

PLAN DE RECEPTION ET DE TRAITEMENT DES DECHETS des NAVIRES



**PORT DE COMMERCE
de Sète-Frontignan**

2025-2029

@Port de Sète - Sud de France

Table des matières

1. GESTION DOCUMENTAIRE	1
2. GLOSSAIRE	2
3. INTRODUCTION	3
4. OBJECTIF DU PLAN	3
5. CADRE REGLEMENTAIRE	4
5.1. PRINCIPAUX REGLEMENTS INTERNATIONAUX ET EUROPEENS	4
5.1.1. Convention MARPOL 73/78	4
5.1.2. Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et de sédiments des navires	4
5.1.3. Directives européennes 2019/883 ET 2010/65/CE	5
5.2. PRINCIPAUX REGLEMENTS EN DROIT FRANÇAIS	6
6. PERIMETRE	6
7. PRESENTATION DU PORT	7
8. EVALUATION DES BESOINS DES NAVIRES	8
8.1. NAVIRES FREQUENTANT HABITUELLEMENT LE PORT	8
8.2. TAILLE ET POSITION GEOGRAPHIQUE DU PORT	8
8.3. CLASSIFICATION DES DECHETS PRODUITS PAR LES NAVIRES	9
8.4. DECHETS DES NAVIRES	10
8.5. RESIDUS DE CARGAISON	13
8.6. RESIDUS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT	13
9. BILAN 2021-2023	14
9.1. DECHETS DES NAVIRES	14
9.1.1. Dépôt des déchets « liquides » MARPOL I - II – IV :	14
9.1.2. Dépôt des déchets « solides » :	15
9.2. RESIDUS DE CARGAISON	17
9.3. RESIDUS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT	17
9.4. ANOMALIES DECLAREES	18
10. MODALITES DE GESTION DES DECHETS	18
10.1. GESTION DES DECHETS DES NAVIRES ET RESIDUS DE CARGAISON	19
10.1.1. Procédure d'agrément des prestataires extérieurs :	19
10.1.2. Modalités de dépôt des déchets	20
10.1.3. Procédure de contrôle des navires	21
10.2. GESTION DES RESIDUS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT	22

11.	REDEVANCES.....	23
11.1.	REDEVANCE SUR LES DECHETS DES NAVIRES	23
11.1.1.	<i>Champs de la redevance sur les déchets des navires</i>	23
11.1.2.	<i>Modalité d'application de la redevance sur les déchets des navires.....</i>	23
11.1.3.	<i>Exemptions</i>	24
11.2.	REDEVANCE DE NETTOYAGE DES QUAIS (RESIDUS DE CHARGEMENT/DECHARGEMENT)	25
12.	BASSIN ORSETTI - GRANDS YACHTS.....	26
12.1.	PLAN ET PERIMETRE DE LA ZONE :	26
12.2.	TYPE DE NAVIRES ACCUEILLIS.....	26
12.3.	TYPE ET QUANTITE DE DECHETS DEPOSES	26
12.4.	DESCRIPTION DE L'INSTALLATION DE RECEPTION ET GESTION DES DECHETS	27
12.5.	MODALITES ADMINISTRATIVES.....	27
12.5.1.	<i>Notification préalable.....</i>	27
12.5.2.	<i>Reçu de dépôt</i>	28
12.5.3.	<i>Redevance</i>	28
13.	PROCEDURES DE COMMUNICATION DU PRTD ET DES ANOMALIES	28
14.	PROCEDURES DE CONSULTATION PERMANENTE.....	29
15.	ANNEXES :	30

1. GESTION DOCUMENTAIRE

Le présent document constitue la 4ème version de plan. Il est effectif à la date de l'arrêté de la Présidente de Région et couvre la période 2025-2029.

Champ d'application : Port de commerce de Sète-Frontignan

Elaboration / Rédaction / Mise en œuvre et suivi :

Autorité portuaire	Gestionnaire
Capitainerie : Quai du Maroc 34200 Sète Tél. : +334 67 46 63 85 Fax : +334 67 46 63 89 E-mail : ddtm-dml-ap-capitainerie@herault.gouv.fr	Etablissement Public Régional Port Sud de France 1 quai Philippe Régy - B.P. 10853 34201 Sète Cedex Géraldine LAMY Tel : +334 67 46 34 04 E-mail : lamy.geraldine@portsuddefrance-sete.fr

Concertation : le PRTD a été soumis un processus de consultation des différentes parties intéressées du port : agents, compagnies, prestataires et autorité portuaire (réunion du 17/10/2024 et du 22/10/2024) et a concouru à l'amélioration du plan antérieur.

Approbation et validation : Le PRTD est soumis à la consultation du conseil portuaire et information du préfet. Il fait l'objet d'un arrêté de la Présidente de Région.

Révision : le plan de gestion des déchets sera revu à minima tous les 5 ans et/ou après toute modification importante de l'exploitation du port ou de la réglementation.

Consultation : Ce plan est consultable sur le site internet du gestionnaire <https://sete.port.fr/> ainsi que sur SafeSeaNet. Une version papier peut également être consultée à s'adressant à la capitainerie.

Notification d'anomalie : voir chapitre 12

Propriétaire du port - Région Occitanie :

Site de Montpellier

Hôtel de Région

201, avenue de la Pompignane

34064 Montpellier cedex 2

Tel : +334 67 46 34 00

Fax : +334 67 46 34 09

2. GLOSSAIRE

Capacité de stockage suffisante : une capacité suffisante pour stocker les déchets à bord à compter du moment du départ jusqu'au port d'escale suivant, y compris les déchets susceptibles d'être générés au cours du voyage ;

Déchets des navires : tous les déchets, y compris les résidus de cargaison, qui sont générés durant 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 ;

Escales portuaires régulières : des trajets répétés d'un même navire formant une constante entre des ports déterminés ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale intermédiaire ;

Escales portuaires fréquentes : des escales effectuées par un navire dans le même port au moins une fois par quinzaine ;

Installation de réception portuaire - IRP : toute installation fixe, flottante ou mobile pouvant assurer le service de réception des déchets des navires ;

PRTD : Plan de réception et de traitement des déchets ;

Résidus de cargaison : les restes de cargaison à bord qui demeurent sur le pont, dans les cales ou dans des citernes après les opérations de chargement et 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 balayage ou de la poussière provenant des surfaces extérieures du navire ;

Redevance indirecte : une redevance payée pour la fourniture des services d'une installation de réception portuaire, qu'il soit procédé ou non au dépôt effectif de déchets des navires ;

Services réguliers : des services organisés sur la base d'horaires de départ et d'arrivée publiés ou planifiés entre deux ports déterminés ou des traversées récurrentes qui constituent un calendrier reconnu ;

Transport courte distance (Short Sea) : acheminement des marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur la Méditerranée ;

VIGIESIP : système d'information portuaire du port de Sète (GUP)

3. INTRODUCTION

Le plan de réception et de traitement des déchets des navires (PRTD) est le document de référence permettant à l'ensemble des usagers du **port de commerce de Sète-Frontignan** de connaître les dispositions prises par le port en matière de collecte des déchets des navires, les services disponibles en lien et leurs conditions d'utilisation.

Le PRTD traite de l'ensemble des déchets provenant des navires en prenant en compte le nombre et le type de navires faisant habituellement escale dans le port.

Il s'agit d'une révision du plan précédent qui intègre les dernières évolutions réglementaires nationales et européennes.

4. OBJECTIF DU PLAN

Port Sud de France met en œuvre, au travers de ce document, les prescriptions de la Directive (UE) 2019/883 du Parlement Européen et du Conseil du 17 avril 2019 relatives aux installations de réception portuaire pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE.

Les objectifs de cette nouvelle directive et des textes issus de sa transposition restent le renforcement de la protection du milieu marin par la réduction des rejets de déchets des navires en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de l'Union Européenne. La révision intègre l'harmonisation souhaitée par l'UE entre les ports européens ainsi que la recherche d'efficacité des nouvelles dispositions vis-à-vis du dépôt de déchets des navires.

C'est pourquoi, les dispositions du PRTD du port de commerce Sète-Frontignan ont été revues pour renforcer les objectifs suivants :

- Garantir l'adéquation et la disponibilité des installations via une organisation maîtrisée pour recevoir et traiter les déchets des navires de façon à garantir et améliorer le tri de leurs déchets.
- Inciter les capitaines de navire à déposer tous les déchets à terre par l'application d'une redevance indirecte incitative, juste et adaptée
- Assurer un contrôle effectif.

Ce plan constitue le document de référence permettant à l'ensemble des usagers de connaître les dispositions en matière de collecte des déchets des navires, les services disponibles et leurs conditions d'utilisation sur le port.

Le plan présente :

- Une évaluation des besoins en termes d'installations de réception portuaires, compte tenu des besoins des navires qui font habituellement escale dans le port ; (cf. chapitre 8)
- Une description du type et de la capacité des installations de réception portuaires ; (cf. chapitre 8)

- Une description détaillée des procédures de réception et de collecte des déchets des navires ; (cf. chapitre 10)
- Une description du système de recouvrement des coûts ; (cf. chapitre 11)
- Une description de la procédure pour signaler les insuffisances constatées dans les installations de réception portuaires ; (cf. chapitre 12)
- Une description de la procédure à suivre pour la consultation permanente des utilisateurs du PRTD. (cf. chapitre 14)

5. CADRE REGLEMENTAIRE

5.1. PRINCIPAUX REGLEMENTS INTERNATIONAUX ET EUROPEENS

5.1.1. Convention MARPOL 73/78

La convention MARPOL a été élaborée par l'OMI (Organisation Maritime Internationale). Instituée par la Convention Internationale de Londres du 2 novembre 1973 relative à la prévention de la pollution, complétée par le protocole du 17 février 1978 et le protocole de 1997, elle constitue le fondement de la prévention et de la répression de la pollution en mer des navires. Elle définit, entre autres, les normes pour l'arrimage, la manutention, l'expédition et le transfert des cargaisons polluantes, ainsi que des normes pour le rejet des déchets opérationnels produits par les navires.

Cette convention désigne notamment la mer Méditerranée comme Zone Spéciale en imposant des contraintes spécifiques afin de prévenir toute pollution en Méditerranée par les hydrocarbures et les déchets.

Elle comprend six annexes distinctes, chacune établissant des règles couvrant les différentes sources de pollution générée par les navires.

5.1.2. Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et de sédiments des navires

Cette convention, adoptée par l'OMI le 13 février 2004 est entrée en vigueur le 8 septembre 2017. Elle oblige tous les navires à appliquer des procédures de gestion des eaux de ballast selon les normes établie par l'OMI, et les ports et les terminaux où ont lieu le nettoyage et les réparations des citernes à ballast sont tenus de fournir des installations adéquates pour la réception des sédiments.

5.1.3. Directives européennes 2019/883 ET 2010/65/CE

La directive (UE) 2019/883 sur les installations de réception de déchet portuaire vient compléter le cadre juridique relatif au dépôt par les navires de leurs déchets dans les ports, qui avait été introduit par la directive 2000/59/CE.

Ces directives visent à améliorer la gestion des déchets et à simplifier les formalités administratives dans les ports européens. Leurs objectifs visent principalement :

1. Harmonisation et simplification des procédures administratives avec l'utilisation d'un guichet électronique (GUP ou GISIS) pour centraliser toutes les formalités déclaratives des navires à leur arrivée et départ.

2. Adéquation des installations et modalités de gestion des déchets des navires : les ports doivent proposer des installations adéquates pour accueillir tous les types de déchets générés par les navires (hydrocarbures, plastiques, eaux usées, déchets dangereux). Ces installations doivent être accessibles sans engendrer des retards dans l'escale des navires.

3. Incitation des navires à déposer leurs déchets au port afin d'éviter leur rejet en mer et favoriser le tri afin d'assurer la meilleure valorisation possible.

Ainsi, la Directive fixe les devoirs suivants :

Les ports doivent :

- Définir un plan de réception et de traitement des déchets conformément à la réglementation en vigueur et le réviser tous les 5 ans ;
- Mettre en place une organisation ou des installations portuaires de réception adéquates pour répondre aux besoins des navires sans causer de retards anormaux sur la durée de l'escale ;
- Fournir un reçu de dépôt des déchets lorsqu'il est procédé à leur dépôt conformément à l'article 7.

Les Autorités administratives de l'Etat doivent :

- Assurer le contrôle de la bonne exécution de la Directive et procéder à des inspections à bord des navires conformément aux articles 10 à 16.

Les navires doivent :

- Déclarer par voie dématérialisée les renseignements relatifs à la gestion de leurs déchets au moins 24 heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu, ou dès que le port d'escale est connu, au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du trajet est inférieure à vingt-quatre heures ; (Celle-ci est conforme à l'article 6 - Notification préalable des déchets) ;
- Déposer tous les déchets dans une installation de réception portuaire, sauf cas particuliers (sommations de critères à respecter tels que capacité de stockage des déchets à bord suffisant) ;

- Transmettre par voie électronique avant que le navire quitte le port ou dès réception du reçu de dépôt des déchets, les informations figurant dans le reçu délivré par le ou les prestataires de service ayant procédé à la collecte des déchets comme spécifié dans l'article 7.

5.2. PRINCIPAUX REGLEMENTS EN DROIT FRANÇAIS

L'ordonnance n°2021-1165 et le décret n°2021-1166 du 8 septembre 2021 ont intégré la directive (UE) 2019/883 dans **le code des transports** (partie réglementaire et législative) :

- *Articles L. 5334-7 à L. 5334-11* : Déchets des navires
- *Articles R. 5321-37 à R. 5321-39* : Financement des coûts de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires
- *Articles R. 5334-4 à R. 5334-6-3* : Déchets des navires

Le code est complété par **4 arrêtés** d'application :

- *Arrêté du 11 août 2022* relatif aux opérations de dépôt de déchets dans les ports
- *Arrêté du 12 août 2022* sur les échanges d'informations entre les ports et les capitaines de navires sur les déchets
- *Arrêté du 11 août 2022* modifiant l'arrêté du 15 octobre 2001 portant approbation des cadres types des droits de port et des redevances d'équipement publié le 15 octobre 2022
- *Arrêté du 11 août 2022* relatif au contrôle de la procédure de dépôt des déchets provenant des navires faisant escale dans un port français

Le **code de l'environnement** définit quant à lui :

- Les règles de gestion des déchets sur le territoire français
- *Articles L.541-1 à L.541-50* fixent les obligations de valorisation des déchets.

6. PERIMETRE

Le présent PRTD est déployé sur le périmètre géographique du **port de commerce** situé dans les limites administratives du port régional de Sète-Frontignan. Le présent plan s'applique à **tous les navires** faisant escale au port de commerce de Sète-Frontignan, quel que soit leur pavillon.

Le port accueille en son sein une zone spécifique dédiée à l'accueil des grand Yachts. Cette zone fait l'objet de dispositions particulières décrites en fin de document.

Exclusion navires :

Conformément à la réglementation, **sont exclus du champ du PRTD :**

- Les navires de guerres et navires de guerre auxiliaires et navires exploités par la puissance publique à des fins gouvernementales exclusivement ;
- Les navires amarrés dans la zone de mouillage qui se trouve en dehors des limites administratives du port ;
- Les navires affectés à des services portuaires.

Le plan de gestion des déchets concerne les déchets des navires y compris les résidus de cargaison et résidus issus des opérations de chargement et déchargement.

Exclusion déchets : Conformément à *l'arrêté du 11 août 2022* relatif aux dépôts de déchets dans les ports, article 1^{er} : « les déchets issus de la réparation navale sont exclus ».

7. PRESENTATION DU PORT

En janvier 2007, l'Etat a transféré le port de Sète-Frontignan en pleine propriété à la Région Occitanie. Celle-ci assure, en qualité de propriétaire, les fonctions d'Autorité Portuaire et d'autorité concédante.

La Région Occitanie a délégué l'exploitation du port de Sète-Frontignan (et de sa composante commerce), à l'Etablissement Public Régional Port Sud de France en 2008.

Depuis cette reprise, la Région Occitanie, Port Sud de France et les entreprises privées portuaires ont investi massivement dans la modernisation du port afin de développer durablement ses activités économiques et son intégration environnementale.

Il dispose d'infrastructures spécifiques et polyvalentes pour traiter les principaux trafics de marchandises suivants :

- Le vrac liquide : huile, biocarburant, vin, hydrocarbures
- Le vrac solide : minéral (clinker, coke de pétrole) ou agroalimentaire (tourteaux, graines)
- Les marchandises diverses : colis lourd, bétails, conteneurs, etc.
- Le roulier dit Roro : véhicules neufs, remorques de marchandises
- Le transport de passagers : ferries, croisières

Le gestionnaire du port, Port Sud de France, est engagé dans une démarche environnementale ISO 14001v2015, certifiée depuis le mois d'août 2013 et dont une des priorités est d'améliorer la gestion des déchets ainsi que la qualité du plan d'eau.

Le PRTD, son application et son amélioration impliquent l'ensemble des usagers du port, répondent à la réglementation et constituent un levier à l'échelle du port pour réduire les pollutions en mer. C'est pourquoi, les performances de ce plan seront suivies dans le cadre de l'amélioration



continue au travers d'indicateurs (déchets collectés, anomalie ...) et d'audits interne et de certifications.

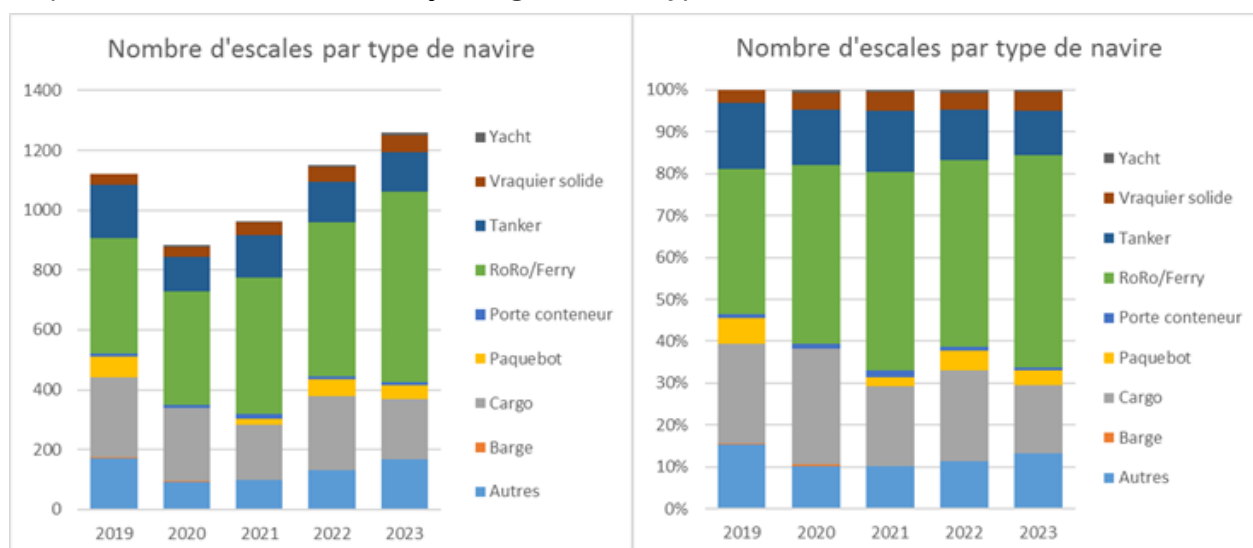
8. EVALUATION DES BESOINS DES NAVIRES

Ce chapitre a pour but d'évaluer les besoins en termes de réception des déchets des navires faisant habituellement escale au port de commerce de Sète-Frontignan. Il prend en compte :

- Le type et nombre de navires faisant escale sur le port de commerce de Sète ;
- La taille et position géographique du port ;
- Le type et les quantités de déchets produits par les navires.

8.1. NAVIRES FREQUENTANT HABITUELLEMENT LE PORT

Le port de Sète accueille de façon régulière les types de navires suivants :



On note une croissance importante en nombre d'escales, notamment sur la catégorie Roro/ferry en corrélation avec le développement des lignes régulières ferry (Maroc) et remorques avec la Turquie.

8.2. TAILLE ET POSITION GEOGRAPHIQUE DU PORT

Le port de commerce de Sète-Frontignan s'étend sur 190 ha. Avec environ 1250 escales par an, 5.6 millions de tonnes de marchandises (2023) et 220 000 passagers, le port de commerce de Sète est en constante progression de trafic depuis 9 ans.



Le port ne dispose pas de zone de mouillage dans ses limites administratives.

8.3. CLASSIFICATION DES DECHETS PRODUITS PAR LES NAVIRES

Les déchets des navires peuvent être caractérisés selon 3 critères :

1- Aspect physique :

Le PRTD du port de commerce de Sète-Frontignan distingue les déchets des navires liquides et les déchets solides. Cette distinction est reprise dans la convention MARPOL et implique des modes de collecte et traitement différents.

2- Dangerosité :

Les déchets, en fonction des substances qu'ils contiennent et des risques qu'ils présentent sont orientés vers des filières de traitement spécifiques. Par ailleurs, en fonction de leur nature et origine, un code issu de la nomenclature déchets leur est attribué.

- Déchets dangereux : identifiés par OUI dans la colonne « danger » dans le tableau suivant

Les déchets sont considérés comme dangereux s'ils présentent une ou plusieurs des propriétés suivantes : explosif, comburant, inflammable, irritant, nocif, toxique, cancérigène, corrosif, infectieux, toxique pour la reproduction, mutagène, écotoxique, etc... *Annexes I et II de l'article R 541-8 du Code de l'environnement.*

D'une façon générale, tout déchet dangereux est signalé par un * 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).

- Déchets non dangereux :

Les déchets non dangereux sont les déchets qui ne présentent aucune des caractéristiques relatives à la "dangerosité" mentionnées dans l'annexe I de *l'article R 541-8 du Code de l'environnement* (toxique, explosif, corrosif, etc.).

3- Risque de pollution sur l'environnement : Classification MARPOL

Cette convention classe les déchets selon leur risque sur le milieu marin.

8.4. DECHETS DES NAVIRES

Déchets			danger	RATIO
MARPOL Annexe I - WASTE OILS	Eaux de cale <i>oily bilge water</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 ». Les quantités de « bilge water » générées sont modérées (quelques dizaines de m ³ par mois selon le navire et le type de traversée).	OUI	OUI
	Résidus d' hydrocarbures Boues de la salle des machines/ <i>oily residues - sludges</i>	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. 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. De fait, tous les navires produisent des « sludges » qui doivent être déchargées à terre. Les quantités par navire sont relativement faibles (de l'ordre de quelques dizaines de m ³ selon la taille du navire et la durée de la traversée).	OUI	OUI
	Résidus de cargaison contenant des hydrocarbures/ <i>oily tank washing - Slops</i>	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. Ce sont des émulsions d'eau dans le pétrole brut contenant des sédiments solides, et s'apparentent parfois à des boues de type « mayonnaises ». 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. Les volumes, par unité, peuvent représenter quelques centaines de mètres cubes	OUI	OUI
	Eaux de ballast sales/ Dirty ballast water	Tous les navires sont tenus d'appliquer des procédures de gestion des eaux de ballast conformément aux normes de l'OMI, et les ports où ont lieu le nettoyage et les réparations des citernes à ballast sont tenus de fournir des installations adéquates pour la réception des sédiments	OUI	OUI

	Tartre et boues provenant du nettoyage des citernes/ Scale and sludge form tank cleaning	Tous les déchets issus du nettoyage des citernes seront considérés comme des déchets dangereux et seront traités dans des filières adaptées par les prestataires déchets agréés par le port Les résidus extraits lors des opérations effectuées dans les différents chantiers navals seront également considérés comme des déchets dangereux, collectés et traités en tant que tels dans des filières adaptées par les prestataires déchets agréés par le port	OUI	
MARPOL Annexe II	Résidus de cargaison contenant des produits chimiques X,Y,Z ou autres NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES (NLS) X,Y,Z, other	Résidus de lavage de citernes provenant de navires transportant des produits chimiques. Ils sont issus : - 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. 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.	OUI	
MARPOL Annexe IV	Eaux usées sewage	(MARPOL) : les eaux usées sont les eaux grises et les eaux noires à bord des navires. Il s'agit des eaux provenant des cuisines, lavabos et douches (eaux grises) et des installations sanitaires (eaux noires) Les sewage sont particulièrement abondants à bord des navires de transport de passagers. Ces eaux sont en général traitées à bord		OUI
MARPOL Annexe V	F Déchets d'exploitation non dangereux Operational waste NH	Les déchets d'exploitation sont produits à bord de l'ensemble des navires. Ils incluent par exemple des pièces de bois, du bois de calage, des cordes, élingues non souillées, aussières non souillées, bois (palettes, étais, contreplaqués), métaux (feuillards métalliques, fils métalliques, cerclages) ...		OUI
	F Déchets d'exploitation non dangereux Operational waste NH	Les déchets d'exploitation sont produits à bord de l'ensemble des navires. Ils incluent par exemple des pièces de bois, du bois de calage, des cordes, élingues non souillées, aussières non souillées, bois (palettes, étais, contreplaqués), métaux (feuillards métalliques, fils métalliques, cerclages) ...		OUI
	F Déchets d'exploitation dangereux / Operational waste Hazardous	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 de ces déchets est réglementée, en aucun cas ils ne doivent être déposés avec les ordures ménagères : batteries, tubes fluorescents, ampoules, piles, huiles usagées, filtres à huile, emballages souillés, bidons vides, pots de peinture, pinceaux, aérosols, spray, produits toxiques, liquides de refroidissement, produits photos, produits pyrotechniques, pièces de moteur divers...	OUI	OUI
	G Carcasses d'animaux Animal carcass(es)	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. Cela concerne généralement les navires spécialisés dans le transport d'animaux ou les navires pour marchandises diverses possédant des espaces clos pour les animaux.	OUI	OUI

MARPOL Annexe V	H Engins de pêche / Fishing gear	Les appareils de pêche sont souvent fabriqués avec des matériaux synthétiques assimilés à du plastique. Ils concernent les bateaux de pêche et les navires usines ou navires-mères.		OUI
	II Déchets informatiques / E-waste computer	Tous les appareils informatiques mis au rebus : ordinateurs, écrans, imprimantes, autres appareils informatiques...	OUI	OUI
	J Résidus de cargaison dangereux / Cargo residues (HME*)	Restes de cargaison (après balayage et nettoyage...) qui demeurent sur le pont, dans les cales ou dans des citernes après les opérations de chargement et de déchargement Normalement, ces résidus se trouvent uniquement sur les navires transportant en vrac des cargaisons de matières solides et sèches	OUI	
	K Résidus de cargaison non dangereux / Cargo residues (non-HME*)	Restes de cargaison (après balayage et nettoyage...) qui demeurent sur le pont, dans les cales ou dans des citernes après les opérations de chargement et de déchargement Normalement, ces résidus se trouvent uniquement sur les navires transportant en vrac des cargaisons de matières solides et sèches		
Annex VI - Air Pollution related	Substances appauvrissant la couche d'ozone / Ozone depleting substances	Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances (résultant d'activités de maintenance normales à bord)	OUI	OUI
	Résidus de nettoyage des gaz d'échappement / Exhaust gas cleaning residues	Résidus de nettoyage des gaz d'échappement. La quantité de boues produites par le système d'épuration des gaz d'échappement dépend des spécificités de chaque installation	OUI	OUI
Hors MARPOL	<i>Passively fished waste</i>	Déchets pêchés passivement, ce sont les déchets collectés dans des filets au cours d'opérations de pêche		
	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		

*HME : Harmful to the Marine Environment

8.5. RESIDUS DE CARGAISON

Il s'agit principalement des résidus de nettoyage liquides correspondant aux :

- Résidus de cargaison contenant des Hydrocarbures : MARPOL annexe I / SLOPS
- Résidus de cargaison contenant des produits chimiques : MARPOL annexe II / NLS

	Type de trafic ou de marchandises transportées	Nature des résidus	Traitement
Déchets liquides dangereux	Trafic vrac liquides	Eaux de nettoyage de citernes contenant des hydrocarbures ou produits alimentaires ou chimiques	Traitement biologique (phase aqueuse) Valorisation / recyclage (phase huileuse)

8.6. RESIDUS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

La nature des résidus issus des opérations de chargement et déchargement des navires est liée au type de marchandise transportée.

Sur le port de commerce Sète-Frontignan, il s'agit principalement de déchets solides provenant du nettoyage des quais et équipements après chaque escale. C'est confié à un prestataire de service qui met en benne tous les résidus ainsi ramassés

Les bennes des déchets ainsi collectés sont transportés et mis en centre de traitement par d'autres prestataires spécialisés dans le transport et le traitement des déchets.

Dans ce tableau sont récapitulés l'origine, la nature et les modalités de traitement des déchets issu du chargement-déchargement des navires.

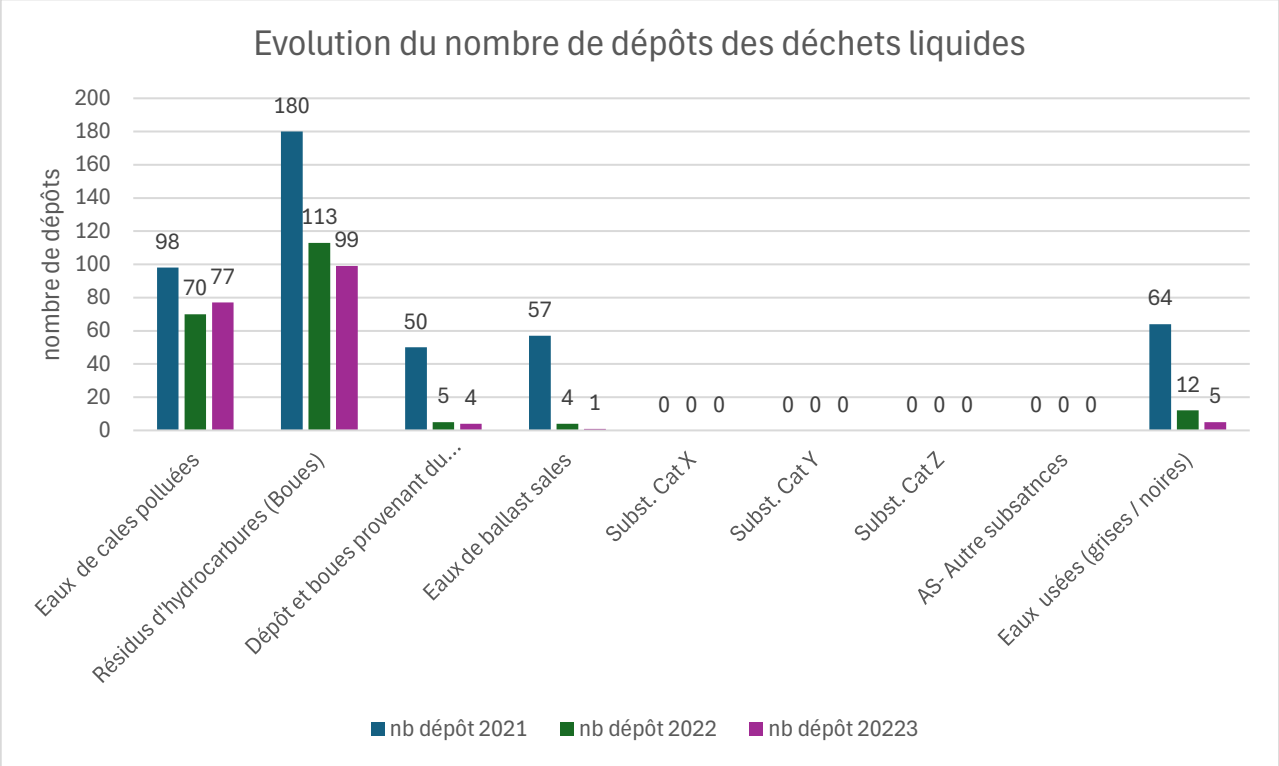
	Type de trafic ou de marchandises transportées	Nature des résidus	Traitement
Solide dangereux	Carbonate de sodium	Poussières de produits pulvérulents de même nature	Réintégration dans la chaîne logistique des produits propres
Déchets solides non dangereux	Trafic vrac solides (charbon, minéral, coke, minéraux, engrais, etc.)	Poussières de produits pulvérulents de même nature	Réintégration dans la chaîne logistique des produits propres Ou Elimination (centre de stockage)
	Trafic de vrac agro	Poussières et débris céréaliers	Réintégration dans la chaîne logistique des produits propres Méthanisation / compostage
	Trafic de pâte à papier	Carton	Recyclage
	Trafic de produits alimentaires	Déchets fermentescibles, bois (palettes)	Compostable/méthanisation Recyclage
	Trafic conventionnel (colis lourds, palettes, grumes de bois ...)	Plastiques, bois, ferrailles	Recyclage Valorisation

9. BILAN 2021-2023

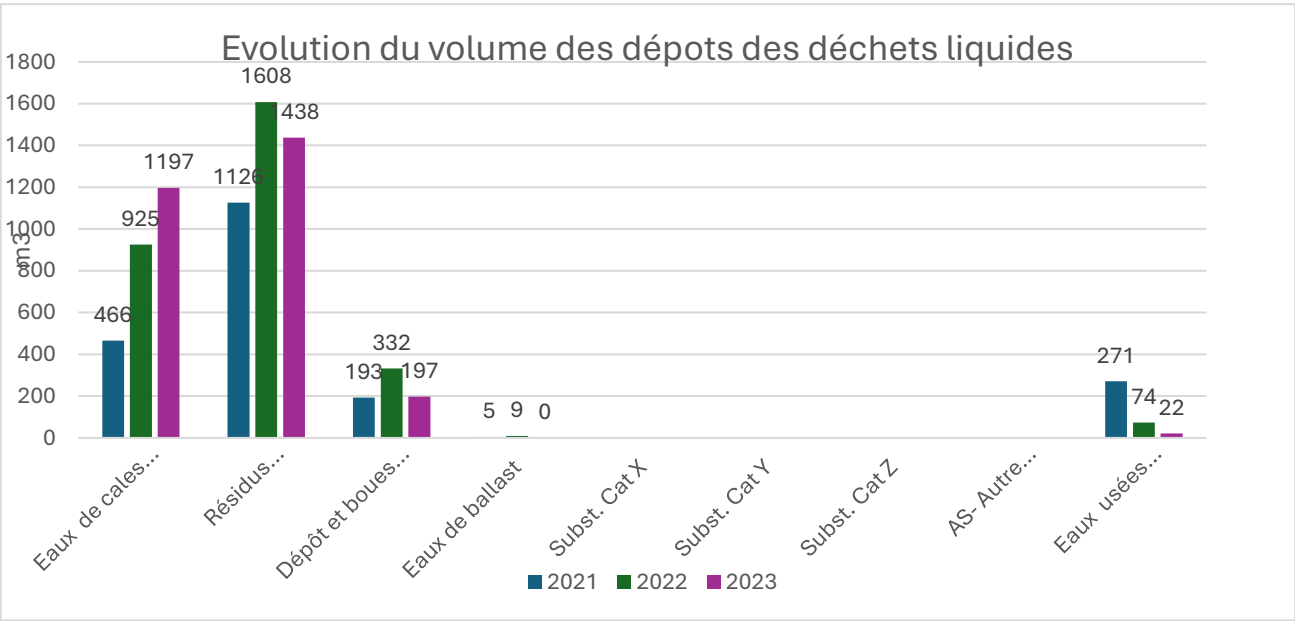
9.1. DECHETS DES NAVIRES

Sur la période du précédent PRTD 2021-2023, la part de navire ayant réalisé au moins un dépôt de déchet est en constante évolution tout comme le nombre de navires faisant escale au port. Ces phénomènes impactent les volumes de déchets déposés dans le port.

9.1.1. Dépôt des déchets « liquides » MARPOL I - II – IV :



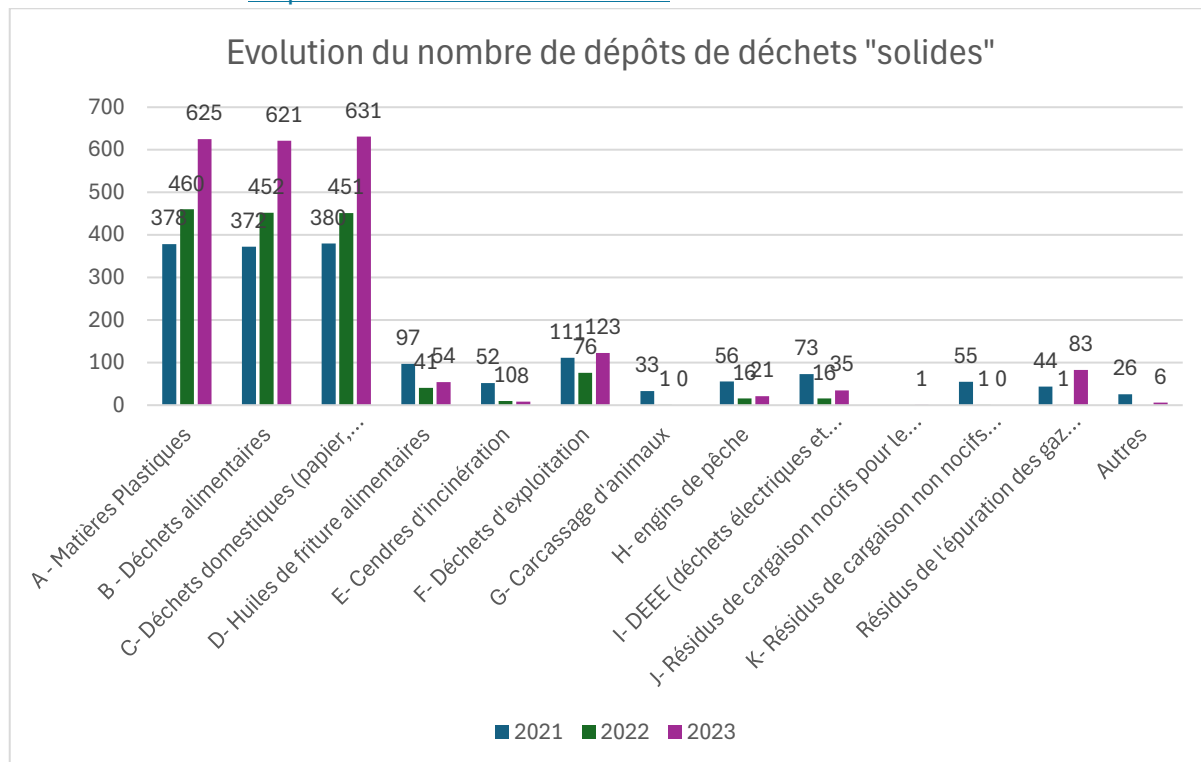
Nb : Le dépôt des eaux de ballast « sales » en 2021 semble être dû à des phénomènes de pollution à la suite d'avaries navires.



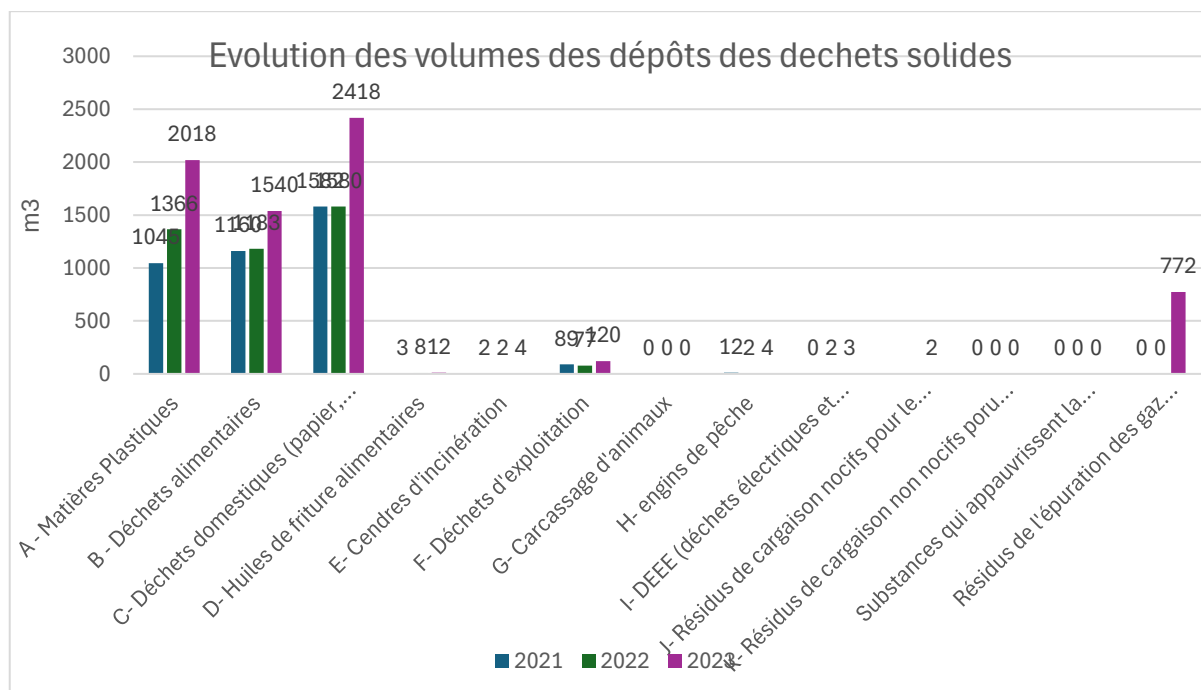
Même si le nombre de dépôts des eaux de fond de cale a diminué en 3 ans, les volumes déposés ont quant à eux été multipliés par plus de 2.5.

Les eaux usées ont tendance à disparaître sur le port en 3 ans sans qu'il y ait eu une évolution réglementaire.

9.1.2. Dépôt des déchets « solides » :



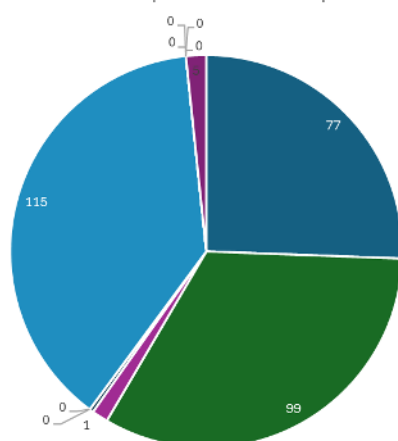
Le nombre de dépôts « solides » a augmenté significativement en 2023.



L'année 2023 marque à nouveau une croissance significative en relation avec le nombre d'escales et l'augmentation du taux de dépôt.

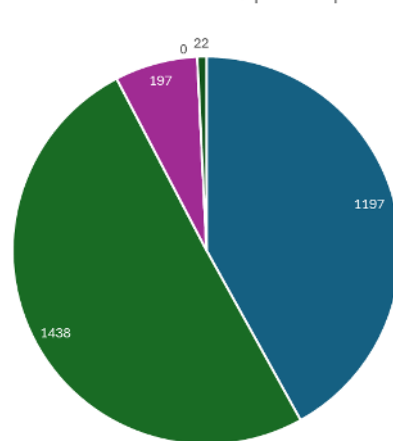
FOCUS 2023 :

FOCUS nombre de dépôts des déchets liquides en 2023



- Eaux de cales polluées
- Résidus d'hydrocarbures (Boues)
- Dépôt et boues provenant du nettoyage des citernes
- Eaux de ballast
- Tartres et boues provenant du nettoyage citerne
- Autres
- SOMME MARPOL I
- Subst. Cat X
- Subst. Cat Y

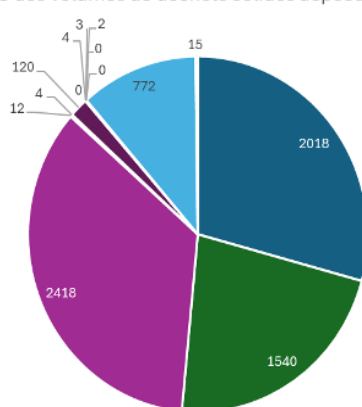
FOCUS des volumes de déchets liquides déposés en 2023



- Eaux de cales polluées
- Résidus d'hydrocarbures (Boues)
- Dépôt et boues provenant du nettoyage des citernes
- Eaux de ballast
- Tartres et boues provenant du nettoyage citerne
- Autres
- SOMME MARPOL I
- Subst. Cat X
- Subst. Cat Y
- Subst. Cat Z

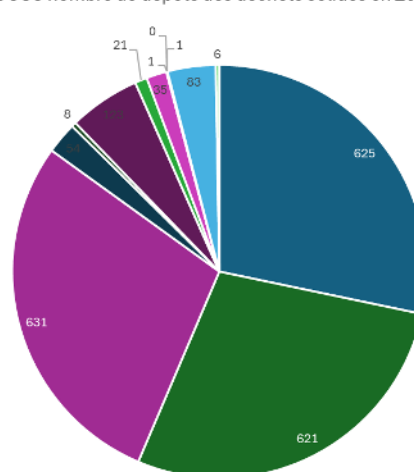
Le nombre de dépôts en 2023 est fortement influencé par le nombre d'escales des lignes régulières et l'augmentation estivales du trafic ferry. En effet, les lignes régulières possèdent un contrat de dépôt avec un prestataire agréé et réalisent quasi systématiquement des dépôts de déchets solides MARPOL V.

FOCUS des volumes de déchets solides déposés en 2023



- A - Matières Plastiques
- B - Déchets alimentaires
- C - Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, vaisselles, ...)
- D - Huiles de friture alimentaires
- E - Cendres d'incinération
- F - Déchets d'exploitation
- G - Carcassage d'animaux
- H - engins de pêche
- I - DEEE (déchets électriques et électroniques)
- J - Résidus de cargaison nocifs pour le milieu marin
- K - Résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin
- Substances qui appauvrissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances
- Résidus de l'épuration des gaz d'échappement
- Autres

FOCUS nombre de dépôts des déchets solides en 2023



- A - Matières Plastiques
- B - Déchets alimentaires
- C - Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, vaisselles, ...)
- D - Huiles de friture alimentaires
- E - Cendres d'incinération
- F - Déchets d'exploitation
- G - Carcassage d'animaux
- H - engins de pêche
- I - DEEE (déchets électriques et électroniques)
- J - Résidus de cargaison nocifs pour le milieu marin
- K - Résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin
- Substances qui appauvrissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances
- Résidus de l'épuration des gaz d'échappement
- Autres

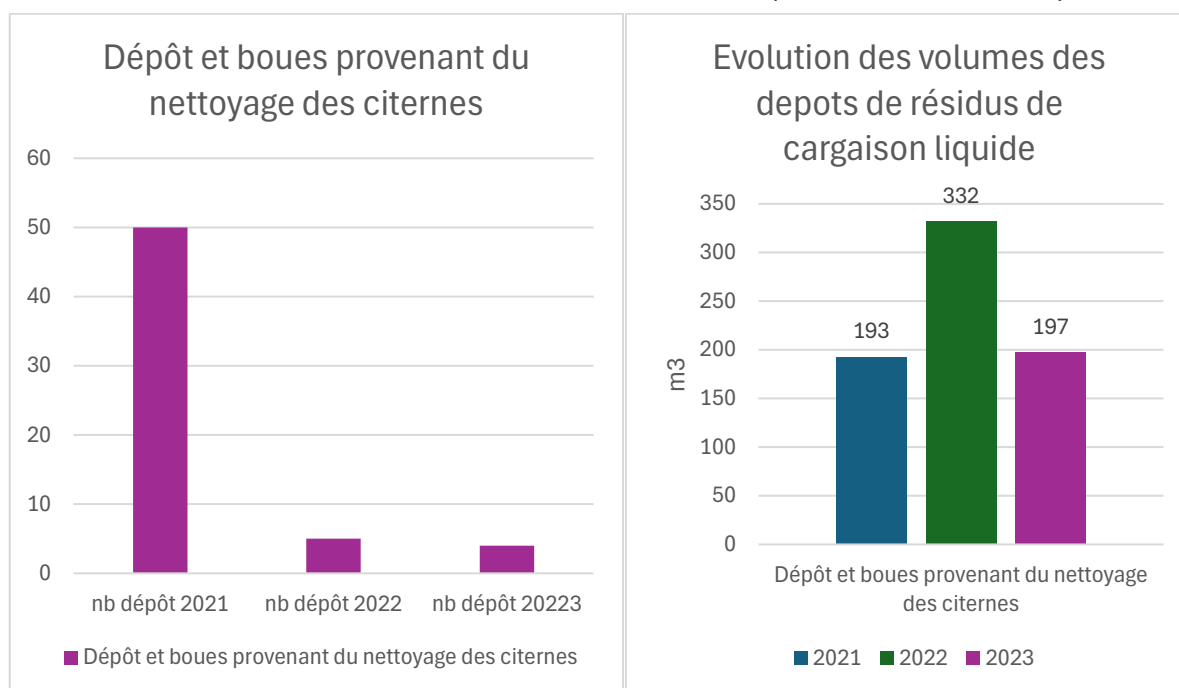
En revanche, la proportion de dépôt de déchets liquides reste faible. Deux raisons principales à cela : la faible quantité présente à bord, les prix de dépôt importants au regard de la quantité, une redevance peu incitative au regard de ce coût.

Il est à noter qu'il est d'ores et déjà attendu une évolution à la hausse significative des dépôts de « résidus d'épuration des gaz d'échappement » scrubbers » à la suite de mise en place de la zone SECA MED partir de 2025.

9.2. RESIDUS DE CARGAISON

Sur la période du précédent PRTD 2021-2024, seuls les dépôts de résidus cargaison de type MARPOL I (nettoyage citerne) ont eu lieu. Les résidus (appelés SLOP) sont dus au lavage des cuves (pré-washing) et sont générés par le changement de type de cargaison, ce qui se fait notamment avec les navires en lien avec le trafic de l'usine de SAIPOL.

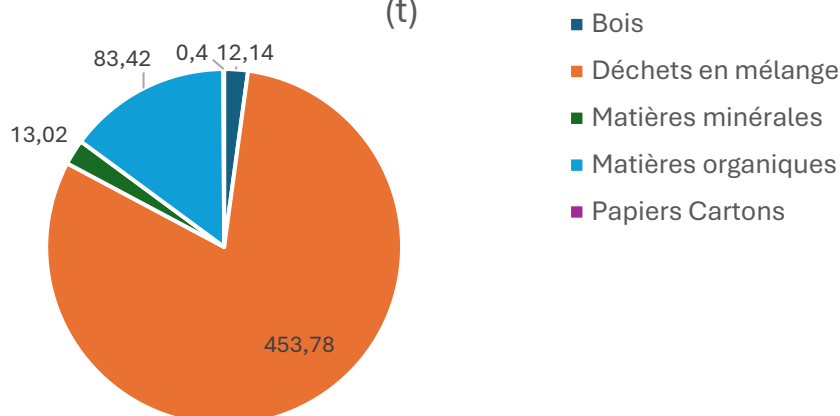
Néanmoins leur nombre est très faible en 2022 et 2023 (- 1 de % des escales).



9.3. RESIDUS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

Bilan 2023 des déchets issus des chargements / déchargements des navires récupérés sur les quais :

Répartition des déchets Non dangereux solides issus des chargements / déchargements des navires 2023 (t)



On note la forte prédominance des déchets en vracs mélangés qui résultent d'un mélange « non triable » lié aux caractéristiques des produits vracs présents sur les quais après déchargement.

9.4. ANOMALIES DECLAREES

Aucune anomalie pour inadéquation n'a été signalée au gestionnaire du port ni de l'autorité portuaire lors de la précédente période.

10. MODALITES DE GESTION DES DECHETS

Port Sud de France a inscrit la décarbonation et la valorisation de ses déchets dans son projet stratégique SMART&GREEN et déploie cette stratégie au niveau du choix de ses prestataires (achat durable) ainsi :

Mise en place de procédures pour améliorer le tri et valoriser les déchets au maximum :

- Résidus de déchargements/chargement : 100% des déchets sont réintégrés dans la filière ou valorisés

Incitations à réduire les émissions de gaz à effet de serre :

- Recours en 2025 à des carburants bas-carbone sur une partie de la flotte des prestataires B100, gaz vert, motorisation électrique des petits engins...
- Réduire les distances parcourues en favorisant les filières courtes de traitement des déchets
- Comptabiliser les émissions liées aux prestations

10.1. GESTION DES DECHETS DES NAVIRES ET RESIDUS DE CARGAISON

Port Sud de France, par son organisation et sa taille, a choisi d'externaliser la gestion des déchets des navires en s'appuyant sur des entreprises spécialisées en matière de gestion des déchets et en capacité de respecter les contraintes liées aux opérations portuaires.

Le port a défini les exigences requises pour assurer la qualité des prestations fournies aux navires. Ainsi, seules les entreprises bénéficiant d'un agrément peuvent intervenir auprès des navires.

La procédure ayant pour but d'assurer la qualité et la compétitivité de l'offre de service est définie dans les lignes suivantes :

10.1.1. Procédure d'agrément des prestataires extérieurs :

Le gestionnaire du port lance un appel à candidature accessible sur le site internet <https://sete.port.fr/> et dans lequel sont retranscrites les exigences de performances suivantes :

- Assurer le service pendant l'escale de telle sorte qu'il ne prolonge pas sa durée ;
- Intervenir le plus rapidement possible à la demande d'un navire ou d'un consignataire et être en mesure de proposer le service 24H/24 ;
- Utiliser des moyens de collecte et transport conformes à la législation en vigueur, propres, étanches et correctement identifiés ;
- Proposer une solution de récupération des déchets solides et liquides pour les navires au poste pétrolier (moyen maritime) dans les conditions de sécurité nécessaire
- Fournir les attestations de transport et autorisations environnementales des exutoires ;
- Respecter le tri effectué à bord et l'améliorer si possible ;
- Délivrer au navire ou au consignataire un reçu de dépôt / MARPOL sous format numérique (voir annexe) et saisie dans VIGIESIP ;
- Remplir les obligations de traçabilité des déchets (Track déchets)
- Fournir au gestionnaire du port un reporting mensuel et un bilan annuel des dépôts sur la base du tableau fournis en annexe ;
- Être équipé de matériel anti-pollution adapté et des formations des salariés nécessaires à leur manipulation et à la prévention des risques pour la sécurité et l'environnement.

Sur la base des dossiers de candidature, le port examine et retient les candidats répondant aux exigences définies.

L'agrément est délivré et formalisé par une convention d'engagement signée entre le gestionnaire du port et le prestataire. En cas de non-respect de cet engagement, Port Sud de France pourra révoquer l'agrément selon les délais définis dans la procédure d'appel à candidature.

La liste des prestataires autorisés est diffusée aux représentants des navires et est accessible sur le site internet du port et de SafeSeaNet.

10.1.2. Modalités de dépôt des déchets

L'organisation est synthétisée dans le logigramme présenté en annexe et repose sur les principes suivants :

Avant arrivée au port : le navire déclare la notification préalable de dépôt dans le système informatique portuaire VIGIESIP 24h avant son arrivée au port selon modèle normalisé en *annexe 1 de l'arrêté du 15/10/2022 sur les échanges d'informations qui figure en annexe du présent document*. Cette déclaration comporte :

- Les quantités et types de déchets prévus être déchargés durant l'escale ;
- La capacité de stockage dédiée maximale ;
- Les quantités et types de déchets qui seront contenus à bord au départ du navire, (cette information sera utilisée pour le calcul du Ratio en application de la Directive) ;
- Une estimation des déchets produits jusqu'au prochain port d'escale.

Le navire a l'obligation de déposer dans les cas suivants :

- Capacité de stockage de déchets insuffisante.

Si l'évaluation du niveau de remplissage jusqu'au port suivant dépasse les seuils définis (cf. tableau des seuils de *l'annexe IV de l'arrêté du 15/10/2022 sur les échanges d'informations*), alors le navire a l'obligation de déposer ses déchets.

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 %

- Destination inconnue,

Si la destination du navire n'est pas connue, le navire a l'obligation de déposer TOUS ses déchets.

Dans ces 2 cas, si cela s'avère nécessaire, la capitainerie pourra émettre une mise en demeure et le navire ne pourra pas appareiller.

Le navire décide de déposer :

Pour effectuer un dépôt, le navire commande la prestation directement ou via son agent à un prestataire agréé.

Celui-ci intervient dans les conditions prévues dans le cadre de sa convention d'agrément et de son contrat avec le navire.



Opération de collecte des sludges et déchets solides non dangereux d'un ferry

Le prestataire adresse à son client le reçu de dépôt (conforme au *modèle normalisé de reçu de dépôt des déchets de l'annexe II de l'arrêté du 15/1/2022* qui figure en annexe) AVANT le départ du navire ainsi que tous les autres documents liés à la traçabilité des déchets.

Il saisit également les informations de ce reçu par voie électronique via VIGIESIP à l'attention de la capitainerie AVANT le départ du navire. Cette transmission permet l'appareillage du navire.

Nb. La transmission des reçus de dépôt n'est pas exigée pour les opérateurs de lignes régulières qui disposent d'un certificat d'exemption (cf. § 10-3 EXEMPTION).

Le navire est facturé directement par le prestataire agréé choisi.

10.1.3.Procédure de contrôle des navires

Les officiers de l'autorité portuaire s'assurent du respect des dispositions du présent Plan.

En particulier,

- Ils assurent le suivi du respect des seuils imposés : les navires en dépassement des seuils seront mis en demeure de déposer leurs déchets afin de se conformer aux

seuils définis par l'arrêté du 12 août 2022 sur les échanges d'informations entre les ports et les capitaines de navires sur les déchets ;

- Ils contrôlent la cohérence des déclarations effectuées et les dépôts effectués. A cet effet, ils peuvent demander :
 - Tous documents utiles à la levée de doutes sur les déclarations, en particulier les Notifications préalables de dépôt des ports précédents,
 - Tous compléments d'information justifiant l'estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la Notification et l'entrée dans le port d'escale suivant,
- Ils peuvent effectuer des inspections à bord s'ils le jugent nécessaire au regard des déclarations effectuées. Ces inspections seront reportées dans le système de suivi dédié Thétis ;
- Ils participent aux missions de contrôles définies dans 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 partenariat avec les inspecteurs des Affaires Maritimes ;
- Ils assurent le suivi de l'exécution des contrats des navires dits « sous contrat » en s'appuyant sur les rapports d'activité des prestataires, fournis à leur demande et à minima une fois par semestre. Ils peuvent effectuer des contrôles occasionnels à bord de ces navires.

10.2. GESTION DES RESIDUS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

Le gestionnaire du port assure le nettoyage des quais et voiries et la gestion des déchets qui en résultent. Ces missions sont externalisées au travers d'un marché public.

Ainsi les résidus restant sur les quais en fin d'opération des navires sont récupérés, par un prestataire spécialisé de nettoyage qui les dépose dans des bennes situées dans la zone « déchets » du port de commerce.

La collecte des bennes et le traitement des déchets sont confiés à un autre prestataire spécialisé dans ce secteur.



11. REDEVANCES

11.1. REDEVANCE SUR LES DECHETS DES NAVIRES

11.1.1. Champs de la redevance sur les déchets des navires

Tout navire faisant escale au port de Sète est assujéti au paiement d'une redevance au titre des prestations de réception et de traitement des déchets du navire, indépendamment du dépôt ou non de déchets. (Conformément aux dispositions de *l'article R.5321-38 du Code des transports*). Ils peuvent être exonérés d'une ou toute partie de cette redevance s'ils évacuent leurs déchets lors de leur escale au port (via le « prestataire agréé »).

Cette redevance est à la charge de l'armateur.

La redevance sur les déchets des navires est perçue par les douanes et reversée au gestionnaire.

La liste des navires non concernés par le PRTD est fournie au chapitre 6.

Les conditions d'exemption sont détaillées au chapitre 11.1.3

Cette redevance ne couvre pas les résidus de cargaison (dont SLOP), ni les résidus issus de l'épuration des gas d'échappement (SCRUBBERS).

11.1.2. Modalité d'application de la redevance sur les déchets des navires

Le système de redevance est basé sur les principes suivant :

- Conforme et incitative : elle ne doit pas dissuader les navires de déposer. Son niveau a été défini en prenant en considération les prix de dépôt pratiqués en 2024 par typologie de déchets (afin d'inciter le dépôt de toutes les catégories) et les besoins des navires (volume habituellement déposés) ;
- Juste et adaptée : elle prend en compte dans son calcul la production de déchets qui dépend du type de navire : soit par catégorie s'agissant des déchets solides MARPOL V, soit par taille s'agissant des déchets liquides MARPOL. Elle prend également en considération la distance entre escale en introduisant une remise entre ports situés en mer Méditerranée ;
- Simple à appliquer et cohérente avec les pratiques des autres ports ;
- Révisable : La redevance sera réévaluée régulièrement, afin de mesurer les impacts de ces dispositions et prendre en compte les coûts liés aux évolutions de trafic ainsi que la composante des couts administratifs indirects.

Les montants de cette redevance figurent dans les droits de port. Ceux-ci sont soumis pour avis au Conseil d'Administration du port, puis approuvé par le Conseil Régional.

Les montants pour la première année 2025 figurent en annexe.

Le montant de la redevance indirecte est calculé selon 3 composantes (exprimée en €/escale)

A : Part liée aux couts administratifs indirects

B : Part liée aux couts directs -déchets liquides MARPOL I différenciée par taille de navire

C : Part liée aux couts directs – déchets solide MARPOL V différenciée par type de navire

$$\text{Redevance} = A + B + C$$

Exemption :

Les navires bénéficiant d'un certificat d'exemption ne sont pas redevables des parties B et C de la redevance.

Réductions :

Liste des conditions de réductions	2025
Dépôt effectif des déchets liquides : abattement total du terme B	
Dépôt effectif des déchets solides : abattement total du terme C	
Navires transport maritime courte distance : réduction des termes B et C	20%
Navires verts : réduction sur les termes B et C	20%
Navires de type 13 : réduction du terme B <i>(non cumulable)</i>	50 %

11.1.3.Exemptions

Le présent plan accorde la possibilité aux navires d'être exemptés de notification de dépôt des déchets et du paiement de la redevance lorsqu'il **présente un certificat d'exemption en cours de validité** délivré par la capitainerie sur la base des conditions suivantes a) et b) sont réunies :

- a) Le navire effectue des services réguliers qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières. Cette définition doit être interprétée comme **le cumul des conditions suivantes** :
- Le navire assure un service sur la base d'horaires de départ et d'arrivée publiés ou planifiés qui constituent un calendrier reconnu.
 - Le service doit être assuré au moins une fois par quinzaine ;
 - Le service doit être constitué de trajets répétés d'un même navire ;
- b) Il existe un contrat signé avec un (ou des) prestataire de collecte de déchets agréé **dans au moins un des ports membre de l'UE**, visant à garantir le dépôt des déchets (« solides » et « liquides ») sur l'année et reprenant les types de déchets, la périodicité et le volume du contrat.

Les navires répondants à ces conditions doivent demander un « **Certificat d'exemption** » à la Capitainerie du port de Sète selon un format normalisé qui figure en annexe. Les demandes de certificat d'exemption pour l'année n devront se faire à la capitainerie courant décembre de l'année n-1 en faisant parvenir le planning de rotations et le certificat d'engagement auprès d'un prestataire agréé en cours de validité.

Ce statut les exempte des obligations de déclaration et les exonère de la redevance déchets. En revanche, le contrat de dépôt n'exempte pas le navire de contrôles aléatoires des documents relatifs à la tenue de ses déchets d'exploitation et ne dispense pas le navire du respect des seuils définis au départ du port de SETE.

11.2. REDEVANCE DE NETTOYAGE DES QUAIS (RESIDUS DE CHARGEMENT/DECHARGEMENT)

La redevance de nettoyage des quais s'applique sur toute la concession du port de commerce hors bassin Orsetti ; seuls sont exemptés les navires passagers, transbordeurs, porte-conteneurs et ceux traités à l'appontement pétrolier.

La redevance de nettoyage des quais prévue dans les droits de port couvre notamment l'enlèvement des résidus solides de chargement et déchargement ; à l'exclusion des déchets dangereux qui sont pris en charge par le manutentionnaire.

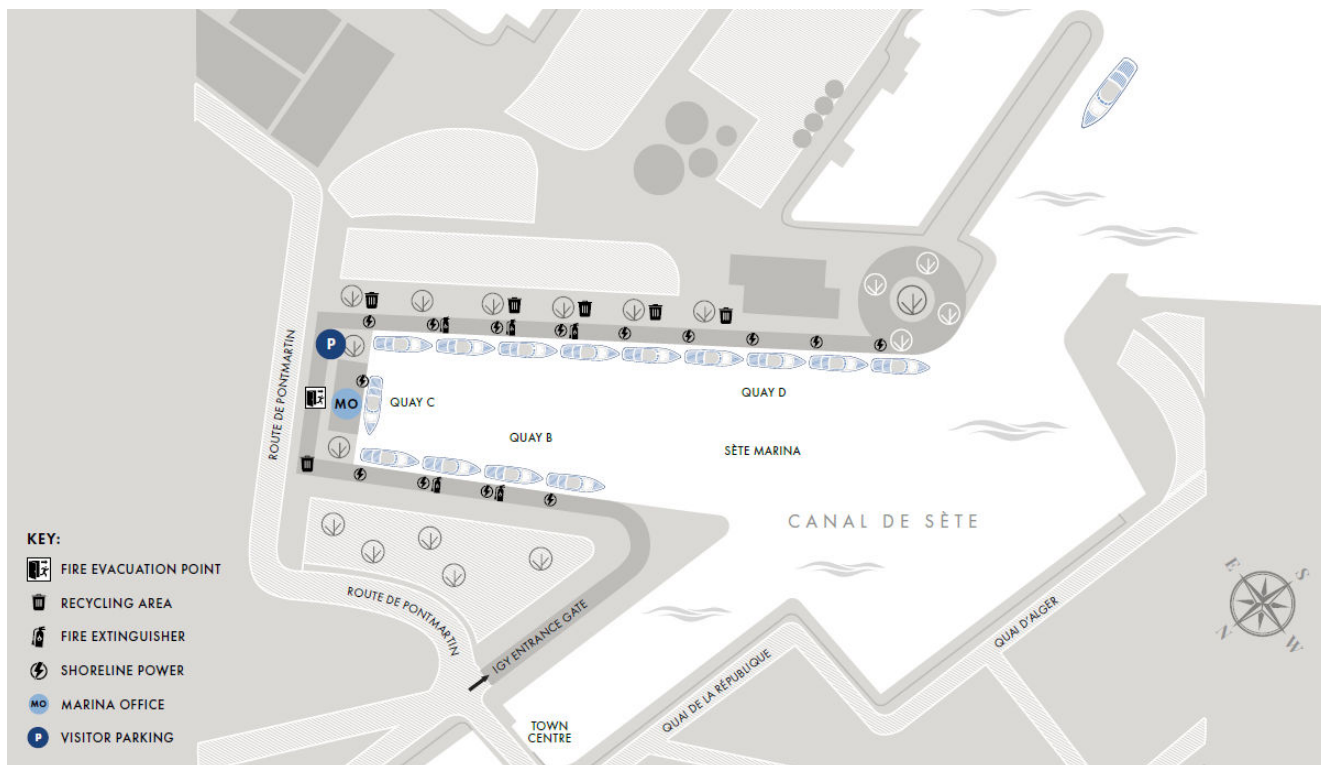
Le montant de cette redevance est calculé au regard du volume manutentionné et figure dans les droits de port.

12. BASSIN ORSETTI - GRANDS YACHTS

Le port de commerce intègre dans sa partie Ouest une zone enclose dédiée à l'accueil de grand Yachts.

Cette zone est exploitée par l'amodataire IGY Marinas qui bénéficie d'une convention d'occupation temporaire. IGY Marinas délivre un ensemble de services aux navires dont la gestion de leurs déchets.

12.1. PLAN ET PERIMETRE DE LA ZONE :



12.2. TYPE DE NAVIRES ACCUEILLIS

La zone dispose au total de 14 postes d'amarrage pour méga yachts pouvant aller de 24 à 180m. En 2023, la zone a accueilli 22 navires.

12.3. TYPE ET QUANTITE DE DECHETS DEPOSES

Les déchets générés par l'exploitation des Yachts sont pris en compte dans ce PRTD (chapitre 8.3) à l'exception des déchets générés par les opérations de réparation et d'entretien.

Compte-tenu de l'activité « plaisance » et de l'équipage présent à bord, les besoins des navires portent principalement sur la gestion des déchets ménagers (MARPOL V : cat. A, B, C, I, MARPOL IV et végétaux,). Cette typologie comprend les emballages ménagers, les déchets résiduels non recyclables et le verre.

Le prestataire agréé choisi par l'amodiateur fournit régulièrement les données de collecte à Port Sud de France (déchets solides et liquides) sur la même base que celles décrites précédemment.

Ci-après les données de dépôt des années 2023 et 2024.

Bilan 2023 :

- **Collecte IGY Marinas** : 82 M3 solide - 26,4 M3 liquide
- **Carinthia VII** : 34 M3 solide - 12 M3 liquide
- **Yersin** : 2,49 M3 solide – 0 M3 liquide
- **Odyssey** : 0.04 M3 - 0 M3 liquide
- **Oceanos** : 6.012 M3 - 0 M3 liquide
- **Lammouche** : 0.20 M3 – 0 M3 liquide

Bilan 2024 (janvier 2024 à fin septembre 2024) :

- **Collecte IGY Marinas** : 51 M3 solide - 0 M3 liquide
- **Carinthia VII** : 43 M3 solide - 0 M3 liquide
- **Millesime** : 8 M3 solide - 0 M3 liquide
- **Slipstream** : 7 M3 solide - 4,34 M3 liquide

12.4. DESCRIPTION DE L'INSTALLATION DE RECEPTION ET GESTION DES DECHETS

L'exploitant de l'installation de réception est IGY Marinas. Il répond au besoin des navires avec les modalités suivantes :

Pour les déchets solides, IGY met à disposition des conteneurs de tri placés à proximité des navires permettant la réception des déchets ménagers (ordure ménagères, emballages (carton, plastique et métal), divers (ordures ménagères résiduelles) et verre). Sur la demande d'IGY, les conteneurs remplis sont collectés par un des prestataires agréés qui les transporte jusqu'au site de traitement ou recyclage.

- Si la production dépasse ponctuellement le volume des conteneurs ou pour les déchets dangereux, IGY fait intervenir spécifiquement le prestataire agréé.
- Pour les déchets liquides (Marpol IV, Marpol I,...) : IGY Marina fait appel à un des prestataires agréés pour assurer la collecte et le traitement des déchets pour le compte du navire.

12.5. MODALITES ADMINISTRATIVES

12.5.1. Notification préalable

Les navires de plaisance d'une longueur supérieure à 45 m respectent les mêmes exigences que celles énumérées précédemment dans le § Modalités de gestion des déchets.

Les navires dont la taille est inférieure à 45 m ne sont pas tenus de fournir la déclaration préalable dans le logiciel VIGIESIP.

12.5.2.Reçu de dépôt

Le prestataire agréé fournit à IGY les reçus de dépôts qu'ils soient liés à un navire ou à l'installation de réception des déchets mis en place (déchets solides en bacs). IGY remet au capitaine le reçu le concernant selon le modèle qui figure en annexe.

Avant de quitter le port, le capitaine ou son représentant transmet par voie électronique via VIGIESIP les informations figurant sur l'attestation de dépôt des déchets, sauf si son bateau est inférieur à 45m.

12.5.3.Redevance

Les navires en escale au sein des installations amodiées par IGY Marinas sont assujettis à une « redevance » au titre des prestations de réception des déchets.

Compte-tenu de la nature des escales, stationnement longue durée, les navires s'obligent à déposer et à suivre les modalités de gestion des déchets définies par IGY qui facture les couts directs et indirects de gestion liés à la prestation fournie.

Ces couts sont différenciés en fonction du volume déposé et de la nature des déchets.

Les montants figurent dans les tarifs IGY.

13. PROCEDURES DE COMMUNICATION DU PRTD ET DES ANOMALIES

La communication du PRTD et de ces exigences se fera selon les modalités suivantes :

Les notifications d'inadéquation présumée constatée dans les installations portuaires de réception des déchets s'établissent sur le formulaire annexé au présent PRTD.

Ces insuffisances peuvent être constatées par les navires utilisateurs, les prestataires agréés ou l'Autorité portuaire (Capitainerie).

Elles peuvent s'exprimer par tous moyens (réunions, mails, courrier, fiche de notification d'anomalie, registre d'accueil du port de plaisance, ...). Elles doivent être adressées au gestionnaire Port Sud de France ou à l'Autorité portuaire. Le formulaire de fiche d'anomalie est également accessible en ligne sur le site www.sete.port.fr ou auprès du service environnement de Port Sud de France (chapitre 1) et sur SafeSeaNet.

L'ensemble de ces insuffisances sera mis à l'ordre du jour des réunions prévues dans le cadre de la concertation permanente.

En cas de nouveaux besoins identifiés, l'Autorité Portuaire ou Port Sud de France réuniront les représentants des usagers et l'ensemble des parties prenantes afin de remédier à l'insuffisance constatée.

Le Conseil Portuaire pourra statuer sur des mesures curatives ou de nouvelles dispositions qui seront alors annexées au présent document.

14. PROCEDURES DE CONSULTATION PERMANENTE

Une réunion de concertation par an et par port, au minimum, est tenue à l'initiative du gestionnaire, pour analyser les notifications d'inadéquation, ainsi que les adaptations du plan aux dispositions légales ou réglementaires intervenues entre deux réunions, les améliorations à apporter dans les procédures ou les installations.

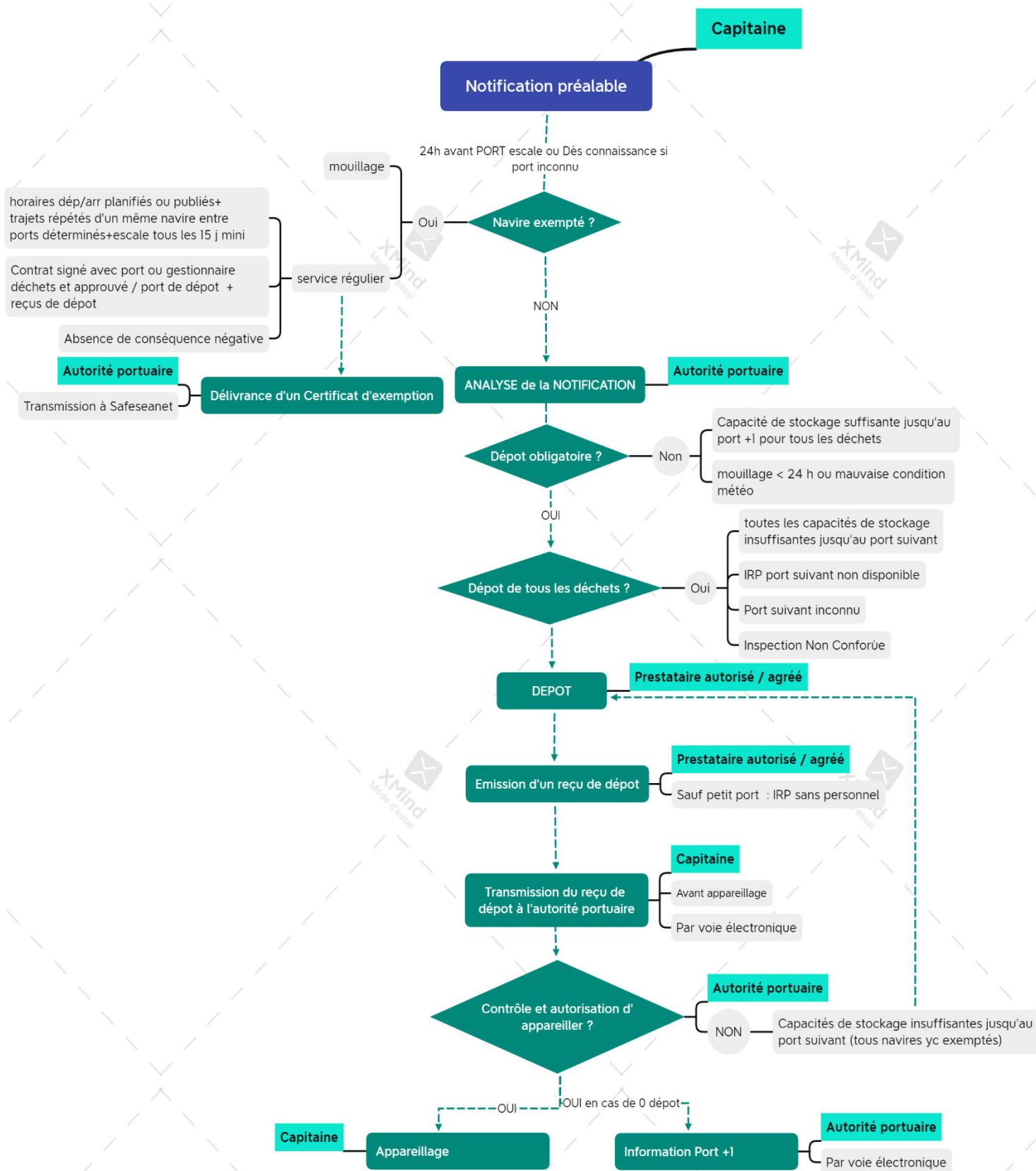
Sont associés à cette réunion :

- Le gestionnaire Port Sud de France,
- L'Autorité Portuaire,
- Les représentants des usagers : agents maritimes,
- Les prestataires agréés.

15. ANNEXES

- 1- Schéma synthétique du principe de dépôt de déchet dans le port
- 2- Notification préalable de livraison de déchets
- 3- Reçu de livraison de déchet
- 4- Notification d'inadéquation des installations
- 5- Certificat exemption
- 6- Modèle de Tableau de reporting des dépôts de déchets des navires – Agrément Prestataire

ANNEXE 1 : Schéma synthétique d'un dépôt de déchets dans le port de Sète



ANNEXE 2 : Notification du dépôt de déchets avant d'entrer dans le port

MODÈLE NORMALISÉ POUR LA NOTIFICATION PRÉALABLE DE DÉPÔT DES DÉCHETS DANS DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

Notification du dépôt de déchets à: (indiquer le nom du port d'escale, tel qu'il est visé à l'article 6 de la directive (UE) 2019/883)

Le présent formulaire devrait être conservé à bord du navire avec le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures, comme l'exige la convention MARPOL.

1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

1.1 Nom du navire:	1.5 Propriétaire ou exploitant:
1.2 Numéro OMI:	1.6 Numéro ou lettres distinctifs:
	Numéro MMSI (Maritime Mobile Service Identity):
1.3 Tonnage brut:	1.7 État du pavillon:
1.4 Type de navire: ☐ Pétrolier ☐ Navire-citerne pour produits chimiques ☐ Vraquier ☐ Porte-conteneurs ☐ Autre navire de charge ☐ Navires à passagers ☐ Navire roulier ☐ Autre type (préciser)	

2. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PORT ET LE VOYAGE

2.1 Position géographique/nom du terminal:	2.6 Dernier port où des déchets ont été déposés:
2.2 Date et heure d'arrivée:	2.7 Date du dernier dépôt:
2.3 Date et heure de départ:	2.8 Port de dépôt suivant:
2.4 Dernier port et pays:	2.9 Personne soumettant le présent formulaire (si autre que le capitaine):
2.5 Port suivant et pays (s'il est connu):	

3. TYPE ET VOLUME DE DÉCHETS ET CAPACITÉ DE STOCKAGE

Type	Quantités à déposer (m³)	Capacité de stockage dédiée maximale (m³)	Quantité de déchets restants à bord (m³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m³)
Annexe I de MARPOL – Hydrocarbures					
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures					
Résidus d'hydrocarbures (boues)					
Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures					
Eaux de ballast sales					

Type	Quantités à déposer (m ³)	Capacité de stockage dédiée maximale (m ³)	Quantité de déchets restants à bord (m ³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m ³)
Tartre et boues provenant du nettoyage des citernes					
Autres (veuillez préciser)					
Annexe II de MARPOL – Substances liquides nocives (SLN) ⁽¹⁾					
Substance de catégorie X					
Substance de catégorie Y					
Substance de catégorie Z					
AS - Autres substances					
Annexe IV de MARPOL – Eaux usées					
Annexe V de MARPOL – Ordures					
A. Matières plastiques					
B. Déchets alimentaires					
C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)					
D. Huiles de cuisson					
E. Cendres d'incinération					
F. Déchets d'exploitation					
G. Carcasse(s) d'animaux					
H. Engins de pêche					
I. Déchets électroniques					

⁽¹⁾ Indiquer la désignation officielle de transport des SLN concernés.

Type	Quantités à déposer (m ³)	Capacité de stockage dédiée maximale (m ³)	Quantité de déchets restants à bord (m ³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m ³)
J. Résidus de cargaison ⁽¹⁾ (nocifs pour le milieu marin - HME)					
K. Résidus de cargaison ⁽²⁾ (non HME)					
Annexe VI de MARPOL – Pollution de l'atmosphère					
Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances ⁽³⁾					
Résidus d'épuration des gaz d'échappement					

Autres déchets, non couverts par MARPOL					
Déchets pêchés passivement					

Remarques

1. Ces renseignements sont utilisés à des fins de contrôle par l'État du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
2. Le présent formulaire doit être rempli, sauf si le navire fait l'objet d'une exemption conformément à l'article 9 de la directive (UE) 2019/883

⁽¹⁾ Il peut s'agir d'estimations; indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides.
⁽²⁾ Il peut s'agir d'estimations; indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides.
⁽³⁾ Substances produites au cours des activités d'entretien normales à bord.

ANNEXE 3 : Reçu de livraison de déchets

MODÈLE NORMALISÉ DE REÇU DE DÉPÔT DES DÉCHETS

Le représentant désigné du fournisseur de l'installation de réception portuaire remet le formulaire suivant au capitaine d'un navire qui a déposé des déchets conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2019/883.

Le formulaire doit être conservé à bord du navire en même temps que le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures, comme l'exige la convention MARPOL.

1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'INSTALLATION DE RÉCEPTION PORTUAIRE ET LE PORT

1.1. Position géographique/Nom du terminal:	
1.2. Fournisseur(s) de l'installation de réception portuaire	
1.3. Fournisseur(s) de l'installation de traitement — si autre que la personne susmentionnée:	
1.4. Date et heure de dépôt des déchets à partir du:	à:

2. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

2.1. Nom du navire:	2.5. Propriétaire ou exploitant:
2.2. Numéro OMI:	2.6. Numéro ou lettres distinctifs: Numéro MMSI (Maritime Mobile Service Identity):
2.3. Tonnage brut:	2.7. État du pavillon:
2.4. Type de navire: ☐ Pétrolier ☐ Autre type de navire charge ☐ Navire-citerne pour produits chimiques ☐ Navire à passagers ☐ Vraquier ☐ Navire roulier ☐ Porte-conteneur ☐ Autre (veuillez préciser)	

3. TYPE ET VOLUME DE DÉCHETS REÇUS

Annexe I de MARPOL – Hydrocarbures	Quantité (m ³)	Annexe V de MARPOL – Ordures	Quantité (m ³)
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures		A. Matières plastiques	
Résidus d'hydrocarbures (boues)		B. Déchets alimentaires	
Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures		C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)	
Eaux de ballast sales		D. Huile de cuisson	
Tartre et boues provenant du nettoyage des citernes		E. Cendres d'incinération	
Autres (veuillez préciser)		F. Déchets d'exploitation	
Annexe II de MARPOL – SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES (SLN)	Quantité (m ³)/Nom ⁽¹⁾	G. Carcasse(s) d'animaux	
Substance de catégorie X		H. Engins de pêche	

Substance de catégorie Y		I. Déchets électroniques	
		J. Résidus de cargaison ⁽²⁾ (nocifs pour le milieu marin)	
		K. Résidus de cargaison ⁽²⁾ (non nocifs pour le milieu marin)	
		Annexe VI de MARPOL – Pollution de l'atmosphère	Quantité (m ³)
Substance de catégorie Z		Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances	
AS – Autres substances		Résidus d'épuration des gaz d'échappement	
Annexe IV de MARPOL – Eaux usées	Quantité (m ³)	Autres déchets, non couverts par MARPOL	Quantité (m ³)
		Déchets pêchés passivement	

⁽¹⁾ Indiquer la désignation officielle de transport des SLN concernés.

⁽²⁾ Indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides.

ANNEXE 4 : Notification d' inadéquation des installations

MEPC.1/Circ.834/Rev.1
Annexe, page 14

APPENDICE 1

FORMULAIRE DE NOTIFICATION DE L'INADÉQUATION PRÉSUMÉE DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES¹

Le capitaine d'un navire qui a rencontré des difficultés pour évacuer des déchets dans des installations de réception devrait soumettre les renseignements indiqués ci-dessous, accompagnés de pièces justificatives, à l'Administration de l'État du pavillon et, si possible, aux autorités compétentes de l'État du port. L'État du pavillon en informera ensuite l'OMI et l'État du port, lequel devrait examiner le rapport et y répondre comme il convient en communiquant les résultats de son enquête à l'OMI et à l'État du pavillon dont émane le rapport.

1 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

- 1.1 Nom du navire : _____
1.2 Propriétaire ou exploitant : _____
1.3 Numéro ou lettres distinctifs : _____
1.4 Numéro OMI² : _____
1.5 Jauge brute : _____
1.6 Port d'immatriculation : _____
1.7 État du pavillon³ : _____
1.8 Type de navire :
☐ Pétrolier ☐ Navire-citerne pour produits chimiques ☐ Vraquier
☐ Autre navire de charge ☐ Navire à passagers
☐ Autre type de navire (préciser) _____

2 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PORT

- 2.1 Pays : _____
2.2 Nom du port ou de la zone : _____
2.3 Nom du lieu ou du terminal : _____
(par exemple poste à quai/terminal/jetée)
2.4 Nom de la société exploitant l'installation de réception (le cas échéant) : _____
2.5 Type d'opérations portuaires :
☐ Port de déchargement ☐ Port de chargement ☐ Chantier naval
☐ Autre (préciser) _____
2.6 Date d'arrivée : ____/____/____ (jj/mm/aaaa)
2.7 Date de l'événement : ____/____/____ (jj/mm/aaaa)
2.8 Date de départ : ____/____/____ (jj/mm/aaaa)

¹ Le présent formulaire avait été approuvé par le MEPC 53.

² Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires que l'Organisation a adopté par la résolution A.1117(30) de l'Assemblée.

³ Nom de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

3 INADÉQUATION DES INSTALLATIONS

3.1 Type et quantité de déchets/résidus pour lesquels l'installation de réception portuaire était inadéquate et nature des problèmes rencontrés

Type de déchets/résidus	Quantité à évacuer (m ³)	Quantité refusée (m ³)	Problèmes rencontrés Indiquer les problèmes rencontrés en utilisant une ou plusieurs des lettres suivantes, selon qu'il convient : A Aucune installation disponible B Retard anormal C L'utilisation de l'installation était techniquement impossible D Emplacement incommode E Le navire a dû changer de poste à quai, ce qui a entraîné un retard/des frais F Tarifs excessifs pour l'utilisation des installations G Autre (veuillez préciser au paragraphe 3.2)
Dans le cadre de l'Annexe I de MARPOL			
Eaux de cale polluées			
Résidus d'hydrocarbures (boues)			
Eaux de lavage des citernes polluées (résidus)			
Eaux de ballast polluées			
Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes			
Autres (veuillez préciser)			
Dans le cadre de l'Annexe II de MARPOL			
Catégorie de mélange d'eau et de résidus de substances liquides nocives ⁴ à évacuer dans l'installation à la suite du lavage de citernes ayant contenu une substance de :			
la catégorie X			
la catégorie Y			
la catégorie Z			
Dans le cadre de l'Annexe IV de MARPOL			
Eaux usées			
Dans le cadre de l'Annexe V de MARPOL			
A. Matières plastiques			
B. Déchets alimentaires			
C. Déchets domestiques			
D. Huile à friture			
E. Cendres d'incinération			
F. Déchets d'exploitation			
G. Carcasses d'animaux			
H. Appareils de pêche			
I. Déchets électroniques			
J. Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin) ⁵			
K. Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin) ⁵			
Dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL			
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances			
Résidus de l'épuration des gaz d'échappement			

⁴ Indiquer au paragraphe 3.2 la désignation officielle de transport de la substance liquide nocive en cause et préciser si la substance est désignée comme se "solidifiant" ou "ayant une viscosité élevée", conformément aux paragraphes 15.1 et 17.1, respectivement, de la règle 1 de l'Annexe II de MARPOL.

⁵ Indiquer la désignation officielle de transport de la cargaison sèche.

3.2 Renseignements complémentaires sur les problèmes identifiés dans le tableau ci-dessus.

3.3 Avez-vous expliqué ou signalé ces problèmes à l'installation de réception portuaire ?

☐ Oui ☐ Non

Si oui, à qui ? (veuillez préciser)

Si oui, quelles dispositions l'installation de réception portuaire a-t-elle prises pour résoudre ces problèmes ?

3.4 Avez-vous signalé au préalable (conformément aux exigences pertinentes du port) les besoins du navire en matière d'installations de réception ?

☐ Oui ☐ Non ☐ Sans objet

Si oui, avez-vous reçu des renseignements sur la disponibilité d'installations de réception à votre arrivée ?

☐ Oui ☐ Non

4 REMARQUES OU OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

Signature du capitaine

Date : __/__/____ (jj/mm/aaaa)

ANNEXE 5 : modèle certificat exemption

CERTIFICAT D'EXEMPTION EN VERTU DE L'ARTICLE 9 EN CE QUI CONCERNE LES EXIGENCES DE L'ARTICLES 6, DE L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 1, ET DE L'ARTICLE 8 DE LA DIRECTIVE (UE) 2019/883 DANS LE[S] PORT[S] DE [INSÉRER LE NOM DU/DES PORTS] [EN][AU][AUX] [INSÉRER L'ÉTAT MEMBRE] ⁽¹⁾

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	État du pavillon
<i>[insérer le nom du navire]</i>	<i>[insérer le numéro OMI]</i>	<i>[insérer le nom de l'État du pavillon]</i>

effectue des services réguliers qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières dans le(s) port(s) suivant(s) situé(s) [en][au][aux] [insérer le nom de l'État membre] conformément à un horaire ou un itinéraire prédéterminé:

[]

et fait escale dans ces ports au moins une fois par quinzaine:

[]

et a prévu des mesures pour garantir le paiement des redevances et le dépôt des déchets au port ou auprès d'une tierce partie dans le port:

[]

et est donc exempté, conformément à [insérer la disposition pertinente dans la législation nationale du pays], [des exigences relatives:

- ☐ au dépôt obligatoire des déchets des navires,
- ☐ à la notification préalable des déchets, et
- ☐ au paiement de la redevance obligatoire, au(x) port(s) suivant(s):

Le présent certificat est valable jusqu'au [insérer la date], sauf modification avant cette date des motifs de délivrance du certificat.

Lieu et date

.....
Nom
Titre

⁽¹⁾ Rayer la mention inutile.

ANNEXE 6 : Base de tableau pour reporting des données « déchets des navires » – Prestataire agréé

DATE	N° ESCALE	Nom du NAVIRE	TYPE DE DECHET	Dangereux D	classe MARPOL
			unités utilisées		
			m3	D	MARPOL ANNEXE I - HYDROCARBURES
			m3	D	
			m3	D	
			m3	D	
			m3	D	
			m3		
			m3		
			m3		MARPOL ANNEXE II - Substances Liquides Nocives (SLN)
			m3	D	
			m3	D	
			m3	D	
			m3	D	
					MAR POL anne xe IV - Eaux Usée
			m3		
			m3		MARPOL ANNEXE V - ORDURES
			m3		
			m3		
			m3		
			m3		
			m3		
			m3	D	
			m3		
			m3		
			m3		
			m3		
			m3		
			m3		
			m3		
			m3		
					Détail de MARPOL V catégorie "F - déchets exploitation"
			m3		
				D	
				D	
				D	
				D	
				D	
				D	
				D	
				D	
			m3	D	MARPOL ANNEXE VI - poll ^u atmosphère
			m3	D	
			m3		HORS MARPOL
			m3	D	
				D	