

Extrait de la réglementation Européenne sur les aires techniques de carénages

I. 1. L'ACTIVITE DE CARENAGE

Les propriétaires de navire effectuent en général un carénage par an. Or, cette activité n'est pas sans conséquence pour l'environnement et génère principalement :

- la pollution par les déchets d'emballage des produits utilisés (macro déchets),
- la pollution de l'air par les poussières issues du ponçage,
- la pollution de l'eau par les différentes molécules chimiques contenues dans les produits utilisés. Les eaux de carénage, chargées en débris de peinture, ruissellent vers le milieu naturel aussi bien pendant les travaux de carénage que lors du lessivage des sols par les eaux de pluie.

Enfin, selon la fréquence des carénages, les impacts visuels et sonores liés à l'aire technique peuvent être significatifs.

I. 2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DES AIRES DE CARENAGE

A. LA REGLEMENTATION NATIONALE

1) CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Il existe aujourd'hui une réelle volonté de réduire ces émissions dans le milieu naturel. Cette volonté se traduit notamment par la législation relative à la pollution sur l'eau (loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992) applicable aux aires de carénage. De plus, l'altération de la qualité des sédiments par le dépôt de certains contaminants contenus dans les peintures de antifouling peut générer des surcoûts importants lors des opérations de dragage portuaire.

On peut retenir l'application de la section 6 du code de l'environnement et de son article L 216-6 selon lequel : « Le fait de jeter, déverser ou laisser écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore

ou à la faune, ou des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou des limitations d'usage des zones de baignade, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende ».

Le fait d'effectuer toute opération de carénage entraînant le déversement des résidus de carénage directement dans le milieu naturel est par conséquent interdit. Le carénage sur cale n'est donc pas autorisé.

2) CODE DES PORTS MARITIMES

Articles R 322-1 et R 353-4 du livre III du code des ports maritimes (Décret n° 93-726 du 29 mars 1993) qui indiquent : « Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et havres tant dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations ». « Sont punis, les infractions concernant le non-respect des emplacements prévus pour l'évacuation des résidus et des déchets ».

B. UN RENFORCEMENT EUROPEEN

Directive européenne 2000/59/CE du Parlement et du Conseil Européen du 27 novembre 2000 relative aux installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, a pour objectif de diminuer les émissions de substances polluantes au sein du milieu marin. Elle considère comme « déchets d'exploitation » tous les déchets, y compris les eaux résiduaires et résidus autres que les résidus issus de cargaison, produits au cours de l'exploitation d'un navire. Les résidus issus des opérations de carénage sont par conséquent soumis à cette directive.

- Elle s'applique à :
 - tous les navires de pêche et les bateaux de plaisance,
 - tous les ports des états membres où ces navires font escale.

Selon l'article R121-2 du code des ports maritimes, le directeur du port doit établir, pour des périodes successives de 3 ans, un plan de gestion des déchets d'exploitation des navires utilisant habituellement le port. Ce plan doit comprendre le recensement des besoins et des installations utilisables et définir les procédures de réception et de traitement des déchets.

I. 3. LES CONSEQUENCES POUR LES GESTIONNAIRES

Les gestionnaires de ports sont d'ores et déjà confrontés au problème de récupération des eaux noires et des eaux grises des navires, dont l'impact environnemental a déjà été pris en considération, et dont la récupération est aujourd'hui obligatoire. A leur tour, les aires de carénage font l'objet d'une attention particulière car une activité de carénage mal maîtrisée peut engendrer, à moyen terme, des conséquences écologiques significatives. En effet, le rejet direct des eaux de carénage dans le milieu naturel entraîne une contamination des sédiments portuaires.

Les critères de qualités chimiques des sédiments sont définis par l'arrêté interministériel du 14 juin 2000. Afin d'éviter les contraintes économiques d'un traitement à terre et les lourdeurs administratives liées au régime d'autorisation, il faut prendre le problème à la base et réduire les risques de contamination des sédiments portuaires par les eaux de carénage. Celles-ci peuvent :

- subir un pré traitement avant un rejet dans le bassin portuaire. Il est basé principalement sur : - un dégrillage, - une décantation permettant de séparer les particules lourdes et les hydrocarbures.
- OU alors acheminées vers un système d'assainissement, si les capacités de celui-ci sont compatibles avec l'activité du port.

L'importance des conséquences d'une contamination des sédiments pour la gestion d'un port souligne la nécessité de prêter une attention particulière à la récupération et au traitement des eaux de carénage.

En savoir plus : * JOCE n° L 332 du 28/12/2000, p. 0081 – 0090. * * Décret n° 2003-920 du 22 septembre 2003 (JO du 27 septembre 2003), codifié aux articles R 111-15 et R 121-2 du CPM. Décret n° 2005-255 du 14 mars 2005 (JO du 19 mars 2005), codifié à l'article R 611-4 du CPM. Arrêté du 21 juillet 2004 relatif aux plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison dans les ports maritimes, (JO du 7 août 2004).