

## LA PROTECTION DES PORTS DE PLAISANCE CONTRE LA POLLUTION

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DU TOURISME  
DIRECTION DES PORTS MARITIMES ET DES VOIES NAVIGABLES  
SERVICE CENTRAL HYDROLOGIQUE

### I. LA FLOTTE DE PLAISANCE

La flotte de plaisance française a fait l'objet d'un accroissement considérable au cours des dernières années et comprend actuellement près de 260 000 unités dont près de la moitié est basée dans la Méditerranée.

Cet accroissement rapide a mis en lumière le problème de la pollution des ports de plaisance qui, jusqu'à ces derniers temps, ne semblait pas présenter une acuité particulière.

### II. ORIGINE DE LA POLLUTION DES PORTS DE PLAISANCE

Un port étant essentiellement une ville flottante, on retrouve dans ses eaux les déchets habituels des agglomérations, avec la particularité que l'évacuation d'un rejet dans un port est tributaire des courants, du vent ou de la marée ainsi que de la situation géographique du port et de l'implantation de ses infrastructures.

#### 1. POLLUTION ORGANIQUE ET BACTÉRIENNE

Les eaux usées des bateaux sont en général rejetées directement dans le port car trop peu de bateaux habitables disposent de seaux chimiques.

Suivant la vocation des ports, le nombre d'habitants permanents en saison, par poste d'amarrage, est assez variable. A défaut de statistiques sûres, on peut retenir le chiffre de un habitant par poste d'amarrage, ce qui correspond à une densité de 100 habitants par hectare de plan d'eau.

Une partie de la pollution correspondante est dissoute et se trouve en pratique fortement diluée (on compte environ un volume de 300 m<sup>3</sup>

par poste d'amarrage), pour peu que le renouvellement de l'eau soit à peu près assuré; le reste se décante et a moins de chances d'être évacué.

Il peut en résulter dans certaines circonstances défavorables, une pollution organique et bactérienne importante.

A cette pollution s'ajoute celle résultant de déchets de cuisine ou de divers objets jetés par les usagers. Ce sont en général des corps flottants dont l'aspect peu engageant nuit à l'esthétique du plan d'eau.

## 2. POLLUTION PAR HYDROCARBURES

L'utilisation des bateaux à moteur entraîne également une pollution par les hydrocarbures utilisés (fuites diverses, vidanges d'huiles usées, etc.). La présence de ces produits en surface empêche l'oxygénation de l'eau et diminue les capacités naturelles d'autoépuration.

## 3. POLLUTION CHIMIQUE

Les pollutions chimiques dans les ports de plaisance sont plus rares. Cependant l'action des détergents utilisés pour les lessives de vêtements et les lavages de bateaux n'est pas à négliger.

Aux pollutions évoquées rapidement ci-dessus peuvent s'ajouter celles provenant de la terre ferme par l'intermédiaire par exemple d'égouts urbains.

# III. FACTEURS INFLUANT SUR LA POLLUTION REJETÉE DANS LES PORTS DE PLAISANCE

Ces facteurs sont inhérents au site des ports et à l'implantation de leurs ouvrages.

## 1. SITE DES PORTS

La qualité de l'eau d'un port dépendant du renouvellement de l'eau des bassins, les marées, les courants et les vents jouent un rôle important. Le problème sera donc très différent suivant la situation géographique du port; même dans un région donnée, lorsqu'il s'agit de créer un port nouveau, il y a souvent des sites plus favorables que d'autres du seul point de vue de la dispersion de la pollution.

## 2. IMPLANTATION DES OUVRAGES

Une fois le site du port choisi (ou imposé) il y a lieu d'apporter un soin particulier à la disposition des ouvrages.

Si le renouvellement de l'eau des bassins maritimes dépend d'abord de l'importance des marées, l'influence des courants et des vents joue un rôle important et une disposition judicieuse des ouvrages peut permettre l'utilisation de ces facteurs pour le renouvellement de l'eau. Dans le cas contraire, on risque de voir la pollution s'accumuler dans certaines zones du port.

## 3. CAS DE LA MÉDITERRANÉE

L'inexistence pratique de la marée en Méditerranée constitue un facteur défavorable pour le renouvellement des eaux des ports et conduit à étudier avec un soin particulier les mesures à prendre pour la lutte contre la pollution.

# IV. SOLUTIONS

## 1. CONCEPTION DES OUVRAGES PORTUAIRES

S'il n'est pas toujours possible, pour des raisons de coût, de construire un port permettant un renouvellement idéal de l'eau, il convient que l'objectif à atteindre reste présent à l'esprit du propriétaire. Le tracé des ouvrages devra donc être judicieusement étudié afin de favoriser les mouvements d'eau, mettre à profit les vents dominants, etc.

## 2. LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Elle peut être entreprise à divers stades.

### 2.1. Installations à bord des bateaux

Si l'on veut éviter les vidanges directes des bateaux, il faut que ceux-ci disposent d'installations sanitaires adéquates et que les W.C., à écoulement direct soient interdits.

Cela suppose des dispositifs de réception à terre.

### 2.2. Installations à terre

L'usager d'un bateau de plaisance doit pouvoir trouver à terre des groupes sanitaires situés à une distance telle que le trajet à faire à partir du poste d'amarrage n'excède pas 200 mètres.

Ces installations devront comporter un W. C., un urinoir, un lavabo et une douche, par tranche de 25 usagers.

Ces installations seront reliées au réseau d'assainissement communal ou à défaut à des dispositifs d'épuration complète.

Elles pourront d'ailleurs être incorporées aux immeubles qui peuvent se trouver à proximité.

Par ailleurs comme il a été dit ci-dessus, des dispositifs devront permettre de recevoir les déchets en provenance des bateaux (contenu des seaux chimiques, ordures, etc.). De même des cuves spéciales installées au poste d'avitaillement des bateaux devront recevoir les huiles usagées.

Bien entendu les installations à terre doivent être parfaitement entretenues par le concessionnaire, les frais étant inclus dans une taxe d'usage globale.

De même le plan d'eau doit faire l'objet de nettoyages périodiques. Une action devra être également entreprise pour l'éducation de l'usager pour le convaincre de garder propres les abords de son bateau.

Si le port est implanté à proximité d'une agglomération il faudra éviter évidemment que les eaux usées de celle-ci, surtout si elles ne sont pas épurées, ne soient déversées dans le port.

### 2.3. *Perspectives d'avenir*

En dehors des solutions classiques citées ci-dessus, d'autres solutions peuvent être envisagées dont certaines ont déjà fait l'objet d'applications, notamment à l'étranger. On peut citer:

- Généralisation des W. C. chimiques suivant un modèle normalisé et possibilité d'échange standard par les soins du gestionnaire du port.
- Vidange des cuves des bateaux à partir de bateaux-vidangeurs.
- Evacuation par le vide dans un réseau longeant les quais auquel les bateaux pourraient se brancher par des flexibles.
- Vidange dans un réseau par pompage.
- Déversoirs continus le long des quais collectant les eaux de surface des ports, en général les plus polluées.

### 3. SURVEILLANCE DE LA POLLUTION

Afin d'apprécier l'état de la pollution d'un port il serait très utile que des analyses physiques, chimiques et bactériologiques soient effectuées périodiquement et notamment pendant la saison touristique.

Ces mesures permettraient de suivre l'évolution de la pollution du port afin d'en apprécier le niveau, et de tenter, s'il y a lieu, d'amé-

liorer la situation en renforçant les mesures prises ou en en prescrivant de nouvelles.

C'est dans cette optique que le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme va financer dans le département des Alpes-Maritimes une étude visant à définir la méthodologie à adopter pour contrôler de façon significative le degré de pollution dans les ports et devant les plages. Les résultats de cette étude devraient permettre de fixer l'emplacement et le nombre de points de prélèvements nécessaires à la détermination du degré de pollution du plan d'eau, ainsi que les conditions dans lesquelles ils devraient être effectués, leur fréquence souhaitable et la nature des essais auxquels ils devraient être soumis.

Parallèlement serait étudié le renouvellement des eaux dans les plans d'eau des ports et des plages artificielles.

Le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme étudie actuellement la possibilité de créer dans chacun des départements côtiers, en commençant par ceux où les problèmes sont les plus urgents, des cellules d'intervention contre la pollution.

La première de ces cellules a été créée récemment dans le département des Alpes-Maritimes et le succès de cette expérience conduit à envisager son extension systématique.

Une telle cellule qui agirait en liaison avec les divers services ou organismes intéressés du département, serait chargée tant de la surveillance de la pollution que des études tendant à améliorer la connaissance des problèmes relatifs à la pollution marine.

## V. MOYENS ADMINISTRATIFS

Divers textes, dont certains sont tout récents, traitent du problème de la lutte contre la pollution des ports de plaisance.

### 1. LA CIRCULAIRE DU 29 DÉCEMBRE 1965

Cette circulaire interministérielle définit les conditions de construction et d'exploitation des ports de plaisance, dont le régime administratif applicable est la concession d'outillage public.

Les articles 3, 5, 19, 22 et 24 des Cahiers des charges peuvent être appliqués pour la lutte contre la pollution.

Ces possibilités ouvertes par le cahier des charges-type annexé à la circulaire du 29 décembre 1965 ont été rappelées par une circulaire

du 22 Octobre 1970 adressée aux chefs de service compétents du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.

## 2. LA CIRCULAIRE DU 20 JUILLET 1971

Elle complète l'article 15 du cahier des charges-type en vue d'un renforcement des obligations du concessionnaire sur le plan de l'hygiène et de la propreté des ports de plaisance, et prévoit l'insertion d'un article 15 bis relatif à l'hygiène du port rappelant aux usagers les interdictions de rejets, et d'un article 15 ter relatif au déplacement par le concessionnaire des canalisations existantes de façon à ce que leurs effluents soient rejetés en dehors des limites du port.

L'Administration veille à ce que ces articles nouveaux 15-15 bis et 15 ter soient insérés systématiquement dans le cahier des charges destiné à réglementer les concessions de nouveaux ports de plaisance.

Dans les ports existants, l'Administration met à profit, systématiquement la passation d'un avenant au cahier des charges de la concession — notamment, dans le cas d'une extension du port existant — pour faire figurer, dans l'avenant, les articles prescrits relatifs à la pollution.

Par ailleurs, il est rappelé que — en dehors de toute obligation imposée au concessionnaire par voie *contractuelle* — l'Administration dispose, aux termes de l'article 13 des cahiers des charges-types réglementant les concessions de ports de plaisance, de la possibilité de prescrire au concessionnaire d'avoir à procéder à la mise en service des installations et appareils supplémentaires (1).

Il va de soi que cet article peut trouver application dans le cas particulier de la lutte contre la pollution.

## 3. LA CIRCULAIRE DU 30 MARS 1972

Elle prévoit l'intervention, par voie d'arrêté préfectoral, d'un règlement de police applicable aux ports de plaisance maritime.

---

(1) ARTICLE 13. *Installations et appareils supplémentaires.*—Le concessionnaire sera tenu, quand il en sera requis, de mettre en service des installations et appareils supplémentaires, dans la mesure qui sera déterminée par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans la consistance de la concession.

#### 4. LA CIRCULAIRE DU 10 AOUT 1972

Elle concerne l'introduction dans les règlements sanitaires départementaux d'un nouvel article 80 bis relatif aux normes d'équipements sanitaires des ports de plaisance.

L'article 17 du règlement-type est libellé, ainsi:

«Il est défendu:

- de jeter des terres, des décombres, des ordures, des liquides insalubres ou des matières quelconques sur les ouvrages et dans les eaux du port, de la rade et des passes navigables;
- d'y faire aucun dépôt, même provisoire.»

Les ordures ménagères doivent être déposées dans des récipients déposés, à cet effet, sur les terre-pleins du port.

L'article 35 stipule qu'en cas d'infraction aux prescriptions du règlement de police, l'officier ou le surveillant du port dresse procès-verbal et prend immédiatement toutes dispositions utiles pour faire cesser l'infraction.

#### VI. CONCLUSIONS

La nécessité de préserver la qualité des ports de plaisance semble être maintenant unanimement reconnue.

La situation actuelle n'étant pas encore trop grave, il est possible sans trop de difficultés, de mettre en oeuvre les mesures qui peuvent améliorer l'état général des ports. Par ailleurs les ports de plaisance nouveaux devront faire l'objet de soins particuliers et à cette occasion les promoteurs devront incorporer dans leurs investissements les dépenses nécessaires au maintien d'une qualité satisfaisante de l'environnement.