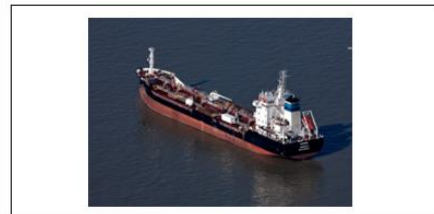
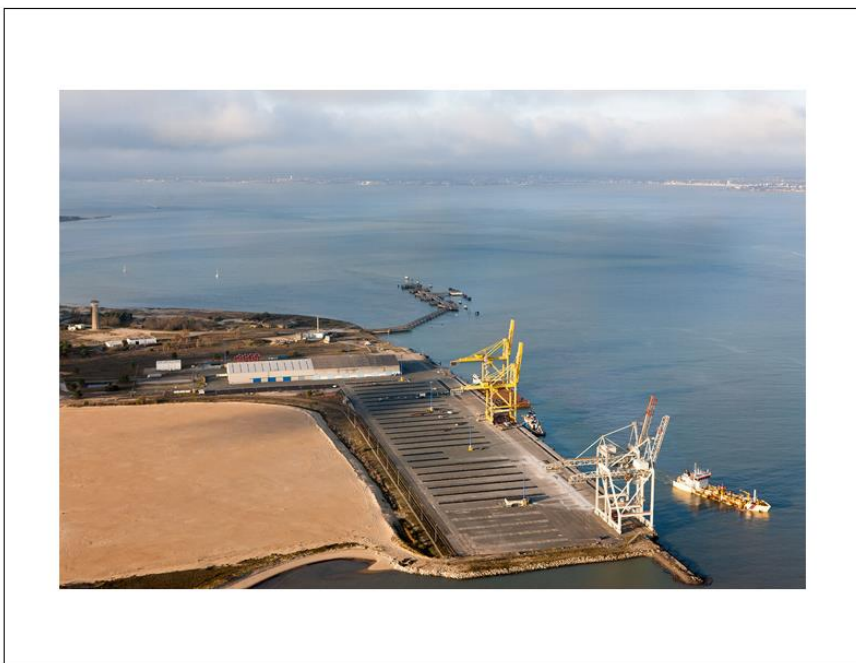


GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX



PLAN DE RECEPTION ET DE TRAITEMENT DES DECHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES ET DE RESIDUS DE CARGAISON DES NAVIRES

Table des matières

I. Introduction	3
1. Objet du plan	3
2. Cadre réglementaire applicable	3
II. Evaluation des besoins en termes d'installations de réception portuaires	5
1. Présentation du port et de ses terminaux	5
a) Présentation du port	5
b) Présentation du terminal du Verdon	6
c) Présentation du terminal de Pauillac	6
d) Présentation du terminal de Blaye	7
e) Présentation du terminal d'Ambès	8
f) Présentation Blanquefort-Parempuyre	8
g) Présentation du terminal de Bassens	9
h) Présentation du terminal de Bordeaux Rive Gauche	9
i) Présentation des Mouillages	10
j) Plaisance	10
2. Présentation de l'activité du port	11
a) Limites administratives et champ d'application	11
b) Présentation du trafic	11
c) Types de navires accueillis	12
3. Déchets d'exploitation et résidus de cargaison produits par les navires fréquentant habituellement le port	13
a) Types de déchets générés par les navires et classification	13
b) Gestion des eaux de ballast	19
c) Déchets produits par les navires fréquentant habituellement le port	21
d) Evaluation du type et des quantités de déchets reçus des navires et traités dans les installations	24
4. Capacité d'accueil au sein des installations de réception portuaires	25
A. Types de déchets acceptés au GPMB	25
a) Les déchets solides (classe MARPOL V)	25
b) Les résidus de cargaison solides	25
c) Les déchets liquides	25
d) Les résidus de cargaisons liquides	26
B. Descriptions des moyens de collecte mis à disposition au GPMB	27
5. Procédures de réception et de collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison	29
a) Identification des intervenants	29
b) Documents échangés	29
6. Tarification (description des systèmes de recouvrement des couts)	31
7. Obligation de dépôt suivant la détermination de la capacité de stockage	33
8. Procédures de signalement et de suivi des insuffisances constatées dans les installations de réception portuaires	34
9. Procédure de consultation permanente des utilisateurs du port, des contractants du secteur des déchets, des exploitants de terminaux et autres parties intéressées	34
10. Coordonnées des personnes chargées de la mise en œuvre et du suivi	35
11. Informations pratiques / Prestataires agréés	36

I. INTRODUCTION

1. OBJET DU PLAN

Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) met en œuvre au travers de son Plan de Réception et de Traitement de Déchets de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison en provenance des navires, les **prescriptions de la Directive 2019/883 du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires**, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE.

Le Plan de Réception et de Traitement des déchets (PRTD) d'exploitation et des résidus de cargaison des navires est le document de référence prévu par l'article L.5334-9-1 du Code des Transports pour permettre à l'ensemble des usagers du GPMB de connaître :

- Les processus mis en œuvre localement pour la collecte des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons de navires,
- Le descriptif des installations fixes pour la collecte et les éventuelles restrictions d'usage ainsi que les services agréés à ce jour par l'Autorité Portuaire participant à cette activité,
- Les principes de tarification, d'exonération et d'incitation au dépôt des déchets,
- Les conditions fixées par l'Autorité Portuaire pour exercer une activité de collecte des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires dans les limites administratives et la ZMFR du GPMB. (arrêté préfectoral N°SDML_2024_121 portant limites administratives du grand port maritime de Bordeaux et l'arrêté inter-préfectoral N°2024/024 portant délimitation et réglementation de la zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) du grand port maritime de Bordeaux)

Le plan est consultable à la capitainerie du GPMB et sur le portail du guichet unique : « VIGIESIP ».

2. CADRE REGLEMENTAIRE APPLICABLE

Les plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires ont été institués dans les ports de l'Union Européenne par la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets de navires, modifiant ainsi la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE.

Cette directive s'inscrit dans le cadre de la politique communautaire en matière d'environnement, qui, dans le prolongement des conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), vise à assurer la protection du milieu marin contre les pollutions liées au transport maritime.

La directive (UE) 2019/883 a été transposée en droit français par plusieurs dispositions législatives et réglementaires, et plus particulièrement les ordonnances 2021-1165 et 1666 codifiées dans le Code des Transports (art. L5334-7 à L5334-11, L5336-1-2, L5336-3-1, L5336-11, R5321-1, R5321-37 à R5321-51). En effet, concernant ces deux textes adoptés en 2021, il s'agissait d'appliquer la loi AGECE 2020-105 du 10 février 2020, dite loi Anti-Gaspillage et pour une Economie Circulaire.

En 2022, 4 arrêtés sont publiés en août et concernent :

- **L'Arrêté du 11 août 2022 relatif aux opérations de dépôt de déchets dans les ports.** Ce texte traite des :
 - PRTD des navires prévus aux articles L5334-9-1 et R5334-6-3 du Code des Transports, ainsi qu'à l'article R121-2 du Code des Ports Maritimes

- Installations de Réceptions Portuaires devant permettre une gestion des déchets respectueuse de l'environnement conformément à l'article L5334-9-1 du Code des Transports et aux articles L541-1 et suivants du Code de l'Environnement avec :
 - Une collecte séparée des déchets,
 - Une obligation de conformité à un programme de gestion,
 - Des exigences en matière d'information,
 - Un reporting au plus tard le 1^{er} juin de l'année en cours, selon un formulaire annexé à l'arrêté,
- **L'Arrêté du 11 Août 2022 relatif au contrôle de la procédure de dépôt des déchets provenant des navires faisant escale dans un port français.** En application des dispositions de l'article L5334-8-4 du code des transports, les navires faisant escale dans un port sont susceptibles de faire l'objet d'inspections, y compris aléatoires, sur le respect de leurs obligations relatives à la procédure de dépôt de leurs déchets. Y sont également question :
 - Les conditions de réalisation des contrôles notamment par ciblage,
 - Le nombre annuel de navires à inspecter,
 - Les agents susceptibles de réaliser les inspections : officiers de port et officiers de port adjoints...
 - Les sanctions encourues et la gestion des données concernant les contrôles.
- **L'Arrêté du 12 août 2022 sur les échanges d'informations entre les ports et les capitaines de navires sur les déchets.**
- **L'arrêté du 11 août 2022 modifiant celui du 15 octobre 2021 portant approbation des cadres types des droits de port et des redevances d'équipement** et qui traite essentiellement de la redevance sur les déchets des navires.

Ces dispositions législatives et réglementaires s'appliquent à l'ensemble des ports maritimes, quelle que soit leur activité (commerce, pêche, plaisance) et quel que soit leur statut. Elles posent 6 obligations essentielles :

- Obligation de mise à disposition à l'ensemble des navires fréquentant habituellement le port, d'installations adaptées à recevoir leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison.
- Obligation d'information préalable de l'Autorité Portuaire sur le besoin des navires en matière d'installations de réception des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.
- Obligation de dépôt et d'utilisation par les navires des installations de réception des déchets et résidus mises à leur disposition, sous peine d'amende pouvant atteindre 40 000 euros.
- Obligation de récépissé de dépôt et statistiques.
- Obligation de paiement d'une redevance pour les navires qui ne déposent pas leurs déchets d'exploitation dans le port.
- Obligation pour chaque port de rédiger un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires fréquentant habituellement le port.

L'attention des usagers est appelée sur l'obligation légale de dépôt systématique dans des installations appropriées des déchets et résidus de cargaisons produits par leurs navires.

II. EVALUATION DES BESOINS EN TERMES D'INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES

1. PRESENTATION DU PORT ET DE SES TERMINAUX

a) Présentation du port

Le **Grand Port Maritime de Bordeaux** est situé en Nouvelle-Aquitaine, région française la plus vaste qui regroupe de nombreuses ressources et pôles de compétences dans les secteurs de l'agroalimentaire, du bois des industries papetières, aéronautique, spatial, défense, chimie, énergies renouvelables....

Le GPMB dispose de **7 terminaux spécialisés** répartis le long de l'estuaire de la Garonne sur plus de 100 km entre Bordeaux centre-ville et le Verdon. Il offre ainsi un débouché sur la façade atlantique et offre plus de 8 100 emplois directs répartis dans près de 275 établissements.



7^{ème} port français avec un volume annuel dépassant les 6 millions de tonnes de marchandises dont plus de la moitié concernent les hydrocarbures, c'est principalement un port importateur (plus de $\frac{3}{4}$ des marchandises sont entrantes) et un port international mais dont le trafic est orienté à plus de 85% vers l'Europe.

Chaque terminal est organisé et dispose d'installations adaptées aux activités économiques et logistiques. Afin de faciliter les activités industrielles et logistiques les terminaux sont spécialisés par activité.

b) Présentation du terminal du Verdon

Le terminal du Verdon, véritable avant-port en eau profonde (12,5 mètres de tirant d'eau) dispose de vastes disponibilités foncières en bord à quai et d'un hangar de 12 000 m². Il permet d'assurer la logistique des vrac industriels (granulats...), la logistique des colis lourds (BTP et éolien) et l'accueil des plus gros navires de croisières.

Le site offre 2 postes à quai et une rampe ro-ro. Une liaison ferroviaire permet de relier directement le terminal portuaire à l'agglomération bordelaise.



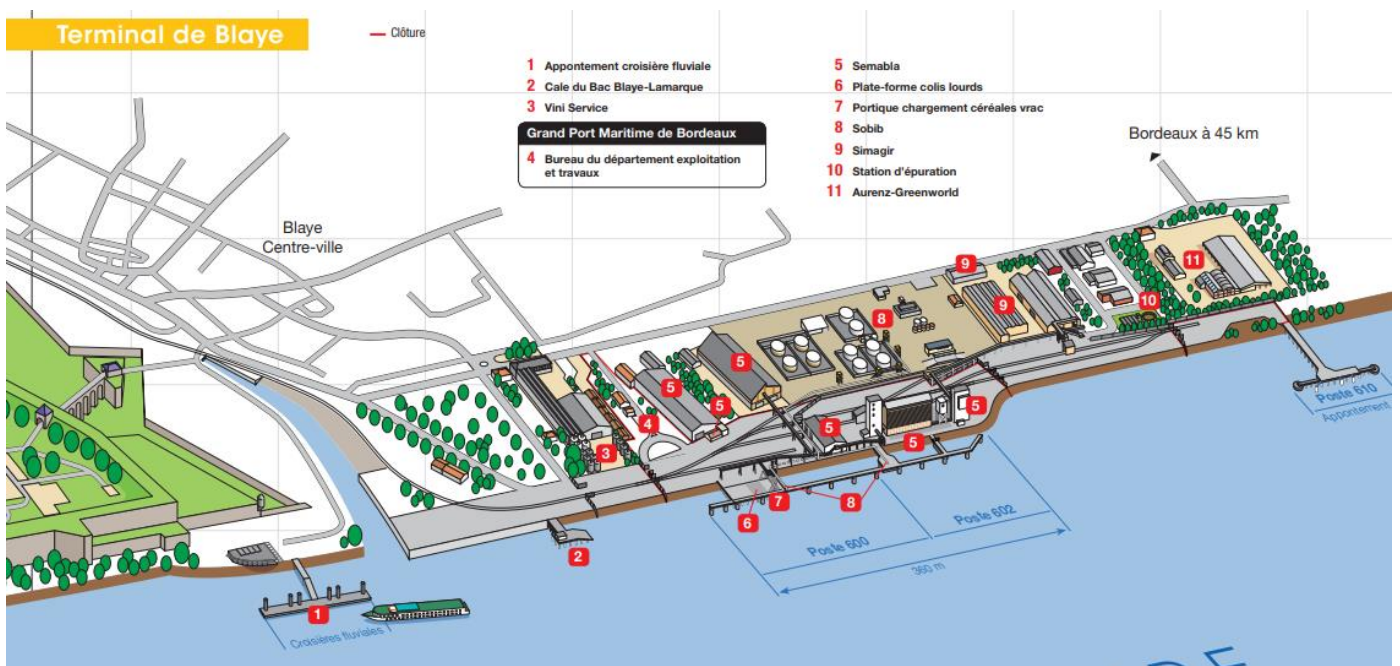
c) Présentation du terminal de Pauillac

Ce terminal en rive gauche possède plusieurs installations affectées au trafic pétrolier, et fait l'objet d'un projet de développement dédié aux croisières du Médoc.



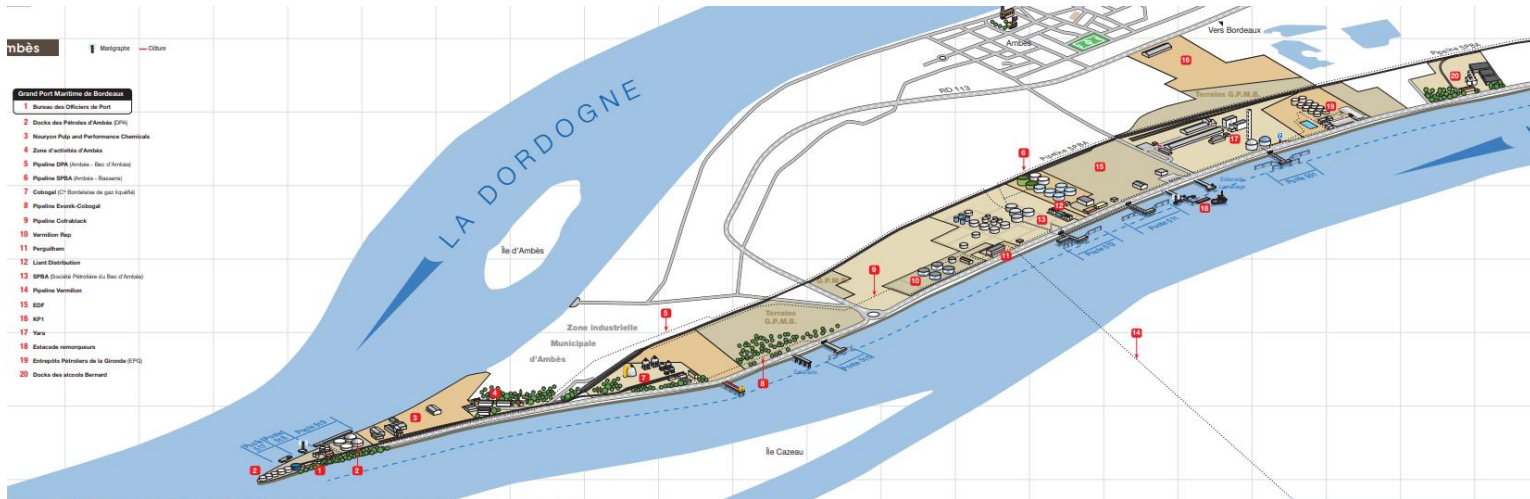
d) Présentation du terminal de Blaye

Avec un trafic de près de 300 000 tonnes de marchandises par an, le site de Blaye est dédié à la réception de vrac liquides, mais aussi aux exportations céréalières.



e) Présentation du terminal d'Ambès

Au confluent de la Dordogne et de la Garonne, le terminal d'Ambès est équipé principalement pour le transit et le stockage des hydrocarbures et des produits chimiques. Plus de 3,3 millions de tonnes (soit un peu plus de la moitié du trafic portuaire) transitent chaque année via les installations du terminal (essences, gas-oils, fuels domestiques, fuels-oils, pétroles bruts...) et font d'Ambès le pôle hydrocarbures le plus important du Grand Sud-Ouest.



f) Présentation Blanquefort-Parempuyre

7ème site du Grand Port Maritime de Bordeaux, situé sur les communes de Parempuyre et de Blanquefort, ce site en rive gauche, au plus près des chantiers de l'agglomération bordelaise, permet la réception de granulats mais aussi le transport de pièces de grandes dimensions ou colis lourds.

Le terminal de Grattequina dispose d'un appontement polyvalent à forte capacité pour le déchargement des matériaux de construction (granulats), au cœur d'une zone de consommation majeure. Le site de Grattequina permet également la réception ou l'évacuation de pièces de grandes dimensions, en accord avec les besoins logistiques des entreprises régionales et notamment de l'Ecoparc de Blanquefort.



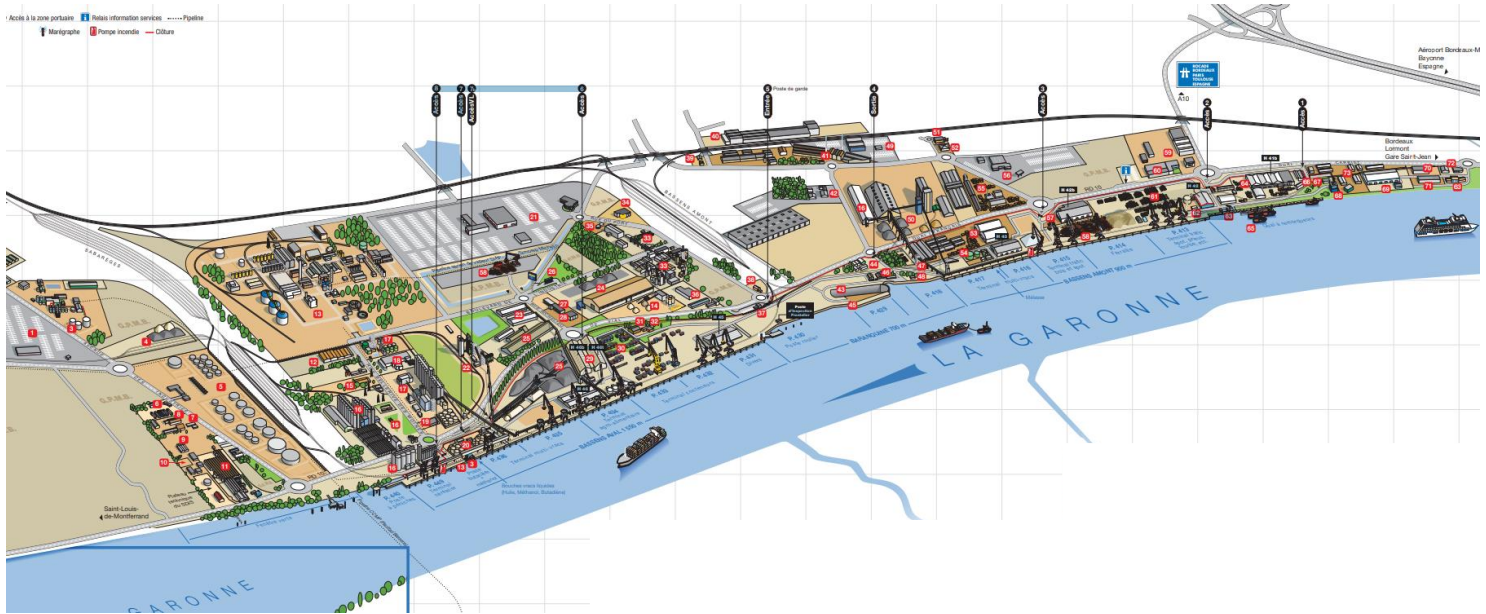
g) Présentation du terminal de Bassens

Situé en rive droite, le terminal de Bassens regroupe la plupart des trafics manutentionnés et constitue un pôle logistique majeur, autour d'une vaste zone industrialo-portuaire.

Réparties sur plus de 3 km de quais, les activités du site sont variées : trafics de recyclage, céréales, graines oléagineuses, vracs industriels, produits forestiers, colis lourds...

Le terminal de Bassens centralise plus du tiers du trafic portuaire avec un volume supérieur à 2 millions de tonnes par an.

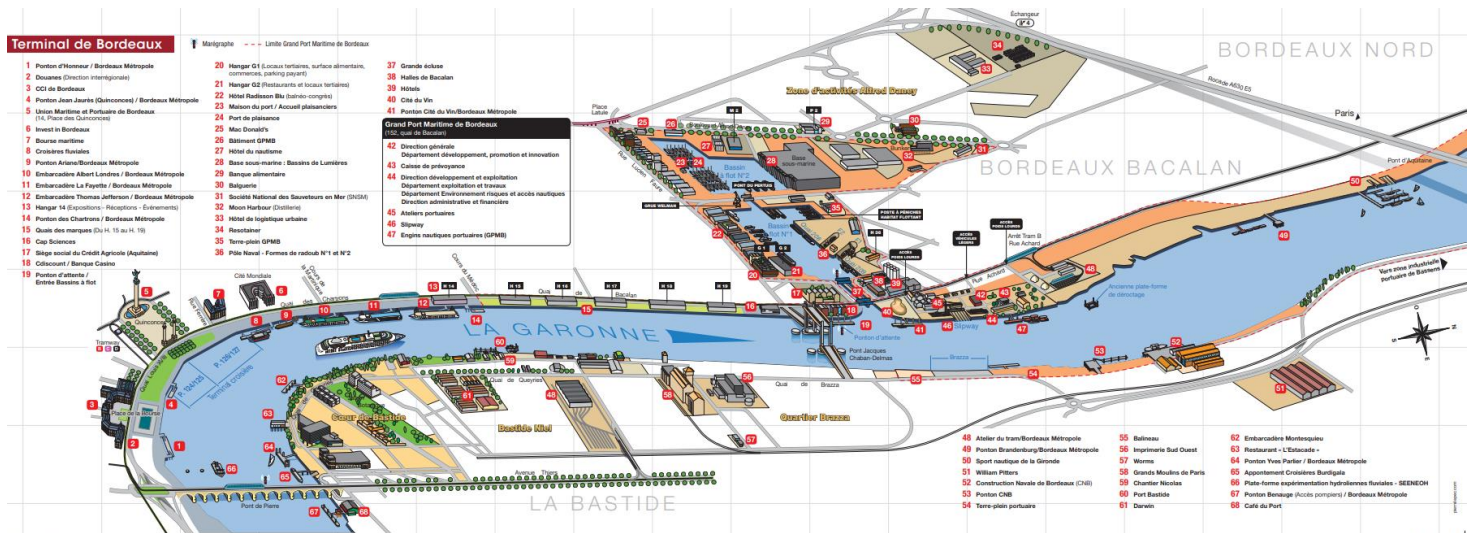
Bassens dispose également d'un réseau ferré portuaire.



h) Présentation du terminal de Bordeaux Rive Gauche

Le terminal de Bordeaux centre, le « port de la Lune » est désormais dédié aux escales de croisière.

Bordeaux est une des rares escales européennes permettant aux paquebots jusqu'à 255 m d'accoster dans l'hyper-centre historique, au cœur du patrimoine mondial de l'Unesco. Deux autres sites complémentaires permettent l'accueil des navires de croisières : Pauillac et Le Verdon.



i) Présentation des Mouillages

Tout type de navire peut faire un mouillage, pour des raisons d'exploitation commerciales non liées à la sécurité maritime, sous réserve d'en avoir demandé l'autorisation à la Capitainerie. Les déchets sont récupérés par barge.

Les zones de mouillages des navires de commerce se situent au sein des limites administratives définies par l'arrêté préfectoral n°SDML_2024_121 du 28 mai 2024 et de la Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) du GPMB définie par l'arrêté inter préfectoral n°2024/024 du 28 mai 2024 (cf annexe). Au sein de ces zones, les prescriptions réglementaires nationales et internationales sont applicables pour tout navire y accédant et l'autorité portuaire du GPMB est exclusive.

La localisation des mouillages est définie selon l'arrêté et le système géodésique WGS 84.

- Zone d'attente « BXA » : Bouée BXA
 - 45°34,10 N - 001°29,00 W
 - 45°36,50 N - 001°29,00 W
 - 45°36,50 N - 001°26,60 W
- Zone de Mouillage de SUZAC
 - 45°34,95 N - 001°01,20 W (bouée cardinale Sud)
 - 45°34,92 N - 001°00,80 W
 - 45°34,28 N - 000°59,30 W (bouée danger isolé)
 - 45°33,64 N - 000°58,32 W
 - 45°33,10 N - 000°59,00 W (bouée cardinale Nord)
 - 45°32,85 N - 001°01,05 W
 - 45°33,20 N - 001°01,50 W (bouée 12 A)
- Zone de Mouillage du VERDON
 - 45°33,15 N - 001°03,10 W
 - 45°34,10 N - 001°03,70 W
 - 45°34,20 N - 001°02,75 W
 - 45°33,15 N - 001°02,55 W

A noter que les navires transportant des hydrocarbures ou des matières dangereuses ne sont autorisés à mouiller que dans la zone « BXA » et dans celle de SUZAC.

j) Plaisance

Le GPMB gère le site des bassins à flot n°1 et n°2, très proche du centre-ville où sont disponibles des anneaux permanents, des anneaux de passage, des possibilités de grutage et d'hivernage.

Deux autres sites sont gérés également par le GPMB :

- Le port de plaisance de Port Bloc à Le Verdon-sur-Mer
- Le port de plaisance situé à Pauillac

Les feux d'artifices périmés doivent faire l'objet d'une récupération via un système de stockage sécurisé et dédié, en vue de leur destruction dans un centre agréé sans nuisance pour l'environnement. Le stockage mis à disposition ne peut être identique ni confondu avec les ordures ménagères ou autres déchets assimilés.

Seules les ordures ménagères, avec la mise à disposition de bacs dédiés sont gérées.

2. PRESENTATION DE L'ACTIVITE DU PORT

a) Limites administratives et champ d'application

Le périmètre géographique concerné est l'espace déterminé par les limites administratives du Grand Port Maritime de Bordeaux définies par l'arrêté SDML/2024/121 du 28 mai 2024, y compris les ports de plaisance et de pêche qui disposent de leur propre plan de réception et de traitement des déchets. La Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR) du GPMB définie par l'arrêté interpréfectoral n°2024/024 du 28 mai 2024 fait pleinement partie du périmètre géographique du GPMB.

Conformément à l'article L5334-8 du Code des transports, le capitaine de navire faisant escale sur l'un des terminaux du GPMB est tenu, avant de quitter le port, de déposer ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans les installations de réception existantes (flottantes, fixes ou mobiles).

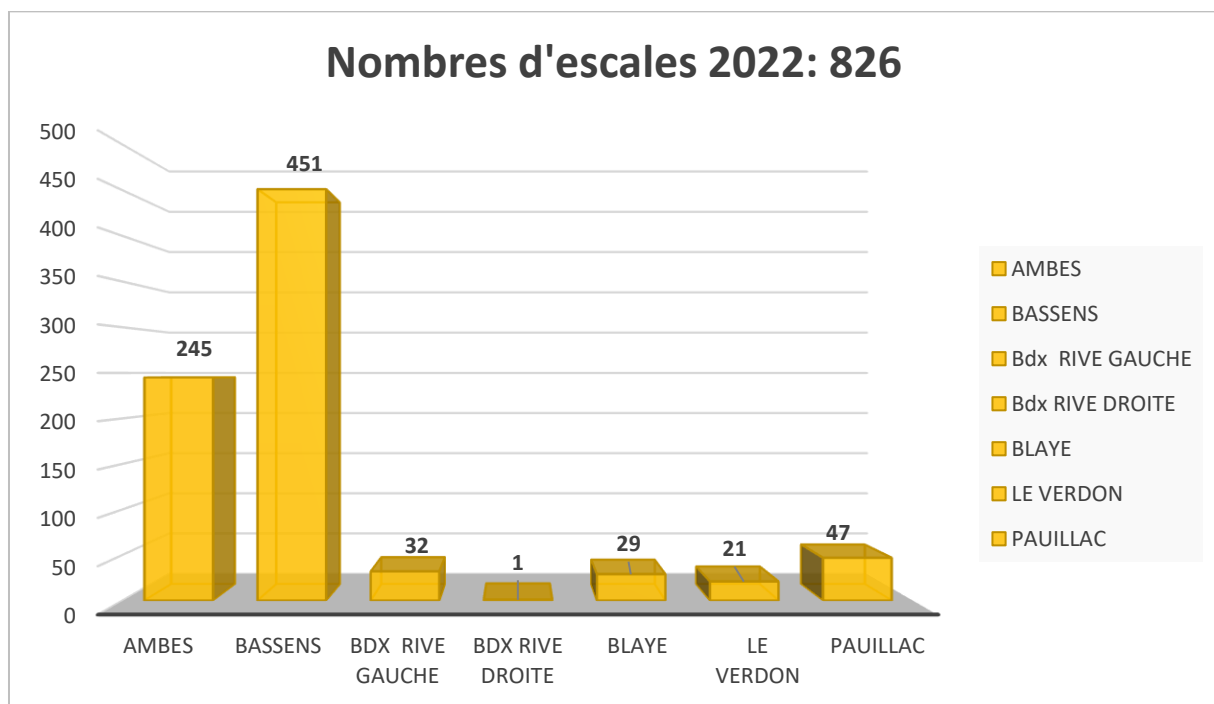
Les dispositions du présent article s'appliquent à tout navire, y compris le navire armé à la pêche ou à la plaisance, quel que soit son pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception du navire de guerre ainsi que de tout autre navire appartenant ou exploité par la puissance publique tant que celle-ci l'utilise exclusivement pour ses propres besoins.

Les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum, quel que soit leur pavillon ne sont pas tenus de déclarer dans le système portuaire.

Nota : Le plan de réception et de traitement des déchets ne concerne que les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison en provenance des navires, les déchets générés par les opérations de maintenance étant à la charge des maintenanceurs.

b) Présentation du trafic

Le trafic fluctue généralement entre 800 et 900 escales annuelles sur le port du Grand Port Maritime de Bordeaux. Pour l'année 2022, le nombre d'escales répertoriées est de 826. Il se répartit principalement sur les sites de Bassens et Ambès qui représentent respectivement 55% et 30% du trafic des 7 terminaux.



c) Types de navires accueillis

La typologie de navires en raison des activités diversifiées du Grand Port Maritime de Bordeaux est large. On y retrouve donc la plupart des catégories existantes.

La Codification des navires accueillis est la suivante :

Catégorie utilisée	Identifiant associé
PAQUEBOT	01
FERRY-ROULIER	02
PETROLIER DLE COQUE	09
PETROLIER SPL COQUE	10
NAVIRE CITERNE	11
CHIMIQUIER	12
GAZ LIQUEFIES	13
VRAQUIER	14
MINERALIER	15
OBO	16
P.C ROULIER	20
P.C INTEGRAL	21
BARGE	23
ROULIER	24
NAVIRE FRIGO	26
CARGO <500 TJB	30
CARGO >500 TJB	31
VOILIER	32
NAVIRES MILITAIRES	33
SCIENTIFIQUE	96
DRAGUE	97
TUG. SUPPLY	98
AUTRES	99

3. DECHETS D'EXPLOITATION ET RESIDUS DE CARGAISON PRODUITS PAR LES NAVIRES FREQUENTANT HABITUELLEMENT LE PORT

a) Types de déchets générés par les navires et classification

Ce sont les déchets des navires, **c'est-à-dire tous les déchets, y compris les résidus de cargaison, qui sont générés par l'exploitation d'un navire ou pendant les opérations de chargement, de déchargement et de nettoyage et qui relèvent des annexes I,II,IV, V et VI de la convention MARPOL, ainsi que les déchets pêchés passivement (c'est à dire ceux collectés dans les filets au cours d'opération de pêche).**

La notion de **navire**, au sens réglementaire, s'entend de tout bâtiment de mer de tout type exploité en milieu marin, y compris les navires de pêche, les bateaux de plaisance, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants.

Les déchets produits par les navires relèvent de deux catégories. Les déchets survenant de **l'exploitation du navire** et ceux liés à la cargaison que sont les **résidus de cargaisons**.

Les **déchets d'exploitation** sont donc ceux générés par le fonctionnement du navire et de sa tranche machine, les membres de l'équipage et les passagers. Ils peuvent être triés à bord du navire au même titre que le tri s'opère également à terre.

Afin d'évaluer les besoins, ces déchets sont **identifiés selon leur dangerosité**, classification proposée par le Code de l'Environnement. Cette classification permet également d'envisager les **conditions de prévention, stockage, collectes et de traitement appropriées**. Elle s'organise ainsi :

- Déchets dangereux (DD) : tout déchet qui présente une ou plusieurs des propriétés de dangers énumérées à l'annexe III de la directive 2008/98/ CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives. Ils sont signalés par un astérisque dans la liste des déchets mentionnée à l'article R. 541-7 du code de l'Environnement. Ces déchets présentent une ou plusieurs des propriétés suivantes : explosif, comburant, inflammable, irritant, nocif, toxique, cancérigène, corrosif, infectieux, toxique pour la reproduction, mutagène, écotoxique
- Déchets non dangereux (DND) : ce sont les déchets qui ne présentent aucune des caractéristiques (toxique, explosif, corrosif, etc) relatives à la dangerosité mentionnée ci-dessus.

En raison de leur origine de production, **ces déchets sont également classés en fonction du risque de pollution**. Ils sont régis par la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires, appelée plus communément Convention MARPOL 73/78, adoptée sous l'égide de l'OMI. Cette convention pose entre autres des normes visant à faire disparaître la pollution opérationnelle à travers deux solutions :

- La première qui nous intéresse directement via le déchargement des déchets dans les ports, dans des **installations de réception portuaires**.
- La seconde à travers l'encadrement des rejets à la mer des déchets, c'est-à-dire d'autoriser les rejets de substances dont la teneur en polluants est minime. Cette seconde solution ne sera pas envisagée dans le présent plan de réception et de traitement des déchets issus des navires mais nous intéresse directement puisque la mise en place d'une réglementation stricte en matière de rejets à la mer des déchets pose nécessairement la question **d'installations de réception portuaires adaptées et conformes à la réglementation terrestre en matière de gestion des déchets**.

Cette convention couvre de nombreuses sources de pollution. Elle est composée de **six annexes** dont chacune concerne un type de pollution particulier :

- L'annexe I relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures
- L'annexe II relative à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives
- L'annexe III relative à la prévention de la pollution par les substances nocives transportées en colis
- L'annexe IV relative à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires
- L'annexe V relative à la prévention de la pollution par les ordures
- L'annexe VI relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère.

5 de ces annexes ont été reprises et intégrées en droits communautaire puis interne afin de classer ces produits **selon leur risque en termes de pollution** et afin de faciliter leur identification et envisager les solutions de collecte et de traitement adaptées.

Enfin, il est important de prendre en compte que ces déchets sont organisés en deux catégories principales qui les différencient selon leur forme. On parle alors de :

- déchets d'exploitation liquides ou solides,
- résidus de cargaisons liquides ou solides.

➤ Les déchets d'exploitation liquides :

Ce sont principalement les boues de la salle des machines et les eaux usées.

✓ Les boues de la salle des machines

Appelées en anglais, « SLUDGES », les boues de la salle des machines sont un ensemble de produits plus ou moins visqueux contenant des hydrocarbures et des lubrifiants qui proviennent du fonctionnement des machines (centrifugation ou filtration du carburant du navire) et de leurs auxiliaires.

Ce sont des déchets dangereux. Ces déchets doivent être stockés dans la caisse à boue du navire concerné.

✓ Les huiles et lubrifiants usagés

Ces produits sont utilisés pour faire fonctionner les machines. Ils doivent être purifiés avant d'être introduits dans celles-ci. Ce sont des déchets dangereux, qui après utilisation doivent être stockés soit dans la caisse à boue, soit dans une caisse spécifique.

✓ Les eaux de fond de cale des machines

Ce sont des eaux qui s'infiltrent dans le navire. Elles proviennent de la condensation de la salle des machines, des fuites ou des travaux d'entretien et sont mélangées aux hydrocarbures, aux huiles et lubrifiants.

Ce sont également des déchets dangereux.

✓ Les eaux usées

Selon la convention MARPOL, ces eaux sont les eaux grises et les eaux noires produites à bord d'un navire. Bien qu'elles ne soient pas considérées comme un déchet dangereux, leur impact sur le milieu marin est considérable en raison de la présence élevée en bactéries notamment.

Leurs rejets sont encadrés, mais la tendance est majoritairement de les récupérer pour opérer un traitement approprié à terre.

Les eaux grises sont les eaux de drainage des lave-vaisselles, des éviers de cuisine, des douches, des baignoires, des lessives et des lavabos. Elles peuvent contenir de la graisse, de l'huile, des particules alimentaires, des détergents, des retardateurs de flamme, des produits pharmaceutiques et de soins personnels, des désinfectants, des microplastiques, mais aussi des bactéries (telles que les coliformes fécaux), des agents pathogènes, des métaux et des produits chimiques, qui peuvent nuire aux écosystèmes marins.

Les eaux noires sont les déchets évacués des toilettes, des urinoirs, des locaux réservés aux soins médicaux et des espaces réservés aux animaux sur les navires. Elles sont très concentrées et contiennent des niveaux dangereux de bactéries.

Déchets liquides d'exploitation des navires			Dangerosité
<p><i>Ils sont générés par le fonctionnement des navires, les membres de l'équipage et les passagers.</i></p> <p><i>Les déchets liquides sont principalement générés au niveau de la salle des machines.</i></p>			
MARPOL Annexe I - WASTE OILS <i>déchets provenance tranche machine</i>	Eaux de cale (bilge water)	<p>MARPOL : «<i>ce sont les eaux qui peuvent être contaminées par des hydrocarbures provenant, par exemple, de fuites ou de travaux d'entretien dans la tranche des machines. Tous les liquides pénétrant dans le système d'assèchement des cales, le plafond de ballast ou les citernes de stockage des eaux de cale, sont considérées comme des eaux de cale polluées par les hydrocarbures.</i>»</p> <p>Les quantités de « bilge water » générées sont modérées (quelques dizaines de m³ par mois selon le navire et le type de traversée).</p>	DD
	Résidus d'hydrocarbures Boues de la salle des machines (sludges)	<p>Les boues de la salle des machines, appelées en anglais « sludges », sont un ensemble de produits plus ou moins visqueux contenant des hydrocarbures et des lubrifiants qui proviennent du fonctionnement des machines et de leurs auxiliaires.</p> <p>MARPOL : «<i>ce sont les déchets résiduels d'hydrocarbures produits pendant l'exploitation normale du navire tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible ou de l'huile de graissage utilisés pour les machines principales ou auxiliaires, de l'huile usée obtenue par séparation qui provient du matériel de filtrage des hydrocarbures, de l'huile usée recueillies dans des gattes et des huiles hydrauliques et lubrifiantes usées.</i>»</p> <p>De fait, tous les navires produisent des « sludges » qui doivent être déchargées à terre.</p> <p>Les quantités par navire sont relativement faibles (de l'ordre de quelques dizaines de m³ selon la taille du navire et la durée de la traversée).</p>	DD
	Huiles usées (used-engine oil)	<p>Les huiles et lubrifiants sont utilisés pour faire fonctionner la machine. Ils doivent être purifiés avant d'être introduit dans les machines.</p> <p>Après leur utilisation, les huiles dites « <i>usées</i> » sont également stockées dans une caisse spécifique.</p>	DD
MARPOL Annexe IV	Eaux usées (sewage)	<p>MARPOL : «<i>eaux usées sont les eaux grises et les eaux noires à bord des navires.</i>»</p> <p>Il s'agit des eaux provenant des cuisines, lavabos et douches (eaux grises) et des installations sanitaires (eaux noires)</p> <p>Les « sewage » sont particulièrement abondants à bord des navires de transport de passagers. Ces eaux sont en général traitées à bord.</p>	DND

➤ *Les déchets d'exploitation solides*

Les déchets d'exploitation solides sont entre-autres les déchets ménagers, les déchets industriels spéciaux (déchets dangereux) et les déchets professionnels.

✓ *Les déchets ménagers*

Ce sont les ordures composées des déchets alimentaires et des déchets domestiques. Ces derniers comprennent les plastiques, les emballages, les cordes synthétiques, les cendres d'incinération et les déchets électroniques, voire des encombrants principalement issus du réaménagement des navires ou des aires de carénages : literies, bois, moquette,....

Les ordures ne peuvent pas être éliminées en mer, à quelques exceptions près, comme les déchets alimentaires broyés et les carcasses d'animaux. Les navires sont tenus de trier et de stocker les ordures en toute sécurité. Ils doivent faire l'objet d'une collecte en IRP et d'un traitement adapté à terre.

✓ *Les déchets dangereux (R541-8 et annexes du Code de l'Environnement)*

En raison de leur nature et de leur usage, ces déchets sont considérés comme des déchets industriels spéciaux. Ils concernent tant les déchets des machines comme les chiffons gras, les bidons d'huiles, les filtres à huiles, filtres à gasoil, que les produits liés à l'entretien du navire comme les bidons vides de peintures ou de vernis, chiffons et emballages souillés.

Ils concernent également les batteries et piles usagées.

✓ *Les déchets professionnels*

Ce sont les déchets liés aux activités à bord du navire. Il s'agit de filets usés, casiers usés, cordages, cerclages, flotteurs, bâches plastiques, cartons, verres et ferrailles. Ils ne présentent aucune dangerosité en tant que telle, et doivent faire l'objet d'un tri avisé et d'un stockage en toute sécurité.

Déchets solides d'exploitation des navires			
<p>Les déchets d'exploitation solides sont entre autres les déchets ménagers (déchets domestiques et déchets alimentaires), les déchets industriels issus de l'exploitation (déchets issus de la machine et l'entretien du navire) et les déchets professionnels (déchets liés aux activités à bord du navire).</p>		Dangerosité	
MARPOL Annexe V - Garbage	A Matières plastiques	Ces déchets sont constitués des déchets produits par l'équipage, les passagers et les cuisines. Ils sont composés de matériaux plastiques, briques alimentaires, flaconnages et bouteilles plastiques non souillés par des produits toxiques, les ustensiles de table et tasses jetables, les sacs, bâches, flotteurs...	DND
	B Déchets alimentaires	Déchets alimentaires désigne toutes substances alimentaires, gâtées ou non, et toutes les matières contaminées par ces déchets, provenant de la préparation des aliments et du navire, principalement des cuisines et des salles à manger. Les navires de transport de passagers sont les plus importants producteurs de déchets ménagers. Certains navires sont équipés de compacteurs réduisant les volumes et leur permettant d'effectuer des opérations de déchargement espacées. La production de déchets est variable suivant les destinations, la technicité des navires et les compagnies de transport.	DND
	B Déchets de cuisine internationaux	Ces déchets de cuisine proviennent de navires opérant au niveau international hors Union Européenne et font l'objet d'un suivi spécifique.	DND
	C Déchets domestiques	Déchets domestiques désigne tous les déchets alimentaires et autres déchets provenant des locaux d'habitation du navire. Ces déchets, pour certains recyclables, sont composés d'emballages en papier/carton, de vieux papiers journaux et magazines, de chiffons non souillés, des débris de verre, bouteilles, vaisselle et résidus divers. Comme pour la catégorie précédente, les navires de transport de passagers sont les plus importants producteurs. Certains navires à passagers sont équipés de compacteurs à cartons.	DND
	D Huiles de friture	Huile de friture désigne tout type d'huile comestible ou de graisse animale utilisée ou destinée à être utilisée dans la préparation ou la cuisson des aliments, à l'exclusion des aliments eux-mêmes ainsi préparés.	DND
	E Cendres d'incinération	Les cendres réfractaires et scories proviennent des incinérateurs de bord et des chaudières	DD
	F Déchets industriels d'exploitation	Ces déchets sont issus de l'entretien et la maintenance du navire et plus particulièrement des machines. Il s'agit principalement de chiffons souillés par des hydrocarbures, d'emballages souillés, de solvants et vernis, de peinture, batteries, piles, accumulateurs, Une partie peut être incinérée directement par les bords, le reste est déchargé en même temps que les déchets ménagers. La collecte des déchets suivants est réglementée, en aucun cas ils ne doivent être déposés avec les ordures ménagères : <ul style="list-style-type: none"> - produits pyrotechniques, - pots de peinture, pinceaux, - emballages souillés, bidons vides, - huiles usagées, - batteries, - filtres à huile, - tubes fluorescents, ampoules, piles, - produits toxiques, liquides de refroidissement, produits photos, - et d'une façon générale, tout déchet dangereux signalé par un Astérisque dans le Catalogue Européen des déchets (CED), publié en annexe de la décision de la Commission Européenne du 3 mai 2000 (2000/532/CE, modifiée). 	DD
	G Déchets liés à la cargaison	Toutes les matières qui sont devenues des déchets du fait de leur utilisation à bord d'un navire pour l'arrimage et la manutention des marchandises. Les déchets liés à la cargaison comprennent le bois (palettes ou bois de fardage, étais, contreplaqué), des métaux (feuillards métalliques, fils métalliques, cerclages) Tous ces résidus de cargaison solides ne constituent pas des déchets dangereux	DND
	H Carcasses d'animaux	Carcasses d'animaux désigne les corps d'animaux qui sont transportés à bord en tant que cargaison et qui meurent ou sont euthanasiés pendant le voyage.	DD
	I Appareux de pêche	Tout dispositif ou partie de dispositif d'engin de pêche, filets, cordages, aussières...	DND
Hors MARPOL	Déchets médicaux	Ces déchets d'activité de Soins à Risque Infectieux (DASRI) doivent être triés et placés dans des emballages à usage unique et évacués par une société agréée à des fins d'incinération. Ces déchets sont produits en quantités insignifiantes par les navires pour les soins de l'équipage et des passagers	DD

➤ Les résidus de cargaison des navires

Les **résidus de cargaisons** au sens de la *directive 2019/883 du 17 avril 2009 relatives aux installations de réceptions portuaires (IRP) pour le dépôt des déchets de navire*, sont définis de la manière suivante :

« les restes de cargaisons à bord qui demeurent sur le pont, dans les cales ou dans des citernes après les opérations de chargement ou de déchargement, y compris les excès ou les pertes de chargement et de déchargement, que ce soit à l'état sec ou humide, ou entraînés par les eaux de lavage, à l'exclusion de la poussière résiduelle sur le pont après le balayage ou de la poussière provenant des surfaces extérieures du navire ».

Les résidus de cargaison peuvent être solides ou liquides.

✓ Les résidus de cargaison solides

Ils découlent de la cargaison chargée ou déchargée. Ils peuvent être des écorces de bois, du bois provenant des palettes ou de fardage, des déchets de céréales, des bâches plastiques, des résidus de pâte à papier, des résidus de vrac industriel et agricole, des persistants flottants...

✓ Les résidus de cargaison liquides

Ils peuvent être des résidus d'hydrocarbures, c'est-à-dire un mélange d'eau, d'hydrocarbure et de sédiments. Ils peuvent également être des eaux de lavage des citernes ayant contenu des huiles végétales, des produits chimiques liquides (acide phosphorique, solution azotée...) ou encore des eaux de lavage des cales à marchandises.

Particulièrement dangereux pour le milieu marin et très polluants, il est interdit de rejeter de tels résidus en mer. Ils doivent être conservés dans une caisse, « slop tank », qui récupère lors du lavage des cales et des citernes les résidus de cargaisons, les restes des eaux de lavage, de rouille ou encore de la boue.

Résidus de cargaison liquides		
<p>Les résidus de cargaison liquide peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des résidus d'hydrocarbures c'est-à-dire un mélange d'eau, d'hydrocarbure et de sédiments provenant des citernes ou des tuyauteries, - des eaux de lavage des citernes ayant contenu des huiles végétales, des produits chimiques liquides (acide phosphorique, solution azotée...) - des eaux de lavage contenant des traces de la cargaison précédente restante dans le fond des cales qui n'ont pu être évacués lors des opérations de balayage après finition de déchargement dans le cas d'incompatibilité des propriétés entre le produit déchargé et le produit à charger. <p>Une caisse appelée «slop tank» permet la récupération des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou encore de la boue qui sont produits lors du lavage des cales et des citernes, leur rejet à la mer est interdit.</p> <p>Il convient de noter que ces résidus sont pour certains valorisables.</p>		Dangerosité
IMARPOL Annexe I OIL	<p>Résidus de cargaison contenant des hydrocarbures (Slops)</p>	<p>Les résidus de cargaison contenant des hydrocarbures sont appelés slops. Ce sont des émulsions d'eau dans le pétrole brut contenant des sédiments solides, et s'apparentent parfois à des boues de type « mayonnaises ».</p> <p>La proportion de chacune des trois phases (eau, huile, solide) est très variable d'un slop à l'autre, cependant, la phase aqueuse est souvent majoritaire.</p> <p>Les volumes, par unité, peuvent représenter quelques centaines de mètres cubes,</p>
IMARPOL Annexe II NLS	<p>Résidus de cargaison contenant des produits chimiques X, Y, Z ou OS</p>	<p>Résidus de lavage de citernes provenant de navires transportant des produits chimiques. Ils sont issus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit de produits spécialisés, en raison de leur degré de dangerosité, ou de leur nature et nécessitant un traitement particulier (degré de propreté absolu des installations de transfert ou de stockage par exemple) - soit de produits courants ne nécessitant pas de conditions particulières de manutention. <p>Il y a rarement des résidus à bord de navires chimiques ; le cas ne se produit en effet qu'en cas de changement de produit (mais de plus en plus, les chimiques sont équipés de citernes spécialisées) et ces navires sont équipés de systèmes d'assèchement efficaces limitant la quantité de résidus après déchargement.</p>

Nota Bene : Classification des groupes d'emballages

La classification des groupes d'emballages X, Y et Z existe car le transport de matières dangereuses peut représenter des risques. Cela ne concerne pas seulement le **transport routier**, mais également le ferroviaire, l'aviation ou la **voie maritime**. Ainsi, pour promouvoir la sécurité du public lors de la manutention et du transport, il est incontournable d'utiliser un emballage homologué et de respecter toutes les règles de sécurité.

Une marchandise dangereuse est toute substance qui représente un risque significatif pour la sécurité des personnes, des animaux et de l'environnement. Selon le degré de risque qu'elles représentent, ces marchandises sont affectées à un des groupes d'emballages homologués spécifiques.

Les risques liés au transport de marchandises dangereuses sont très variés. En effet, il peut s'agir d'une inflammation, d'une explosion de l'inhalation de produits toxiques. Quel que soit le risque encouru, les effets peuvent être plus ou moins importants sur les humains, les animaux, les biens et l'environnement. Le meilleur moyen de limiter, voire d'éviter ces risques est l'utilisation d'un emballage adapté. Mais cette solution doit également être accompagnée de bonnes pratiques pour éviter les accidents.

Chaque entreprise qui opère dans le transport de marchandises doit appliquer une forte politique de prévention de risques dangereuses : (IMDG pour le maritime, TMD pour le routier, ADN pour le fluvial et RID pour le ferroviaire). Elle est tenue de respecter des règles particulières et adaptées à chaque niveau de la chaîne logistique. Ainsi, les modalités de manipulation et de transport doivent être strictement respectées. Les chauffeurs doivent se soumettre à des formations destinées à cet effet de prévention.

Les certificats doivent être vérifiés méticuleusement. Le choix de l'emballage doit répondre parfaitement aux besoins requis par la nature des matières transportées : marquage spécifique, signalétique à apposer, étiquetage obligatoire, classification de la matière, etc. pour le transport par la route.

Il existe trois groupes d'emballage exprimés en chiffre romain qui répondent chacun au niveau de danger. La classification des marchandises ne se limite pas aux groupes d'emballages X, Y, Z. Ainsi :

- Groupe d'emballage I : matières très dangereuses ;
- Groupe d'emballage II : matières moyennement dangereuses ;
- Et le groupe d'emballage III : matières faiblement dangereuses.

Le code d'emballage correspondant est :

- X = pour un emballage des groupes I, II et III ;
- Y = pour un emballage des groupes II et III ;
- Z = pour un emballage du groupe III seulement.

b) Gestion des eaux de ballast

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires – communément appelée Convention sur la gestion des eaux de ballast – de l'Organisation maritime internationale (OMI) est entrée en vigueur en septembre 2017. Elle vise à prévenir la propagation d'organismes aquatiques nuisibles d'une région à une autre, en établissant des normes et des procédures pour la gestion et le contrôle des eaux de ballast et des sédiments des navires.

Les normes de gestion des eaux de ballast prévues par la Convention comprennent :

- D-1 : une norme relative à l'échange des eaux de ballast qui exige que les navires échangent leurs eaux de ballast en pleine mer (à au moins 200 milles nautiques de la côte) et en haute mer (à au moins 200 mètres de profondeur), loin des eaux côtières.
- D-2 : une norme qui prescrit le nombre maximal d'organismes vivants pouvant être rejetés dans les eaux de ballast des navires. Les navires doivent installer des systèmes de gestion des eaux de ballast à bord pour traiter ces eaux avant qu'elles ne soient rejetées.
- D-3 : une norme pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast à utiliser.

Aux termes de la Convention, les navires effectuant des voyages internationaux sont tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments en respectant certaines normes, conformément à un **plan de gestion des eaux de ballast propre aux navires**.

De même, la présence à bord d'un **registre des eaux de ballast** et d'un **certificat international de gestion des eaux de ballast (IBWM)** est obligatoire pour tous les navires.

La norme de qualité des eaux de ballast sera quant à elle introduite de façon progressive sur une période donnée.

La plupart des navires sont tenus d'installer à leur bord un **système destiné à traiter les eaux de ballast et à éliminer les organismes indésirables**.

- Les navires commerciaux d'au moins 400 tonnes brutes construits le 8 septembre 2017 ou après doivent être équipés d'un système de gestion des eaux de ballast.
- Toutefois, les navires construits avant cette date doivent être modernisés et équipés d'un système de gestion des eaux de ballast d'ici 2024 afin de respecter la norme D-2 de la Convention sur la gestion des eaux de ballast.

Les systèmes de gestion des eaux de ballast présents à bord des navires devront impérativement être approuvés par les autorités nationales, conformément à la procédure élaborée par l'OMI. Il pourrait s'agir, par exemple, de systèmes qui utilisent des filtres, des rayons ultra-violet ou le principe de l'électro-chloration.

Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives devront impérativement être soumis à une procédure d'approbation extrêmement rigoureuse et vérifiés par l'OMI.

Le GPMB ne dispose pas d'une installation dédiée au traitement des eaux de Ballast. Néanmoins des règles sont fixées, en conformité avec le **décret du 18 septembre 2017 portant publication de la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires**.

Les règles applicables sur le GPMB, adaptées selon les situations, sont les suivantes :

- **Demande de ballastage sans déballastage** : acceptée
Sous réserve de l'exception (artA-3-5 de la BWM Convention) de l'absorption et du rejet d'eau de ballast et de sédiments à partir d'un même lieu.
- **Demande de ballastage sans utiliser le système de traitement des eaux de ballast** (en eaux boueuses) : acceptée sous réserve de la mention au registre des eaux de ballast et du respect de la règle B-4.5 de la BWM Convention relative à l'impossibilité pour le navire de prendre sa cargaison si le ballastage n'est pas possible.
- **Demande de ballastage/déballastage d'eaux traitées** : acceptée.
Sous réserve de conformité du navire à la règle D2 de la convention, le prélèvement et le rejet des eaux est autorisé.
- **Pour les eaux non traitées** :
 - mention sur le registre des eaux de ballast obligatoire
 - conformité aux règles D1 et D2 de la convention pendant le transit.

Actuellement le GPMB ne dispose pas d'installation dédiée au traitement des eaux de ballast sur ces terminaux. Tous les déchets issus des installations de traitement des eaux de ballast mises en œuvre à bord des navires (filtres, cartouches filtrantes...) seront considérés comme des **déchets d'exploitation dangereux** et seront traités dans des filières adaptées par les prestataires déchets agréés par le GPMB.

Les résidus des ballasts et sédiments extraits lors d'opérations effectuées dans les différents chantiers navals seront également considérés comme des déchets dangereux d'exploitation, collectés et traités en tant que tels dans des filières adaptées par les prestataires déchets agréés par le GPMB.

En aucun cas ces sédiments ne devront être rejetés dans les eaux du port.

c) Déchets produits par les navires fréquentant habituellement le port

Les déchets produits par les navires fréquentant le port sur la période 2020 à 2022 intègrent l'ensemble des terminaux du GPMB :

GISEMENT COLLECTE SUR LA PERIODE 2020 à 2022

Catégorie	MARPOL I			MARPOL IV	MARPOL V					
	Autre type	Eaux de cale polluées	Résidus d'hydrocarbures (boues)	Eaux usées	A_Matières plastiques	B_déchets alimentaires	C_Déchets domestiques	D_Huiles friture	E_Cendres d'incinération	F_Déchets d'exploitation
2020 (m ³)	56	586	1116	1852	307	275	417	29	0	337
2021 (m ³)	19	582	1234	8095	438	187	367	40	25	2
2022 (m ³)	4	821	580	1462	424	138	545	4	6	119

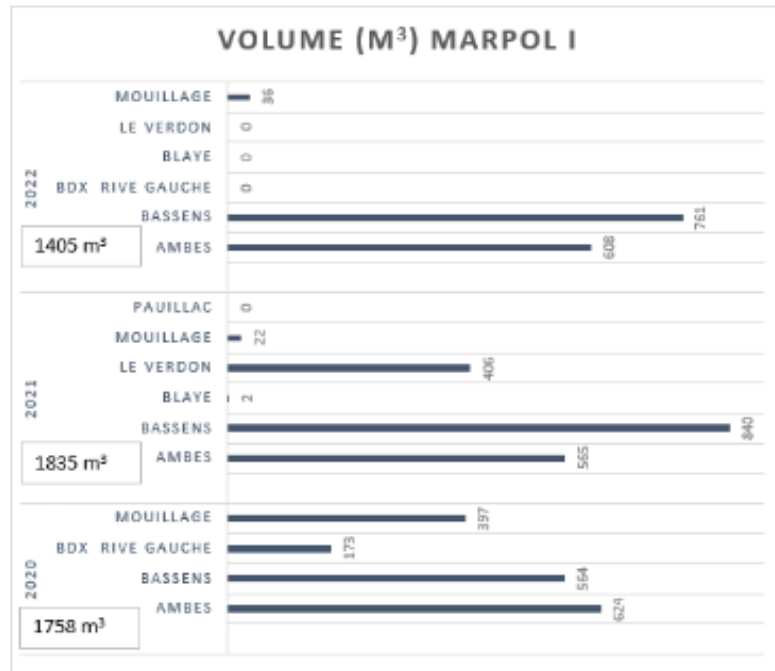
Pas de déchets collectés classés en MARPOL II et MARPOL VI.

Le regroupement en catégorie déchets solides vs déchets liquides, sur la même période est le suivant :

	Déchets liquides	Déchets solides
2020 (m ³)	3610	1365
2021 (m ³)	9930	1059
2022 (m ³)	2867	1236

La répartition par terminal et par catégorie selon la classification MARPOL :

▪ **Déchets MARPOL I : Hydrocarbures**



Les terminaux d’Ambès et de Bassens, avec un nombre d’escales plus important que les autres terminaux, des provenances plus éloignées pour les navires les fréquentant, et un volume d’activités plus diversifiées et importantes concentrent la grande majorité des déchets MARPOL I (hydrocarbures).

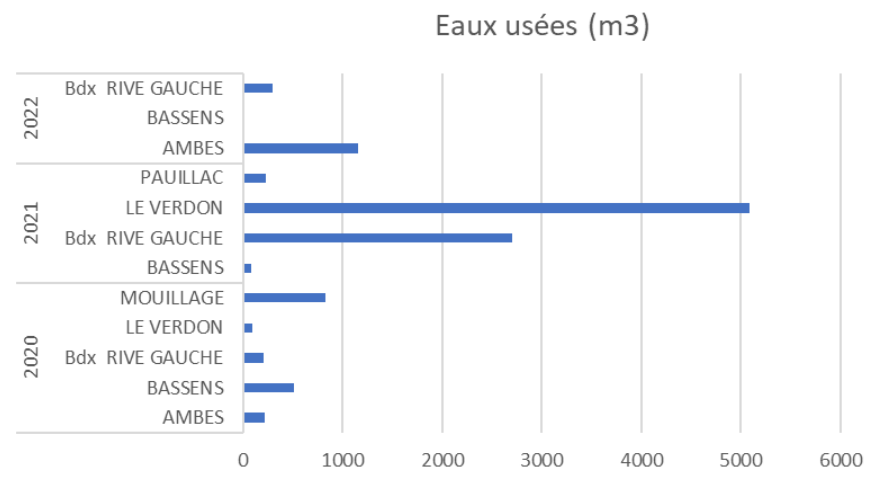
▪ **Déchets MARPOL II : Substances liquides nocives transportées en vrac**

Ces types de déchets ne font pas partie des déchets produits par les navires fréquentant habituellement le GPMB.

▪ **Déchets MARPOL III : Substances nuisibles transportées par mer en colis**

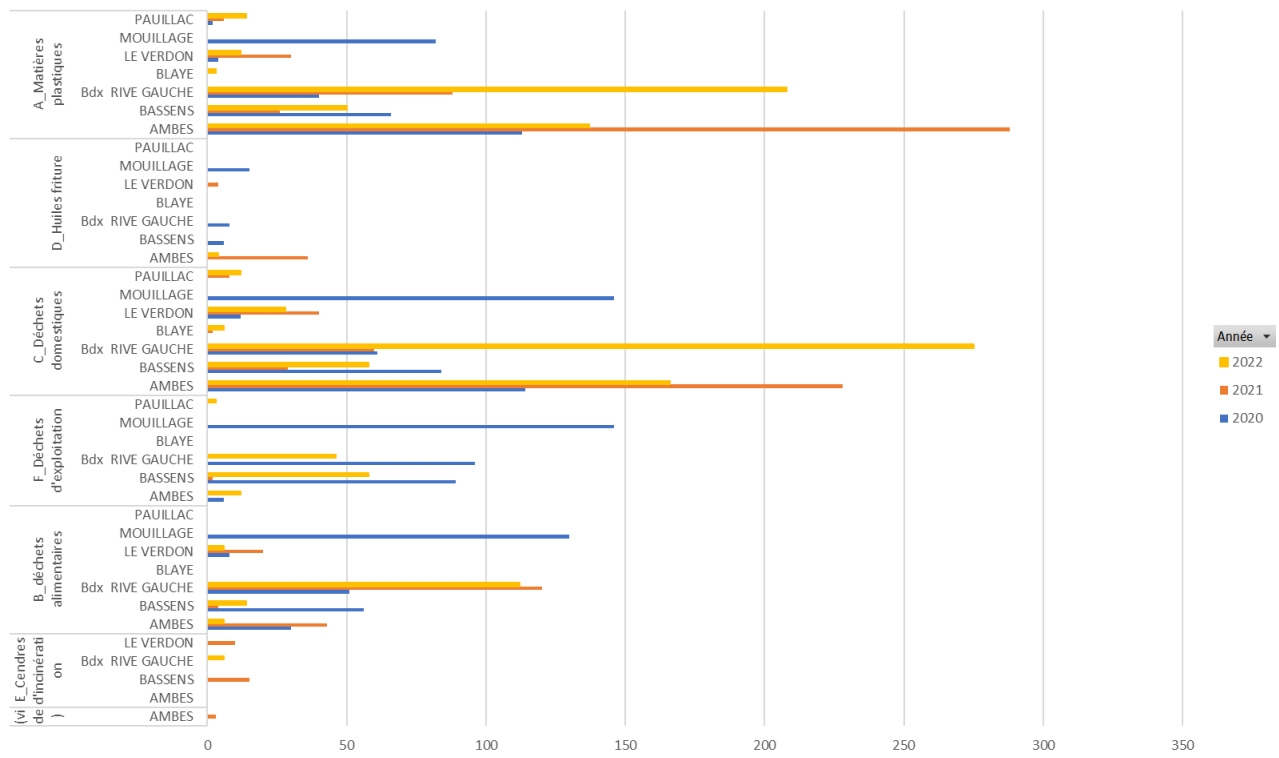
Ces types de déchets ne font pas partie des déchets produits par les navires fréquentant habituellement le GPMB.

▪ **Déchets MARPOL IV : Eaux usées**



Ces déchets concernent les eaux usées qui sont liées principalement aux activités de croisières.

▪ **Déchets MARPOL V : Ordures**



Ce sont les déchets liés à l’activité sur les bateaux majoritairement assimilables aux déchets ménagers et assimilés (déchets alimentaires, ordures ménagères, emballages...). Ils sont présents sur l’intégralité des terminaux.

Sur la même période triennale, le nombre de **navires collectés** faisant escale sur l’un des terminaux :

	Nombre de navires collectés MARPOL I	Nombre de navires collectés MARPOL IV	Nombre de navires collectés MARPOL V
2020	46	9	174
2021	52	3	137
2022	48	6	170

Près de 30% des navires faisant escale sur un des terminaux du GPMB font l’objet d’une collecte de déchets.

La collecte des déchets est plus prononcée pour les déchets assimilés aux déchets ménagers (MARPOL V) en raison des volumes de stockages moins importants que pour les déchets liquides et dangereux (MARPOL I et MARPOL IV).

▪ **Déchets MARPOL VI : Pollution de l’atmosphère**

Ces types de déchets ne font pas partie des déchets produits par les navires fréquentant habituellement le GPMB

d) Evaluation du type et des quantités de déchets reçus des navires et traités dans les installations

Les prestataires collectant ou pompant les déchets des navires, des points MARPOL transmettent au GPMB des tableaux mensuels et bilans annuels.

Les titulaires des Conventions de Terminal transmettent au GPMB un bilan annuel quantitatif et qualitatif de la collecte des résidus de cargaison collectés sur les quais.

Les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison font l'objet de statistiques annuelles établies par le GPMB.

Concernant les déchets liquides, leur capacité de collecte, sur la base des données 2020 à 2022, se situe dans une fourchette moyenne annuelle comprise entre 1000 et 1500 m³.

Concernant les déchets solides, la capacité de collecte à déployer se situe en moyenne autour d'un besoin de 5 000 m³ sur la période 2020 à 2022, néanmoins l'activité de croisières est génératrice de grands volumes d'eaux usées.

4. CAPACITE D'ACCUEIL AU SEIN DES INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES

Le Grand Port Maritime de Bordeaux n'assure pas lui-même les prestations de réception et de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison. Celles-ci sont assurées par des entreprises agréées par l'autorité portuaire dont la liste sera précisée sur le site internet du GPMB.

A. TYPES DE DECHETS ACCEPTES AU GPMB

a) Les déchets solides (classe MARPOL V)

Les prestataires ont le choix des matériels de collecte qu'ils sont susceptibles de mettre à disposition.

Néanmoins, ils doivent mettre à disposition des conteneurs **différenciés et clairement identifiés** sur l'ensemble des terminaux (7) qui pourront être variables d'un poste à l'autre pour :

- La collecte des déchets dangereux,
- La collecte des ordures ménagères
- La collecte des recyclables.

Dans la pratique, les prestataires laissent des bacs à quai en permanence pour la collecte des recyclables et ordures ménagères.

Concernant les déchets dangereux solides, le représentant local du navire commande les moyens nécessaires selon la classe de déchets concernée (liste des prestataires agréés en partie 11). Les contenants commandés sont mis à disposition au plus près du navire par le prestataire de service. Le prestataire de service enlève à la fin de l'escale les contenants concernés et informe la capitainerie du GPMB (ou du terminal concerné) de la réalisation physique de la collecte en renseignant dans l'application VIGIESIP, guichet unique.

D'un point de vue général, les bennes ou conteneurs doivent répondre aux exigences techniques en matière de sécurité et d'hygiène. Ces bennes doivent être régulièrement nettoyées par le prestataire, elles doivent être étanches et donc ne pas générer d'égouttures sur les quais.

L'ensemble des prestations de collecte des déchets solides, l'enlèvement des bennes et leur transport jusqu'à un centre agréé, sont assurés par un véhicule parfaitement adapté à ce type de prestation.

Tous les moyens doivent notamment être mis en œuvre pour éviter les envols ou le déversement d'ordures sur la chaussée pendant le transport.

b) Les résidus de cargaison solides

Les prestataires mettent à disposition les moyens nécessaires et adaptés aux éléments renseignés via le guichet unique.

c) Les déchets liquides

Pour tous les navires, la **collecte des déchets d'exploitation liquides** est réalisée par les prestataires autorisés à procéder et qui ont la capacité d'intervenir :

- Soit par voie terrestre, à l'aide de camions citernes parfaitement adaptés aux produits collectés
- Soit par voie maritime, à l'aide de barges ou de navires conformes à la réglementation en vigueur pour les produits transportés.

Afin de respecter les dispositions de l'article L 5334-9-1 du Code des Transports précisant que les installations de réception adéquates doivent être disponibles et répondre aux besoins des navires sans provoquer de retard dans leurs opérations, les moyens de collecte de ces déchets doivent pouvoir intervenir en tout endroit du port où escales les navires qui font appel à ce service.

Les moyens mis en œuvre dépendent du prestataire, des caractéristiques techniques des navires (capacité ou non à refouler), et des conditions de sécurité imposées durant les opérations commerciales.

Les moyens sont commandés via le module : VIGIESIP, guichet unique.

Le prestataire mettant à disposition les moyens de collecte devra assurer, sous sa responsabilité, la bonne mise en œuvre du processus de collecte.

L'accès au navire peut être direct ou par adjonction de flexibles.

Les opérations seront réalisées en présence d'un ou plusieurs opérateurs de la société effectuant la collecte afin de garantir la bonne exécution de celle-ci et de prévenir tout risque de pollution.

Des restrictions peuvent exister sur certains terminaux ou appontements pour les collectes terrestres. Celles-ci devront être communiquées aux exploitants selon les cas de figure avant d'envisager toute intervention.

Pour les **collectes nautiques**, celles-ci sont commandées par les agents consignataires des navires directement auprès des sociétés référencées au présent plan pour effectuer des collectes de déchets liquides. Les sociétés de collecte autorisées font alors appel à des armements fluviaux ou maritimes pour assurer les transbordements de déchets d'exploitation ou résidus de cargaisons du type navire/navire ou navire/barge.

Ces opérations doivent être autorisées par la Capitainerie du GPMB.

d) Les résidus de cargaisons liquides

Il n'existe aucune installation de reprise des résidus de cargaisons par ligne fixe.

Pour le terminal d'Ambès, la configuration des appontements permet l'accès de véhicules mais nécessite l'adjonction d'une grande longueur de flexible. L'importante perte en charge qui en résulte ne permet pas d'obtenir des rendements importants.

Une solution maritime reste envisageable.

Le PCS ou la capitainerie doivent être informés de la commande de camion-citerne en avance de leur arrivée sur le port, pour la gestion des accès.

B. DESCRIPTIONS DES MOYENS DE COLLECTE MIS A DISPOSITION AU GPMB

Les catégories de déchets A, B, et C sont soumises aux obligations de tri locales avec la mise à disposition permanente de bacs de tri adaptés (sauf sur le terminal de Bordeaux Rive Gauche). Les dépôts sont réalisés par les représentants locaux des navires dans le respect des prescriptions applicables (consignes de tri indiquées sur les contenants).

Le prestataire actuel, choisi dans le cadre du marché de gestion des déchets du GPMB, se rend sur site à des fréquences variables pour la collecte des déchets solides. Des contenants pour déchets ménagers et valorisables sont mis à disposition au niveau des postes listés ci-dessous.

La liste non exhaustive des contenants est disponible dans l'annexe 2 du présent plan et sur le site internet du GPMB. La liste ci-dessous est un extrait de 2024.

Les contenants et fréquences pourront être amenés à évoluer (notamment suppression ou agrandissement des points de collecte).

TERMINAL	POSTE	Moyens mis à disposition pour déchets solides non dangereux
LE VERDON	805	Regroupement des Marpols 805 et 806 sur poste 806
	806	3 bacs 750 l : déchets ménagers 2 pélicans 3m ³ : déchets valorisables
PAUILLAC	700	1 bac 750 l : déchets ménagers 1 pélican 3m ³ : déchets valorisables
BLAYE	600	1 bac 750 l : déchets ménagers 1 pélican 3m ³ : déchets valorisables
	602	Pas de bac fixe au poste 602
AMBES	501	2 bacs 750 l : déchets ménagers 1 pélican 5m ³ : déchets valorisables
	511	2 bacs 750 l : déchets ménagers 2 pélicans 3m ³ : déchets valorisables
	512	1 bac 750 l : déchets ménagers 2 pélicans 3m ³ : déchets valorisables
	515	1 bac 750 l : déchets ménagers 1 pélican 3 m ³ : déchets valorisables
BLANQUEFORT-PAREMPUYRE	261	Pas de bac fixe au poste 261
BASSENS	413	• Bollard 28 : 1 bac 750 l : déchets ménagers / 1 pélican 3m ³ : déchets valorisables • Bollard 38 : 1 bac 750 l : déchets ménagers / 1 pélican 3m ³ : déchets valorisables
	415	2 bacs 750 l : déchets ménagers 1 pélican 3m ³ : déchets valorisables
	416	• Bollard 68 : 1 bac 750 l : déchets ménagers / 1 pélican 3 m ³ : déchets valorisables • Bollard 74 : 1 bac 750 l : déchets ménagers / 1 pélican 3 m ³ : déchets valorisables
	417	2 bacs 750 l : déchets ménagers 1 pélican 3m ³ : déchets valorisables
	431	1 bac 750 l : déchets ménagers 1 pélican 3m ³ : déchets valorisables
	433	2 bacs 750 l : déchets ménagers 1 benne 12 m ³ : déchets valorisables
	434	2 bacs 750 l : déchets ménagers 1 pélican 3 m ³ : déchets valorisables
	436	2 bacs 750 l : déchets ménagers 1 benne 12 m ³ : déchets valorisables
	449	3 bacs 750 l : déchets ménagers 2 pélicans 3m ³ : déchets valorisables

A noter, que des contenants spécifiques et adaptés pourront être mis en œuvre par le prestataire de la gestion des déchets, pour les catégories D et I.

Les catégories de déchets dangereux, E, F, G et H feront l'objet d'une mise à disposition de contenants adaptés selon la nature des déchets concernés, par les prestataires agréés.

Les plans des IRP du GPMB sont en annexe 4 du présent plan et sur le site internet du GPMB.

Pour les déchets liquides et résidus de cargaisons liquides, les terminaux ne disposent pas d'installation fixe de réception des résidus de cargaisons, ni des déchets liquides d'exploitation des navires.

- Possibilité d'utiliser une barge.
- Possibilité de canalisations pour les vidanges.

Actuellement l'utilisation de camions spécialisés et adaptés est nécessaire pour les vidanges des liquides dangereux. Le prestataire sera nécessairement agrément pour la collecte et le transfert en installation de traitement autorisée.

A noter : Pour Bordeaux Rive Gauche, il n'existe pas d'installation fixe de réception des déchets, et à ce jour, la seule possibilité consiste en l'utilisation de barges pour tous les types de déchets.

La liste non exhaustive de la prise en charge des déchets est disponible dans l'annexe 3 du présent plan et sur le site internet du GPMB. La liste ci-dessous est un extrait de 2024.

Annexe	Types de déchets	m3(2022)	m3 capacité max du port	Type d'IRP	Type de prise en charge du déchet
I	Résidus Hydrocarbures	580	NC	Mobile	Agrément
I	Eaux de cales polluées	821	NC	Mobile	Agrément
I	Autre type	4	NC	Mobile	Agrément
II	Sans objet	-	-	-	-
IV	Eaux Usées	1462	NC	Mobile	Agrément
V	Matières Plastiques (A)	424	NC	Fixe et Mobile	Marché et Agrément
V	Déchets alimentaires (B)	138	NC	Fixe et Mobile	Marché et Agrément
V	Déchets Domestiques (C)	545	NC	Fixe et Mobile	Marché et Agrément
V	Huiles Fritures (D)	4	NC	Fixe et mobile	Marché et Agrément
V	Cendres d'Incinération (E)	6	NC	Mobile	Agrément
V	Déchets d'exploitation (F)	119	NC	Fixe et Mobile	Marché et Agrément

5. PROCEDURES DE RECEPTION ET DE COLLECTE DES DECHETS D'EXPLOITATION ET DES RESIDUS DE CARGAISON

Le GPMB met à disposition des usagers, des autorités administratives et des collecteurs un système informatique permettant aux acteurs de la vie portuaire de travailler ensemble. VIGIEsip est un outil qui permet aux déclarants (capitaines, représentants de navires, transitaires), officiers de port, gestionnaires de port et prestataires intervenant lors d'une escale de navire de :

- Réaliser les formalités déclaratives (déchets, matières dangereuses...)
- Echanger avec l'Administration et les systèmes d'informations privés
- Accéder aux informations liées à la navigation
- Gérer l'escale et les interactions avec les professionnels
- Acquitter les droits portuaires

Ce portail, dédié à la gestion des escales dans le GPMB, comprend un module déchets. Il est destiné à répondre au traitement de l'information en temps réel afin de ne pas causer de retard anormal aux navires qui souhaitent déposer leurs déchets d'exploitation ou résidus de cargaison dans le GPMB.

Les procédures d'escale, de collecte, le contrôle de suivi de traitement y sont décrites :

- Procédures d'escale,
- Procédures de collecte
- Contrôle de suivi de traitement

a) Identification des intervenants

- Clients maritimes : navires, agent maritime ou consignataire
- Sociétés prestataires de services : collecteurs, centres de traitement ou d'élimination, sociétés de surveillance
- Déclarant de droits de port
- Autorités administratives de contrôle : Capitainerie et Centre de Sécurité des Navires,
- Douanes.

b) Documents échangés

- Déclaration de déchets*,
- Commande de collecte,
- Confirmation d'acceptation de la commande de collecte,
- Rapport d'analyses et bordereau de suivi de déchets industriels (BSDI), (document entre le navire et le collecteur)
- Reçu de collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaisons* (émis par le collecteur sous format électronique dans le module déchets du guichet unique et communiqué au Capitaine du navire par l'agent consignataire) via le document Vigie SIP qui découle de l'annexe de la directive.
- Élément attestant d'un dépôt de déchets d'exploitation dans un autre port de l'U.E.
- Facturation des collectes au navire.

*la déclaration et le reçu des déchets d'exploitation et résidus de cargaison doivent être réémis vers le guichet unique national et Trafic 2000 puis vers l'application de suivi des navires Safe Sea Net exploitée par l'Agence Européenne de sécurité Maritime.

Le navire complète le formulaire de déclaration des déchets et l'adresse à l'agent maritime ou consignataire, qui renseigne la base de données du guichet unique du GPMB (VIGIEsip), en indiquant s'il y a lieu le choix du/des collecteurs de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison sollicités ou la catégorie d'exemption de paiement de la redevance à laquelle prétend le navire.

La capitainerie contrôle la cohérence des informations transmises. S'il y a lieu la Capitainerie peut mettre le navire en demeure de déposer ses déchets d'exploitation ou informer le Centre de Sécurité des navires du GPMB des éventuelles anomalies constatées.

L'agent consignataire valide la demande de dépôt du navire de ses déchets liquides ou solides dans la déclaration.

Exemption des navires en service régulier effectuant des escales fréquentes et régulières :

Lorsqu'un navire effectuant des escales fréquemment et régulièrement ne dépose pas ses déchets d'exploitation dans le GPMB et qu'il prétend à une exemption du paiement du droit de port conformément aux dispositions prévues par l'article 5.5331-9 du Code des Transports, au titre d'un contrat de dépôt passé dans un autre port de l'UE, l'agent maritime ou consignataire représentant le navire doit impérativement faire parvenir à la Capitainerie une copie des documents attestant de ce contrat, validé par les autorités portuaires des ports d'escale situés sur l'itinéraire du navire.

Après vérification de la validité du contrat transmis par le consignataire, la Capitainerie déverrouillera la possibilité de solliciter l'exemption auprès du service des Douanes compétent, via la déclaration électronique prévue à cet effet (via le document de VigieSIP qui découle de l'annexe de la directive).

Le déclarant « droit de port » pourra directement informer le service des Douanes chargé du recouvrement des droits par le biais de la déclaration d'exemption, que le navire qu'il représente est exempté du droit de port dû par les navires qui ne déposent pas leurs déchets d'exploitation dans le GPMB.

La non réception par la Capitainerie des documents attestant de l'existence d'un contrat de dépôt des déchets d'exploitation dans un autre port de l'Union Européenne, au terme d'un délai de cinq (5) jours suivant le départ d'un navire ayant sollicité une exemption à ce titre, entrainera automatiquement le paiement du droit de port correspondant.

Le collecteur des déchets d'exploitation et le collecteur des résidus de cargaison valident directement la réalisation de la prestation via le guichet unique également mis à leur disposition avant le départ du navire de la circonscription du GPMB.

Toute modification ou indisponibilité du guichet unique (VIGIE SIP) ne remet pas en cause l'obligation du prestataire de transmettre le récépissé de collecte de déchets.

L'agent maritime ou consignataire peut alors éditer le certificat de dépôt du navire dans le GPMB.

Il revient à l'agent maritime ou consignataire de remettre le certificat de dépôt des déchets au Capitaine de navire.

Ces deux opérations s'effectuent via le guichet unique Vigie SIP.

6. TARIFICATION (DESCRIPTION DES SYSTEMES DE RECOUVREMENT DES COUTS)

En application des dispositions de l'article R.5321-38 du Code des Transports, il est perçu, à la sortie du GPMB, sur tout navire de commerce, une **redevance sur les déchets des navires**.

Cette redevance est à la charge de l'armateur. Elle est déterminée en fonction du volume V du navire, calculé comme indiqué à l'article R.5321-20 du code des Transports, par application des taux indiqués au tableau ci-après en euros par mètre cube (m³).

Cette redevance est perçue à la sortie du GPMB selon les conditions de l'article 13.3 Section V relatif à la redevance sur les déchets ménagers des navires : **Droits de Port**. (cf photo ci-dessous : Droits de Port 2023)

Lorsqu'il est procédé au dépôt des déchets des navires dans le GPMB, le collecteur ayant procédé à la récupération des déchets, mentionnée à l'article R.5334-5 du code des Transports renseigne le guichet unique des éléments de la collecte pour compléter le reçu de collecte électronique et permettre son édition et sa transmission.

L'agent maritime ou le consignataire du navire édite le reçu de collecte à partir du guichet unique et le transmet au Capitaine avant que le navire ne quitte le port.

En revanche, la mise à disposition de moyens spécifiques par le GPMB pour l'évacuation de déchets fait l'objet d'une facturation dont le montant reflète le coût réel de la prestation fournie ou commandée par le GPMB. C'est notamment le cas pour les prestations commandées auprès d'un prestataire de services.

Le vote annuel des droits de port et leurs éventuelles modifications ne remettent pas en cause l'application du présent plan et le ou les agréments des prestataires.

SECTION V

REDEVANCE SUR LES DECHETS MENAGERS DES NAVIRES

ARTICLE 13 - Conditions d'application de la redevance perçue pour la collecte et le traitement des ordures ménagères des navires

13.1 - Il est perçu sur tout navire de commerce débarquant, embarquant ou transbordant des marchandises dans les zones 1, 2 ou 3 du port de Bordeaux définies au 1.2 de l'article 1er et déposant des ordures ménagères, une redevance forfaitaire pour la collecte et le traitement de ces ordures (limitées à 750 l), d'un montant de 119.52 €.

Sur tout navire de commerce débarquant, embarquant ou transbordant des marchandises dans les zones 1, 2 ou 3 du port de Bordeaux définies au 1.2 de l'article 1er et ne déposant pas d'ordures ménagères, il est perçu une redevance forfaitaire d'un montant de 156.44 €.

Dans le cadre d'une durée d'escale longue, cette redevance sera applicable tous les 15 jours.

Cette disposition est applicable dans les deux cas de figure, pour les navires qui déposent leurs ordures ménagères et ceux qui ne les déposent pas.

13.2 - Sont exonérés de la redevance pour la collecte et le traitement des ordures ménagères des navires :

- les paquebots et navires de croisière lorsqu'ils n'utilisent pas la collecte du port.
- les navires escalant sur les postes (art. 13, § 1, 710)

13.3 - La redevance perçue pour la collecte et le traitement des ordures ménagères des navires est à la charge de l'armateur.

13.4 - Conditions de liquidation de la redevance sur les ordures ménagères des navires :

- lorsqu'un navire embarque ou transborde des marchandises, la redevance est liquidée à la sortie ;
- lorsqu'un navire débarque des marchandises, la redevance est liquidée à l'entrée ;
- pour les navires débarquant des marchandises à l'entrée et embarquant, au cours de la même escale, des marchandises à la sortie, la redevance n'est liquidée qu'une seule fois, à l'entrée.

13.5 – La mise à disposition de moyens spécifiques par le GPMB pour l'évacuation de déchets fera l'objet d'une facturation dont le montant reflétera le coût réel de la prestation fournie ou commandée par le GPMB.

7. OBLIGATION DE DEPOT SUIVANT LA DETERMINATION DE LA CAPACITE DE STOCKAGE

Pour être autorisé à appareiller au GPMB, les navires qui n'auront pas déposé leurs déchets ne devront pas dépasser un seuil de remplissage de la capacité de leurs déchets et résidus de cargaison calculée (Annexe IV de l'arrêté du 12 août 2022 sur les échanges d'informations entre les ports et les capitaines de navires sur les déchets) comme suit :

$$UWC (\%) = (Ax100) / M$$

- Où : UWC= capacité de stockage disponible exprimée en %
- A= Quantité de déchets ou résidus restant à bord au départ de Bordeaux exprimée en m³.
- M= Capacité de stockage maximum déclarée dans la troisième colonne de la notification exprimée en m³.

La capacité de stockage utilisée (UWC) calculée devra être inférieure aux seuils déterminés dans le tableau ci-dessous :

Port d'escale suivant	Annexe I de la convention MARPOL	Annexe IV de la convention MARPOL	Annexe V de la convention MARPOL	Annexe VI de la convention MARPOL
Le port d'escale suivant est un port de l'Union ou fait partie du « groupe des ports supplémentaires sélectionnés »	50 %	50 %	25 %	75 %
Le port d'escale suivant n'est pas un port de l'Union ou ne fait pas partie du « groupe des ports supplémentaires sélectionnés »	25 %	50 %	20 %	25 %

** le groupe de ports supplémentaires sélectionnés sont les ports qui sont considérés comme des ports de l'Union aux fins de l'application des seuils fixés dans le tableau ci-dessus. Il comprend les ports situés en Islande, Norvège et au Royaume-Uni (y compris l'île de Man, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique.*

Les navires qui appareilleront avec une capacité de stockage de déchets d'exploitation ou résidus de cargaison occupée supérieure ou égale aux seuils fixés dans le tableau ci-dessus feront l'objet d'un signalement dans le système de suivi du trafic maritime national (Trafic 2000) et européen Safe Sea Net.

Les navires dont la capacité de stockage UWC % + Quantité déclarée dans la sixième colonne « estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant » % sera >100% devront déposer les déchets concernés pour être autorisés à appareiller.

Les navires dont l'escale suivante est inconnue au franchissement des limites du Grand Port Maritime de Bordeaux devront déposer la totalité des déchets et résidus de cargaison présents à bord avant d'être autorisés à appareiller.

8. PROCEDURES DE SIGNALEMENT ET DE SUIVI DES INSUFFISANCES CONSTATEES DANS LES INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES

Le système Guichet Unique met en relation l'offre et la demande de collecte des déchets et résidus de cargaison et permet de mettre en évidence en temps réel les éventuelles demandes non satisfaites.

Lorsque des insuffisances sont constatées ou signalées à la Capitainerie, celle-ci :

- Prend des mesures appropriées en liaison avec les sociétés prestataires,
- Enregistre les insuffisances constatées et signalées sur le registre prévu à cet effet.

Le registre des insuffisances est conservé à la capitainerie. Il est mis à disposition des Capitaines de navires et de leur représentant.

Ces notifications sont à transmettre à la Capitainerie via le guichet unique selon le modèle de la directive. Elles font l'objet d'une étude de cas, d'une action corrective voire d'une modification des procédures. Les actions correctives (le cas échéant) sont engagées dans les meilleurs délais.

9. PROCEDURE DE CONSULTATION PERMANENTE DES UTILISATEURS DU PORT, DES CONTRACTANTS DU SECTEUR DES DECHETS, DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX ET AUTRES PARTIES INTERESSEES

Les prestataires de service, les représentants des utilisateurs des installations de réception des déchets ainsi que l'Autorité Portuaire se réunissent au moins une fois par an pour tirer tous les enseignements de la période écoulée et débattre des évolutions à apporter afin d'évaluer la capacité de prise en charge des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Lors de cette réunion, l'Autorité Portuaire dresse le bilan de la période écoulée.

A la révision du Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, un état des lieux des pratiques et des besoins en la matière est réalisé auprès des utilisateurs et des prestataires déchets pour examiner les non conformités et les solutions ou modifications à apporter dans la gestion des déchets des navires.

10. COORDONNEES DES PERSONNES CHARGEES DE LA MISE EN ŒUVRE ET DU SUIVI

- CAPITAINERIE : 05.56.90.59.34 / 06.61.39.35.59 / capiport@bordeaux-port.fr
- VIGIE SIP : support@vigie-ports.fr / <https://bordeaux.vigiesip.eu/>
- SERVICE ENVIRONNEMENT : environnement@bordeaux-port.fr

11. INFORMATIONS PRATIQUES / PRESTATAIRES AGREES

La liste des prestataires agréés est disponible dans l'annexe 1 du présent plan et sur le site internet du GPMB : www.bordeaux-port.fr