



**Interreg**



UNION EUROPÉENNE  
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME



## **Composante T1 - Élaboration de stratégies de gestion intégrée et transfrontalière des déchets dans les ports**

### **OUTPUT T1.2**

**Plan d'action pour la gestion des déchets dans les ports**

Ce projet est cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional

<b>Acronyme du projet</b>	GRRinPORT
<b>Titre du Project</b>	Gestion soutenable des déchets dans les ports
<b>N. de la Convention</b>	UniCa – Prot. N. 0082843 del 09/05/2018 – [Classif. III/19]
<b>CUP</b>	F25D18000090006
<b>Programme</b>	INTERREG ITALIE-FRANCE MARITTIME 2014-2020
<b>Axe prioritaire</b>	2
<b>Objectif Specifique</b>	6C2
<b>Date de début du projet</b>	01.04.2018
<b>Durée</b>	36 mois (+ 3 mois de prorogation)
<b>Produit No</b>	T1.2 OUTPUT
<b>Nom du document</b>	Plan d'action pour la gestion des déchets dans les ports
<b>Révision/Acceptation du (date)</b>	17.03.2021
<b>Composante</b>	T1
<b>Date de soumission du produit par Projet approuvé</b>	31.03.2021
<b>Date de soumission effective</b>	24.03.2021
<b>Auteurs Principaux</b>	Dominique Prunetti Daniela Spiga
<b>Institution</b>	Université de Corse Pasquale Paoli - <b>UCPP</b> Università degli Studi di Cagliari – <b>UNICA</b>
<b>Courrier électronique</b>	prunetti@univ-corse.fr dspiga@unica.it
<b>Résumé</b>	Ce document est un guide destiné aux responsables politiques et contient des informations sur la manière de mettre en œuvre la gestion soutenable des déchets solides dans les ports, de la gestion à bord jusqu' aux caractéristiques minimales des zones équipées.
<b>Mots-clés</b>	Composants, SORTIE, Activités, Produits

## Auteurs

Nom	Institution	Contact
Dominique Prunetti	Université de Corse Pasquale Paoli <b>UCPP</b>	prunetti@univ-corse.fr
Claudio Detotto	Université de Corse Pasquale Paoli <b>UCPP</b>	detotto@univ-corse.fr
Olivier Beaumais	Université de Corse Pasquale Paoli <b>UCPP</b>	olivier.beaumais@hotmail.fr
Corinne Idda	Université de Corse Pasquale Paoli <b>UCPP</b>	idda@univ-corse.fr
Julien Ciucci	Université de Corse Pasquale Paoli <b>UCPP</b>	ciucci_j@univ-corse.fr
Daniela Spiga	Università degli Studi di Cagliari - <b>UNICA</b>	dspiga@unica.it
Matteo Ranalli	Università degli Studi di Cagliari - <b>UNICA</b>	matran@hotmail.it
Giorgia De Gioannis	Università degli Studi di Cagliari - <b>UNICA</b>	degioan@unica.it
Aldo Muntoni	Università degli Studi di Cagliari - <b>UNICA</b>	amuntoni@unica.it

## Réviseur

Nom	Institution	Contact
Alessandra Carucci	Università degli Studi di Cagliari - <b>UNICA</b>	carucci@unica.it

## Index

Auteurs.....	2
Réviseur.....	2
PRÉMISSE.....	4
1. Introduction.....	5
2. Classification des déchets d'exploitation des navires.....	8
3. Plans de collecte et de gestion des déchets dans les ports.....	9
4. Identification des principaux aspects critiques et des objectifs prioritaires.....	11
5. Aspect tarifaires.....	13
5.1. Exemples de tarification: le cas du port de Cagliari.....	14
5.2. Exemples de tarification: le cas du port de Livourne	
6. Systèmes de gestion de l'environnement.....	18
7. Actions concrètes pour la gestion soutenable des déchets dans les ports.....	20
7.1 Objectif stratégique n° 1: améliorer les procédures de collecte et de gestion des déchets à bord et les infrastructures de collecte dans les ports.....	20
7.2. Objectif stratégique n° 2: appliquer les conditions appropriées pour encourager et améliorer la gestion des déchets à bord des navires et dans les ports	
7.3. Objectif stratégique n° 3: promouvoir l'obtention de certifications environnementales et la participation à des programmes de coopération	

## **PRÉMISSE**

Le projet GRRinPORT «Gestion soutenable des déchets et des eaux résiduaires dans les ports» est un projet financé dans le cadre du Programme Interreg Italie-France Maritime 2014-2020 (programme transfrontalier cofinancé par le Fonds européen de développement régional), dont le partenariat porte sur 7 membres, situé entre la Sardaigne, la Toscane et la Corse: l'Université de Cagliari - chef de file - (DICAAR - Département de Génie Civil, Environnemental et Architectural et DISB - Département des Sciences Biomédicales), la Région Autonome de Sardaigne (Agence régionale de District Hydrographique de Sardaigne, RAS-ADIS), la Fondation MEDSEA (Fondation Mer Méditerranée et Côte), l'Université de Pise (Département de l'Énergie, des Systèmes, des Terres et de la Construction), l'Institut Supérieur de la Protection et de la Recherche Environnementale (ISPRA, Section Expérimentale pour l'évaluation du risque écologique marin du CN-COS, Livourne), l'Université de Corse Pasquale Paoli (UMR CNRS 6240 Lieux, Identités, eSpaces et Activités) et l'Office des Transports de la Corse (OTC).

Le projet vise à améliorer la qualité des eaux marines dans les ports, en limitant l'impact des activités portuaires et du trafic maritime sur l'environnement grâce à la définition d'une série de bonnes pratiques de gestion des déchets et des eaux résiduaires, qui seront d'abord appliquées aux ports du projet et, espérons-le, extensibles à tous ceux du bassin méditerranéen.

L'une des principales critiques apparues dans la gestion environnementale des ports est l'absence de procédures homogènes (même entre ports appartenant à la même route touristique et/ou commerciale) qui réglementent le dépôt, la gestion et le traitement des déchets produits à bord des bateaux, ce qui peut encourager l'utilisation de pratiques inappropriées et dangereuses pour l'environnement par les utilisateurs, ou peut provoquer des malentendus entre ces derniers et les opérateurs portuaires. Il est donc nécessaire de développer et de mettre en œuvre un modèle transfrontalier commun qui réglemente le dépôt et la gestion des déchets de manière homogène. À cette fin, ce Plan d'Action pour la gestion soutenable des déchets dans les ports a été élaboré, dans le but de fournir des Lignes Directrices pour le secteur, à partager entre les partenaires, les organismes de gestion et les utilisateurs finaux à travers des actions de formation, de communication et de sensibilisation appropriées. L'objectif est d'atteindre des normes environnementales élevées qui protègent le milieu marin de la pollution causée par le trafic maritime.

## 1. Introduction

La principale référence réglementaire opérant pour la protection du milieu marin pour la prévention de la pollution par les navires, due non seulement à des causes accidentelles, mais aussi à des opérations ordinaires, est la convention MARPOL 73/78 (MARitime POLLution), dite "Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires", adoptée au niveau international. Les États membres, en tant que parties contractantes à l'Organisation maritime internationale (OMI), doivent se conformer au respect de ses prescriptions portuaires et maritimes, en ce qui concerne la gestion des déchets et des polluants à bord, à l'interdiction de déchargement en mer et de dépôt au port.

La convention MARPOL établit l'interdiction générale pour les navires de décharger des déchets en mer, mais régleme également les conditions dans lesquelles certains types de déchets peuvent être rejetés dans le milieu marin. Cependant, au cours des vingt dernières années, la convention MARPOL et ses annexes ont été l'objet d'importants changements qui ont établi des règles et des interdictions plus strictes pour le rejet de déchets de navires à la mer. La Directive (UE) 2019/883, dans le but de protéger le milieu marin contre les effets négatifs des rejets de déchets de navires utilisant des ports situés sur le territoire de l'Union et en même temps d'assurer le bon fonctionnement du trafic maritime, prescrit d'améliorer la disponibilité et l'utilisation des installations portuaires pour la collecte des déchets des navires. La directive a aligné la législation de l'UE en conformité avec la convention MARPOL et s'applique à tous les navires, quel que soit leur drapeau, faisant escale ou opérant dans un port d'un État membre, à l'exception des navires effectuant des services portuaires, et à l'exception de navires de guerre, auxiliaires navals ou d'autres navires appartenant à un État ou exploités par un État et utilisés, pour le moment, uniquement pour des services publics non commerciaux.

Il convient de noter que les déchets produits par les navires, terme par lequel nous entendons tous les déchets, y compris les eaux résiduaires et les eaux de cale, produits à bord d'un navire, sont sujet à une planification spécifique conformément au décret législatif du 26 juin 2003 n. 182, en transposition de la directive 2000/59/CE, actuellement désormais abrogée par la directive 2019/883/CE. Cette dernière a également modifié la définition des « déchets de navires » pour inclure les déchets pêchés accidentellement, c'est-à-dire collectés dans les filets lors des opérations de pêche.

## COMPARAISON DES DÉFINITIONS

Directive (UE) 2019/883:

« **déchets de navire** », tous les déchets, y compris les résidus de cargaison, générés pendant les opérations de service d'un navire ou pendant les opérations de chargement, de déchargement et de nettoyage, et entrant dans le champ d'application des annexes I, II, IV, V et VI de la convention MARPOL, ainsi que des déchets accidentellement capturés.

Directive 2000/59/CE:

« **déchets d'exploitation des navires** », tous les déchets, y compris les eaux résiduaires, et les résidus autres que les résidus de cargaison, générés pendant le service d'un navire et relevant du champ d'application des annexes I, IV et V de Marpol 73/78, ainsi que les déchets associés à la charge visée dans les lignes directrices pour la mise en œuvre de l'annexe V de Marpol 73/78.

## EN ÉVIDENCE

La directive (UE) 2019/883 doit être mise en œuvre par les États membres au plus tard le 28 juin 2021. Il convient de noter qu'en Italie le projet de loi « Salva mare » est en cours d'approbation, contenant des « dispositions pour la valorisation des déchets en mer et dans les eaux intérieures et pour la promotion de l'économie circulaire », approuvée par la Chambre des députés et actuellement en discussion à la Commission Environnement du Sénat.

La disposition prévoit que les entrepreneurs de la pêche peuvent récupérer les déchets solides dispersés en mer lors de l'exercice de l'activité de pêche pour les déposer, sans aucune charge économique pour eux, aux îles écologiques installées dans le port pour la collecte. Le coût sera redistribué « sur l'ensemble de la communauté » grâce à une nouvelle composante incluse dans la taxe sur les déchets. C'est une mesure d'une extrême importance et d'urgence étant donné que, jusqu'à présent, les pêcheurs ont été contraints de jeter des déchets, principalement du plastique, accidentellement dans le réseau, afin de ne pas commettre le crime de transport illicite de déchets ou d'être accablés par les frais d'élimination connexes.

En outre, les principes fondamentaux établis pour la gestion des déchets par la directive 2008/98/CE sont également appliqués dans la gestion des déchets produits par les navires et transférés vers les infrastructures de collecte portuaire, y compris, en plus de l'institution de systèmes de tri sélectif et aux objectifs de réduction de la quantité de déchets, la hiérarchie selon laquelle la réutilisation et le recyclage sont privilégiés par rapport aux autres formes de valorisation et d'élimination.

Le décret législatif 182/2003 a pour but la conservation et l'amélioration de la qualité du milieu marin et la réalisation de cet objectif est poursuivie par la création de zones spéciales équipées pour la collecte des déchets et des résidus des navires, les soi-disant installations de réception portuaires (IPR) (d'après la traduction de la définition originale « port reception facilities »). Une « installation de réception portuaire » est toute structure fixe, flottante ou mobile capable de fournir le service de collecte des déchets des navires (directive (UE) 2019/883).

L'organisation, au sein de chaque port, d'un système efficace de collecte des déchets des navires et la disponibilité d'installations portuaires adéquates de collecte sont essentielles pour la mise en œuvre effective de la politique de « tolérance zéro des rejets illégaux des navires ». En outre, l'article 5 du décret-loi 182/2003 impose à l'Autorité Portuaire l'obligation d'établir un plan de collecte et de gestion des déchets produits par les navires. Cependant, bien que l'élaboration de ce plan soit une obligation réglementaire, il n'y a pas d'action de coordination nationale et transfrontalière qui uniformise les modalités de gestion des différentes catégories de déchets à bord des bateaux et dans les ports, à travers un service répondant aux critères de facilité d'accès et d'efficacité.

Le 1er mars 2018, l'OMI a adopté le guide consolidé révisé à l'intention des gestionnaires et des utilisateurs des installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) (« Guide consolidé de l'OMI ») qui comprend des formats standard pour la notification des déchets, pour la réception de la livraison des déchets et pour le signalement des insuffisances présumées détectées dans les installations de réception portuaires. La convention MARPOL exige que les informations sur les installations de réception portuaires soient tenues à jour et communiquées à l'OMI qui, à cette fin, a créé une base de données dans son système mondial intégré d'information sur le trafic maritime («GISIS»). En ce qui concerne l'adéquation, la directive (UE) 2019/883 précise que les installations de collecte des déchets portuaires sont considérées comme adéquates si elles sont en mesure de répondre aux besoins des navires utilisant le port, sans leur causer de retards injustifiés, comme également spécifié dans les orientations consolidées de l'OMI et dans les directives de l'OMI [résolution MEPC. 83 (44)]. Afin de garantir l'adéquation des installations de réception portuaires, il serait essentiel d'élaborer, de mettre en œuvre et de réviser les plans de collecte et de gestion des déchets, après consultation de toutes les parties intéressées, telles que les utilisateurs et exploitants du port ou leurs représentants, les autorités locales compétentes, les gestionnaires des services d'accueil portuaires, les représentants de la société civile.

Malgré ces évolutions réglementaires, les rejets de déchets dans la mer continuent de se produire, entraînant des coûts environnementaux, sociaux et économiques importants. Cela est dû à une combinaison de facteurs, notamment l'absence d'installations de collecte adéquates dans certains

ports, une application souvent insuffisante de la législation et le manque d'incitations au dépôt des déchets terrestres (directive (UE) 2019/883).

Il n'est pas acceptable que les efforts de tri des déchets à bord des navires et des bateaux de plaisance, conformément aux normes et standards internationaux, soient compromis par le manque d'organisation et de normalisation du tri sélectif à terre.

Les informations collectées lors des activités du projet GRRinPORT et les analyses menées sur le système actuel de gestion des déchets dans les Ports du projet, objet des Rapports T1.1.1, T1.1.2 et T1.2.2, ont permis d'identifier les principaux enjeux critiques et proposer les solutions possibles.

## 2. Classification des déchets d'exploitation des navires

Les installations de réception portuaires doivent pouvoir collecter les fractions de déchets différenciés conformément aux catégories établies dans la convention MARPOL.

Ce document traitera en particulier de la gestion des déchets visés à l'annexe V de la convention MARPOL, tandis que celle des huiles et eaux usées, visées aux annexes I et IV, sera détaillée dans le Plan d'Action pour la gestion des eaux résiduaires.

### EN ÉVIDENCE

En ce qui concerne les déchets visés à l'annexe V, les types suivants sont indiqués:

- A. Plastique
- B. Gaspillage alimentaire
- C. Déchets ménagers (produits en papier, chiffons, verre, métal, etc.)
- D. Huile de cuisson
- E. Cendres produites par les incinérateurs
- F. Déchets d'exploitation
- G. Carcasses d'animaux
- H. Engins de pêche
- I. Déchets d'équipements électriques et électroniques
- J. Résidus de cargaison (nocifs pour le milieu marin)
- K. Résidus de cargaison (non nocifs pour le milieu marin)

Auxquels il convient d'ajouter, bien que non régis par la convention MARPOL, mais signalés par la directive (UE) 2019/883:

- Déchets pêches accidentellement.

Pour chaque type, chaque port devrait fournir, dans son Plan de collecte et de gestion des déchets et par voie électronique, dans la partie dédiée du système d'information, de surveillance et d'application visé à l'article 13 de la Directive (UE) 2019/883, des informations claires concernant:

- disponibilité des structures: types (conteneurs, monte-charge, barges, compacteurs, présence/ besoin de chariots élévateurs pour le retrait des déchets, etc.) et capacité en m3;
- procédures de recouvrement et méthodes de dépôt:
  - nécessité d'utiliser des sacs avec des caractéristiques spécifiques;
  - séparation du verre par couleur, retrait des bouchons, etc.
  - séparation du papier en présence de contamination;
  - séparation plastique par type (par exemple emballage et plastique dur);
- les prix et toutes limites sur les quantités et les types qui peuvent être transférés;
- tout système d'incitation sur les matières recyclables transférées.

Il est important que les utilisateurs finaux reçoivent des informations claires et correctes pour améliorer la gestion des déchets à bord et au port.

### **3. Plans de collecte et de gestion des déchets dans les ports.**

Conformément à la directive (UE) 2019/883, les plans de collecte et de gestion des déchets dans les ports, établis en fonction de la dimension du port et du type de navires qui y font escale, doivent inclure:

- l'évaluation du besoin d'installations de réception portuaires en fonction des besoins des navires qui font habituellement escale au port;
- description du type et de la capacité des installations de réception portuaires;
- la description des procédures d'acceptation et de collecte des déchets des navires;
- la description du système de recouvrement des coûts;
- la description de la procédure de signalement des insuffisances présumées constatées dans les installations de réception portuaires;
- la description de la procédure de consultation permanente avec les utilisateurs du port, les sociétés de gestion des déchets, les exploitants de terminaux et les autres parties intéressées;

- un aperçu du type et des quantités de déchets livrés par les navires et gérés dans les installations.

En outre, les plans de collecte et de gestion des déchets portuaires peuvent inclure:

- un résumé de la législation nationale pertinente, de la procédure et des formalités de livraison des déchets aux installations de réception portuaires;
- identification d'un point de contact dans le port;
- une description des installations et des processus de prétraitement pour tout flux de déchets spécifique dans le port;
- une description de la façon d'enregistrer l'utilisation réelle des installations de réception portuaires;
- une description des procédures d'enregistrement des quantités de déchets livrés par les navires;
- une description de la manière dont les différents flux de déchets sont gérés dans le port.

#### 4. Identification des principaux aspects critiques et des objectifs prioritaires

Les produits développés dans le cadre du projet GRRinPORT, notamment les produits T1.1.1 « Rapport des flux », T1.1.2 « Rapport des procédures de gestion des déchets » et T1.2.2 « Rapport des expressions de préférence », ont permis d'identifier un ensemble d'objectifs prioritaires en vue de la mise en œuvre d'actions pour une gestion transfrontalière intégrée des déchets dans les ports.

Au cours du développement des produits susmentionnés, il est apparu que, dans certains ports de la zone d'étude, les installations de collecte et de gestion des déchets devaient être considérablement améliorées, voire mises en œuvre. À cette fin, il est essentiel de vérifier la capacité d'hébergement des ports par rapport aux différents types de déchets, différenciés par les catégories indiquées au paragraphe 2.

En outre, il y avait une volonté encourageante de la part des utilisateurs des zones portuaires de payer des redevances liées à la mise en œuvre d'un système efficace de tri sélectif des déchets; cependant, les préférences étaient hétérogènes, tout comme la volonté de contribuer aux coûts. La criticité représentée par la disponibilité de données fragmentées et d'informations sur la gestion des déchets produits par les navires et des résidus de cargaison, qui ne permettent pas d'avoir une image complète de la question des déchets, est mise en évidence. Étant donné que, comme l'exige la Directive (UE) 2019/883, une partie du tarif indirect que les navires doivent payer au moment de l'escale comprend une partie des coûts directs totaux pour le traitement des déchets livrés au cours de l'année précédente, il est nécessaire de collecter et mettre à jour systématiquement les données sur l'élimination des déchets.

Il est apparu que les outils utilisés pour la traçabilité et le suivi des déchets produits dans la zone portuaire sont souvent qualitativement déficients ou inadaptés. Le manque de données sur les flux de déchets livrés aux installations de collecte portuaires, en termes de quantité et de type de déchets, entrave le suivi efficace des activités. En outre, les informations sur les inspections portuaires, ainsi que les exonérations accordées aux navires en trafic de ligne, ne sont pas systématiquement échangées entre les acteurs concernés et entre les États membres, ce qui complique la gestion tant au niveau national que transfrontalier.

Un autre problème critique qui a émergé est l'utilisation fréquente de la possibilité d'exemption de l'obligation de livrer des déchets. On sait qu'un navire peut se rendre au prochain port d'escale sans avoir livré les déchets si:

- le navire exploite un service de ligne avec des escales fréquents et réguliers;
- il existe un accord qui garantit la livraison des déchets et le paiement des tarifs dans un port tout au long du voyage du navire; cet accord doit être motivé par un contrat signé avec un port ou une société de gestion des déchets et des récépissés de livraison des déchets, notifié à tous les ports situés le long

de la route du navire et accepté par le port où la livraison et le paiement ont lieu; il peut s'agir d'un port de l'Union ou d'un autre port, dans lequel des installations adéquates sont disponibles;

- l'exemption ne porte pas atteinte à la sécurité maritime, à la santé, aux conditions de vie et de travail à bord ou au milieu marin.

Afin d'accorder l'exemption, il doit évidemment y avoir une capacité de stockage suffisante dédiée à tous les déchets qui ont déjà été accumulés et qui seront accumulés lors du voyage prévu du navire vers le prochain port d'escale. Le certificat d'exemption confirmera que le navire remplit les conditions et obligations nécessaires à l'application de l'exemption elle-même et certifie sa durée.

Il est jugé opportun, afin d'appliquer la dérogation ou la possibilité d'exemption à l'obligation de dépôt, une intensification des contrôles, même aléatoires, visant à vérifier « une capacité de stockage suffisante », en utilisant efficacement l'instrument de notification préalable pour sélectionner les navires à inspecter, un échange fructueux d'informations par voie électronique entre les différents ports, concernant les déchets produits, stockés et déchargés des navires, afin de minimiser les risques de comportement illégal. En outre, la capacité de stockage devrait être déterminée de manière harmonisée, sur la base d'une méthodologie et de critères communs. Afin d'assurer l'uniformité de l'application de la dérogation, la Commission Européenne adoptera des actes d'exécution afin de définir les méthodes à utiliser pour le calcul d'une capacité de stockage dédiée suffisante.

Dans le but de capitaliser sur les expériences acquises par les partenaires des autres projets Interreg 2014-2020 du cluster thématique «Qualité des eaux portuaires, gestion des déchets et eaux résiduaires dans les ports», la criticité est apparue et confirmée dans le Produit T1.2.1 du Projet des NO-impacts, représentée par la présence de flux importants de déchets solides non suffisamment différenciés (relevant du chapitre CER 20) qui limitent la possibilité de gestion des déchets dans une perspective d'économie circulaire. A l'origine de ce phénomène, on note le manque de responsabilisation des utilisateurs et l'absence d'un système efficace de gestion des déchets, notamment le biodéchet biodégradable (résidus alimentaires), notamment dans le cas des grands navires.

L'examen des données collectées et des criticités a permis d'identifier quelques objectifs stratégiques fortement interdépendants et orientés vers les interventions à mettre en œuvre:

- l'amélioration de la disponibilité et de l'utilisation des installations de réception portuaires;
- communication d'informations claires et facilement accessibles, dans la langue officielle de l'État membre où le port est situé et dans une langue utilisée au niveau international, sur la localisation des IPR, les horaires de travail, la liste des déchets jetables, les procédures de livraison, les contacts opérateurs et services proposés, structuration du système de recouvrement des coûts;
- identification et application d'incitations économiques appropriées pour améliorer la gestion des déchets à bord des navires et pour leur dépôt vers les IPR ;
- adoption de certifications environnementales pour la gestion soutenable des déchets à bord.

## 5. Aspects tarifaires

Si la priorité d'éviter les rejets illégaux en mer est partagée par tous les acteurs concernés, la manière dont le système tarifaire est structuré l'est moins. Les redevances relatives aux installations portuaires et aux services de gestion des déchets produits par les navires sont couvertes par un tarif à la charge des navires.

Le système de recouvrement des coûts des IPR par l'application de tarifs fixes ou indirects, établi par la directive (UE) 2019/883, prévoit le paiement d'un tarif fixe pour les services fournis par les IPR et pour le dépôt des déchets au lieu de débarquement, indépendamment du dépôt effectif des déchets par les navires et sans autres charges directes en cas d'utilisation. Les secteurs de la pêche et de la plaisance devront également être soumis à des impôts indirects, compte tenu de leur contribution à la production de déchets marins. Il est possible de fixer une limite maximale aux quantités pouvant être transférées sans frais supplémentaires, au-delà desquelles, en revanche, un tarif direct supplémentaire peut être appliqué. De cette manière, on estime que les utilisateurs seront incités à décharger les déchets au port, sans exiger une exemption de l'obligation actuelle de dépôt.

En général, le tarif est déterminé par l'Autorité portuaire et, pour les déchets, il est calculé conformément aux dispositions suivantes:

- a) une redevance fixe, indépendante de l'utilisation effective du service de collecte portuaire, proportionnée de manière à couvrir au moins 35% des coûts d'investissement et d'exploitation du service même;
- b) une part variable liée à la quantité et au type de déchets effectivement livrés par le navire au service de collecte, proportionnée de manière à couvrir la part des coûts non couverte par la part fixe.

Des tarifs différents peuvent être établis en fonction de la catégorie, du type et des dimensions du navire, pour la fourniture de services aux navires en dehors des heures normales de travail dans le port, en fonction de la nature dangereuse des déchets. Des tarifs réduits peuvent être envisagés en fonction du type de trafic pour lequel les navires sont utilisés (par exemple ceux utilisés pour le transport maritime à courte distance, avec des escales fréquentes et régulières) et pour les navires conçus, équipés ou utilisés pour minimiser les déchets et les gérer dans une manière soutenable pour l'environnement et compatible.

Il est clair que, pour inciter à l'utilisation maximale du service de dépôt des déchets visé à l'annexe V de la convention MARPOL, les tarifs établis pour le dépôt ne doivent pas créer d'effet dissuasif à l'utilisation des installations de réception portuaires et, au contraire, une incitation pour les navires à déverser leurs déchets en mer. L'objectif est d'une part d'assurer l'efficacité du service offert par le port et d'autre part de faciliter le dépôt par l'opérateur du navire.

### 5.1. Exemples de tarification: le cas du port de Cagliari

Les règles tarifaires pour la réalisation du service portuaire de gestion des déchets dans le port de Cagliari sont indiquées dans le « Plan de collecte et de gestion des déchets produits par les navires et des résidus de cargaison » (2014-2016).

Pour les déchets « ordures », le tarif fixe est différencié selon le type de bateau et précisément:

- pour les navires à passagers, il est calculé en fonction des mètres cubes produits, sur la base du nombre de passagers et de personnel embarqués et transportés;
- pour les navires marchands amarrés au port selon le tonnage brut.

Tout excédent, par mètre cube, est facturé en comptant le coût de l'élimination des déchets et le supplément pour l'exécution du service.

En particulier, en ce qui concerne les navires à passagers, deux tranches sont envisagées, en fonction du nombre de personnes (équipage et passagers) qu'ils ont transportées; s'il est inférieur à 600 unités, un tarif fixe devrait être paramétré sur la production moyenne de 2 m<sup>3</sup> de déchets à laquelle une augmentation éventuelle s'ajoute pour chaque m<sup>3</sup> conféré en surplus de la quantité moyenne de 2 m<sup>3</sup>; s'il dépasse 600 unités, un tarif fixe devrait être paramétré à la production moyenne de 4 m<sup>3</sup>, auquel s'ajoute un éventuel supplément pour excédents.

Pour les cargos, il existe 3 classes réparties sur la base du tonnage (T.S.):

- 0 à 3000 T.S.
- 3 001 à 6 000 T.S.
- plus de 6000 T.S.

Un tarif fixe est envisagé sur la base de la production moyenne de 1 m<sup>3</sup> de déchets en fonction du tonnage auquel s'ajoute une éventuelle augmentation pour chaque mètre cube conféré en surplus de la quantité de 1 m<sup>3</sup>. Pour le service fourni par bateau à moteur aux navires dans le port, en plus du tarif marchand, on applique l'additionnel bateau à moteur supplémentaire calculé en fonction de la distance du port.

Les navires à passagers et les cargos qui obtiennent une dérogation ou une exemption et n'utilisent pas le service portuaire seront tenus de payer la redevance fixe pour chaque catégorie de navire.

Pour les navires effectuant des voyages de moins de 6 heures et de moins de 12 heures, une réduction de 50% et 20% respectivement est envisagée, à condition qu'ils prouvent qu'ils ont livré les déchets au port d'origine. La réduction sera appliquée au taux à payer: en cas de non-attribution uniquement sur la rémunération fixe, en cas d'attribution sur la somme de la rémunération fixe et de la part excédentaire (si due).

Pour les bateaux de plaisance, les bateaux de pêche et les petits bateaux, compte tenu de leur regroupement dans des zones en concession à des opérateurs uniques, un système tarifaire unique a été élaboré. Plus précisément, pour les embarcations de plaisance et les unités de pêche, un taux fixe

annuel a été identifié, déterminé par l'Autorité portuaire en accord avec les représentants du secteur et le concessionnaire des déchets.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des critères tarifaires et les tarifs actuels appliqués dans le port de Cagliari pour les ordures.

EN EVIDENCE				
NAVIRES À PASSAGERS		CARGOS		
≤ 600 passagers y compris l'équipage	> 600 passagers y compris l'équipage	0 - 3.000 T.S.	3.001 - 6.000 T.S.	> 6.001 T.S.
Tarif fixe jusqu'à 2 m <sup>3</sup> € 158,40	Tarif fixe jusqu'à 4 m <sup>3</sup> € 237,6	Tarif fixe jusqu'à 1 m <sup>3</sup> € 39,60	€ 55,44	€ 95,04
Excédent avec un surplus de 2 m <sup>3</sup> (à m <sup>3</sup> ) € 47,52	Excédent avec un surplus de 4 m <sup>3</sup> (à m <sup>3</sup> ) € 47,52	Excédent avec un surplus de 1 m <sup>3</sup> (à m <sup>3</sup> ) € 47,52		
<b>SERVICE EN LIGNE AVEC AÉROPORTS FRÉQUENTS ET RÉGULIERS</b>				
Tarif fixe jusqu'à 1 m <sup>3</sup> € 79,2	Tarif fixe jusqu'à 2 m <sup>3</sup> € 118,80	Tarif fixe jusqu'à 1 m <sup>3</sup> € 31,68	€ 43,56	€ 71,28
Excédent avec un surplus de 1 m <sup>3</sup> (à m <sup>3</sup> ) € 47,52	Excédent avec un surplus de 2 m <sup>3</sup> (à m <sup>3</sup> ) € 47,52	Excédent avec un surplus de 1 m <sup>3</sup> (à m <sup>3</sup> ) € 47,52		
SERVICE EN LIGNE AVEC AÉROPORTS FRÉQUENTS ET RÉGULIERS				
<b>PLAISANCE AMARRÉ</b>		<b>PLAISANCE EN TRANSIT</b>		<b>NAVIRE DE PÊCHE</b>
Tarif fixe annuelle € 158,40		Tarif fixe bimensuelle € 7,92		Tarif fixe annuelle € 79,2
Traitement à m <sup>3</sup> € 47,52		Traitement à m <sup>3</sup> € 47,52		Traitement à m <sup>3</sup> € 47,52

### 5.2. Exemples de tarification: le cas du port de Livourne

Le tarif pour l'exécution des services de collecte et de gestion des déchets et des résidus de cargaison produits par les navires qui se rendent au port de Livourne est indiqué à l'Annexe 2 de l'Ordonnance no. 25 du 25/09/2018 de l'AdSP de la mer Tyrrhénienne du Nord.

Les tarifs appliqués pour la réalisation du service portuaire de collecte des déchets au port de Livourne sont appliqués à un taux fixe à tous les navires qui accostent dans le port et, une fois par jour, dans le cas de plusieurs escales quotidiennes (pour les navires en service régulier qui relie Livourne au port de l'île de Capraia). Des taux différenciés sont appliqués en fonction des quantités de déchets éliminés, divisés en solides, liquides et spéciaux.

Les réductions suivantes du taux d'amarrage sont envisagées:

- 10% pour les navires exemptés;
- 20% pour les navires ayant livré leurs déchets séparément.

#### EN EVIDENCE

TYPE DE NAVIRE	T.j.b.	Tarif régulier €	En exemption €	Avec tri sélectif €
DE CROISIÈRE	Jusqu'à 25.000	1.209,30	1.087,84	967,97
	Plus de 25.000	1.343,66	1.209,30	1.074,43
PAR CARGAISON ET RO/RO TOUT MARCHANDISES	Jusqu'à 4.000	204,82	183,93	164,37
	Da 4.001 a 18.000	227,01	204,82	181,33
	Plus de 18.000	249,16	224,37	199,59
FERRIES ET RO/RO PASSAGERS	Jusqu'à 4.000	271,34	243,95	216,55
	De 4.001 à 18.000	302,65	272,65	242,63
	Plus de 18.000	332,66	300,05	266,12

T.j.b. : tonneau de jauge brute

### **TARIFS POUR LA LIVRAISON ET LA GESTION DES DÉCHETS**

Déchets solides similaires aux déchets urbains (CER 200301, 200101, 200102, 200138, 200139, 200140):  
pour chaque m3 ou partie de m3 25,25 €

## 6. Systèmes de gestion de l'environnement

Au cours de la dernière décennie, le nombre de ports ayant adopté des systèmes de gestion environnementale certifiés en Europe a affiché une tendance à la hausse. Un Système de Management Environnemental est un ensemble d'activités et de processus de gestion visant à définir et atteindre des objectifs de réduction des impacts environnementaux, d'efficacité opérationnelle et de suivi fonctionnel des résultats. Les systèmes les plus courants dans le contexte portuaire européen sont, dans l'ordre, ISO 14001: 2015, EcoPorts PERS et EMAS.

L'objectif de l'ISO 14001 est de fournir un cadre pour la protection de l'environnement, en harmonie avec les besoins sociaux et économiques. Il indique les exigences pour l'adoption, par une organisation en général, d'un Système de Management Environnemental qui améliore sa performance environnementale et assure le respect des obligations réglementaires et l'atteinte des objectifs liés à la protection de l'environnement. Le standard peut être adopté virtuellement par tout type d'organisation qui entend gérer ses responsabilités environnementales de manière systématique, en conditionnant également tous les processus sous-jacents à la fourniture de biens et de services: dans une perspective de « cycle de vie », on veut éviter le transfert d'éventuels impacts négatifs d'une phase du cycle à une autre. Enfin, le standard vise à apporter des avantages opérationnels et financiers grâce à l'application de solutions efficaces d'un point de vue environnemental, et à prévoir des mesures de communication adéquates.

EcoPorts PERS (Port Environmental Review System) est le seul Système de Management Environnemental conçu spécifiquement pour le contexte portuaire. Sur la base des recommandations de l'Organisation Européenne des Ports Maritimes, PERS est conçu pour aider les autorités portuaires dans les processus de conformité environnementale, pour le développement soutenable des opérations portuaires, pour protéger l'environnement, améliorer la santé publique, compte tenu des questions liées au changement climatique. Étant un système sectoriel, flexible et adaptatif relativement aux changements législatifs, il peut être intégré à des outils plus vastes tels que ISO 14001 ou EMAS, avec lesquels il établit une relation claire. À l'instar de la norme ISO 14001, PERS peut conduire à des améliorations, ainsi qu'en termes de soutenabilité environnementale et de conformité aux réglementations, de nature économique, de « accountability » et de responsabilité et relations publiques, intégration de la gestion et de contrôle.

EMAS, acronyme de Eco-Management and Audit Scheme, est l'outil développé par la Commission européenne pour améliorer la performance environnementale des organisations et organismes de différents types. Il partage cet aspect d'ouverture avec l'ISO 14001, et les objectifs généraux avec ce standard et avec PERS. Il met ensuite l'accent sur les avantages liés à la crédibilité, à la transparence, à la gestion des risques et des opportunités et à l'implication des ressources humaines, aspects qui ne sont pas sans rapport avec les autres outils. EMAS intègre et vise à aller au-delà de l'ISO 14001, qui pour sa part bénéficie d'une plus grande diffusion au niveau mondial.

L'adoption d'un Système de Management Environnemental unique n'empêche pas, mais favorise plutôt l'intégration avec les autres mentionnés ici: il existe des cas fréquents dans lesquels un port a obtenu la certification pour deux ou tous les systèmes énumérés ici.

De même, dans le domaine maritime-naval, un cadre de référence est proposé par la norme ISO 21070: 2017, relative à la protection de l'environnement en matière de gestion des déchets à bord. Parmi les objectifs de ce standard, reconnus et recommandés par l'OMI, il y a l'augmentation de l'efficacité dans l'adoption de systèmes et technologies navals adéquats, et l'application de critères relatifs à la hiérarchie des déchets. Il convient de noter, en ce sens, que l'absence de hiérarchie des déchets dans les Plans de Collecte et de gestion des déchets dans les ports a été signalée par la Commission dans l'évaluation REFIT relative à la directive 2000/59/CE.

La directive UE 2019/883 prévoit que la gestion soutenable des déchets par les navires peut conduire à une réduction des tarifs de dépôt. Les critères d'identification des caractéristiques de cette gestion sont en cours de définition par la Commission Européenne et devraient être publiés pendant l'année en cours. La reconnaissance de l'ISO 21070 dans les contextes portuaires peut représenter une opportunité dans le cadre de l'identification des critères relatifs à la réduction des tarifs de dépôt des déchets.

## 7. Actions concrètes pour la gestion soutenable des déchets dans les ports

Le plan d'action proposé suit une logique classique selon laquelle chaque objectif stratégique est décliné en actions concrètes visant à impliquer efficacement les acteurs locaux.

D'autres interventions intéressantes visant la gestion soutenable des déchets dans les ports, qui ne seront pas reproduites dans ce document, sont illustrées dans le Plan d'Action du Projet IMPACT-NO, auquel il convient de se référer pour plus d'informations. Il a identifié 15 mesures à caractère opérationnel, managérial et économique, visant notamment le gaspillage alimentaire et les emballages. Par exemple, il est suggéré l'adoption d'une stratégie pour réduire le gaspillage alimentaire dans les restaurants, les self-services, les bars, les cafés, à bord des grands navires et la stipulation d'accords avec les banques alimentaires ou les organisations caritatives, ainsi que l'utilisation de systèmes de traitement des déchets organiques (séchoirs, cellules de refroidissement rapide, compostage). Il est conseillé d'augmenter et d'améliorer les conteneurs, à l'usage des utilisateurs, pour le tri sélectif à bord, de prévenir la production de déchets en réduisant l'utilisation des emballages unidoses et jetables, d'organiser des campagnes de sensibilisation et d'information des passagers et de formation du personnel des navires pour encourager et améliorer le tri sélectif.

Le projet PORT-5R, appartenant au même pôle thématique que le projet GRRinPORT, vise la gestion soutenable des déchets produits par les navires dans les ports en adoptant la stratégie des 5R (en italien): Réduction, Réutilisation, Recyclage, Collecte, Valorisation. Dans le cadre du projet, un « Plan conjoint pour la prévention, la réduction et l'élimination des déchets marins dans les ports » a été élaboré, qui considère les différentes manières de récupérer les déchets des navires en fonction du type de déchets même, les problèmes liés au transfert des déchets aux installations et la capacité des installations mêmes proportionnelles à la quantité de déchets collectés et donc au nombre de navires arrivant dans le port. Par ailleurs, un « Manuel du plaisancier » a été rédigé qui recueille les bonnes pratiques en référence aux 5R et promeut les comportements vertueux à suivre pour une gestion soutenable des déchets et effluents dans les ports.

### *7.1 Objectif stratégique n° 1: améliorer les procédures de collecte et de gestion des déchets à bord et les infrastructures de collecte dans les ports*

Le premier objectif stratégique vise la mise en place de procédures et d'infrastructures adéquates basées sur la connaissance des flux à gérer. En effet, le projet a révélé un certain nombre de lacunes dans les services de collecte des déchets à la fois dans les ports et à bord des navires. En outre, il apparaît que la gestion des déchets n'est souvent pas soumise à un suivi attentif tant en termes de quantités que par rapport aux différents types de déchets.

Il est nécessaire de donner la priorité à la mise en œuvre dans la zone portuaire de pratiques vertueuses, visant à garantir une gestion soutenable et efficace des déchets. À cette fin, il est jugé

essentiel de fournir des outils adaptés pour la réussite d'un tri sélectif efficace, de sorte que ce qui est déjà fait à terre le soit en mer.

**Tableau 1 - Action 1.1: Augmenter le pourcentage de déchets collectées séparément à bord des grands navires**

Action 1.1: Augmenter le pourcentage de déchets collectées séparément à bord des grands navires	
But (s) de l'action	Installer à bord des conteneurs adaptés pour le tri sélectif des déchets, en nombre et type adéquats pour intercepter toutes les fractions de produits d'intérêt prévues par la convention MARPOL, en fournissant des panneaux appropriés pour sensibiliser. Cela permettra de mieux identifier les aspects quantitatifs et qualitatifs de la production de déchets à bord et augmentera les possibilités de valorisation
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• informations à bord sur le système de collecte et de traitement</li> <li>• mise en place du suivi quantitatif des déchets collectés</li> <li>• formation de tout le personnel à la gestion des déchets</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Société de transport maritime
Partenaires possibles	Villes, Autorités portuaires, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	6 à 12 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• réduction des quantités de déchets non valorisables</li> <li>• augmentation du pourcentage de déchets valorisés</li> <li>• normalisation des équipements destinés au tri sélectif à bord</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• quantité de déchets produits par type de déchet et utilisateur</li> <li>• nombre d'installations à bord</li> <li>• efficacité d'interception des différentes fractions</li> </ul>

**Tableau 2 - Action 1.2: Augmenter le pourcentage de déchets collectées séparément dans les installations portuaires**

<b>Action 1.2: Augmenter le pourcentage de déchets collectées séparément dans les installations portuaires</b>	
But (s) de l'action	<p>Les ports commerciaux sont tenus de mettre en place des infrastructures portuaires de collecte capables de gérer les types et les quantités de déchets produits par les navires qui utilisent normalement le port.</p> <p>Le tri sélectif des déchets doit être défini conformément aux catégories de déchets de la convention MARPOL et effectué à l'aide d'équipements et d'équipements uniformes dans chaque port de commerce.</p>
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• normalisation des infrastructures selon la convention MARPOL</li> <li>• réduction de l'impact environnemental du transport maritime</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	18 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• augmentation du nombre de conteneurs de tri sélectif</li> <li>• normalisation des installations de réception portuaires</li> <li>• réduction de la quantité de déchets non triés</li> <li>• des structures efficaces pour éviter les retards dans les activités ordinaires des navires</li> <li>• augmentation de la quantité de déchets valorisés</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• quantité de déchets gérés</li> <li>• efficacité d'interception des différentes fractions</li> </ul>

**Tableau 3 - Action 1.3: Définir une procédure de suivi des quantités et types de déchets valorisés dans les ports et leurs modes de gestion**

<b>Action 1.3: Définir une procédure de suivi des quantités et types de déchets valorisés dans les ports et leurs modes de gestion</b>	
But (s) de l'action	<p>Afin de surveiller les types et les quantités de déchets et de résidus de cargaison produits par les navires, il est nécessaire et obligatoire de définir et d'appliquer une procédure appropriée de surveillance des flux.</p> <p>Il est également nécessaire d'assurer la traçabilité des flux de déchets et en particulier des flux dangereux, en créant un registre de suivi. Les éléments de suivi porteront, outre le type et la quantité, sur la gestion des déchets aussi bien à bord des navires qu'au port, avec une attention à la qualité des eaux portuaires, en particulier à la proximité des jetées pour le déchargement des matières dangereuses, les zones carénées, les stations de ravitaillement et la qualité des sédiments marins.</p> <p>Il est recommandé d'utiliser le format de notification visé à l'annexe 2 de la directive (UE) 2019/883 et le formulaire de réception de la livraison des déchets visé à l'annexe 3, afin d'uniformiser la procédure de collecte des données</p>
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>remplir les formulaires de notification préalable, les bons de livraison et les formulaires de traçabilité des déchets</li> <li>création d'un registre numérique de surveillance</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 12 à 18 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>une meilleure collecte et gestion des déchets</li> <li>traçabilité des déchets</li> <li>une meilleure gestion environnementale des déchets dans la zone portuaire</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>registre des formulaires correctement et régulièrement remplis</li> <li>nombre de bons de livraison et de fiches de traçabilité des déchets</li> </ul>

**Tableau 4 - Action 1.4: Préparer et mettre à jour les Plans de collecte et de gestion des déchets**

<b>Action 1.4: Préparer et mettre à jour les Plans de collecte et de gestion des déchets</b>	
But (s) de l'action	<p>Élaborer des plans de collecte et de gestion des déchets comprenant tous les éléments requis par la directive (UE) 2019/883. Cela permettra une harmonisation des plans élaborés pour les différents ports, facilitant la gestion des déchets selon un modèle commun.</p> <p>Les procédures de réception, de collecte, de stockage, de traitement et d'élimination devraient conduire à une réduction progressive de l'impact de ces activités sur l'environnement.</p>
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• s'adapter aux exigences de la directive (UE) 2019/883</li> <li>• mettre en œuvre le plan de gestion</li> <li>• impliquer toutes les parties intéressées</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 12 à 18 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• une meilleure gestion des installations de réception portuaires</li> <li>• une meilleure mise en œuvre des procédures de réception et de collecte des déchets produits à bord des navires</li> <li>• un suivi correct du type et de la quantité de déchets livrés par les navires et gérés dans les infrastructures de réception portuaires</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• quantités de déchets gérés</li> <li>• nombre de fractions de déchets collectées séparément dans les infrastructures portuaires</li> <li>• présence de Plans de collecte et de gestion des déchets à jour conformes aux indications fournies par la Directive-cadre sur les déchets</li> </ul>

**Tableau 5 - Action 1.5: Mettre en place des groupes de travail périodiques afin d'améliorer les procédures de gestion des déchets à bord et au port**

<b>Action 1.5: Mettre en place des groupes de travail périodiques afin d'améliorer les procédures de gestion des déchets à bord et au port</b>	
But (s) de l'action	Afin de partager les procédures de gestion des déchets entre tous les acteurs impliqués, définir les meilleures solutions, normaliser les méthodes de gestion des déchets à bord des bateaux et dans les ports et, le cas échéant, les améliorer périodiquement, il convient de mettre en place des tables de travail périodiques où chaque participant peut apporter sa propre contribution et partager son expérience, également afin d'améliorer et de standardiser les plans de collecte et de gestion des déchets
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• action de coordination nationale et transfrontalière</li> <li>• partage d'expériences</li> <li>• participation active à la proposition de nouvelles solutions</li> <li>• identification des bonnes pratiques</li> <li>• revue des procédures de gestion</li> <li>• organisation de formations périodiques du personnel et de campagnes d'information</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 18 à 24 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• une meilleure collecte et gestion des déchets</li> <li>• une meilleure gestion environnementale des déchets dans la zone portuaire</li> <li>• facilité d'accès et efficacité du service</li> <li>• uniformité des procédures de gestion</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• flux de déchets gérés dans le port</li> <li>• mise à jour des plans de collecte et de gestion des déchets</li> </ul>

*7.2. Objectif stratégique n ° 2: appliquer les conditions appropriées pour encourager et améliorer la gestion des déchets à bord des navires et dans les ports*

Le deuxième objectif stratégique a pour but de définir des conditions plus claires d'exemption pour l'attribution et d'appliquer des systèmes de tarification différenciés adéquats afin d'encourager les gestionnaires de port, les gestionnaires des compagnies maritimes et tous les utilisateurs des zones portuaires à être vertueux dans la gestion des déchets. Le terme « incitation » doit être compris comme une réduction du tarif ou l'application d'un tarif encourageant.

**Tableau 6 - Action 2.1: Définir les conditions d'exemption de dépôt**

<b>Action 2.1: Définir les conditions d'exemption de dépôt</b>	
But (s) de l'action	Afin de réduire le nombre de cas pour lesquels un navire peut se rendre au prochain port d'escale sans avoir livré ses déchets, il est nécessaire de définir des conditions d'exemption de livraison plus strictes et des critères clairs. En particulier, il est nécessaire de définir: les méthodes et les critères à utiliser pour calculer la capacité de stockage dédiée suffisante; les critères permettant de distinguer les navires qui effectuent un service régulier avec des escales fréquentes et régulières (par exemple une escale dans le port x avec une fréquence d'au moins y fois par semaine/mois)
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• identification claire de la capacité de stockage</li> <li>• présence d'infrastructures d'accueil portuaires performantes</li> <li>• harmonisation des conditions d'exemption et des procédures de demande et d'approbation</li> <li>• intensification des contrôles et inspections</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 12 à 18 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• réduction des rejets en mer</li> <li>• réduction globale des quantités de déchets non triés</li> <li>• meilleure gestion environnementale des déchets</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nombre de demandes de dispense de cession</li> <li>• nombre de demandes d'exemptions</li> <li>• accords sur la livraison des déchets et sur le paiement des tarifs dans un port donné</li> <li>• quantités de déchets différenciés</li> </ul>

**Tableau 7 - Action 2.2: Appliquer des incitations adéquates pour le tri sélectif des déchets à bord des navires et dans les ports**

<b>Action 2.2: Appliquer des incitations appropriées pour le tri sélectif des déchets à bord des navires et dans les ports</b>	
But(s) de l'action	La mise en place d'incitations et de coûts différenciés basés sur les performances en termes d'efficacité de la collecte sélective représente une solution qui permettrait de sensibiliser les producteurs de déchets à réduire les déchets. Cela améliorerait également les performances de collecte et de récupération à bord des navires. Il sera nécessaire de réaliser une étude préalable afin de déterminer le dispositif approprié à mettre en place ainsi que le coût induit.
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>réalisation d'une étude pour définir le tarif incitatif</li> <li>évaluation des coûts et bénéfices de cette politique</li> <li>actions de communication sur la politique et les plans tarifaires</li> <li>mise en œuvre coordonnée de cette politique dans les ports</li> <li>améliorer les performances de gestion des déchets à bord des navires</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 18 à 24 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>diminution globale des quantités de déchets non triés</li> <li>transparence des coûts pour l'utilisateur</li> <li>amélioration des performances de tri</li> <li>maîtrise des dépenses</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>quantités de déchets différenciés</li> <li>coût de la tri sélectif</li> </ul>

**Tableau 8 - Action 2.3: Mettre en place des incitations pour les bateaux "certifiés"**

<b>Action 2.3: Mettre en place des incitations pour les bateaux "certifiés"</b>	
But(s) de l'action	Pour limiter l'impact des activités portuaires et du trafic maritime sur l'environnement, une réduction des taxes portuaires pour les exploitants de navires peut être mise en œuvre dans le respect des bonnes pratiques environnementales ou une tarification différenciée pour la collecte et le traitement des déchets et des eaux résiduelles des bateaux certifiés. Green Passport, Lloyd's Certifié Eco ou RINA Green Plus.
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• connaissance des normes de certification</li> <li>• améliorer les performances de gestion des déchets à bord des navires</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 18 à 24 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• réduction des quantités de déchets produits</li> <li>• amélioration de la qualité de l'environnement dans les ports</li> <li>• amélioration de la performance environnementale des bateaux</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• augmentation du nombre de navires certifiés</li> <li>• quantités de déchets produits</li> <li>• réduction de taxe pour les bateaux certifiés</li> </ul>

*7.3. Objectif stratégique n° 3: promouvoir l'obtention de certifications environnementales et la participation à des programmes de coopération*

Le troisième objectif stratégique de ce Plan d'action évalue l'importance de disposer de systèmes de gestion environnementale et de participer à des programmes de coopération pour le transfert de bonnes pratiques entre les organes de gestion des zones portuaires pour une bonne gestion des déchets

**Tableau 9 - Action 3.1: Certification de la performance environnementale des ports**

<b>Action 3.1 - Certification de la performance environnementale des ports</b>	
But(s) de l'action	L'obtention d'une certification environnementale garantirait la qualité environnementale de la gestion portuaire. Cela permettrait de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• aider tous les opérateurs portuaires à gérer l'impact de leurs activités sur l'environnement et démontrer l'efficacité de leur gestion</li> <li>• évaluer, améliorer et annoncer sa performance environnementale</li> </ul>
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• définition d'une politique environnementale</li> <li>• réalisation d'un audit environnemental sur les déchets</li> <li>• respect des normes de certification</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 12 à 24 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• améliorer la performance environnementale des ports</li> <li>• une plus grande efficacité de gestion</li> <li>• reconnaissance du statut de port « propre » à l'échelle européenne</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• obtenir une ou plusieurs certifications de système de management environnemental</li> <li>• quantités de déchets gérés</li> <li>• nombre de gares de triage disponibles</li> </ul>

**Tableau 10 - Action 3.2: Encourager la participation aux programmes de coopération pour l'échange de bonnes pratiques**

<b>Action 3.2 - Encourager la participation à des programmes de coopération pour l'échange de bonnes pratiques</b>	
But(s) de l'action	L'intégration d'un programme de réseau portuaire (national ou européen) permettrait aux autorités portuaires et aux gestionnaires de se rassembler pour défendre leurs intérêts et favoriser la coopération sur différents sujets (réglementation, environnement, sécurité, économie, etc.). L'adhésion permettrait de partager les expériences et les bonnes pratiques dans les différentes zones portuaires.
Thème/compétence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• définition d'objectifs communs</li> <li>• recherche de partenaires sur la problématique de la gestion des déchets dans les ports</li> <li>• la mise en réseau</li> </ul>
Espaces d'application	Ports du projet
Responsables de projet	Autorités portuaires
Partenaires possibles	Villes, compagnies maritimes, gestionnaires maritimes, organisations de gestion des déchets compétentes, etc.
Délai de mise en œuvre prévu	De 12 à 18 mois
Impacts souhaités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• promouvoir la coopération entre les autorités portuaires</li> <li>• échange d'expériences et de bonnes pratiques en matière de gestion des déchets dans les ports</li> <li>• amélioration de la qualité de la gestion des déchets et surtout de l'efficacité de la collecte sélective avec une meilleure coordination des pratiques dans les différents ports</li> </ul>
Critères d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• efficacité d'interception des différentes fractions de déchets</li> <li>• nombre de programmes de coopération intégrés</li> <li>• nombre de partenaires du réseau</li> </ul>