

Groupe de travail sur les déchets en milieux aquatiques
Cinquième réunion
9 avril 2009
MEEDDAT salle 5240 - 13h30-17h30
Compte-rendu

Présents

Agence de l'Eau Seine-Normandie – Service Littoral et Mer	Eric FLORIN
Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL)	Stéphanie LE REST
Armateurs de France	Patrick RONDEAU
Association Robin des Bois – Président du Groupe	Jacky BONNEMAINS
Association Robin des Bois – Rapporteur	Charlotte NITHART
Association MerTerre	Corinne SOUSSIGUIAN
CEDRE - Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux.	Loïc KERAMBRUN
CoLLecT-IF	Foligan FOLY-EHKE
CoLLecT-IF	Alain MATESI
Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMM)- Comité National de la Pêche Professionnelle en Eau Douce (CONAPPED)	Nicolas MICHELET
Conservatoire du Littoral/Rivages de France	Florian GEFFROY
ESTRAN – Chantier d'Insertion ESTRAN Environnement Littoral (CIEEL)	Gregory DUGUE
ESTRAN –Service Littoral	Nolwenn BOUCHER
Fédération de la Plasturgie	Eric GRAVIER
Kosta Garbia	Matthieu DARMENDRAIL
FNADE - Fédération Nationale des Activités de la Dépollution et de l'Environnement	Dominique BURGESS
MEEDDAT/ Direction des Affaires Maritimes	Damien CHEVALLIER
MEEDDAT/ Direction des Services de Transports – sous-direction des ports et du transport fluvial	Mathieu FECHTMEISTER
MEEDDAT – Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR)	Thomas BONHORE
Ministère de l'Agriculture et de la Pêche/Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA)	Aurélia CUBERTAFOND
Voies Navigables de France	Grégory DECOSTER

Excusés ou absents

ADELI. Association effectuant des ramassages réguliers (Sud Gascogne)
ASTEE - Association Scientifique et Technique pour l'Eau et l'Environnement.
Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse
Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques
France Nature Environnement
IFREMER
Ligue de Protection des Oiseaux
MEEDDAT – Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN) / Direction de l'Eau et de la biodiversité
MEEDDAT – Direction des Affaires Européenne et Internationale (DAEI)
Nausicaa
Surfrider Fondation Europe

Destinataires supplémentaires des comptes-rendus (non exhaustif) : Agence de l'Eau Loire-Bretagne, Conseils Généraux des Pyrénées Atlantiques et des Landes, Mairie de Boulogne-sur-Mer, Parc Naturel Régional de Seine Normande, Compagnie Nationale du Rhône, ADEME, SG Mer, WWF, Greenpeace, IUCN, Fondation Nicolas Hulot, CNIID, Rivages Propres, Vigipol.

Matthieu Darmendrail - Kosta Garbia. Précisions sur les activités de Kosta Garbia et sur le projet LOREA.

La présentation de M. Darmendrail est en annexe¹.

Kosta Garbia est un syndicat mixte dont la mission environnement littoral s'étend sur 35 km de linéaire côtier répartis sur 8 communes. La quasi-totalité des plages sont qualifiées d'urbanisées, les centres-villes sont au droit des plages. Le linéaire de Kosta Garbia est à l'aval d'un bassin versant de 4.500 km de cours d'eau. Des barrages flottants et mobiles sont installés sur l'Adour et la Nivelle, en fonction du niveau d'eau et dans des coudes où s'accumulent les déchets (les barrages ne sont pas installés sur toute la largeur). 500 t de bois et de déchets mêlés sont ainsi récupérées par an. Le nettoyage des plages se fait à l'aide d'engins mécaniques quasi quotidiennement. Quand le sable est mouillé, la proportion de sable ramassé est supérieure à celle des déchets. Ce nettoyage systématique répond à la demande du public et des administrés ; « la plage doit être comme un tapis de billard ». Dans les secteurs rocheux et de falaises, le nettoyage est réalisée manuellement par deux associations : ADELI et MIFEN.

En mer, la récupération des déchets est réalisée depuis 10 ans jusqu'à 3 milles nautiques par un bateau en bois très fonctionnel pour cette activité avec un vaste plat-bord à l'arrière et une cabine située à l'avant qui permet d'avoir une bonne visibilité sur les nappes de déchets. Deux cadres aluminium de 3m de large et 1 m de haut permettent de ratisser les nappes de part et d'autre du bateau. Entre 25 et 30 m³ de déchets sont ainsi ramassés chaque semaine en période estivale. La colonisation des plastiques et leurs couleurs attestent de leur présence en mer depuis plusieurs années. Les déchets fréquents identifiables sont les emballages de gants de pêche, les bâches agricoles, les filets de pêche ou fragments, des bois naturels ou ouvragés, des grumes semble-t-il en provenance de cargaisons dont il arrive qu'elles soient signalées par des Avis Urgent aux Navigateurs. Il est arrivé aussi de remonter un bac à batterie de garagiste (cf. photo), une porte de conteneur et des frigos.

M. Darmendrail présente le projet LOREA financé par des fonds européens Interreg jusqu'en 2013 et réalisé en coopération avec le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques et son homologue espagnol (la Diputacion foral de Guipuzcoa), l'IFREMER et son équivalent basque (AZTI). Il s'agit dans le domaine des macrodéchets en mer de mieux connaître la migration horizontale des nappes selon les conditions du milieu (température, courant ...). L'objectif est de connaître l'hydrodynamique des déchets en particulier par rapport à « l'île fantôme » de déchets flottants au large du Golfe de Gascogne. Les moyens employés sont des bouées sous-marines et flottantes et des radars.

La valorisation des déchets de plastique est pénalisée par la colonisation de la faune et de la flore ; ils vont donc en centre de stockage. Les filets et fragments bénéficieraient d'une filière de valorisation en Aquitaine mais le représentant de Kosta Garbia n'a pas lui-même visité le site ; ils doivent être propres et débarrassés des algues avant valorisation en « granulés de pare-chocs ». Une autre voie de valorisation préconisée par Kosta Garbia est d'envoyer les filets dans les pays en voie de développement où les pêcheurs sont actifs tels Haïti et Cuba.

Les deux associations réalisent un comptage des déchets collectés, ce qui n'est pas fait par les collectivités.

Lors du ramassage mécanique, le sable peut représenter 40% du tonnage extrait, c'est-à-dire 6000 t/an, soit 2400t/an de sable. Le tonnage total va jusqu'à 13.000 t les années de forte pluviométrie et d'inondations à l'amont mais le tonnage supplémentaire est très largement constitué de bois. La valorisation des ligneux est compliquée par la présence de sel, de sédiments et l'imprégnation par l'eau.

Les déchets et le sable ramassés par les cribluses suivent différentes filières. Un prétraitement par criblage peut être réalisé sur le centre technique communal ou privé afin de séparer les déchets du sable ; le tamisage est d'un maillage d'environ 2 cm mais il est variable selon le prestataire. Les déchets triés sont évacués en centre de stockage. Le sable avec les déchets résiduels comme les coton-tiges est utilisé en remblais de route ou de chemins communaux. Il arrive également qu'il n'y

¹ http://www.robindesbois.org/macrodéchets/GT_DMA_CR5_Kosta_Garbia.pdf

ait pas de prétraitement et que le tonnage total, sable et déchets, parte directement en centre de stockage. Par le passé, des pratiques d'enfouissement en haut de plage ou dans des bois ont été signalées mais ces pratiques ont pris fin car les financeurs assujettissent leur aide à des clauses d'éco-conditionnalité.

Kosta Garbia n'intervient pas dans les Landes où la problématique est différente. Les centres villes sont éloignés des plages et elles ne sont nettoyées mécaniquement et régulièrement que devant les zones de baignade ; les autres secteurs sont nettoyés moins fréquemment.

Il n'a pas de remontées d'information sur une recrudescence éventuelle des mégots sur les plages du pays basque depuis l'interdiction de fumer dans les lieux publics, contrairement à ce qui est signalé en Bretagne par le président de l'ANEL.

M. Rondeau. Armateurs de France. Comment éviter la perte de conteneurs en mer ?

Après l'intervention du CEDRE lors de la dernière réunion, M. Rondeau présente le guide technique de l'ICS (International Chamber Of Shipping) et du World Shipping Council dont CMA-CGM est membre. Ce guide présente la réglementation existante et les mesures préventives applicables aux différents maillons de la chaîne des intervenants (transporteur routier, transitaire, chargeur, équipage ...). Les étapes du saisissage et de l'arrimage à l'intérieur du conteneur où les marchandises doivent être convenablement réparties et stabilisées, de la déclaration du poids total embarqué et de la nature des différentes cargaisons sont cruciales. Il arrive que des fausses déclarations destinées à réduire le prix du transport autant en terme de poids que de marchandises dangereuses induisent le shiplanners et le capitaine en erreur. En ce qui concerne le poids, le capitaine et ses assistants s'aperçoivent d'une surcharge globale et sont capables de la corriger par la répartition des eaux de ballast mais ils ne peuvent pas identifier les conteneurs qui sont en surpoids. Il arrive donc à cause de ce manque de transparence que des conteneurs surchargés soient mis en haut des piles et contribuent à des effondrements. Quelques terminaux pèsent les conteneurs avant l'embarquement mais les informations ne sont pas transmises à l'armateur. Une coordination s'impose dans ce domaine. Il est rappelé que les conteneurs dans les terminaux portuaires sont sous douane et que l'armateur ne peut pas les ouvrir pour vérifier les déclarations. Les Etats-Unis préconisent un scanning de tous les conteneurs mais une telle vérification rompt la rapidité de la chaîne logistique et les armateurs n'y sont pas favorables. Il est l'important est de ne pas mettre des conteneurs avec des matières incompatibles côte à côte et évidemment de ne pas mettre de matières incompatibles à l'intérieur d'un conteneur.

Les armateurs et les affaires maritimes estiment qu'au regard du nombre de conteneurs embarqués sur un navire (jusqu'à 15.000 boites) il n'est pas réaliste d'appliquer un système GPS par conteneur ou de système de type ARGOS. En l'état, la tracabilité de chaque conteneur perdu en mer n'est pas assurée ni techniquement réaliste. Il est souligné que les systèmes de repérage pour les voitures volées ne sont pas fonctionnels dans le milieu marin et sur des grandes distances.

Ce guide s'applique sur une base volontaire et les Affaires Maritimes ont pour projet de le rendre obligatoire via l'Organisation Maritime Internationale. Les armateurs y sont favorables.

Il est par ailleurs remarqué dans la discussion que les pertes de cargaisons ne sont pas l'apanage des porte-conteneurs et que des navires non spécialisés transportent en pontée des véhicules ou des emballages susceptibles de tomber à la mer en particulier par gros temps. L'exemple du *Krokus* en difficulté au large de Brest en 2007 est cité. Il allait d'Anvers en Afrique de l'Ouest avec de nombreux camions chargés de pneus ou d'autres objets. Certains chargements sont allés à la mer et sont devenus des macrodéchets dans les fonds ou à la dérive. Les Affaires Maritimes soulignent que ce navire était en infraction par rapport à la convention SOLAS relative à sécurité en mer car les véhicules étaient saisis sur les panneaux de cales.



Le pont du Krokus, 9 décembre 2007

Photo Marine Nationale / Abeille Bourbon

(illustration issue d'un communiqué de Robin des Bois)

Safe Transport of Containers By Sea – Guideline in best practices.

International Chamber Of Shipping / World Shipping Council. 2008. Résumé.

Parmi les réglementations internationales pertinentes sont citées:

- la Convention SOLAS sur la sécurité en mer dont les chapitres 6 et 7 détaillent les obligations de saisissage, d'arrimage des conteneurs et d'étiquetage en conformité avec le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods) et en liaison avec l'annexe III de Marpol.
- la Convention Internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) qui définit les règles d'homologation des conteneurs par les Etats signataires, les tests de résistance, les conditions de maintenance et de retrait et les caractéristiques de la plaque de conformité apposée à l'extérieur de chaque conteneur. La CSC est en lien avec la Convention Internationale des Douanes dite WCO.
- le protocole OPRL-HNS (pour On Preparedness Response and Cooperation to pollution incidents by Hazardous and Noxious Substances. Ce protocole est entré en vigueur en 2007. Il vise à établir un cadre global de coopération internationale intégrant les producteurs pour prévenir ou combattre les pollutions ou les sinistres causés par des matières dangereuses embarquées autre que les hydrocarbures, en particulier les produits chimiques, y compris quand ils sont transportés par conteneurs.

Le recueil identifie toutes les précautions à prendre en amont du transport maritime y compris dans le segment routier pour s'assurer dans la mesure du possible de l'exactitude des déclarations du chargeur tout spécialement sur le poids et le caractère éventuellement dangereux au sens de l'IMDG. Il est insisté sur les obligations du chargeur de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les parois et le plancher de chaque conteneur ne subissent pas des pressions ou des chocs inacceptables et de fournir au transporteur maritime les preuves de conformité comme des photographies digitales. Il est évoqué en perspective un protocole standardisé et électronique qui s'imposerait à chaque chargeur.

Ce recueil contient donc un grand nombre de recommandations concrètes qui si elles sont suivies par tous réduiront les risques de déformation des conteneurs, de fléchissement des piles, de pertes à la mer et donc de macrodéchets dans l'océan mondial.

Retour d'information de la FNADE concernant les pertes de déchets en phase de transport. Dominique Burgess - Fédération Nationale des Activités de la Dépollution et de l'Environnement.

Pour la Fédération Nationale des Activités de la Dépollution et de l'Environnement qui regroupe l'ensemble des industriels de la gestion des déchets, les macrodéchets sont en terme de quantité une niche. Les tonnages engagés ne sont pas significatifs par rapport à l'unité de mesure des

déchets qui est au moins le million de tonne. En conséquence, les activités du déchet n'ont pas une approche particulière des macrodéchets sur le littoral et répondent au cas par cas aux appels d'offres de ramassage des collectivités territoriales. Il y a donc chez les adhérents de la FNADE des expériences et des coopérations ponctuelles comme avec le SIAAP (Syndicat Interdépartemental Pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne) ou certains Conseil Généraux ou Chambres de Commerce et de l'Industrie ou ports de plaisance. Ces coopérations permettent de développer des compétences particulières. De l'avis de la FNADE, le nettoyage mécanique des plages collecte 50% de sable en moyenne et la valorisation de l'ensemble des déchets pose beaucoup de problèmes techniques. La pratique générale est le stockage de classe 2. Les plastiques imprégnés de sel et de sable ne sont pas recommandés pour les incinérateurs. La FNADE est surprise par l'accent mis sur les envois à l'amont du littoral depuis les transports et sites de stockage de déchets car l'attention de tous les opérateurs est attirée sur ce sujet et bon nombre de moyens techniques sont disponibles et obligatoires tels les filets et autres bâchages mécaniques. Il est cependant convenu qu'un renouvellement des instructions dans le sens de la réduction des envois serait positif en direction de l'ensemble de la filière.

Il est remarqué qu'en Irlande, les déchets des commerçants doivent être cerclés et tamponnés avec le nom et l'adresse du commerçant ce qui permet d'avoir une traçabilité et de retrouver le propriétaire en cas d'envois.

L'hétérogénéité des consignes de tri dans les bacs de collecte sur les ports notamment est pointée ; l'exemple du port de Paimpol où les bouteilles en plastique sont admises mais par les bouchons est cité. Que devient le bouchon qui n'a pas de bac spécial ? Bien que le système Eco-emballages ait 15 ans, les consignes diffèrent d'une commune à l'autre et pénalisent le tri. Le réagrément d'Eco-emballage l'année prochaine sera l'occasion de clarifier les consignes. Le représentant de la Fédération de la Plasturgie rappelle que les bouchons en plastique ne sont pas repris dans les consignes car ils sont composés de plastiques hétérogènes et moins facilement recyclables. Des études sont en cours pour mesurer la faisabilité technique et économique de l'élargissement des consignes (source Valorplast). Les nouvelles conventions avec les recycleurs pourraient résoudre cette difficulté et accepter dans les lots les bouchons ; il est partagé par tous que cette perspective est positive puisqu'on retrouve beaucoup de ces bouchons parmi les macrodéchets et la laisse de mer.

Sur la fréquence de collecte des bacs et poubelles situés dans les ports ou en bord de voie d'eau, et sur leur adaptation aux variabilités de fréquentation, il est dit que les appels d'offres devraient avoir une approche plus fine et que l'ensemble des opérateurs locaux devrait être à l'écoute des plaisanciers, des restaurateurs, des associations engagées pour affiner les évaluations. Pour l'instant ce maillon amont est manquant. La nécessité d'installer des conteneurs tous les 300 anneaux est évoquée pour la façade méditerranéenne.

Pour conclure il est rappelé que le gisement des macrodéchets n'est peut-être pas très important en terme quantitatif mais qu'il l'est en terme d'impact sur l'environnement.

Information sur les granulés de plastique par Eric Gravier – Fédération de la Plasturgie.

La présentation de M. Gravier est disponible en lien².

La Fédération de la Plasturgie regroupe 1500 entreprises de la transformation du plastique sur les 3800 plasturgistes présents au niveau national. Le nombre moyen d'employés dans les entreprises fédérées est de 40 ; c'est un secteur où il y a beaucoup de petites entreprises avec quelques employés qui ne sont pas soumises à autorisation et difficiles à fédérer. La fédération ne regroupe pas les producteurs de plastique.



Les granulés et paillettes retrouvés en certains endroits du littoral dans le monde entier après un parcours aquatique indéterminé sont la matière première des transformateurs de plastiques et ont été fabriqués chez les producteurs de plastique qui sont une centaine en Europe et fédérés au sein de Plastics Europe. De plus en plus de producteurs sont implantés en Asie, ce

² http://www.robindesbois.org/macrodéchets/GT_DMA_CR5_plastic_EG.pdf

qui implique un développement du transport maritime vers les sites de transformation. Les granules sont le plus souvent transportées en big-bag qui ne présentent pas des garanties absolues de confinement ou en citernes. Ces emballages sont utilisés pour les transports par voies routières, fluviales ou maritimes.

Il y a une grande variété de colorants, de plastiques, d'utilisations ultérieures. Des granules peuvent être prétraitées.

Les pertes de granulés, notamment au sol, peuvent avoir lieu lors du transport, lors de la manutention sur site (stockage ou alimentation process). Or, sur les sites de transformation soumis au régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les granulés qui tombent au sol doivent être récupérées et réinjectées dans le procédé ou bien mises en décharge. S'il ne s'agit pas d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, les conventions avec les stations d'épuration interdisent le rejet de substances solides, dont les granulés, par les égouts.

M. Gravier estime que la réglementation sur site est suffisante, encore faut-il qu'elle soit strictement respectée.

Des actions de sensibilisation au problème des pertes de granulés dans les sites de production et de transformation sont entreprises par les fédérations professionnelles notamment aux Etats-Unis³ et en Grande-Bretagne⁴. Une réflexion est initiée au niveau de la fédération européenne de la Plasturgie et de la fédération française de la plasturgie pour décliner ces actions. Se pose la question des sites qui ne sont pas soumis à la réglementation Installations Classées, et dont l'existence et la durée de vie sont floues et qui peuvent donner lieu à des modes de gestions précaires. D'autre part, il est insisté sur le maillon multimodal du transport sur lequel il est difficile d'agir d'autant plus que ces matériaux ne sont pas assimilés à des matières dangereuses.

Le CEDRE a constaté un an après le naufrage de *'Erika* que des billes analogues étaient retrouvées sur le rivage ; il était alors dit par des professionnels qu'elles étaient utilisées pour nettoyer les cuves des navires. Cette hypothèse est contredite par les Affaires Maritimes et Armateurs de France selon lesquels l'OMI n'a homologué comme produit de nettoyage et de décapage des cuves que des produits liquides. Cependant, la littérature américaine indique que les granules de plastiques peuvent être utilisées en tant que produit de sablage et il convient d'interroger les producteurs sur d'éventuelles utilisations marginales.

Le président souligne que désormais c'est au Ministère en charge de l'écologie et en particulier à la DGPR de prendre des dispositions pour parvenir au confinement total de ces matériaux tel qu'il est prescrit dans les arrêtés préfectoraux quand ils existent.

Le président au nom du groupe remercie la Fédération de la Plasturgie de sa présence au groupe de travail et de son intervention qui répond à des interrogations jusqu'alors non clairement élucidées.

Les déchets conchyliques. Aurélia Cubertafond - Ministère de l'Agriculture et de la Pêche/Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture.

Au début de son intervention, la représentante du Ministère de l'Agriculture et des Pêches regrette que les professions conchyliques n'aient pas été invitées à participer aux travaux du groupe. Le président répond qu'il n'est pas trop tard et qu'il est prévu de contacter la profession [un rendez-vous est pris avec le Comité National de la Conchyliculture vendredi 17 avril, le compte-rendu de cette réunion sera présenté le 20].

Des initiatives locales sont prises pour récupérer les déchets conchyliques métalliques, plastiques ainsi que les pieux en bois. Par exemple en Aquitaine, des conventions sont signées avec les ferrailleurs pour la reprise des tables désaffectées. Des journées de ramassage sont organisées par certaines sections conchyliques ; jusqu'à 50% des déchets collectés proviennent de la profession (tahitienne, jupes, filet de catinage, élastiques). Ces actions contribuent à la prise de conscience des conchyliculteurs.

³ http://www.opcleansweep.org/manual/plastic_pellets.asp

⁴ http://www.bpf.co.uk/Press/Marine_Litter.aspx

Les déchets d'exploitations conchylicoles, qui ne sont pas des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, sont jusqu'alors en majorité repris par les déchetteries mais cette pratique devient de plus en plus complexe.

Pour ce qui concerne les déchets coquilliers, la collecte et le regroupement sont difficiles quand ils contiennent des matières organiques qui dégagent des nuisances olfactives (et qui sont méthanogènes rappelle la FNADE). Les zones de dépôt des déchets coquilliers ne doivent pas recevoir d'autres types de déchets mais les attirent. Plusieurs voies de valorisation existent ou sont étudiées. Par exemple en Languedoc-Roussillon, les coquilles sont broyées et servent pour des remblaiements. En cas de mortalité massive, les voies habituelles d'élimination sont débordées. Pour les professionnels, les déchets coquilliers ne sont pas à proprement parler des déchets ; c'est pourquoi certaines coquilles sont restituées à la mer.

Le principal problème mis en avant pas le Ministère de l'Agriculture et des Pêches, est l'essaimage des friches ostréicoles procédant en particulier de la mise en liquidation judiciaire d'exploitants. Ces délaissés mettent un certain temps à être traités et nombre de vieux équipements restent sur place sur l'estran ou en pleine eau ce qui représente un danger pour les usagers comme les véliplanchistes et nuit à l'image entière de la profession. La rénovation réglementaire en cours va insister sur l'obligation de remettre en état les friches ostréicoles.

La gestion des déchets à bord des navires et la réglementation applicable. Damien Chevallier - MEEDDAT/ Direction des Affaires Maritimes.

La présentation de M. Chevallier est disponible en annexe⁵.

L'annexe V de la Convention Marpol concerne la prévention de la pollution par les ordures des navires. Elle est applicable à tous navires d'une longueur supérieure à 12m. Un plan de gestion des déchets doit être affiché à bord.

- Interdiction de rejets de toutes les matières plastiques (cordages, filets de pêche, fibres synthétiques, sacs plastiques, cendres de matières plastiques incinérées,....).
- Rejets autorisés à plus de 25 milles marins: fardages et matériaux flottants.
- Rejets autorisés à plus de 12 milles marins:déchets alimentaires, papiers, chiffons, objets en verre, objets métalliques, bouteilles.
- Rejets autorisés à plus de 3 milles marins : les mêmes déchets que ceux de la catégorie de plus de 12 milles mais concassés et tamisés à moins de 25mm.

Les zones spéciales où tout rejet est interdit sauf les déchets alimentaires à plus de 12 milles des côtes sont listées dans la présentation ; il est noté que l'Arctique n'y figure pas. Comme après la première présentation de l'annexe V de la Convention Marpol par Armateurs de France lors de la 1ere réunion, il est soulevé par plusieurs participants la difficulté pour les équipages d'origine internationale d'interpréter à la lettre chacune des ces interdictions et autorisations. M. Chevallier confirme cette difficulté et explique que plusieurs circulaires d'interprétation ont été émises par l'Organisation Maritime Internationale et qu'à ce jour il n'existe pas de version consolidée de ces circulaires. Des points sont difficiles à éclaircir comme celui des cendres de combustion dans les incinérateurs de bord ou des matériaux de fardage dont la quantité est en régression. Est ensuite évoquée la tenue du registre des ordures qui est susceptible d'être vérifié par les inspecteurs de l'Etat du port. Ce registre signé par le capitaine doit mentionner la nature et les quantités de déchets rejetées en mer par catégorie ou déposées dans des installations de réception terrestre. Le contrôle peut donner lieu à un constat de déficience du respect de l'annexe V qui n'est pas susceptible de faire retenir le navire mais qui attire l'attention des autorités portuaires des autres pays d'escale. Il est très difficile d'évaluer le respect des dispositions de l'annexe V car il s'agit d'un régime déclaratif. Les contrôles documentaires et visuel peuvent attirer l'attention des autorités qui alors effectuent alors une inspection plus détaillée et demandent les contrats d'évacuation à terre.

En complément de l'annexe V de Marpol, l'annexe VI traite de la pollution atmosphérique depuis les navires et aborde par conséquent les installations d'incinération embarquées. Il n'y a pas de liste positive des déchets qu'il est autorisé de brûler mais il est interdit de brûler des PCB, des PVC, les

⁵ http://www.robindesbois.org/macrodéchets/GT_DMA_CR5_Annexe_V_Marpol.pdf

déchets de peinture et autres matériaux dangereux, des ordures contenant « plus que des traces de résidus toxiques ou de métaux lourds ». La vocation première est la combustion des résidus de cargaison et boues d'exploitation à base d'hydrocarbures (prétraitement du fuel lourd servant à la propulsion du navire). Les incinérateurs embarqués sont de moins en moins nombreux en raison du coût des combustibles, des risques d'incendie, des difficultés de maintenance et d'une image défavorable. La destination des cendres est floue.

Le 59^e Comité de la Protection du Milieu Marin (MEPC) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) va se prononcer sur le projet de révision de l'Annexe V au mois de juillet 2009.

Le groupe de travail de l'OMI qui se réunit depuis 2006 vient de publier le document « Interpretations of and amendments to Marpol and Related Instruments »⁶. Selon l'OMI, 9 à 20% des macrodéchets semblent provenir des activités maritimes. Il ressort des surveillances du littoral que le plastique représente 66 à 75% des déchets. La plupart des macrodéchets d'origine marine est attribuable aux activités de pêche et ils semblent être en voie d'augmentation entre 2001 et 2006 particulièrement en Europe. Une large proportion des déchets issus des activités de pêche peut être attribuée aux pertes accidentelles d'engins de pêche. Il convient de noter que les pertes accidentelles de filets de fibres synthétiques fait partie des dérogations à l'annexe V si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour empêcher de telles pertes. Il est difficile d'attribuer un pourcentage précis des déchets aux activités maritimes internationales. Quelques commentaires isolés relèvent la présence de plastique parmi les déchets alimentaires.

Les propositions d'évolution sont une interdiction générale du rejet en mer de déchets, sauf dans des conditions spécifiques établies dans l'annexe V, une obligation générale de réduction des déchets à bord des navires, des mesures visant à réduire la perte accidentelle des engins de pêche, des adaptations sur l'implantation des installations de réception appropriées dans les ports, des ajustements des définitions, principalement du terme « ordures » et de toutes les catégories mentionnées dans les lignes directrices comme les déchets alimentaires, déchets plastique, les déchets de maintenance, chiffons d'essuyage et résidus de cargaison. La France n'a pas encore de position officielle mais l'Europe est favorable à la perspective de l'interdiction totale des rejets à l'exclusion de quelques déchets spécifiés. [Il est rappelé qu'à la première réunion Armateurs de France se déclarait favorable sur le principe mais souhaitait que l'interdiction soit applicable à toute la flotte mondiale.] L'Asie et l'Amérique latine n'y sont pas favorables.

L'annexe V de Marpol a été transposée en droit français et l'article L.218-15 du code de l'environnement prévoit des peines allant jusqu'à un an d'emprisonnement et 200.000 euros d'amende le non respect de ses dispositions.

Il est autorisé de broyer en fragments d'une dimension inférieure à 25mm certains déchets. Les broyeurs ne font pas l'objet de contrôle par les inspecteurs de l'Etat du port.

Dans le cadre d'une démarche volontaire, la CMA-CGM demande à ses équipages de ne rien rejeter en mer à l'exclusion des déchets alimentaires. Louis Dreyfus Transmanche Ferries informe les équipages et les passagers sur la durée de vie des déchets en mer et incite à ne rien rejeter par des panneaux d'information.⁷

Le Comité National des Pêches s'interroge sur la propriété des déchets remontés par les engins de pêche (filets, chaluts, dragues ...). Aucun participant n'a pu lui apporter de réponse précise. Il s'agit manifestement d'un sujet à éclaircir. Il est ajouté que certaines initiatives de récupération des déchets en mer par les pêcheurs, ont dû être stoppées par le passé à la demande des gestionnaires portuaires (dont CCI), faute de filière de traitement et de financement. Il est par contre signalé que des navires de pêche de Nord Bretagne notamment ramènent régulièrement les déchets collectés en mer qui, une fois débarqués, sont pris en charge par la CCI locale.

⁶ http://www.robindesbois.org/macrodéchets/GT_DMA_CR5_MEPC_59-6-3.pdf

⁷ http://www.robindesbois.org/macrodéchets/GT_DMA_CR5_LD-info.pdf

http://www.robindesbois.org/macrodéchets/GT_DMA_CR5_LD-info2.pdf

http://www.robindesbois.org/macrodéchets/GT_DMA_CR5_LD-info3.pdf

Les installations de réception portuaires. Mathieu Fechtmeister MEEDDAT/ Direction des Services de Transports – sous-direction des ports et du transport fluvial

La réglementation Marpol ainsi que la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison obligent les Etats membres à avoir des installations fixes ou mobiles. Elles doivent être adéquates, c'est-à-dire répondant aux besoins des navires sans causer de retard indu. La directive européenne reprend les termes de Marpol et crée d'autres obligations concernant la filière de traitement. En juin 2006, la Commission Européenne a décidé de saisir la Cour de Justice de la Communauté Européenne d'un recours en manquement de la France pour la mauvaise application de cette directive. Les ports maritimes, tous types de ports et DOM inclus, ne disposaient pas tous d'un plan de réception des déchets, loin de là. La CJCE a condamné la France pour manquement par arrêt du 6 décembre 2007. Plusieurs circulaires envoyées par le Ministre des transports à tous les préfets des départements littoraux et ses effets ont permis à la France de se mettre en conformité. L'affaire est pour l'instant classée suite aux efforts entrepris. Ce classement est réversible. Un plan de réception et de traitement a été rédigé pour plus de 600 ports. Le plan doit être affiché à la capitainerie et mis à la disposition du public. Cette obligation est étendue à certains mouillages. Les plans comprennent l'inventaire des installations mises à disposition et les contacts des prestataires. Les autorités portuaires sont tenues de s'équiper ou de faire appel à un prestataire extérieur. Le plan doit disposer d'un circuit de communication pour que les plaintes des usagers soient prises en considération. Certains navires se plaignent d'effectuer un tri à bord alors que les déchets sont remélangés à quai. Des allégations d'inadéquation peuvent être signalées via GISIS (Global Integrated Shipping Information System). Un seul exemple est connu à ce jour, celui d'un navire suédois qui n'a pas pu décharger 30m³ de boues à Port-Jérôme dans l'estuaire de la Seine mais cette carence était due à une mauvaise communication entre le bord et le transitaire. Les capitaines des navires doivent fournir à l'autorité portuaire au moins 24h avant leur escale un descriptif des déchets embarqués, qu'ils soient destinés à être déposés ou à être gardés à bord. Cette obligation peut être accomplie par les transitaires ou les armateurs et ne s'impose pas aux navires de pêche ou de moins de 12 passagers. Le capitaine peut conserver à bord les déchets si le navire est doté d'une capacité de stockage adaptée et suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été produits et seront accumulés pendant le trajet jusqu'au port du dépôt prévu. L'Etat peut prendre toute mesure pour obliger le navire à déposer ses déchets s'il estime que le port de dépôt prévu ne dispose pas des installations adéquates. Depuis septembre 2006, les navires qui, à titre exceptionnel, sont autorisés à repartir sans avoir déposé leurs déchets sont assujettis au paiement d'une somme correspondant à 30 % du coût estimé par le port pour la réception et le traitement de ces déchets. Le montant de 30% a été précisé par la Commission Européenne. Cette disposition fait l'objet d'une exemption pour les navires effectuant des lignes régulières intra-européennes. Actuellement, le ministère développe un système informatique qui permettra à terme de donner une alerte déchet lorsqu'un navire quitte le port sans avoir légalement déchargé ses déchets via Trafic 2000, un réseau de régulation du trafic et via Safe Sea Net. Des efforts sont à faire pour que tous les ports soient connectés à ces systèmes. Le dépôt de déchets solides est gratuit dans la plupart des ports qui mettent directement à disposition les installations. En revanche, le prix à payer pour le débarquement des déchets liquides sont majoritairement pris en charge par des prestataires de service et dépendent donc de leur tarification.

Compte-rendu de la visite de Pierre Bénite – Compagnie Nationale du Rhône, le 6 avril 2009.

Le rapporteur du groupe a été reçu par M. Philippe Genty Directeur Régional CNR, Mme Frédérique Grange, Directrice Déléguée Développement durable DR Vienne et M. Guy Collilieux Chargé de Mission Développement Durable à la Présidence.

La Compagnie Nationale du Rhône est une société anonyme d'intérêt général fondée en 1933. Concessionnaire de l'Etat, elle s'est vue confiée trois missions : aménager et exploiter le Rhône pour la production d'électricité, la navigation et l'irrigation (ou autres usages agricoles). La révision de son cahier des charges au début des années 2000 a formalisé l'intégration de la thématique environnementale au sein de la CNR. La production d'énergie permet de financer les autres

missions. Les actionnaires sont le groupe GDF Suez, la Caisse de Dépôts et Consignation et des collectivités. La CNR a la concession d'environ 14.000 ha sur des parties émergées du domaine public fluvial. 19 barrages 19 usines hydroélectriques 14 écluses à grand gabarit sont exploités par la CNR qui est organisée autour de 4 directions régionales (Belley, Vienne, Valence et Avignon). Tous les ouvrages implantés sur le Rhône sont exploités par la CNR (en dehors de celui de Cusset par EDF), ce qui n'est pas les cas des ouvrages situés sur les affluents. La CNR procède à l'enlèvement des déchets qui s'accumulent au niveau de la centrale de Pierre Bénite et de Génissiat et ce principe sera mis en place très prochainement à Bourg Valence. Sur les autres ouvrages, les déchets sont remis en aval.

L'aménagement de Pierre Bénite dépend de la Direction Régionale de Vienne. Les déchets collectés sont ceux qui sont transportés par le courant dans le canal d'aménée. La production d'électricité se fait à partir de 4 turbines de 350 m³/s chacune, protégées des déchets par une grille avec un maillage vertical d'environ 20cm ; les déchets flottants restent en surface dans le canal d'aménée.



Page précédente : le canal d'aménée ; les déchets s'accumulent sur les deux bords et ne se mélangent pas ou très peu ce qui oblige à intervenir des deux côtés. Les déchets sont constitués principalement de bois dans lesquels s'entremêlent des déchets non naturels très majoritairement en plastique. Les encombrants comme les réfrigérateurs sont assez courants lors des grandes crues. Il peut y avoir également des bidons, citernes ou cuve de gaz.

Exemples des déchets flottants dans le canal d'aménée :



Bouteilles et caisses en plastique, esquif



Blocs de polystyrène, ballons et balles de tennis, bidons ...



Fûts de plastique, encore des bouteilles, du bois travaillé ...

Les déchets de faible volume submergés sont décollés du front de grille au moyen d'un dégrilleur, grand râteau qui plonge et récupère les déchets pour les mettre dans un petit canal en eau, appelé canal de défeuillage, qui les évacue vers l'aval. Cette opération a lieu au moins une fois tous les deux jours et sa fréquence augmente selon le débit du Rhône.



A gauche le dégrilleur, le long de la paroi, le canal de défeuillage

Depuis 2006, dans le cadre d'un contrat avec SITA, filiale de Suez, les déchets flottants sont récupérés par un grappin mobile avec une cabine spécialement aménagée pour que le conducteur soit au dessus de l'eau et ait une bonne visibilité. La collecte des déchets est effectuée au moins une fois par semaine hors période de crue et peut atteindre 20h/jour en période de crue. Le débit moyen annuel du Rhône à Pierre Bénite est de l'ordre de 1000 m³/s, la crue annuelle est atteinte pour un débit de 2700 m³/s. Il peut y avoir une épaisseur de matériaux allant jusqu'à 2m, les déchets arrivant étant mus par une énergie qui leur permet de s'empiler sur les déchets précédemment arrivés. Ces déchets sont déchargés sur la plate-forme dédiée.



Exemple d'intervention (photo CNR avec l'ancien engin sans la nouvelle cabine mobile)

Sur la plate-forme, un pré-tri est effectué entre les bois et les Déchets Industriels Banaux (plastiques, encombrants etc) mis dans différentes bennes à l'exception des troncs trop volumineux. Deux personnes effectuent ce tri manuel.



Tri des DIB (photo CNR)

Lorsque la plate-forme est saturée, les déchets sont repris et déposés sur une aire de stockage de 200m de long et 30 de large située à cinq cents mètres au Sud. Les bois sèchent et sont triés selon leurs tailles.



Une partie de la plate-forme de stockage.



Tri des bois (photo CNR)



Certains déchets comme des briquets ou des bouchons de plastiques sont collectés malgré leurs petites tailles qui en théorie devraient les empêcher d'être saisi par les engins de relèvement. Ils sont en fait agglomérés avec les autres matériaux et restent solidaires au moment de l'extraction. Un nouveau tri est effectué sur l'aire de stockage pour retirer les DIB résiduels.

Les volumes ainsi extraits sont de l'ordre de 1200 t de bois et de 30 t de DIB par an, ceux-ci étant très majoritairement constitués de plastiques peu lourds mais volumineux. Les DIB sont envoyés en Centre d'Enfouissement Technique et les bois sont transférés sur un des sites de SITA en Savoie. Les branchages et autres bois de petites tailles sont valorisés en compostage. Les gros bois sont

débités et les recherches se poursuivent pour une valorisation énergétique. Il s'agit essentiellement de bois tendres pollués par des sédiments ce qui est une contrainte technique pour les centrales à bois. De plus, il n'y a pas d'installation à proximité ce qui induit des coûts de transport conséquents. Les coûts de ces opérations de récupération, tri, transport, valorisation, mise en décharge sont de l'ordre de 200.000 euros/an à la charge de la CNR, uniquement pour Pierre-Bénite. Cependant, elles permettent une meilleure exploitation des ouvrages situés en aval et qui ne reçoivent plus ce flux de déchets.

La quantité de déchets est supérieure en période de crue sur le Rhône ou sur certains de ses affluents comme la Drôme. A crue d'égale ampleur, la quantité de déchets est supérieure lorsque celle-ci intervient après une longue période d'accalmie, les matériaux s'étant accumulés sur les berges. Le niveau des crues peut être repéré par les guirlandes de déchets fins plastiques restées accroché dans les branchages. Il est noté une nette diminution des quantités de ces déchets plastiques depuis les restrictions de distribution sacs plastiques aux caisses des supermarchés.

Les dépôts sauvages de déchets sont localisés près des chemins d'accès au Rhône ; un chemin d'accès est une tentation pour les particuliers, artisans ou récupérateur non installés et peu scrupuleux. La proximité d'une déchetterie n'est pas toujours suffisante et la CNR dans certains cas décide de fermer l'accès aux chemins. Lorsque des signes distinctifs permettent d'identifier un responsable, une plainte est déposée. Elle est retirée si le site est nettoyé. Pour tous les autres dépôts sauvages, 2 à 3 campagnes de nettoyage sont réalisées chaque année sur le territoire de la subdivision de Vienne (1400 ha) ce qui coûte environ 30.000 euros/an supplémentaires. Des opérations ponctuelles de ramassage sont également menées avec des communes ou des associations de pêcheurs.

Les bois flottants sont susceptibles d'endommager les hélices mais il n'y a pas eu d'avarie majeure. Les déchets transitant par l'écluse ou par le barrage ne peuvent pas être collectés et continuent leur déplacement vers l'aval.

Point Divers

Le président indique que le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques est retenu par les réunions du Grenelle Mer. Il a communiqué son rapport "Nautisme et environnement" disponible en lien ⁸. Celui-ci traite de la problématique macrodéchets. Il y est notamment mentionné l'usage possible de l'article L216-6 du Code de l'Environnement⁹.

Deux présentations parvenues au président sont disponibles en liens. L'une concerne le ramassage des déchets en bord de Seine par la commune de Berville-sur-Seine, l'association SOS Mal de Seine et des riverains¹⁰. L'autre concerne le ramassage de déchets sur les bords champs par la coopérative agricole de Boisseaux dans le Loiret. Il est rappelé que ces déchets jetés dans les fossés par des usagers de la route peuvent aboutir au grès des épisodes pluvieux dans les rigoles et rivières et pénalisent les activités des agriculteurs¹¹.

L'imminente réunion du 20 avril sera consacrée nous l'espérons à une présentation de l'Association des Elus du Littoral et dans tous les cas à une présentation des actions de Rivages Propres discussion sur les recommandations contenues dans le document martyr.

⁸ http://www.robindesbois.org/macrodechets/Nautisme_Environnement_CS.pdf

⁹ http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jsessionid=EB1C8C53E698918E8849478D4DFD87D8.tpdjo05v_2?idSectionTA=LEGISCTA000006188373&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20090416

¹⁰ http://www.robindesbois.org/macrodechets/GT_DMA_CR5_Dejets_Seine_Mars_09.pps

¹¹ http://robindesbois.org/macrodechets/GT_DMA_CR5_bords_de_champs.pps