

PAYSAGE DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE EN TERMES DE NAVIGATION ET ÉTAT DES PRATIQUES DE GESTION DES EAUX À BORD DES NAVIRES

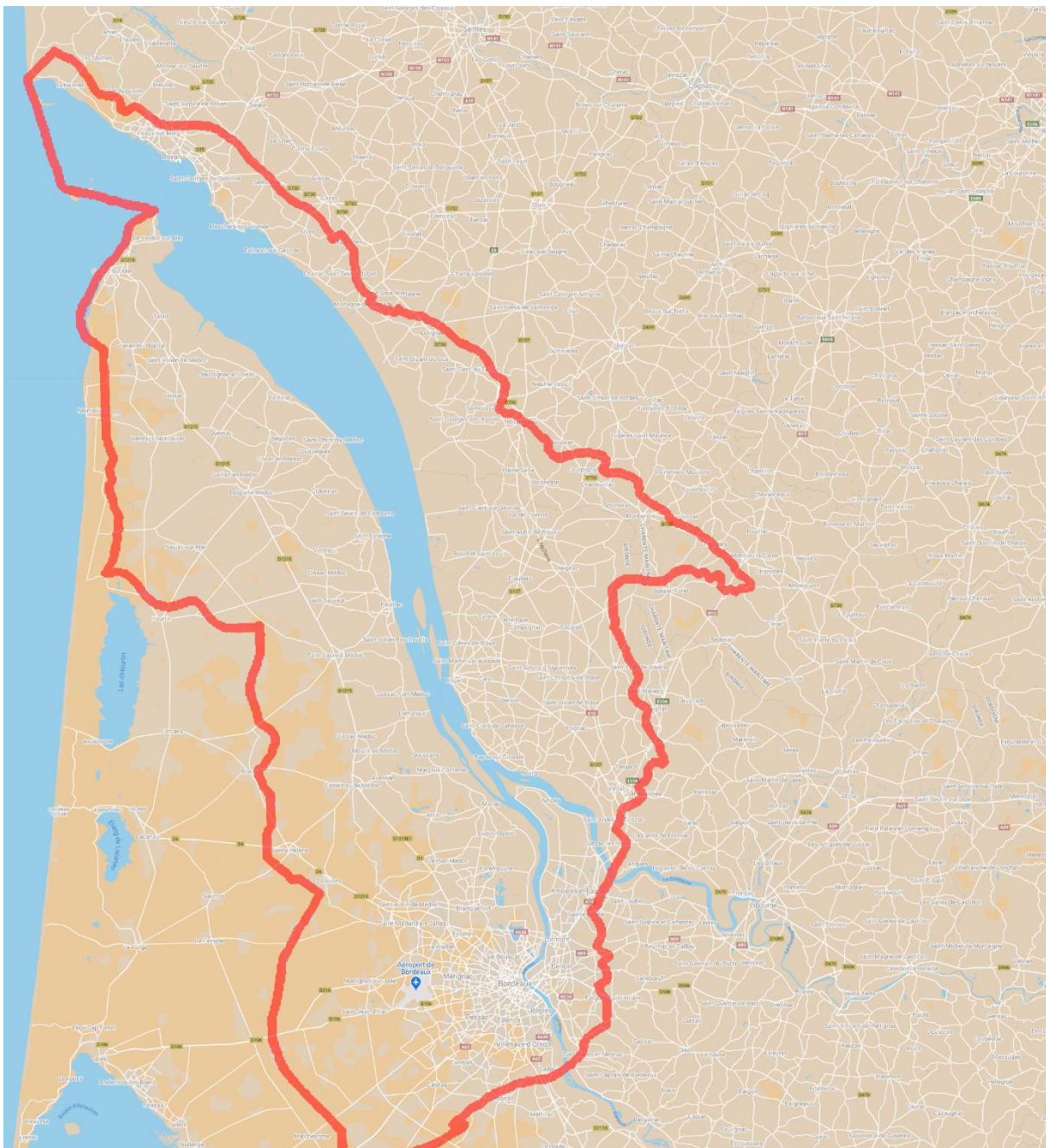


SYNDICAT MIXTE POUR LE DÉVELOPPEMENT
DURABLE DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE
12 RUE SAINT-SIMON - 33390 BLAYE

Cette étude a bénéficié du soutien financier de



NOTE SUR LA REGLEMENTATION



SYNTHÈSE SUR LA RÉGLEMENTATION

La réglementation sur la gestion des eaux usées impose certaines conditions comme notamment les installations sur le bateau, les zones de vidange... Elle varie par ailleurs selon le milieu de navigation, la taille du navire et le lieu de vidange. De manière générale, le code de l'Environnement interdit tout rejet au milieu naturel (eaux usées ou déchets).

EN MILIEU MARITIME

Il est possible de vidanger les eaux usées à plus de 12 miles nautiques de la côte. Si elles sont broyées et désinfectées, la vidange est autorisée entre 3 et 12 miles nautiques. Tout rejet reste interdit à moins de 3 miles nautiques.

.....
Les autorités de contrôle sont la DIRM et le CSN.

INSTALLATIONS À BORD

Si le bateau a une capacité d'accueil inférieure à 12 passagers, une seule obligation d'équipement : une cuve de stockage eau noire.

.....
Si le bateau a une capacité d'accueil de 12 passagers et plus, il doit être équipé de cuves de stockage d'eau grise et d'eau noire ou d'un système de traitement des eaux.

.....
Les installations à bord peuvent être contrôlées lors des visites de renouvellement du certificat de navigabilité ou lors de contrôles aléatoires par l'autorité compétente (DDTM, DIRM, CSN).



l'estuaire À RETENIR

L'estuaire est un milieu maritime n'ayant pas plus de 3 miles nautiques par rapport aux rives. Le rejet d'eaux usées non traitées y est donc interdit.

.....
Sur la superficie de Bordeaux métropole, aucune eau usée (même traitée) ne peut être rejetée.

.....
Les contrôles réalisés sur l'estuaire concernent principalement les navires maritimes. Au niveau fluvial et sur les petit bateaux, notamment plaisanciers, ils sont quasiment inexistantes.

.....
Les organismes de contrôle priorisent les contrôles liés à la sécurité et donc peu (ou pas) sur les eaux usées.

.....
Les déversements d'eau les plus surveillés sont ceux de l'eau de cale, concernant principalement les grands navires.

AU PORT

Tout rejet d'eau usée au milieu naturel en zone portuaire est interdit.

.....
Il est obligatoire d'indiquer à l'agent de port si la capacité de stockage est suffisante jusqu'au prochain point de vidange. Si celle-ci est insuffisante, la vidange s'effectuera au port avec les moyens mis à disposition.

.....
Les agents portuaires peuvent immobiliser un navire en cas de non-respect des mesures de rejet.

EN MILIEU FLUVIAL

Aucun rejet d'eau noire non traitée n'est autorisé en milieu fluvial.

.....
Aucune réglementation n'impose le traitement des eaux grises. Attention cependant à d'éventuels litiges : la réglementation à terre interdit tout déversement pouvant générer des pollutions du milieu aquatique.

.....
Les autorités de contrôle sont les DDT.

SOMMAIRE

Rappel de la hiérarchisation des lois de l'international au local.....	6	Réglementation Départementale	21
Traités et accords internationaux.....	6	Règlement sanitaire départemental type - article 90	21
Règlement européen et Directive européenne	6	Arrêté interpréfectoral portant règlement particulier de la police de la navigation dans les eaux maritimes de l'estuaire de la Gironde, de la Garonne et de la Dordogne.....	21
Lois et Réglementations françaises.....	6	Réglementation Locale.....	22
Réglementation Internationale.....	7	Réglementation Bordeaux métropole	22
Convention SOLAS - Safety Of Life at Sea (sauvegarde de la vie humaine en mer en français)7		Charte des bonnes pratiques environnementales pour la croisière	22
Convention MARPOL : Annexe IV	7	Territoire du Sage et zones de navigation	23
Réglementation Européenne	7	Acteurs présents sur l'estuaire et leurs rôles dans la réglementation.....	24
Directive européenne 2006/87/CE : Annexe II - article 15.14	7	Les différents navires	24
Directive 2000 / 59 /CE : Ordonnance du 2/08/05 ..	8	Les ports.....	25
Directive 2003/44/CE : Décret 96-611 : Marquage « CE ».....	8	Les gestionnaires de ports	26
Réglementation Nationale	9	Les associations nautiques	26
Loi n°2006-1772 (LEMA) : Article 43/ Article 69	9	Les organismes	27
Loi n°2015-991 (NOTRe) : Article 22.....	9	Résumé de la réglementation et limites de son application	29
Arrêté ministériel : Division 222	10	Réglementation sur les installations à terre	29
Arrêté ministériel : Division 224	10	Réglementation sur les installations à bord	29
Décret n° 2016-763 du 9/06/2016 relatif à la mise sur le marché des bateaux et navires de plaisance	10	Réglementation en milieu maritime	29
Décret du 26/09/73 Règlement général de police de la navigation intérieure	10	Réglementation en milieu fluvial	30
Code du tourisme : Article L341-13-1	10	Jurisprudence et amendes	30
Code des transports : L5334-7 / L5334-8 / R5314-7	11	Synthèse	30
Code de l'environnement : Article L218-73 / Article L160 à 163.....	12	Limites	31
Code général de la propriété des personnes publiques : Articles L2122-1 à 2122-4 / Article L2132-7	20	Annexes	33
		Sources	34

RAPPEL DE LA HIERARCHISATION DES LOIS DE L'INTERNATIONAL AU LOCAL.

TRAITES ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Ils définissent des standards internationaux. Il s'agit dans notre cas des conventions SOLAS et MARPOL.

REGLEMENT EUROPEEN ET DIRECTIVE EUROPEENNE

Les règlements européens s'imposent aux pays membres dès leurs publications, les directives imposent aux états membres d'élaborer leurs propres mesures pour répondre aux objectifs de l'union européenne.

En droit, les textes internationaux et européens s'imposent à l'état français, une réglementation plus locale ne doit pas contredire un texte de niveau supérieur. Cependant, elles doivent être retranscrites systématiquement en droit français.

LOIS ET REGLEMENTATIONS FRANÇAISES

En droit français, il existe deux catégories distinctes :

La loi

Adoptée à l'initiative du parlement ou du gouvernement et s'impose à tous.

Les décrets, arrêtés et circulaires

Aussi appelés partie réglementaire ils sont hiérarchiquement en dessous de la loi et doivent s'y conformer.

- > Les décrets soumis par le gouvernement, sans consultation du parlement servent généralement à préciser une loi.

- > Les arrêtés, spécifiques à une activité ou un territoire peuvent être adoptés par les ministères ou les collectivités territoriales (préfectures, et municipalités).

- > Les circulaires n'ont en principe pas de valeur réglementaire mais précisent comment mettre en pratique les textes mentionnés ci-dessus.

REGLEMENTATION INTERNATIONALE

CONVENTION SOLAS - SAFETY OF LIFE AT SEA (SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER)

Cette convention ne donne pas d'information particulière sur la réglementation en matière d'eaux usées.

CONVENTION MARPOL : ANNEXE IV

Cette annexe contient des prescriptions visant à prévenir la pollution des mers par les eaux usées; le rejet des eaux usées dans la mer est interdit à proximité des côtes, sauf lorsque le navire utilise une installation approuvée de traitement des eaux usées ou rejette les eaux usées, après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé, à une distance de plus de trois milles marins de la terre la plus proche; les eaux usées non broyées et non désinfectées doivent être rejetées à une distance de plus de 12 milles marins de la terre la plus proche.

Cette convention reste générale en donnant les grands axes réglementaires, applicables en domaine maritime. Pour rappel, le périmètre du SAGE est un milieu maritime où les bateaux de navigation fluviale sont autorisés à circuler jusqu'à la pointe du Verdon.

La convention est disponible en document annexe.

REGLEMENTATION EUROPEENNE

DIRECTIVE EUROPEENNE 2006/87/CE : ANNEXE II - ARTICLE 15.14

Installations de collecte et d'élimination des eaux usées

1. Les bateaux à passagers¹ doivent être équipés de réservoirs de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord appropriées.

2. Les citernes de collecte des eaux usées doivent avoir un volume suffisant. Les citernes doivent être pourvues d'un dispositif permettant de mesurer leur contenu. Pour vider les citernes, il doit y avoir des pompes et tuyauteries propres au bateau par lesquelles les eaux usées peuvent être évacuées sur les deux côtés du bateau. Le passage des eaux usées provenant d'autres bateaux doit être assuré.

Les tuyauteries doivent être munies de raccords d'évacuation des eaux usées conformément à la norme européenne EN 1306 : 1996.

¹ On entend par bateaux à passagers les bateaux aménagés pour le transport de 12 passagers.

DIRECTIVE 2000 / 59 /CE : ORDONNANCE DU 2/08/05

Cette directive s'applique pour tous les navires et tous les ports.

Il est entendu par « navire » un bâtiment de mer de quelque type que ce soit exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants.

Il est entendu par « port », un lieu ou une zone géographique comportant des aménagements et des équipements permettant principalement la réception de navires, y compris des navires de pêche et des bateaux de plaisance.

Cette directive impose aux ports d'avoir les installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires.

Pour être adéquates, les installations de réception doivent être en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port, compte tenu des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port, de l'importance et de la position géographique de celui-ci, du type de navires qui y font escale, hors navires faisant des escales fréquentes et régulières (et pouvant justifier de preuves de dépôts de déchets et du paiement des redevances).

Il est entendu par « installations de réception portuaires », toute installation fixe, flottante ou mobile, pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison.

Il est entendu par « déchets d'exploitation des navires », tous les déchets, y compris les eaux résiduaires, et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire.

Les capitaines de navires (hors navire de pêche et bateau de plaisance inférieur à 12 passagers) doivent notifier à l'avance le port de destination de la quantité de déchet (dont les eaux usées) à déposer dans les installations de réception portuaires. Ces renseignements doivent être adressés via un formulaire spécifique.

À notre connaissance, le GPMB ne vérifie que les formulaires liés aux eaux de cale (les plus polluantes) et aux déchets solides.

DIRECTIVE 2003/44/CE : DECRET 96-611 : MARQUAGE « CE »

Paragraphe 5.8. Prévention des rejets

Les bateaux doivent être construits de manière à empêcher tout rejet accidentel de polluants (huile, carburant, etc.) dans l'eau.

Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis :

- a) Soit de réservoirs ;
- b) Soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs à titre temporaire dans des zones, ou pour des utilisations pour lesquelles le rejet de déchets organiques est limité.

De plus, tout conduit de rejet de déchets organiques traversant la coque doit être équipé d'un sectionnement pouvant être fermé hermétiquement.

REGLEMENTATION NATIONALE

LOI N°2006-1772 (LEMA) : ARTICLE 43/ ARTICLE 69

Article L341-13-1

Création Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 - art. 43 () JORF 31 décembre 2006

Afin d'assurer la protection de la santé publique et du milieu aquatique, les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes.

Ces dispositions s'appliquent également aux établissements flottants recevant du public, construits après le 1er janvier 2008 et stationnant de façon habituelle et prolongée sur le domaine public fluvial. À compter du 1er janvier 2010, elles s'appliquent à l'ensemble de ces établissements, quelle que soit leur date de construction.

Article L2124-13

Modifié par Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 - art. 69 () JORF 31 décembre 2006

Les zones d'occupation du domaine public fluvial supérieures à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peuvent être délimitées par le gestionnaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire où se trouvent ces zones.

En dehors des zones ainsi délimitées, aucune occupation supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peut être autorisée.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bateaux, navires, engins flottants ou établissements flottants nécessaires à l'entretien ou à la conservation du domaine public fluvial ou à la sécurité de la navigation fluviale.

LOI N°2015-991 (NOTRE) : ARTICLE 22

Cet article décrit les modalités de transfert de la propriété, aménagement, entretien et gestion des ports compte tenu de l'application de la loi NOTRE.

Les compétences peuvent être du ressort du département, de la collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités ou d'un syndicat mixte.

Cet article permet de déterminer qui est responsable de la gestion du port, et donc des navires accueillis et des installations portuaires (dont celles de réception des eaux usées).

Voir annexes

ARRETE MINISTERIEL : DIVISION 222

Ce document concerne les dispositions générales et particulières des navires concernant leurs équipements, matériel, machines, stabilité, combustibles, installations électriques, installations de sauvetages, etc. Il n'y a pas de mentions particulières sur la gestion des eaux dans ce document.

Article 222-2.05

Étanchéité

Cet article mentionne les équipements nécessaires à l'étanchéité des navires et notamment les équipements de décharge sanitaire et leur conception.

Voir annexes

ARRETE MINISTERIEL : DIVISION 224

Article 224-2.35

Eau potable

Les navires de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} catégories doivent embarquer une réserve d'eau potable suffisante, en rapport avec la durée du voyage à entreprendre et le nombre de personnes embarquées. Les réservoirs doivent être réalisés en matériau compatible avec l'usage alimentaire.

Voir annexes

DECRET N° 2016-763 DU 9/06/2016 RELATIF A LA MISE SUR LE MARCHE DES BATEAUX ET NAVIRES DE PLAISANCE

5.8. Prévention des décharges et installations permettant de transférer les déchets à terre :

Les bateaux sont construits de manière à empêcher toute décharge accidentelle de polluants (huile, carburant, etc.) dans l'eau.

Chacune des toilettes dont est équipé un bateau de plaisance est raccordée uniquement à un système de réservoir ou à un système de traitement des eaux.

Les bateaux de plaisance munis de réservoirs sont équipés d'un raccord de vidange normalisé permettant la connexion des tuyaux des installations de réception au tuyau de vidange du bateau de plaisance.

De plus, tous tuyaux de décharge de déchets humains traversant la coque sont équipés de vannes pouvant être bloquées en position fermée.

DECRET DU 26/09/73 REGLEMENT GENERAL DE POLICE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Article 1.15 Interdiction de déversement dans la voie d'eau

1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.

Voir annexes

CODE DU TOURISME : ARTICLE L341-13-1

Afin d'assurer la protection de la santé publique et du milieu aquatique, les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes.

Ces dispositions s'appliquent également aux établissements flottants recevant du public, construits après le 1er janvier 2008 et stationnant de façon habituelle et prolongée sur le domaine public fluvial. À compter du 1er janvier 2010, elles s'appliquent à l'ensemble de ces établissements, quelle que soit leur date de construction.

CODE DES TRANSPORTS : L5334-7 / L5334-8 / R5314-7

Ces différents articles transposent la réglementation européenne 2000 / 59 /CE : Ordonnance du 2/08/05 dans le droit français.

Article L5334-7

Pour l'application des dispositions du présent titre, on entend par :

1° Déchets d'exploitation des navires : tous les déchets, y compris les eaux usées, et les résidus autres que les résidus de cargaison qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78) ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis par l'Organisation maritime internationale pour la mise en œuvre de l'annexe V de cette convention ;

2° Résidus de cargaison : les restes de cargaison à bord relevant des annexes I et II de la même convention qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversés lors du chargement ou du déchargement.

Article L5334-8

Le capitaine de navire faisant escale dans un port maritime est tenu, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de son navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes. Les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

Toutefois, s'il dispose d'une capacité de stockage spécialisé suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, le navire peut être autorisé à prendre la mer.

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance font procéder au contrôle des conditions de stockage à bord par l'autorité maritime compétente lorsqu'ils constatent ou sont informés de l'inobservation par un capitaine de navire de ses obligations en matière de dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Les frais d'immobilisation du navire résultant de ce contrôle sont à la charge du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

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

Les autorités portuaires s'assurent que des installations de réception adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port.

Article R5314-7

Pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, l'autorité portuaire établit, dans des conditions qu'elle détermine, notamment en ce qui concerne la consultation des usagers, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Un plan de réception et de traitement des déchets, établi dans les conditions prévues par les autorités portuaires intéressées, peut être commun à plusieurs ports.

Le plan fait l'objet d'un réexamen par l'autorité portuaire tous les trois ans ainsi qu'après toute modification significative de l'exploitation du port.

Il est communiqué au représentant de l'État.

Le contenu du plan est conforme aux prescriptions de l'arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définissant le contenu et les modalités d'élaboration de ces plans, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification.

CODE DE L'ENVIRONNEMENT : ARTICLE L218-73 / ARTICLE L160 A 163

La réglementation ci-dessous n'est pas directement liée aux eaux usées des bateaux, mais cible tous rejets pouvant avoir un impact sur les cours d'eau (inclus donc les eaux usées).

Article L218-73

Est puni d'une amende de 22 500 euros le fait de jeter, déverser ou laisser écouler, directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux ou plans d'eau où les eaux sont salées, des substances ou organismes nuisibles pour la conservation ou la reproduction des mammifères marins, poissons, crustacés, coquillages, mollusques ou végétaux, ou de nature à les rendre impropres à la consommation.

Les articles L160 à 163 concernent les mesures de prévention ou de réparation des dommages causés à l'environnement, ainsi que les pouvoirs de police en charge de l'application de cette réglementation et du contrôle du respect de cette réglementation.

Article L160-1

Le présent titre définit les conditions dans lesquelles sont prévenus ou réparés, en application du principe pollueur-payeur et à un coût raisonnable pour la société, les dommages causés à l'environnement par l'activité d'un exploitant.

L'exploitant s'entend de toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative ou non lucrative.

CHAPITRE IER : CHAMP D'APPLICATION (ARTICLES L161-1 A L161-5)

Article L161-1

I. - Constituent des dommages causés à l'environnement au sens du présent titre les détériorations directes ou indirectes mesurables de l'environnement qui :

1° Créent un risque d'atteinte grave à la santé humaine du fait de la contamination des sols résultant de l'introduction directe ou indirecte, en surface ou dans le sol, de substances, mélanges, organismes ou micro-organismes ;

2° Affectent gravement l'état écologique, chimique ou quantitatif ou le potentiel écologique des eaux, y compris celles de la zone économique exclusive, de la mer territoriale et des eaux intérieures françaises, à l'exception des cas prévus au VII de l'article L. 212-1 ;

3° Affectent gravement le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable :

a) Des espèces visées au 2 de l'article 4, à l'annexe I de la directive 79/409/ CEE du Conseil, du 2 avril 1979, concernant la conservation des oiseaux sauvages et aux annexes II et IV de la directive 92/43/ CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;

b) Des habitats des espèces visées au 2 de l'article 4, à l'annexe I de la directive 79/409/ CEE du Conseil, du 2 avril 1979, précitée et à l'annexe II de la directive 92/43/ CEE du Conseil, du 21 mai 1992, précitée ainsi que des habitats naturels énumérés à l'annexe I de la même directive 92/43/ CEE du Conseil, du 21 mai 1992 ;

c) Des sites de reproduction et des aires de repos des espèces énumérées à l'annexe IV de la directive 92/43/ CEE du Conseil, du 21 mai 1992, précitée ;

4° Affectent les services écologiques, c'est-à-dire les fonctions assurées par les sols, les eaux et les espèces et habitats mentionnés au 3° au bénéfice d'une de ces ressources naturelles ou au bénéfice du public, à l'exclusion des services rendus au public par des aménagements réalisés par l'exploitant ou le propriétaire.

II. - Le présent titre ne s'applique pas aux dommages ou à la menace imminente des dommages visés au 3° du I causés par :

1° La réalisation des programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations ainsi que des manifestations et interventions dans le milieu naturel ou le paysage dès lors qu'ils ont été autorisés ou approuvés dans les conditions définies à l'article L. 414-4 ;

2° Une activité autorisée ou approuvée en application des articles L. 411-2, L. 411-4, L. 411-5 ou L. 411-6, dès lors que les prescriptions découlant de ces articles ont été respectées.

III. - Constitue une menace imminente de dommage causé à l'environnement pour l'application du présent titre une probabilité suffisante que survienne un tel dommage dans un avenir proche.

Article L161-2

Le présent titre ne s'applique pas aux dommages à l'environnement ou à la menace imminente de tels dommages :

1° Causés par un conflit armé, une guerre civile ou une insurrection ;

2° Résultant d'activités menées principalement dans l'intérêt de la défense nationale ou de la sécurité internationale autres que celles soumises à déclaration ou autorisation et prévues par les articles L. 214-1 à L. 214-10 et par le titre Ier du livre V ;

3° Causés par un phénomène naturel de nature exceptionnelle, inévitable et irrésistible ;

4° Résultant d'activités dont l'unique objet est la protection contre les risques naturels majeurs ou les catastrophes naturelles ;

5° Résultant d'un événement soumis à un régime de responsabilité ou d'indemnisation prévu par les conventions internationales mentionnées à l'annexe IV de la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, à compter de leur entrée en vigueur sur le territoire de la République française ;

6° Résultant d'activités relevant du traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique, ou d'un incident ou d'une activité entrant dans le champ d'application des conventions visées à l'annexe V de la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, précitée ;

7° Causés par une pollution à caractère diffus, sauf si un lien de causalité entre les dommages ou leur menace et les activités des différents exploitants est établi par l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2, qui peut demander à l'exploitant les évaluations et informations nécessaires.

Article L161-3

Le présent titre s'applique sans préjudice du droit pour un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité en application de la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et, à compter de son entrée en vigueur sur le territoire de la République française, de la convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure.

Article L161-4

Le présent titre ne s'applique pas lorsque plus de trente ans se sont écoulés depuis le fait générateur du dommage.

Article L161-5

Création LOI n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 1

Le présent titre n'est pas applicable non plus :

1° Lorsque le fait générateur du dommage est survenu avant le 30 avril 2007 ;

2° Lorsque le fait générateur du dommage résulte d'une activité ayant définitivement cessé avant le 30 avril 2007.

CHAPITRE II : REGIME (ARTICLES L162-1 A L162-23)

Section 1 : Principes (Articles L162-1 à L162-2)

Article L162-1

Sont prévenus ou réparés selon les modalités définies par le présent titre :

1° Les dommages causés à l'environnement par les activités professionnelles dont la liste est fixée par le décret prévu à l'article L. 165-2, y compris en l'absence de faute ou de négligence de l'exploitant ;

2° Les dommages causés aux espèces et habitats visés au 3° du I de l'article L. 161-1 par une autre activité professionnelle que celles mentionnées au 1° du présent article, en cas de faute ou de négligence de l'exploitant.

Le lien de causalité entre l'activité et le dommage est établi par l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 qui peut demander à l'exploitant les évaluations et informations nécessaires.

Article L162-2

Une personne victime d'un préjudice résultant d'un dommage environnemental ou d'une menace imminente d'un tel dommage ne peut en demander réparation sur le fondement du présent titre.

Section 2 : Mesures de prévention ou de réparation des dommages (Articles L162-3 à L162-12)

Article L162-3

En cas de menace imminente de dommage, l'exploitant prend sans délai et à ses frais des mesures de prévention afin d'en empêcher la réalisation ou d'en limiter les effets. Si la menace persiste, il informe sans délai l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 de sa nature, des mesures de prévention qu'il a prises et de leurs résultats.

Article L162-4

En cas de dommage, l'exploitant en informe sans délai l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2. Il prend sans délai et à ses frais des mesures visant à mettre fin à ses causes, à prévenir ou à limiter son aggravation ainsi que son incidence sur la santé humaine et sur les services écologiques.

Article L162-5

Pour mettre en œuvre dans les propriétés privées les mesures de prévention prévues par la présente sous-section, l'exploitant doit préalablement recueillir l'autorisation écrite des propriétaires, des titulaires de droits réels, de leurs ayants droit ou, le cas échéant, des titulaires d'un droit de jouissance. Il peut conclure avec eux une convention prévoyant, le cas échéant, les termes de l'autorisation ou le versement d'une indemnité pour occupation de terrain.

À défaut d'accord amiable ou en cas d'urgence, l'autorisation peut être donnée par le président du tribunal judiciaire ou un magistrat désigné par lui.

Conformément à l'article 36 de l'ordonnance n° 2019-964 du 18 septembre 2019, ces dispositions entrent en vigueur au 1er janvier 2020.

Article L162-6

L'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 procède à l'évaluation de la nature et des conséquences du dommage. Elle peut demander à l'exploitant d'effectuer sa propre évaluation.

Article L162-7

L'exploitant soumet à l'approbation de l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 les mesures de réparation appropriées au regard des objectifs définis aux articles L. 162-8 et L. 162-9.

Article L162-8

Dans les cas visés au 1° du I de l'article L. 161-1, les mesures de réparation doivent permettre de supprimer tout risque d'atteinte grave à la santé humaine en tenant compte de l'usage du site endommagé existant ou prévu au moment du dommage, apprécié notamment en fonction des documents d'urbanisme en vigueur à cette date. La possibilité d'une réparation du sol par régénération naturelle doit être envisagée.

Article L162-9

Les mesures de réparation des dommages affectant les eaux et les espèces et habitats mentionnés aux 2° et 3° du I de l'article L. 161-1 visent à rétablir ces ressources naturelles et leurs services écologiques dans leur état initial et à éliminer tout risque d'atteinte grave à la santé humaine. L'état initial désigne l'état des ressources naturelles et des services écologiques au moment du dommage, qui aurait existé si le dommage environnemental n'était pas survenu, estimé à l'aide des meilleures informations disponibles.

La réparation primaire désigne toute mesure par laquelle les ressources naturelles et leurs services visés au premier alinéa retournent à leur état initial ou s'en approchent. La possibilité d'une réparation par régénération naturelle doit être envisagée.

Lorsque la réparation primaire n'aboutit pas à ce retour à l'état initial ou à un état s'en approchant, des mesures de réparation complémentaire doivent être mises en œuvre afin de fournir un niveau de ressources naturelles ou de services comparable à celui qui aurait été fourni si le site avait été rétabli dans son état initial. Elles peuvent être mises en œuvre sur un autre site, dont le choix doit tenir compte des intérêts des populations concernées par le dommage.

Des mesures de réparation compensatoire doivent compenser les pertes intermédiaires de ressources naturelles ou de services survenant entre le dommage et la date à laquelle la réparation primaire ou complémentaire a produit son effet. Elles peuvent être mises en œuvre sur un autre site et ne peuvent se traduire par une compensation financière.

Article L162-10

Après avoir, le cas échéant, demandé à l'exploitant de compléter ou modifier ses propositions, l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 les soumet pour avis aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, aux établissements publics et aux associations de protection de l'environnement concernés en raison de leur objet, de la localisation, de l'importance ou de la nature du dommage. Elle les soumet également aux personnes susceptibles d'être affectées par les mesures de réparation. Elle peut les mettre à disposition du public.

Article L162-11

Après avoir mis l'exploitant en mesure de présenter ses observations, l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 lui prescrit, par une décision motivée, les mesures de réparation appropriées.

Article L162-12

I.-Les mesures de réparation prescrites par l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 sont mises en œuvre dans les propriétés privées dans les conditions prévues à l'article L. 162-5.

II.-Pour faciliter cette mise en œuvre, l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 peut, si l'étendue des surfaces ou le nombre de propriétaires de terrains affectés par ces mesures le justifie :

1° Appliquer, pour la réalisation des travaux, la loi du 29 décembre 1892 sur les dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics ;

2° Instituer des servitudes d'utilité publique sur les terrains affectés par les mesures de réparation ; ces servitudes peuvent comporter la limitation ou l'interdiction de l'usage ou des modifications du sol et du sous-sol ; elles sont instituées et indemnisées dans les conditions prévues par les articles L. 515-9 à L. 515-11 ;

3° Demander que soient déclarés d'utilité publique les travaux de réparation et, le cas échéant, l'acquisition au profit d'une personne publique des immeubles affectés par les dommages.

Section 3 : Pouvoirs de police administrative (Articles L162-13 à L162-16)

Article L162-13

En cas de menace imminente de dommage, ou lorsqu'un tel dommage est survenu, l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 peut à tout moment demander à l'exploitant tenu de prévenir ou de réparer les dommages en vertu du présent titre de lui fournir toutes les informations utiles relatives à cette menace ou à ce dommage et aux mesures de prévention ou de réparation prévues par le présent titre.

Article L162-14

Lorsque l'exploitant n'a pas pris les mesures prévues aux articles L. 162-3 et L. 162-4 ou qu'il n'a pas mis en œuvre les mesures de réparation prescrites en application de l'article L. 162-11, l'autorité mentionnée au 2° de l'article L. 165-2 met en œuvre les dispositions prévues à l'article L. 171-8.

Article L162-15

En cas d'urgence et lorsque l'exploitant tenu de prévenir ou de réparer les dommages en vertu du présent titre ne peut être immédiatement identifié, les collectivités territoriales ou leurs groupements, les établissements publics, les groupements d'intérêt public, les associations de protection de l'environnement, les syndicats professionnels, les fondations, les propriétaires de biens affectés par les dommages ou leurs associations peuvent proposer à l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 de réaliser eux-mêmes des mesures de prévention ou de réparation conformes aux objectifs définis aux articles L. 162-3, L. 162-4, L. 162-8 et L. 162-9. Les procédures prévues aux articles L. 162-5, L. 162-11 à L. 162-14 et L. 162-16 sont applicables.

Article L162-16

L'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 peut, à tout moment, en cas d'urgence ou de danger grave, prendre elle-même ou faire prendre, aux frais de l'exploitant défaillant, les mesures de prévention ou de réparation nécessaires.

Section 4 : Coût des mesures de prévention et de réparation (Articles L162-17 à L162-23)

Article L162-17

L'exploitant tenu de prévenir ou de réparer un dommage en application du présent titre supporte les frais liés :

1° À l'évaluation des dommages ;

2° A la détermination, la mise en œuvre et le suivi des mesures de prévention et de réparation ;

3° Le cas échéant, aux procédures de consultation prévues aux deux premières phrases de l'article L. 162-10 ;

4° Le cas échéant, aux indemnités versées en application des articles L. 162-5 et L. 162-12.

Article L162-18

Lorsqu'un dommage à l'environnement a plusieurs causes, le coût des mesures de prévention ou de réparation est réparti par l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 entre les exploitants, à concurrence de la participation de leur activité au dommage ou à la menace imminente de dommage.

Article L162-19

Lorsqu'elle a procédé ou fait procéder à l'exécution d'office des mesures de prévention ou de réparation sans recourir aux dispositions du 1° du II de l'article L. 162-14, l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 en recouvre le coût auprès de l'exploitant dont l'activité a causé le dommage. Elle peut décider de ne pas recouvrer les coûts supportés lorsque le montant des dépenses nécessaires à ce recouvrement est supérieur à la somme à recouvrer.

Article L162-20

Les personnes visées à l'article L. 162-15 ont droit au remboursement par l'exploitant tenu de prévenir ou de réparer les dommages en vertu du présent titre, lorsqu'il a été identifié, des frais qu'elles ont engagés pour la mise en œuvre des mesures de réparation ou de prévention, sans préjudice de l'indemnisation des autres dommages subis. La demande est adressée à l'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 qui, après avoir recueilli les observations de l'exploitant, fixe le montant que ce dernier doit rembourser.

Article L162-21

L'autorité visée au 2° de l'article L. 165-2 peut engager contre l'exploitant une procédure de recouvrement des coûts dans une période de cinq ans à compter de la date à laquelle les mesures prescrites ont été achevées ou de la date à laquelle l'exploitant responsable a été identifié, la date la plus récente étant retenue.

Article L162-22

L'exploitant peut recouvrer par toutes voies de droit appropriées, auprès des personnes responsables, le coût des mesures de prévention ou de réparation qu'il a engagées en application du présent titre, lorsqu'il peut prouver que le dommage ou sa menace imminente :

1° Est le fait d'un tiers, en dépit de mesures de sécurité appropriées ;

2° Résulte du respect d'un ordre ou d'une instruction d'une autorité publique non consécutif à une émission ou un incident causé par les activités de l'exploitant.

Article L162-23

Le coût des mesures visées aux articles L. 162-4, L. 162-8 et L. 162-9 ne peut être mis à la charge de l'exploitant s'il apporte la preuve qu'il n'a pas commis de faute ou de négligence et que le dommage à l'environnement résulte d'une émission, d'une activité ou, dans le cadre d'une activité, de tout mode d'utilisation d'un produit qui n'étaient pas considérés comme susceptibles de causer des dommages à l'environnement au regard de l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment du fait générateur du dommage.

CHAPITRE III : COMPENSATION DES ATTEINTES A LA BIODIVERSITE (ARTICLES L163-1 A L163-5)

Article L163-1

I. - Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont les mesures prévues au 2° du II de l'article L. 110-1 et rendues obligatoires par un texte législatif ou réglementaire pour compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage ou par la réalisation d'activités ou l'exécution d'un plan, d'un schéma, d'un programme ou d'un autre document de planification.

Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.

II. - Toute personne soumise à une obligation de mettre en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité y satisfait soit directement, soit en confiant, par contrat, la réalisation de ces mesures à un opérateur de compensation défini au III du présent article, soit par l'acquisition d'unités de compensation dans le cadre d'un site naturel de compensation défini à l'article L. 163-3. Lorsque la compensation porte sur un projet, un plan ou un programme soumis à évaluation environnementale, la nature des compensations proposées par le maître d'ouvrage est précisée dans l'étude d'impact présentée par le pétitionnaire avec sa demande d'autorisation.

Dans tous les cas, le maître d'ouvrage reste seul responsable à l'égard de l'autorité administrative qui a prescrit ces mesures de compensation.

Les modalités de compensation mentionnées au premier alinéa du présent II peuvent être mises en œuvre de manière alternative ou cumulative.

Les mesures de compensation sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne. Une même mesure peut compenser différentes fonctionnalités.

III. - Un opérateur de compensation est une personne publique ou privée chargée, par une personne soumise à une obligation de mettre en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité, de les mettre en œuvre pour le compte de cette personne et de les coordonner à long terme.

Article L163-2

Lorsque des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont mises en œuvre sur un terrain n'appartenant ni à la personne soumise à l'obligation de mettre en œuvre ces mesures, ni à l'opérateur de compensation qu'elle a désigné, un contrat conclu avec le propriétaire et, le cas échéant, le locataire ou l'exploitant définit la nature des mesures de compensation et leurs modalités de mise en œuvre, ainsi que leur durée.

Article L163-3

Des opérations de restauration ou de développement d'éléments de biodiversité, dénommées " sites naturels de compensation ", peuvent être mises en place par des personnes publiques ou privées, afin de mettre en œuvre les mesures de compensation définies au I de l'article L. 163-1, de manière à la fois anticipée et mutualisée.

Les sites naturels de compensation font l'objet d'un agrément préalable par l'État, selon des modalités définies par décret.

Article L163-4

Lorsqu'une personne soumise à une obligation de mettre en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité n'y a pas satisfait dans les conditions qui lui ont été imposées, l'autorité administrative compétente la met en demeure d'y satisfaire dans un délai qu'elle détermine, dans les conditions prévues à l'article L. 171-8.

Lorsque, à l'expiration du délai imparti, la personne n'a pas déféré à cette mise en demeure et que les mesures prises en application du II de l'article L. 171-8 n'ont pas permis de régulariser la situation, l'autorité administrative compétente fait procéder d'office, en lieu et place de cette personne et aux frais de celle-ci, à l'exécution des mesures prescrites, en confiant la réalisation de ces mesures à un opérateur de compensation ou en procédant à l'acquisition d'unités de compensation dans le cadre d'un site naturel de compensation dont les caractéristiques, définies dans son agrément, correspondent aux caractéristiques des mesures prescrites.

Lorsqu'elle constate que les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont inopérantes pour respecter l'équivalence écologique selon les termes et modalités qui ont été fixés par voie réglementaire, l'autorité administrative compétente ordonne des prescriptions complémentaires.

Toute personne soumise à une obligation de mettre en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité peut être soumise par l'autorité administrative compétente à la constitution de garanties financières.

Ces garanties sont destinées à assurer la réalisation des mesures de compensation prévues au présent chapitre.

Sans préjudice de la procédure d'amende administrative prévue au 4° du II de l'article L. 171-8, les manquements aux obligations de garanties financières donnent lieu à l'application de la procédure de consignation prévue au 1° du même II, indépendamment des poursuites pénales qui peuvent être exercées.

Article L163-5

Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité définies au I de l'article L. 163-1 sont géolocalisées et décrites dans un système national d'information géographique, accessible au public sur internet.

Les maîtres d'ouvrage fournissent aux services compétents de l'État toutes les informations nécessaires à la bonne tenue de cet outil par ces services.

CODE GENERAL DE LA PROPRIETE DES PERSONNES PUBLIQUES : ARTICLES L2122-1 A 2122-4 / ARTICLE L2132-7

Voir annexes et extrait

Article L2132-7

Nul ne peut, sous peine de devoir remettre les lieux en état ou, à défaut, de payer les frais de la remise en état d'office par l'autorité administrative compétente :

- 1° Jeter dans le lit des rivières et canaux domaniaux ou sur leurs bords des matières insalubres ou des objets quelconques ni rien qui puisse embarrasser le lit des cours d'eau ou canaux ou y provoquer des atterrissements ;
- 2° Y planter des pieux ;
- 3° Y mettre rouir des chanvres ;
- 4° Modifier le cours desdites rivières ou canaux par tranchées ou par quelque moyen que ce soit ;
- 5° Y extraire des matériaux ;
- 6° Extraire à moins de 11,70 mètres de la limite desdites rivières ou des bords desdites canaux, des terres, sables et autres matériaux.

Le contrevenant est également passible d'une amende de 150 à 12 000 euros.

Cet article indique qu'il est interdit de jeter dans le lit des rivières des « matières insalubres », il peut être envisagé de considérer comme matières insalubres les eaux usées de bateaux.

REGLEMENTATION DEPARTEMENTALE

REGLEMENT SANITAIRE DEPARTEMENTAL TYPE - ARTICLE 90

Il est interdit :

- de déverser dans les cours d'eau, lacs, étangs, canaux, sur leurs rives, dans puits et dans les nappes alluviales, toutes matières usées, tous résidus fermentescibles d'origine végétale ou animale, toutes substances solides ou liquides toxiques ou inflammables, susceptibles de constituer un danger ou une cause d'insalubrité, de communiquer à l'eau un mauvais goût ou une mauvaise odeur ; de provoquer un incendie ou une explosion.

- Pour les voies et plans d'eau désignés ci-dessus, cette interdiction vise notamment :

- a) le lavage des véhicules automobiles et de tous engins à moteur
- b) la vidange des huiles de moteur de tous engins mécaniques
- c) la vidange et le nettoyage des équipements sanitaires des caravanes
- d) le rinçage des citernes et des appareils ou engins ayant contenu des produits polluants ou toxiques.

Ces opérations doivent être effectuées de façon que les produits de vidange, de lavage, de nettoyage ne puissent être déversés ni entraînés dans les voies, plans d'eau ou nappes par ruissellement ou par infiltration.

Cette interdiction ne s'applique pas au déversement d'eaux usées de vidange et autres déchets qui ont fait l'objet d'un traitement approprié conforme à la réglementation en vigueur et approuvé par l'autorité sanitaire.

ARRETE INTERPREFECTORAL PORTANT REGLEMENT PARTICULIER DE LA POLICE DE LA NAVIGATION DANS LES EAUX MARITIMES DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE, DE LA GARONNE ET DE LA DORDOGNE.

Cet arrêté liste principalement les règles de navigation et mouillage au niveau de l'estuaire de la Gironde et à l'abords des terminaux.

Voir annexes

REGLEMENTATION LOCALE

La réglementation locale est définie par le Préfet de Département ou de Région, le Préfet maritime, le GPMB, les élus des collectivités territoriales.

REGLEMENTATION BORDEAUX METROPOLE

Les rejets interdits au réseau d'assainissement public :

Conformément au règlement assainissement de Bordeaux Métropole, il est formellement interdit de déverser :

- les déchets solides divers, tels que les lingettes, litières pour animaux, ordures ménagères, bouteilles, feuilles, etc... y compris après broyage dans une installation individuelle, collective ou industrielle
- les liquides ou vapeurs corrosifs, des acides, des matières inflammables ou susceptibles de provoquer des explosions
- les produits chimiques tels que les composés cycliques hydroxylés et leurs dérivés, notamment tous les carburants et lubrifiants, les solvants chlorés, etc.
- les huiles (mécaniques ou alimentaires)
- les produits phytosanitaires
- les peintures
- les médicaments
- les effluents susceptibles de porter l'eau des réseaux publics de collecte à une température supérieure à 30°C
- les eaux de fond de cale
- les effluents dont le pH n'est pas compris entre 5,5 et 8,5

Le service public de l'Assainissement se réserve le droit d'effectuer et à tout moment, les prélèvements de contrôle qu'il estimerait utiles.

Cette réglementation est une réglementation classique commune à plusieurs collectivités.

CHARTRE DES BONNES PRATIQUES ENVIRONNEMENTALES POUR LA CROISIERE

Engagement n°2 : élimination des rejets polluants dans l'estuaire

Les navires de croisière en navigation dans l'estuaire et à quai à Bordeaux s'engagent à maintenir les mesures existantes suivantes :

- Zéro rejet d'eaux usées (eaux grises) y compris traitées, sauf à se brancher à quai sur le réseau des eaux usées de Bordeaux Métropole, et en acquittant la redevance prévue à cet effet.
- Zéro rejet d'eaux issues du système de lavage des fumées (ou scrubbers).

Cette charte a été mise en place par Bordeaux métropole, la ville de Bordeaux, le Port de Bordeaux et les pilotes à la suite de l'augmentation du nombre d'escale des navires de croisières. Créée en décembre 2019, elle est en place depuis 2020 et peut être signée par tous les navires de croisières qui font escale à Bordeaux.

TERRITOIRE DU SAGE ET ZONES DE NAVIGATION

Il est fourni en annexe un document de travail de la DIRM localisant les zones de navigation 1 et 2 expliquées dans les paragraphes ci-dessous.

L'estuaire est défini comme un territoire maritime et dépend de la juridiction de la DIRM. Il s'agit en réalité d'une zone maritime où les bateaux fluviaux sont autorisés à naviguer jusqu'au pont de Pierre de Bordeaux et de Libourne (soit le premier obstacle infranchissable par les navires maritimes) et jusqu'à la pointe de Grave (cf. zone 2 sur la carte en annexe).

La loi Leroy autorise aujourd'hui les bateaux fluviaux à naviguer en zone 1, soit jusqu'au port de Royan sous certaines conditions. Un arrêté ministériel définit les normes de sécurité et de conception qui doivent être respectées par ces bateaux. Un arrêté tripartite (prémar Atlantique², Préfecture de Gironde et Préfecture de Charente-Maritime) définit les conditions de navigation (météo, prévenance du vessel traffic³ service que constitue le GPMB et présence à bord d'un pilote maritime⁴).

Concernant les bateaux de plaisance, lors de leur création, le constructeur définit des capacités de navigation (hauteur de houle...). C'est ensuite au propriétaire du bateau de s'organiser pour les respecter. Tant que les conditions sont respectées, il peut aussi bien naviguer en mer qu'en milieu fluvial.

² La Préfecture maritime de l'Atlantique est la représentante de l'état sur le littoral, du Mont Saint Michel à la frontière Espagnole.

³ Le Vessel Traffic est un service qui référence et contrôle en temps réel le trafic maritime international.

⁴ Le pilote maritime est un officier de la marine marchande. Il s'agit des mêmes officiers qui montent sur les navires maritimes lors de leurs passages sur l'estuaire.

ACTEURS PRESENTS SUR L'ESTUAIRE ET LEURS ROLES DANS LA REGLEMENTATION

LES DIFFERENTS NAVIRES

> Paquebots et cargos maritimes :

- Transport de marchandise (Cargos)
- Croisières maritimes

Les paquebots et cargos maritimes dépendent de la DIRM.

Pour les navires marchands ne naviguant pas sous pavillon français, seul le droit international s'applique (convention Marpol).

> Croisières fluviales

Une croisière fluviale naviguant sous pavillon étranger doit respecter le droit français. Elles dépendent sur l'estuaire de la DDT31.

> Days Cruises

Un Day Cruise naviguant sous pavillon étranger doit respecter le droit français. Ils dépendent sur l'estuaire de la DDT31.

> Plaisance (considéré de 2.5 à 24 m)

Les bateaux de plaisance doivent uniquement répondre à des règles de conception (présence d'une cuve dès que des toilettes sont présentes).

Il est important de distinguer les bateaux de plaisance des navires de plaisance. Les navires de plaisance sont enregistrés pour le domaine maritime, cela les autorise à naviguer en milieu fluvial, en revanche les bateaux de plaisance fluviaux, ne sont pas autorisés à naviguer en milieu maritime.

> Pêche professionnelle

La réglementation applicable à la pêche professionnelle dépend de la taille et de la zone de navigation du bateau.

> Établissements flottants

Il s'agit des bateaux restant à quai et accueillant du public (exemples sur le territoire : Bistrot régent, I.BOAT, LA DAME Food & Club...), et des bateaux habitations ne naviguant pas.

Jusqu'au 16 octobre 2020, les établissements flottants dépendaient de la DDT 31. Depuis cette date leur juridiction s'arrête au pont de Pierre de Bordeaux et inclut tous les navires naviguant sur le milieu fluvial. Tous les établissements flottants situés sur l'estuaire ne sont plus concernés par la réglementation fluviale, et la DDT 31 ne leur délivre plus de titre de navigation. Au niveau maritime, il y a un vide réglementaire concernant ce type de bateau. Il est possible que la compétence juridique des établissements flottants passe à la DREAL.

Les bateaux logements naviguant sont concernés par la même réglementation que les bateaux de plaisance.

> Entreprises de services

Entreprise réalisant des services sur l'estuaire (Drague, pilotage, remorquage, travaux...).

> Taxi/navette

(Exemple sur le territoire : Bat3)

Ils ne sont généralement pas équipés d'installations générant des eaux usées. Le cas échéant, ils sont considérés comme des bateaux à passagers.

> Bacs

Ils dépendent de la réglementation de la marine marchande comme les cargos et paquebots maritimes.

> Petits bateaux marchands

A priori absents sur l'estuaire depuis 2000.

> Grands Voiliers

Hors plaisance (Exemple : Hermione, Belem, Arawak...).

LES PORTS

Différents types de ports sont présents sur l'estuaire. Chacun est géré par un organisme public type collectivité et possède une capitainerie avec plusieurs agents de ports (cf. paragraphes « Les gestionnaire de port » et « capitainerie »).

Sur l'estuaire nous recensons :

- > 12 ports de classe 1 (moins de 20 places)
- > 10 ports de classe 2 (entre 20 et 50 places)
- > 4 ports de classe 3 (entre 50 et 150 places)
- > 7 ports de classe 4 (plus de 150 places)
- > 7 ports de classe 5 ou terminaux (ports de commerces)

Les ports de classes 1 à 4 sont des ports de plaisance et pêche. Les navires de types Day Cruises et croisières fluviales sont également des usagers de ces ports.

Les terminaux sont des ports en capacité d'accueillir des navires marchands principalement maritimes (cargos et paquebots de croisières). Certains accueillent également des Day Cruises et croisières fluviales comme Bordeaux, et Bassens.

Les ports sont chargés de fournir les installations adéquates permettant aux navires de vidanger leurs déchets. Ils ont également un devoir de contrôle. Ils doivent s'assurer que si les navires ne vidangent pas, ils puissent stocker jusqu'à la prochaine escale. Si ça n'est pas le cas, le port peut immobiliser le bateau et demander un contrôle.

Le contrôle des installations dans les ports peut être réalisé par un inspecteur de l'environnement. À ce jour la DIRM ne contrôle que les installations de carénage.

D'après le code des transports : « une capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie, du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers. L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce la police de la conservation du domaine public du port. Dans un grand port fluvio-maritime, elle exerce la police de la conservation du domaine du secteur fluvial dans les conditions prévues par le code général de la propriété des personnes publiques.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants. Elle exerce la police des marchandises dangereuses. Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique.' »

Sur le territoire de gestion du GPMB, les responsables des contrôles sont les agents portuaires. Concernant les plus petits ports, les membres de la capitainerie ne sont pas assermentés, ils ont seulement la capacité de faire remonter tout manquement.

LES GESTIONNAIRES DE PORTS

> Grand Port Maritime de Bordeaux

Le grand port maritime de Bordeaux est le gestionnaire des 7 terminaux présents sur l'estuaire de la Gironde.

Sa capitainerie est compétente pour la police portuaire dans les limites administratives du GPMB et de la Zone maritime et fluvial de navigation (ZMFR). Ces deux zones sont actuellement en refonte.

En lien avec la hiérarchie des normes, selon le cas, le GPMB peut faire un règlement particulier de police plus stricte que les réglementations en vigueur.

Les officiers de ports et officiers adjoints sont compétents et assermentés pour constater des infractions au code de l'environnement et au code du transport dans les limites administratives du port. Le port peut donc effectuer des contrôles afin de s'assurer qu'aucun déversement ne se fait sur son périmètre (eaux de ballast incluses s'il s'agit d'une zone protégée Natura 2000).

Aucun contrôle des installations à bord des navires n'est réalisé. Ce point va évoluer (nouvelle directive européenne). Cependant l'ensemble des registres (machine, ballast, fuel, déchets, ...) sont souvent contrôlés. Les contrôles à bord des navires sont à ce jour sous la responsabilité de la DIRM et du CSN pour la partie maritime et de la DDT31 pour la navigation fluviale.

> Collectivités (Principalement Mairies)

Elles sont propriétaires et gestionnaires de la plupart des ports de plaisances (ex : Bordeaux métropole pour ports Garonne et Port de la Lune – Mairie de Meschers pour Port de Meschers...). Le département de la Gironde est le gestionnaire des bacs.

> Offices du Tourisme

Gestionnaire de certains ports comme la Halte Nautique de Blaye.

> Capitaineries

Gestionnaires directs des ports, ils ont pour mission, dans l'enceinte du port, l'accueil et la gestion de la circulation des navires ainsi qu'un rôle de police dans la régulation du trafic maritime ou fluviale.

> Compagnies d'Agents Maritimes

4 compagnies sont présentes et s'occupent de gérer les paquebots et cargos maritimes internationaux lors de leurs escales dans les terminaux (ravitaillement, évacuation des eaux usées...). Une compagnie d'agents maritimes n'est pas affectée à un port en particulier et peut intervenir sur tous les terminaux du GPMB.

> Union Maritime et Portuaire de Bordeaux (UMPB)

L'UMPB est un syndicat regroupant les usagers de ports (8000 personnes). Elle fait notamment le lien entre le GPMB, les institutions périphériques et les usagers du port. L'UMPB assure par exemple les négociations pour les tarifs portuaires. Les usagers de port regroupent les compagnies de navires mais aussi toutes les entreprises dépendant du port tels que les agents maritimes, les industriels à proximité du GPMB dont l'exploitation dépend du trafic maritime (entreprises d'hydrocarbure, céréaliers...).

LES ASSOCIATIONS NAUTIQUES

Ces associations regroupent des utilisateurs de l'estuaire ayant un intérêt commun. On distingue notamment les associations de plaisanciers. Elles ont notamment un rôle de communication et d'échange : sensibilisation des adhérents aux problèmes liés à l'estuaire (comme les rejets d'eaux usées) et aux bonnes pratiques associées.

> Associations de plaisanciers

Les associations de plaisanciers sont des membres de la commission de leur port d'attache. Elles représentent leurs adhérents (plaisanciers) auprès de l'autorité portuaire (capitainerie) et du gestionnaire de ports (collectivité locale). Des échanges peuvent être organisés entre associations de plaisanciers. Elles peuvent être mobilisées pour communiquer auprès des plaisanciers pour les sensibiliser aux bonnes pratiques dans leur gestion des eaux.

> Associations de pêcheurs

Les associations de pêches (APPMA...) regroupent des pêcheurs en bateaux comme à terre, ils mènent des campagnes de sensibilisations et des actions pour la protection de la ressource halieutique. Ils peuvent donc être en mesure de communiquer avec leurs adhérents sur l'impact des eaux usées pour cette ressource et pour le milieu aquatique de l'Estuaire.

> Club de voiles

Les clubs de voiles regroupent et forment des usagers de l'estuaire, ils sont également un acteur pour la communication sur la bonne gestion des eaux usées sur l'estuaire.

LES ORGANISMES

> Direction départemental des territoires maritimes (DDTM 17 – 33 – et 31)

Une DDTM met en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durable des territoires : politique agricole, urbanisme, logement, prévention des risques naturels, transport, sécurité portuaire, gens de mer et pêche. Elle a, entre autres, pour mission d'assurer la gestion du domaine public maritime. Elle met en œuvre la politique de l'État en matière de police des pêches et de police du plan d'eau. Elle est chargée également du suivi des marins et des navires professionnels ainsi que du suivi des navires de plaisance.

> Direction Inter-Régional de la Mer (DIRM) et le centre de sécurité des Navires (CSN)

La DIRM est un service de l'État chargé de la gestion du domaine maritime avec mise en œuvre et application de la réglementation. Elle assure notamment le rôle de police maritime.

Le CSN est un service spécialisé de la DIRM, il assure le contrôle des navires et la surveillance des risques de pollutions qu'ils pourraient engendrer en domaine maritime. Il intervient pour des contrôles des navires français et étrangers. Il contrôle le respect des différentes normes à bord des navires et délivre les certificats de navigation.

Les navires assurent une traçabilité des eaux (eaux de cales, eaux usées, eaux de ballast...). Le centre de sécurité des navires réalise des contrôles sur les navires marchands et inspecte ces registres ainsi que l'absence d'un éventuel by-pass. La DIRM et le CSN réalisent 100 contrôles par an sur le secteur Bordeaux/Bayonne/La Rochelle, dont 49 sont réalisés sur l'Estuaire de la Gironde. Aucune non-conformité n'a été relevée sur les installations d'eau usée.

En cas de non-conformité, celle-ci est notée sur un logiciel qui diffuse la donnée à l'international. Le port accueillant ensuite le navire pourra contrôler que le navire s'est mis aux normes. Les DIRM ont la capacité de retenir un navire mais pas pour une anomalie liée aux eaux usées.

Le déversement des eaux de cales est extrêmement surveillé, l'agence européenne de sécurité maritime réalise une surveillance par satellite jusqu'à 200 miles nautiques des côtes, afin de contrôler d'éventuels déversements d'eau de cale. Les eaux usées ne sont pas contrôlées car le rejet est autorisé à plus de 12 miles nautique et probablement moins voyant que des déversements d'eau de cale.

En plus des contrôles sur les navires, la DIRM dispose d'un patrouilleur de 45m. Celui-ci ne peut pas patrouiller sur l'estuaire au vu de sa longueur.

> VNF

Cet organisme assure la logistique fluviale et la gestion globale de l'eau. Son périmètre d'intervention s'arrête à hauteur de Bordeaux. Il peut donc n'y avoir qu'un impact indirect en optimisant la gestion des eaux des navires naviguant sur son secteur puis sur l'estuaire (mise en place de système de dépotage, surveillance des rejets, sensibilisation). En effet si sur la partie fluviale située en amont de l'estuaire les navires ont suffisamment de point de vidange, ceux-ci ont moins de probabilité de stocker les eaux usées et de les vidanger ensuite à hauteur de l'estuaire. De plus au vu des courants et des potentiels transports de pollution, une vidange d'eau usée en domaine fluviale à proximité de l'estuaire peut se retrouver en partie dans les prélèvements d'eau de l'estuaire.

> Société de classification

Elles réalisent des contrôles des navires (annuels, décennaux...) et certifient de leur navigabilité. Elles interviennent en complément du CSN. Lors de leurs contrôles, l'état des installations de gestion des eaux usées peut être inspecté (exemple de société de classification : Bureau Veritas).

> Le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins de Nouvelle-Aquitain (CRPMEM) et les Comités Départementaux des Pêches Maritimes et des Élevages Marins 33 et 17 (CDPMEM)

Il s'agit de comités privés qui réunissent différents acteurs de la pêche notamment sur l'estuaire de la Gironde. Ils communiquent avec les différents services de l'état (DIRM, DDTM, ...) et collectivités afin de valoriser la gestion du littoral et des milieux aquatiques. Ils sont principalement consultés concernant les mesures de réglementation pour les ressources halieutiques et sont amenés à créer leur propre réglementation dans ce domaine qui est alors respectée par les professionnels.

La gestion des déchets et des eaux usées pouvant avoir un impact sur le milieu halieutique, le CRPMEM et les CDPMEM conscients de la nécessité de préserver la ressource halieutique, pourraient sensibiliser à leur tour les acteurs des différents domaines de la pêche.

> Direction des transports maritimes

Il s'agit d'une filière du département de la Gironde qui a notamment pour domaine de compétence la gestion des Bacs.

> Chambre des experts fluviaux (CEF)

La chambre des experts fluviaux regroupe les organismes de contrôle agréés par le ministère chargé des transports.

Ils ont pour mission le contrôle réglementaire des bateaux et peuvent attester ou non de leur conformité.

> Agence de l'eau Adour-Garonne

Les agences de l'eau ont pour objectif d'assurer la gestion et la préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques. Elles ont notamment pour objectif d'aider financièrement à mettre en place des solutions pour permettre d'atteindre le bon état des eaux. Dans le cadre de l'estuaire, si des aménagements ou campagne de sensibilisations sont à prévoir pour permettre aux navires de changer leurs pratiques afin d'améliorer la qualité de l'eau, l'agence de l'eau aura pour mission de s'impliquer dans ces travaux.

RESUME DE LA REGLEMENTATION ET LIMITES DE SON APPLICATION

REGLEMENTATION SUR LES INSTALLATIONS A TERRE

En résumé de la réglementation ci-dessus, les installations de vidanges sont à la charge des exploitants de zone portuaire. En effet, chaque port doit être pourvu d'installations fixes, flottantes ou mobiles permettant pour tous les types de bateaux, la vidange des déchets. Il est également à leur charge de s'assurer qu'un navire n'utilisant pas leurs installations ait les capacités de stockage ou de traitement suffisants jusqu'à la prochaine escale. Si ces conditions ne sont pas respectées, les agents portuaires sont en droit d'immobiliser le navire et de demander un contrôle par une autorité compétente. Cette réglementation ne permet cependant pas l'immobilisation de navire de guerre ainsi que de tout autre navire appartenant ou exploité par la puissance publique tant que celle-ci l'utilise exclusivement pour ses propres besoins.

Cette réglementation est à destination des ports maritimes ainsi que des navires c'est-à-dire des bateaux circulant en domaine maritime d'après le Code des transports.

La DIRM indique réaliser des contrôles des aires de carénage, mais à ce jour aucun contrôle des installations de collecte des eaux usées n'est réalisé.

REGLEMENTATION SUR LES INSTALLATIONS A BORD

Les navires marchands c'est-à-dire les paquebots et cargos maritimes doivent être équipés de système de stockage suffisant ou d'installation de traitement à bord pour les eaux usées (eaux grises et eaux noires). Ils doivent avoir à bord un suivi de la gestion de ces eaux. Des contrôles aléatoires sont réalisés par la DIRM et le CSN, pour le suivi des déversements. Les installations sont contrôlées par des organismes de classification (par exemple lors des inspections pour le renouvellement des titres de navigations).

Les bateaux à passagers, c'est-à-dire ceux pouvant accueillir plus de 12 personnes doivent être équipés de système de stockage suffisant ou d'installation de traitement à bord pour les eaux usées (eaux grises et eaux noires). Un contrôle de ces installations est réalisé lors du renouvellement du titre de navigation.

Les bateaux équipés de toilettes (inclus moins de 12 passagers) doivent être équipés à minima de cuves de stockage.

Les bateaux fluviaux de moins de 12 passagers n'ont donc aucune obligation de posséder des équipements permettant de stocker ou traiter les eaux grises.

La DIRM rappelle que pour favoriser le libre échange européen, il est interdit de durcir territorialement les réglementations concernant la conception des bateaux. Il est donc impossible par exemple d'imposer sur l'estuaire, des cuves de stockage eaux grises pour les bateaux de moins de 12 passagers.

REGLEMENTATION EN MILIEU MARITIME

Concernant la navigation maritime, le rejet des eaux usées en mer peut se faire à plus de 12 miles nautiques des côtes, entre 3 et 12 miles nautiques il est autorisé de rejeter des eaux usées à condition qu'elles aient été broyées et désinfectées. En dessous de cette distance aucun rejet d'eaux non traitées n'est autorisé.

Les navires marchands doivent avoir à bord un suivi de la gestion des déchets notamment des eaux usées. Ce manquement qui peut être constaté lors d'un contrôle ne constitue pas une non-conformité sur la gestion des eaux usées suffisante pour immobiliser un navire. Cependant, un logiciel diffuse la donnée à l'international. Le port accueillant ensuite le navire pourra vérifier si le navire s'est mis en conformité.

Le règlement de Bordeaux Métropole rappelle les conditions de déversement dans son réseau d'eaux usées qui sont les mêmes que celles applicables à terre.

Une charte de bonnes pratiques prévoit que les navires de croisière en navigation dans l'estuaire et à quai à Bordeaux s'engagent à maintenir les mesures zéro rejet d'eaux usées (eaux grises) y compris traitées, sauf à se brancher à quai sur le réseau des eaux usées de Bordeaux Métropole, et en acquittant la redevance prévue à cet effet.

REGLEMENTATION EN MILIEU FLUVIAL

L'intégralité des bateaux y compris plaisance doivent à minima assurer le traitement de leurs eaux noires soit par un stockage suffisant puis une vidange pour traitement à terre soit par un système de traitement autonome à bord du navire.

Cette réglementation ne s'applique qu'aux eaux noires, les navires de plaisance fluviale n'ont aucune obligation de traitement de leurs eaux grises.

Les navires à passagers doivent stocker ou traiter leurs eaux noires comme leurs eaux grises.

Aucun suivi, ni contrôle des lieux et méthodes de vidange ne sont réalisés. Le seul moyen de constater une infraction serait de prendre le bateau sur le fait.

Le règlement sanitaire départemental interdit tout déversement pouvant générer une pollution des milieux aquatiques notamment par les lavages de véhicule à moteur ou le déversement d'eaux usées non traitées. Cette réglementation étant principalement à destination des usages à terre, elle reste néanmoins applicable à l'intégralité des bateaux présents sur l'estuaire.

Le règlement de Bordeaux Métropole rappelle les conditions de déversement dans son réseau d'eaux usées qui sont les mêmes que celles applicables à terre. Cette réglementation s'applique aux bateaux fluviaux comme aux navires maritimes.

JURISPRUDENCE ET AMENDES

Aucune donnée disponible ne fait état de jurisprudence particulière concernant la réglementation sur les eaux usées dans l'estuaire de la Gironde à notre connaissance.

Nous n'avons pas non plus été en mesure de collecter les informations sur les amendes éventuelles reçues par des utilisateurs de l'estuaire quels qu'ils soient.

SYNTHESE

L'estuaire de la Gironde est considéré comme un domaine maritime jusqu'aux ponts de pierre de Bordeaux et Libourne. La réglementation qui s'y applique peut donc varier selon sa situation géographique sur l'estuaire, et les organismes de contrôle et d'application de la réglementation aussi.

La réglementation distingue tout d'abord deux types de milieu : le domaine maritime et le domaine fluvial. On distingue alors plusieurs catégories de bateaux : la marine marchande (paquebots, cargos, Bacs...), les bateaux de plaisances, les bateaux à passagers, les bâtiments flottants.

La réglementation internationale concernant les eaux usées ne s'applique qu'au domaine maritime. En effet, le domaine fluvial est le plus souvent de la compétence d'un territoire (État, région, etc.) plutôt que mondial.

La réglementation internationale impose un rejet à plus de 3 miles nautiques de la côte dans certaines conditions. Cette réglementation n'a donc pas vraiment d'impact au niveau de l'estuaire, car les limites de distance de rejet ne sont pas possibles au niveau de l'estuaire (aucun navire ne peut se trouver à plus de 3 miles nautique de la côte dans l'estuaire).

Au niveau européen, une directive établit les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Cette directive de 260 pages ne comporte qu'un seul paragraphe sur la gestion des eaux usées, sans faire de distinction sur la nature de ces eaux usées.

Cette réglementation ne s'adresse dans ce paragraphe qu'aux navires à passagers et impose un stockage ou un traitement à bord. En cas de stockage, celui-ci doit être suffisant, avec un système de mesure de la quantité, avec des pompes de vidanges et des tuyauteries pour évacuer des deux côtés du bateau.

Une autre directive européenne impose aux ports d'avoir les installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires. Pour être adéquates, les installations de réception doivent être en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets (y compris eaux usées) d'exploitation des navires et de résidus de cargaison (y compris eaux résiduaires) provenant des navires utilisant habituellement le port.

Cette directive est transposée dans la réglementation française.

La réglementation nationale interdit tout rejet dans la voie d'eau d'éléments pouvant entraver la navigation ou mettre en danger les usagers. On peut y inclure les eaux usées pouvant engendrer un risque sur la santé.

Par ailleurs, la réglementation nationale transpose la directive sur les installations de réception portuaires via le Code des Transports.

Le Code de l'Environnement est la réglementation de base, applicable à l'ensemble du territoire, à terre ou dans l'estuaire, et interdit tout rejet de substances polluantes (eaux usées ou déchets) au milieu naturel.

Plus localement, différents règlements sanitaires, ou règlements intérieurs peuvent indiquer d'autres contraintes pour la réception des eaux usées.

Les constructeurs de bateaux et navires de plaisance ont l'obligation de construire des navires équipés soit de réservoir de stockage, soit de système de traitement des eaux à bords. Par ailleurs, une obligation existe aussi sur le système de raccordement qui est normalisé pour les navires équipés de réservoirs.

LIMITES

Le territoire de l'estuaire de la Gironde est un territoire composé de plusieurs parties spécifiques, en domaine maritime jusqu'au pont de pierre à Bordeaux, puis en fluvial au-delà.

Les bateaux navigants sur ce territoire sont variés, aussi bien des navires marchands type cargos, que des bateaux de plaisance. Tous ces navires circulent sur le même espace et ne sont pas soumis aux mêmes règles et ne peuvent pas utiliser les mêmes installations portuaires. Par ailleurs, ces différents navires sont aussi contrôlés par des organismes différents.

Les navires comme les Day Cruises, ou ceux de Croisières fluviales naviguent principalement dans le domaine maritime, normalement contrôlé par la DIRM ; mais dépendent réglementairement de la DDT31, qui agit sur la navigation fluviale.

Par ailleurs, d'après la réglementation européenne (transposée ensuite au niveau national via le Code des Transports), il est de la responsabilité des ports de s'assurer que les navires peuvent utiliser leurs installations pour le traitement de leurs eaux usées.

Dans la pratique, ce n'est pas le cas, car de nombreuses installations ne permettent pas à tous les navires leur utilisation. De nombreux ports de plaisance et pêche ont des installations qui ne sont pas adaptées aux Day Cruises ou navires de croisières fluviales, et leurs installations de réception ont souvent des capacités de collecte inférieures aux volumes des cuves de ces bateaux, ou alors les installations de réception sont situées dans des zones du port inaccessibles à ces navires compte tenu de leur taille.

Généralement, lorsque des installations portuaires sont disponibles, elles sont adaptées aux navires de plaisance. Dans plusieurs ports, aucune installation fixe n'est disponible, ce qui rend difficile le respect de la réglementation par les usagers.

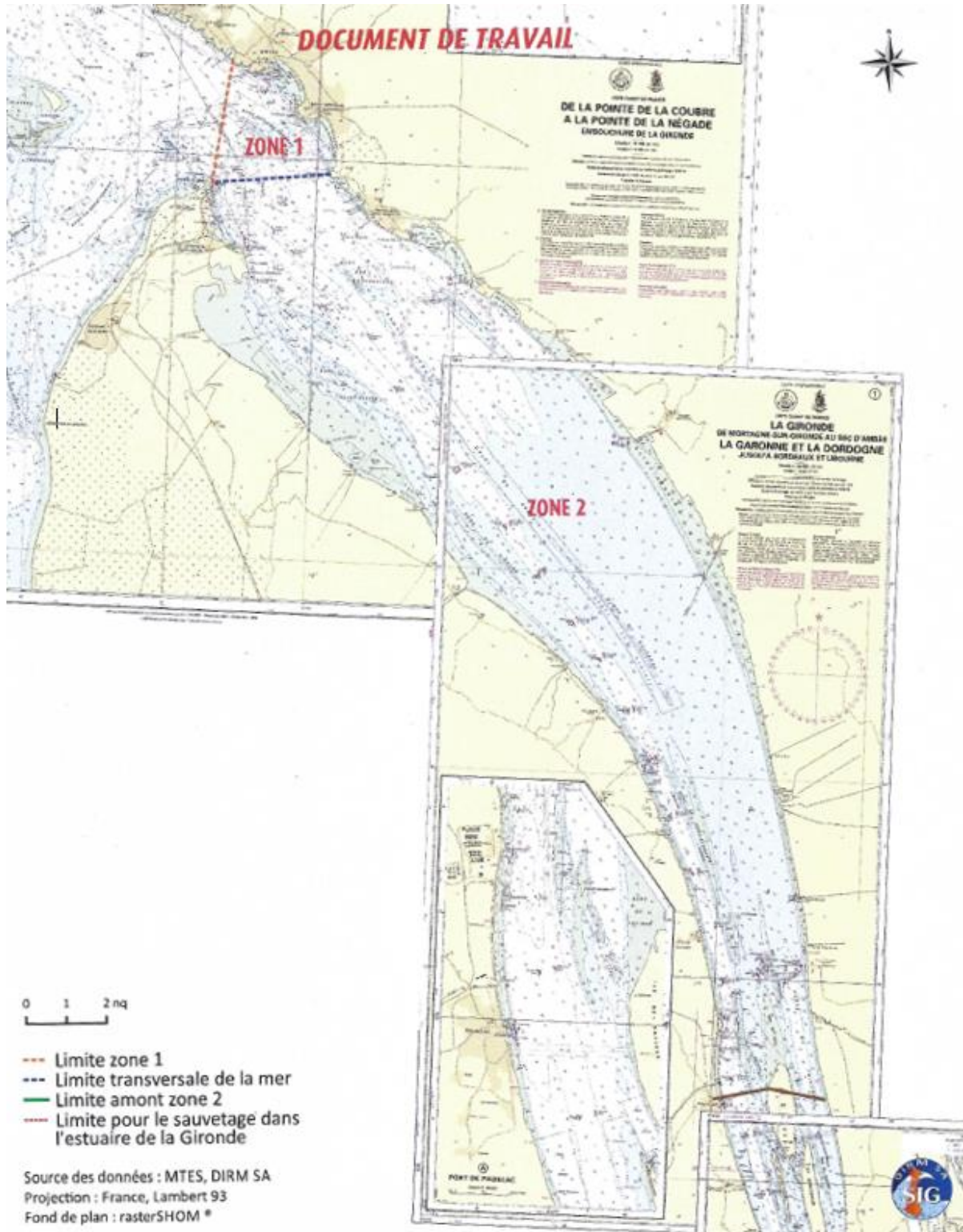
Il existe des contrôles de navires effectués par des sociétés de classification selon différentes échéances (notamment pour renouveler un titre de navigation). Ces vérifications sont souvent effectuées lors d'arrêt technique, parfois en dehors du territoire de l'estuaire, et sont destinées à vérifier la structure du navire, et ses équipements (y compris les cuves de stockages d'eaux usées ou le système de pompage) mais pas l'utilisation qui en est faite. Cela implique que même si le navire est conforme, cela ne garantit pas que l'utilisation des équipements sera conforme, et que les usagers utiliseront les installations portuaires ou respecteront la réglementation et l'interdiction de rejet au milieu naturel.

En général, les contrôles effectués sur les navires concernent surtout la sécurité ou les autorisations de navigation plutôt que le rejet des eaux usées.

La DIRM et le CSN réalisent des contrôles réguliers sur les navires maritimes et ont accès au registre de suivi des déchets dont les eaux usées ce qui permet de contrôler que les rejets sont réalisés conformément à la réglementation. La plaisance et tous les types de bateaux fluviaux ne sont pas soumis à ces réglementations, il n'y a donc aucune méthode en vigueur pour confirmer que les rejets sont réalisés conformément à la réglementation. La seule façon de les contrôler serait de les prendre sur le fait lors d'une vidange dans l'estuaire, mais à ce jour aucun patrouilleur de la DIRM ou de la DDT ne circule sur l'estuaire.

ANNEXES

Document de travail de la DIRM identifiant les zones de navigation sur l'estuaire



SOURCES

<https://www.upem.org/>
<https://www.expert-conseil-maritime.com/>
<https://www.expert-marine.eu/>
<https://www.gironde.gouv.fr/Politiques-publiques/Mer-littoral-et-securite-maritime/Service-Maritime-et-Littoral-de-la-DDTM-33/Service-Maritime-et-Littoral-de-la-DDTM-33-presentation-et-contacts>
<https://www.chambre-experts-fluviaux.fr/a-propos-de-nous/qui-sommes-nous/>
<http://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr/liste-des-organismes-de-contrôle-a45.html>
<https://www.comite-peches.fr/qui-sommes-nous/>
<https://www.peche-nouvelleaquitaine.com/presentation-de-lorganisme>
<https://www.vnf.fr/vnf/accueil/qui-sommes-nous-vnf/>
<https://www.mer.gouv.fr/le-contrôle-de-la-securite-des-navires-francais>
<http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/les-centres-de-securite-des-navires-csn-a184.html>
<http://www.dirm.sud-atlantique.developpement-durable.gouv.fr/>
<https://www.gironde.gouv.fr/Services-de-l-Etat/Prefecture-sous-prefectures-et-DDI/Direction-Departementale-des-Territoires-et-de-la-Mer>
<https://www.legifrance.gouv.fr/>
[https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
[https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
https://www.respire-asso.org/wp-content/uploads/2016/06/Reglement-sanitaire-departemental_gironde.pdf
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/d222_06-01-17_.pdf
https://www.service-public.fr/dpam/wp-content/uploads/sites/20/2019/03/division_224_tte_plaisance-OK-21-01-04_.pdf