de redevances directes sont appliqués dans la plupart des cas.

Recommandation : Application d'un système de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF

6.3 Ports de pêche

6.3.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

114. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Comme les navires de pêche utilisent le plus généralement des carburants plus légers comme le diesel, ils ne produisent pas de boues.
- b) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les eaux de cale polluées peuvent être stockés à bord dans des réservoirs dédiés. Le dépôt dans une PRF dépend dans ce cas de la capacité de stockage de ces réservoirs.
- c) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OWS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.

115. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires livrent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
- b) Toutefois, certains ports de pêche appliquent aussi des systèmes NSF pour les déchets d'hydrocarbures. Cela dépend si le port accueille plus ou moins toujours les mêmes navires avec lesquels il peut conclure un accord spécifique ou bien s'il accueille souvent d'autres navires.

Recommandation :

- Pour les ports de pêche généralement fréquentés par les mêmes navires et avec lesquels un accord spécifique peut être conclu : NSF
- Visiteurs du port :
 - pour les ports de l'UE : système ADM
 - pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.3.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

116. Non applicable aux bateaux de pêche.

6.3.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

117. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

Lorsque les bateaux de pêche sont équipés de réservoirs de retenue des eaux usées, le dépôt des eaux usées dans une PRF dépend de la taille de ces réservoirs et de la durée de la campagne de pêche.

118. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts.
- b) Il a été conclu que le type de système de recouvrement des coûts n'était pas le facteur déterminant du niveau de dépôt des eaux usées, et que cela était plus lié au contexte régional (par ex. les efforts de l'HELCOM en mer Baltique, qui est une Zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL).
- c) Aucune des pratiques relatives aux systèmes de recouvrement des coûts évaluées à l'occasion de l'enquête Internet n'incluait de système NSF pour les eaux usées.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système ADM
- Pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés.

6.3.4 *Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL*

119. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
- b) Ces ordures peuvent, au bout de quelque temps, dégager une odeur incommode, notamment si elles contiennent des ordures ménagères et emballages alimentaires. Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans les ports d'escale.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.
- d) Si l'appendice II de l'Annexe V de MARPOL prévoit différentes catégories⁴² d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus la séparation des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).
- e) Certaines régions ont adopté des plans pour la collecte des « déchets pêchés passivement » (déchets récupérés dans les filets lors des campagnes de pêche). Ce type de déchets étant en principe comparable aux ordures, il peut être collecté dans les ports.

120. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts par rapport aux ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes. Ces dernières années, une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF. Cette conclusion est conforme avec le

⁴² Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

- fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF constituent une incitation au dépôt dans le port.
- b) La Directive 2019/883 de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison.
 - c) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois⁴³ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
 - a. Pour les ports en dehors de l'UE : des volumes limités inclus dans le NSF (quantités raisonnables) ; ou
 - b. Des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets
 - d) Certaines régions ont adopté des plans pour la collecte des « déchets pêchés passivement » (déchets récupérés dans les filets lors des campagnes de pêche). Ce type de déchets étant en principe comparable aux ordures, il peut être collecté dans les ports. Il n'est toutefois pas recommandé que le coût de collecte et de traitement de ce type de déchets soit couvert par une redevance perçue sur les bateaux de pêche, afin de ne pas dissuader les communautés des ports de pêche de participer à ces plans de récupération des déchets pêchés passivement. Dans la plupart des cas, le coût de la collecte et du traitement des déchets pêchés passivement est pris en charge par des programmes de financement nationaux ou sous-nationaux (subventions).

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF, y compris pour les engins de pêche
- Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables, y compris pour les engins de pêche
- Peut être organisé au niveau national ou sous-national
- Les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement peuvent être couverts par des subventions/financements alternatifs au niveau national ou sous-national

6.3.5 Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL

121. Non applicable aux navires de pêche.

6.4 Marinas

6.4.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

122. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Les yachts utilisent des carburants plus légers comme le diesel et ne produisent donc pas de boues. Les eaux de cale produites sont elles aussi en quantité limitée (selon la taille du bateau).
- b) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les eaux de cale polluées peuvent être stockés à bord dans des réservoirs dédiés. Le dépôt dans une PRF dépend dans ce cas de la capacité de stockage de ces réservoirs.

123. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

⁴³ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires livrent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
- b) Toutefois, certaines marinas appliquent aussi des systèmes NSF pour les déchets d'hydrocarbures.

Recommandation :

- Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
- Visiteurs quotidiens :
 - pour les ports de l'UE : système ADM
 - pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

124. Non applicable aux bateaux de plaisance.

6.4.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

125. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

- Le dépôt des eaux usées dans une PRF dépend de la capacité des réservoirs de retenue et de la durée du voyage.

126. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) S'il a été conclu que les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts, les évaluations des systèmes de recouvrement des coûts portaient essentiellement sur les ports maritimes marchands, et pas sur les marinas.
- b) Toutefois, certaines marinas appliquent aussi des systèmes NSF pour les déchets d'hydrocarbures.

Recommandation :

- Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
- Visiteurs quotidiens :
 - pour les ports de l'UE : système ADM
 - pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

127. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
- b) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.

128. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) S'il a été conclu que les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'ordures comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts, les évaluations des systèmes de recouvrement des coûts portaient essentiellement sur les ports maritimes marchands, et pas sur les marinas.
- b) Toutefois, toutes les marinas évaluées dans le cadre de cette étude appliquent des systèmes NSF pour les ordures.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF
- Pour les ports en dehors de l'UE :
 - Système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
 - Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.5 *Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL*

129. Non applicable aux bateaux de plaisance.

6.5 Synthèse des recommandations

| Type de port/déchets | Système de recouvrement des coûts recommandé |
|---|---|
| Ports maritimes marchands | |
| Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt). • Pour les résidus de cargaisons et eaux de lavage visés par l'Annexe I de MARPOL : en règle générale, la livraison des résidus de cargaison et eaux de lavage est facturée directement, en fonction du volume de déchets livré. |
| Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL | Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF |
| Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL | Selon le trafic habituel et prévu dans le port (volumes d'eaux usées normalement déposés), application d'un système NSF sans limites ou avec des volumes raisonnables |
| Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, déchets autres que les résidus de cargaison | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF • Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables |
| Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, résidus de cargaison | Application d'un système de redevances directes, en fonction des volumes de déchets déposés dans les PRF |
| Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL | Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF |
| Ports de croisière/passagers | |

| | |
|---|---|
| Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL | Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt). Les ports de navires de croisière/passagers connaissant une forte saisonnalité (pics de fréquentation à la haute saison), un système NSF peut également être appliqué pendant ces périodes. |
| Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL | N/A |
| Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL | Selon le trafic habituel et attendu (haute saison) des navires de croisière et de passagers dans le port, application d'un système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables |
| Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF • Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables |
| Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL | Application d'un système de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF |
| Ports de pêche | |
| Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de pêche généralement fréquentés par les mêmes navires et avec lesquels un accord spécifique peut être conclu : NSF • Visiteurs du port : système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés |
| Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL | N/A |
| Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL | Système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés |
| Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF, y compris pour les engins de pêche • Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables, y compris pour les engins de pêche • Peut être organisé au niveau national ou sous-national • Les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement peuvent être couverts par des subventions/financements alternatifs au niveau national ou sous-national |
| Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL | N/A |
| Marinas | |
| Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés |
| Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL | N/A |
| Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables • Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés |
| Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF • Pour les ports en dehors de l'UE : <ul style="list-style-type: none"> ○ Système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables ○ Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés |
| Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL | N/A |