



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 28955

Texte de la question

M. Jean-Sébastien Vialatte souhaite attirer l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur l'insuffisance de notre législation en matière de rejets de substances nocives par les navires. En effet, il serait souhaitable d'harmoniser les législations européennes en matière de répression des rejets de substances nocives dans le milieu marin et mettre un terme à l'autorisation, issue de la législation française de rejeter, au-delà de ses eaux territoriales, des huiles végétales. Il est important de souligner, que les accidents, tels que le Prestige (7 000 Tonnes d'hydrocarbures) ou l'Erika (10 000 tonnes d'hydrocarbures) ne constituent pas la seule source de pollution par rejets de substances nocives ; la majeure partie étant le résultat de rejets délibérés (opération de nettoyage des citernes et d'élimination des huiles usagées). Par exemple, en Méditerranée, mer semi fermée possédant un écosystème endémique fragile et sur laquelle est concentrée 30 % du trafic mondial, une dizaine de bateaux dont cinq battant pavillon italien ont été pris, depuis 2004, en flagrant délit de rejets illicites de substances nocives (rejets d'hydrocarbures et d'huiles végétales). Or, les rejets d'huiles végétales sont, d'une part, potentiellement nocifs pour les écosystèmes aquatiques (engluage - odeur nauséabonde) et, d'autre part, permettent aux responsables de les mélanger aux hydrocarbures ; ce qui rend d'autant plus difficile l'identification de la nature des substances rejetées par les douanes françaises. Aussi, pour éviter cette situation, il conviendrait, à l'instar de l'Italie, d'interdire purement et simplement cette pratique. Par ces motifs, il souhaite connaître les mesures qu'il entend mettre en oeuvre dans ce domaine.

Texte de la réponse

L'harmonisation des législations européennes en matière de répression des rejets de substances nocives par les navires a été introduite par la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions. La répression vise principalement les annexes 1 et 2 de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), adoptée à Londres en 1973 et son protocole de 1978. Les substances nocives, qui incluent les huiles végétales, (annexe 2 de MARPOL) classées en catégorie par le recueil international de législation sanitaire font l'objet, au même titre que les hydrocarbures (annexe 1), de possibilités de rejet à la mer sous certaines conditions, notamment de concentration, et en fonction de la zone dans laquelle se trouve le navire. Si des produits sont rejetés sous forme de mélange, la réglementation impose de prendre les conditions de rejet conformes au produit le plus nocif. L'application du manuel d'observation de l'accord de Bonn et du code couleur associé permet aux agents habilités, notamment les personnels de la douane française, de disposer de références pour déceler la présence d'hydrocarbures dans les eaux rejetées. La législation française a transposé l'ensemble des dispositions communautaires et internationales permettant la conduite d'une politique de surveillance des pollutions basée sur une stratégie de recherche et d'identification des types de polluant et sources de pollution. La compétence des tribunaux français n'a cessé de croître par la création de zones maritimes particulièrement vulnérables et d'une zone de protection écologique (ZPE). La volonté de porter vers le large la capacité des instruments juridiques nationaux est indubitablement un but pour l'État français. Toutefois, il ne peut s'affranchir de la

convention des Nations unies sur le droit de la mer et des autorisations de rejet en haute mer induites par les textes internationaux. En vertu de ces textes, les restrictions en matière de rejet ne peuvent donc s'appliquer qu'aux navires qui battent le pavillon de l'État côtier et dans ses limites de juridiction. Le cas particulier de la zone spéciale de Méditerranée n'est pas négligé. La France est un élément moteur dans les accords multilatéraux et régionaux : la création de la ZPE en est l'illustration la plus probante. Il convient toutefois de conserver à l'esprit que la fragilité de cette mer fermée n'est pas seulement mise en péril par les pollutions d'origine maritime, mais également par des sources telluriques, qui sont très largement supérieures aux pollutions causées par les navires. Enfin, le tribunal du littoral maritime spécialisé de Marseille a effectivement instruit plusieurs cas de flagrants délits constatés par des agents habilités en Méditerranée, depuis 2004. Le montant total des peines dépasse quatre millions d'euros. Par ailleurs, deux cas de rejet illicite effectués en dehors de la compétence des juridictions françaises ont été transmis aux autorités compétentes.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Sébastien Vialatte](#)

Circonscription : Var (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 28955

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 août 2008, page 6667

Réponse publiée le : 29 mars 2011, page 3075