



N° 722

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 mars 2003

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *relatif à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République,*

PAR M. JEAN-PIERRE GRAND,

Député.

---

---

Voir les numéros :

*Sénat* : 261 (2001-2002), 101 et T.A. 58 (2002-2003).  
*Assemblée nationale* : 560.

**Environnement.**

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I.— LE RESPECT DU DROIT INTERNATIONAL</b> .....	7
<b>II.— L'AMELIORATION DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN</b> .....	8
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	11
<b>I.— DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	11
<b>II.— EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	13
<i>Article 1<sup>er</sup></i> : Création d'une zone de protection écologique (ZPE) .....	13
<i>Article 2</i> : Extension à la ZPE du régime d'autorisation préalable applicable à la recherche marine dans la zone économique .....	14
<i>Article 3</i> (article L. 218-21 du code de l'environnement) : Extension à la ZPE des dispositions répressives applicables dans les eaux territoriales et dans la zone économique .....	15
<i>Article 4</i> (article L. 218-29 du code de l'environnement) : Extension de la compétence des tribunaux du littoral maritime .....	16
<i>Article 5</i> (article L. 218-45 du code de l'environnement) : Sanctions pénales en cas de pollution par des opérations d'immersion .....	17
<i>Article 6</i> (article L. 218-61 du code de l'environnement) : Sanctions pénales en cas d'opérations d'incinération.....	18
<i>Article 7</i> (article L. 218-81 [nouveau] du code de l'environnement) : Codification d'un article de loi.....	18
<i>Article 8</i> (nouveau) : Institution d'un bilan gouvernemental annuel devant le Parlement.....	19
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	21



MESDAMES, MESSIEURS,

Le naufrage du Prestige, le 19 novembre dernier, a rappelé l'urgence, plus de deux ans après la catastrophe de l'Erika, d'un renforcement de la sécurité maritime et d'un encadrement plus strict de certaines pratiques polluantes.

La pollution des mers ne résulte pas seulement du naufrage ponctuel de navires peu fiables, même si de tels événements sont particulièrement dramatiques. Elle est aussi provoquée par une multitude de pratiques illégales mais plus faciles à dissimuler, telles que les déballastages et dégazages sauvages, qui conduisent à répandre dans le milieu marin le contenu des cuves et les huiles de vidange des navires. Ces pratiques sont inacceptables, car elles portent gravement atteinte à la biodiversité, mais restent fréquentes : en 2002, 211 incidents de ce type ont été constatés. La répression de ces rejets délibérés est délicate, car les faits sont difficiles à prouver, tandis que la procédure applicable est complexe et que la loi du pavillon réserve les poursuites à l'Etat du pavillon dès que le navire se trouve hors des eaux territoriales. Ainsi, en 2002, seulement 9 procès-verbaux ont été dressés, dont un seul a été transmis au tribunal de grande instance de Marseille.

Ce projet de loi, qui vise à instituer au large des côtes françaises une zone de protection écologique, devrait faciliter considérablement la répression de ces actes illégaux. En effet, les tribunaux français pourront poursuivre l'ensemble des infractions dans cette nouvelle zone, alors que les navires pratiquent actuellement l'essentiel des déballastages en dehors des eaux territoriales pour éviter les sanctions. Par ailleurs, les tribunaux du littoral maritime spécialisés disposeront d'une compétence exclusive pour juger les infractions aussi bien dans les eaux territoriales que dans la zone économique ou la zone de protection écologique. Cette unification de la procédure sous l'autorité d'un tribunal disposant de l'expertise requise permettra de faire face à la mobilité des navires et à l'imbrication des nationalités. L'efficacité accrue des poursuites générera un effet dissuasif et, par ce biais, contribuera à améliorer la qualité écologique des eaux au large des côtes françaises.

Le présent projet de loi, qui avait été déposé au Sénat sous la précédente législature, doit être examiné sans esprit partisan et voté sans attendre, tant l'urgence d'une meilleure protection de nos côtes a été soulignée par l'actualité.

Il convient toutefois de rappeler le contexte juridique et international dans lequel s'insère ce texte, avant d'examiner les principales modifications du droit maritime proposées pour améliorer la protection du milieu marin.

## I.— LE RESPECT DU DROIT INTERNATIONAL

Le droit maritime français est, par nature, fortement inspiré par les règles juridiques élaborées au niveau international et consacrées par les accords et traités approuvés par la France, ces derniers s'imposant à notre droit interne en vertu de l'article 55 de la Constitution. La convention des Nations Unies signée en 1982 à Montego Bay constitue sur ces questions le traité le plus important et définit les différentes notions et zones maritimes.

Il convient de rappeler, en premier lieu, que les eaux territoriales s'étendent jusqu'à 12 milles marins (22,2 kilomètres) des « lignes de base » obtenues en reliant les points extrêmes de la côte nationale à marée basse. L'Etat côtier y exerce pleinement sa souveraineté, comme il le fait dans ses eaux intérieures, et peut réglementer la circulation de nombreux navires, même si la liberté prévaut dans le cas général.

En second lieu, l'Etat côtier exerce certains contrôles administratifs, en matière douanière et fiscale notamment, dans la zone contiguë, s'étendant jusqu'à 24 milles marins (44,4 kilomètres) des lignes de base.

Enfin et surtout, la convention de Montego Bay consacre l'existence d'une « zone économique exclusive » qui peut s'étendre jusqu'à 200 milles marins (370,4 kilomètres) des lignes de base. Seul l'Etat côtier peut exploiter les ressources de cette zone et y juger les actes de pollution maritime comme de recherche scientifique. Les navires peuvent toutefois y circuler aussi librement qu'en haute mer (zone s'étendant au-delà de la zone économique exclusive).

La France dispose de « zones économiques exclusives » sur l'ensemble de ses côtes, à l'exception de la côte méditerranéenne, la délimitation d'une telle zone y étant délicate tant pour des raisons géographiques (du fait de la forme des côtes et de la présence d'îles) qu'économiques (du fait de l'absence de consensus sur le partage des richesses piscicoles). Elle ne dispose donc que d'une bande maritime étroite sur laquelle exercer sa vigilance en matière écologique et scientifique.

Le présent projet de loi vise à instituer une « zone de protection écologique » dans de tels cas, cette zone pouvant être de même largeur et de même nature que la zone économique exclusive, excepté pour les ressources économiques, sur lesquelles elle n'accorde aucun droit spécifique.

Selon les informations communiquées à votre rapporteur, la cinquième partie de la convention susmentionnée autorise la création d'une telle zone, qui devrait par ailleurs être compatible, en Méditerranée, avec le maintien de relations de bon voisinage. En effet, les réactions de l'Espagne et de l'Italie semblent favorables à l'initiative française, dont l'esprit est également soutenu par la Grèce et la Libye. D'autres Etats méditerranéens, tels que l'Algérie, la Tunisie, la République fédérale de Yougoslavie ou la Turquie, sans y être hostiles par principe, craignent toutefois que cette dynamique ne relance des projets de création de zones économiques exclusives en Méditerranée.

L'absence de contenu économique caractérisant la zone de protection écologique est de nature à dissiper les craintes éventuelles. Il convient d'ajouter que l'ensemble des Etats méditerranéens est sensible aux questions environnementales, puisqu'ils sont signataires de la convention de Barcelone du 16 février 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution. En outre, la création d'une zone de protection écologique favorisera la bonne application des règles contraignantes édictées par la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite « MARPOL », signée en 1973 et modifiée en 1978.

Une carte précise et consensuelle de cette zone de protection écologique sera élaborée par le Gouvernement et permettra, dès que le projet de loi aura été adopté, une publication très rapide des décrets d'application créant effectivement cette zone en Méditerranée.

## **II.— L'AMELIORATION DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN**

Ce projet de loi s'inscrit correctement dans le cadre du droit maritime international et ne rencontre pas d'opposition majeure en Méditerranée. Il convient à présent de déterminer en quoi son contenu permettra d'améliorer la protection du milieu marin, qui requiert des actions communautaires mais aussi nationales.

Sur le plan communautaire, une véritable prise de conscience semble s'opérer. Suite à la catastrophe écologique provoquée par le naufrage de l'Erika, les Etats membres de l'Union européenne se sont entendus pour prendre un certain nombre de décisions destinées à empêcher la répétition de tels événements. Ainsi, le « paquet Erika I », adopté en décembre 2000, prévoit de renforcer le contrôle des navires dans les ports, d'améliorer le contrôle des activités des sociétés de classification, et d'interdire avant 2015 la circulation des pétroliers à simple coque. Le « paquet Erika II », adopté en mars 2002, prévoit quant à lui la mise en place d'une agence européenne de sécurité maritime, l'amélioration du signalement et du suivi des navires, ainsi que la création d'un fonds de compensation des dommages de pollution.

Ces décisions doivent à présent être appliquées sans tarder, comme l'ont rappelé ensemble le Président de la République et le Premier ministre espagnol le 4 décembre dernier lors du sommet franco-espagnol de Malaga.

Mais ces perspectives, qui laissent espérer une véritable amélioration de la prévention et de la réparation des dommages écologiques, ne constituent pas à elles seules une réponse suffisante : la loi française doit intervenir pour accroître l'efficacité du dispositif réprimant les rejets polluants au large des côtes françaises. En matière de pollution maritime comme dans d'autres domaines, la sanction des comportements fautifs peut jouer un rôle dissuasif, complétant ainsi utilement la prévention des infractions.

La création de nouveaux zonages maritimes doit être effectuée par la loi, comme en atteste l'institution par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 d'une zone économique, dénomination française de la « zone économique exclusive » reconnue par le droit international.

Le projet de loi crée la zone de protection écologique et prévoit d'y étendre les compétences et sanctions existant dans la zone économique en matière écologique et scientifique, comme cela a déjà été effectué par le Royaume-Uni en 1996 dans une « Special area ». Le texte donnera aux autorités françaises les moyens juridiques d'éloigner de nos côtes les pratiques polluantes comme les navires les plus dangereux.

Des juridictions spécialisées, les tribunaux du littoral maritime, pourront poursuivre et juger l'ensemble des rejets polluants illicites. Ces tribunaux pourront aussi infliger des amendes et, dans certains cas, des peines de prison aux capitaines des navires en infraction, voire aux propriétaires et exploitants de ceux-ci, alors que la loi ne prévoyait jusqu'à présent qu'une compétence parcellaire. Les activités de recherche scientifique seront soumises à autorisation préalable dans la zone de protection écologique pour éviter certaines dérives commerciales portant préjudice à la biodiversité. Enfin, les opérations d'immersion comme d'incinération de déchets en mer pourront être sanctionnées par les tribunaux susmentionnés, établis à Marseille, à Brest et au Havre.

Toutefois, ces nouvelles possibilités ne pourront être efficacement exploitées que si les autorités françaises disposent des moyens humains et financiers nécessaires. La surveillance et le contrôle des pratiques effectives des navires suppose en effet la coordination de moyens importants, en véhicules comme en personnels, relevant notamment de la marine et de la gendarmerie, ainsi que de la direction des affaires maritimes du ministère de l'Équipement. Votre rapporteur appelle en outre de ses vœux la création, à terme, d'un corps de gardes-côtes. Toutefois, une meilleure coopération entre les services concernés permettra d'aboutir à des améliorations plus rapides.

Le texte proposé comporte de nombreuses dispositions de coordination technique qui rendent délicates d'éventuelles modifications. Surtout, votre rapporteur ne vous suggérera pas d'amender ce texte consensuel, compte tenu de l'urgence existant en matière de sécurité environnementale en Méditerranée, première zone concernée par la création d'une zone de protection écologique.



## EXAMEN EN COMMISSION

### I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 25 mars 2003, la Commission a examiné, sur le rapport de **M. Jean-Pierre Grand**, le projet de loi (n° 560), modifié par le Sénat, relatif à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République.

*Après l'exposé du rapporteur, plusieurs commissaires sont intervenus dans la discussion générale.*

S'exprimant au nom du groupe socialiste, M. Jacques Bascou a confirmé les propos du rapporteur, rappelant que le projet de loi avait été élaboré par le précédent Gouvernement et a souligné que ce texte était très attendu en Méditerranée, mer fermée caractérisée par de graves risques de pollutions accidentelles. Ainsi, a-t-il fait observer, la Méditerranée accueille 28 % du trafic maritime mondial de transport de produits pétroliers et les dégazages s'élèvent chaque année à 1 million de tonnes d'hydrocarbures, soit 15 fois le volume de fioul contenu dans les cuves du *Prestige* et 50 fois celui de l'*Erika*. Soulignant l'intérêt du projet de loi pour traiter ces problèmes, il a jugé que ce dernier devrait être complété par d'autres instruments, notamment s'agissant du dégazage des navires. Sur ce dernier point, il a déploré que seulement 1 % des navires ayant recours à de telles pratiques soient verbalisés et que le paiement d'une amende soit jugé économiquement plus rentable que l'attente dans un port, qui peut durer jusqu'à quatre jours, en vue d'un dégazage. Enfin, il a souhaité que des moyens suffisants soient affectés à la politique de sécurité maritime en Méditerranée.

Puis, M. Jean-Sébastien Vialatte, s'exprimant au nom du groupe UMP, a observé que le projet de loi devait recueillir un large consensus, les sénateurs l'ayant adopté à l'unanimité après l'avoir simplement complété par un nouvel article 8. Il a par ailleurs souligné que ce texte présentait l'intérêt d'optimiser le dispositif judiciaire en achevant la réforme des tribunaux du littoral maritime. Il a en effet remarqué que chaque façade maritime devrait désormais bénéficier d'une telle structure, située à Marseille pour la Méditerranée, et a jugé que ces tribunaux spécialisés seraient appelés à devenir de vrais pôles d'expertise.

Il s'est également réjoui du caractère dissuasif des sanctions pénales étendues à la zone de protection écologique, ainsi que de l'intégration des dispositions du projet de loi dans le code de l'environnement, afin d'affirmer le caractère exhaustif de ce dernier. Appelant les commissaires à adopter le projet de loi dans des termes identiques à ceux votés par le Sénat, il a conclu sur la nécessité d'une promulgation rapide de celui-ci, afin que ne se reproduisent pas des événements tels que la pollution des côtes du Var en 1991.

Le président Patrick Ollier a alors déploré la mauvaise rédaction du projet de loi, soulignant qu'aux termes du 3<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, il reviendrait « également » à

un décret en Conseil d'Etat de « créer » la zone de protection écologique, par ailleurs déjà créée par la loi. Il a jugé que cette rédaction n'était pas satisfaisante, le décret en Conseil d'Etat ne pouvant, à l'évidence, que déterminer les modalités de mise en œuvre de cette zone.

Le rapporteur, après avoir souligné la nécessité d'adopter le projet de loi sans modification pour pouvoir réagir efficacement en cas de catastrophe, a convenu que l'emploi du terme « créer » n'était pas adéquat, le terme « délimiter » pouvant paraître plus approprié. Expliquant que la zone de protection écologique serait physiquement créée par décret en Conseil d'Etat, à l'issue d'une concertation avec l'ensemble des pays riverains de la Méditerranée, il a jugé que l'adoption d'un amendement, qui conduirait à une navette supplémentaire, n'était pas souhaitable.

M. Jacques Bascou a alors rappelé que le Sénat avait adopté le projet de loi à l'unanimité, en raison de son caractère urgent. Notant que la délimitation de la zone économique relevait également d'un décret en Conseil d'Etat, il n'a pas jugé opportun d'attendre la fin des négociations actuellement en cours sur le périmètre de la zone de protection écologique pour adopter définitivement le projet de loi. Soulignant le risque d'une prolongation de ces négociations et le retard que subirait forcément la promulgation de la loi en cas de navette, il a jugé qu'une telle situation serait difficile à assumer auprès des populations concernées. Il a enfin rappelé que le projet de loi visait à traiter le cas spécifique de la Méditerranée, pour lequel il convenait d'être efficace, sans attendre l'issue des négociations.

Le président Patrick Ollier, regrettant que la qualité rédactionnelle du projet de loi soit médiocre, a souligné que ce point, dépendant du législateur, n'avait pas à être mis en rapport avec les négociations internationales en cours.

M. Daniel Paul a rejoint les propos du président, et estimé que le Gouvernement n'avait pas été suffisamment vigilant quant à la rédaction du texte mais a cependant souligné la nécessité d'adopter rapidement le projet de loi.

Le président Patrick Ollier, convenant de ce caractère d'urgence, a alors suggéré au rapporteur d'alerter la ministre, lors de la séance publique.

*Puis, la Commission est passée à l'examen des articles.*

## II.— EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

#### **Création d'une zone de protection écologique (ZPE) au large des côtes françaises**

Cet article vise à créer au large des côtes françaises une zone de protection écologique (ZPE), sur le modèle de la zone de protection économique créée par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976. Il précise donc les compétences exercées par les autorités françaises dans cette nouvelle zone et les règles qui y seront applicables.

Le 1<sup>o</sup> de cet article modifie le titre de la loi susmentionnée pour tenir compte de la création de la ZPE, l'intitulé de cette loi faisant alors référence à la fois à la zone économique et à la ZPE.

Le 2<sup>o</sup> de cet article propose une nouvelle rédaction de l'article 4 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976, qui avait déjà été modifié par la loi n° 86-826 du 11 juillet 1986.

Le **premier alinéa** de l'article 4 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 reprend le contenu de l'article actuel, à l'exception d'une modification rédactionnelle ponctuelle. Cette dernière est destinée à préciser que les compétences exercées dans la zone économique par les autorités françaises en vertu de cet article (protection et préservation du milieu marin, recherche scientifique marine, mise en place et utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages), compétences qui sont reconnues par le droit international, s'ajoutent aux « droits souverains » mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 (exploration et exploitation des ressources naturelles, du fond de la mer, de son sous-sol et des eaux surjacentes). La rédaction actuelle de l'article 4 de la loi susmentionnée aurait pu laisser croire, en effet, que les autorités françaises n'exerçaient dans la zone économique que les compétences énumérées dans le corps même de l'article, au détriment des « droits souverains ».

Par ailleurs, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi ajoute à l'article 4 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 un **second alinéa** apportant deux précisions.

Ainsi, la première phrase de cet alinéa définit la ZPE par les compétences qui y sont exercées. En vertu de cette rédaction, la ZPE est créée lorsque, dans une zone économique, les autorités françaises ne souhaitent pas, « *pour des motifs tenant aux relations internationales* », faire valoir leurs « droits souverains » mais uniquement exercer les compétences mentionnées au premier alinéa. Cela signifie que la création de la ZPE permet à la France d'exercer les compétences de protection de la nature dans une zone dont l'exploitation économique exclusive pourrait donner lieu à des différends avec des Etats étrangers.

La seconde phrase de cet alinéa précise que, dans la ZPE, les dispositions de l'article 3 la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976, qui renvoie lui-même au décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime, ne sont pas applicables aux navires dont le pavillon n'est pas français. Il s'agit là encore d'une limitation du contenu normatif de la ZPE, destiné à éviter tout différend entre la France et les autres Etats concernés, dans la mesure où la pêche représente un enjeu économique important. En conséquence, les navires étrangers resteront soumis pour la pêche aux règles édictées par l'Etat dont ils battent pavillon.

Ainsi, la conduite des navires étrangers dans les ZPE ne pourra faire l'objet d'un contrôle par les autorités françaises qu'en matière écologique, ce qui facilitera l'acceptation de la création de ces ZPE dans les zones où la France ne dispose pas actuellement d'une zone économique (situation actuelle au large des côtes françaises en Méditerranée). Votre rapporteur approuve le pragmatisme qui a amené à cantonner aux seules questions environnementales les compétences françaises dans les ZPE.

Le 3° de cet article vise à préciser à l'article 5 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 que la création de la ZPE nécessitera également un ou plusieurs décrets en Conseil d'Etat. L'article 5 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 renvoie déjà actuellement à de tels décrets la fixation des conditions et dates d'entrée en vigueur des dispositions relatives à la zone économique. Il a été indiqué à votre rapporteur que, compte tenu de l'urgence de l'instauration d'une ZPE au large des côtes françaises en Méditerranée, un tel décret serait publié dès que la présente loi aurait été promulguée, ce décret permettant notamment de délimiter précisément la zone concernée.

Le Sénat n'a pas apporté de modification à cet article.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

## *Article 2*

### **Extension à la ZPE du régime d'autorisation préalable applicable à la recherche marine dans la zone économique**

Cet article insère une référence à la ZPE, aux côtés de celle à la zone économique, dans l'article 2 de la loi n° 86-826 du 11 juillet 1986 relative à la recherche marine, qui soumet les activités de recherche scientifique marine à une autorisation, assortie de prescriptions le cas échéant, dans les eaux territoriales et la zone économique de la République française, ainsi que sur son plateau continental.

L'extension de ce régime à la ZPE permettra à l'Etat de s'assurer de la loyauté de l'attitude des équipes étrangères de recherche océanographique, la pratique ayant mis en évidence l'invocation trop fréquente de nobles considérations par des individus prélevant en réalité des cétaqués dans un but lucratif. Votre rapporteur salue cette précaution justifiée, qui n'amènera nullement la France à s'arroger l'exclusivité des ressources minérales dans la ZPE ou à y limiter

d'authentiques recherches scientifiques. Son attitude actuelle dans les zones déjà soumises à ce régime d'autorisation est à cet égard un gage de sérieux.

Le Sénat a également adopté cet article sans modification.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

### Article 3

(article L. 218-21 du code de l'environnement)

#### **Extension à la ZPE des dispositions répressives applicables dans les eaux territoriales et dans la zone économique**

Cet article a pour objet d'étendre à la ZPE l'applicabilité aux navires et plates-formes étrangers des dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires, qui font l'objet d'une sous-section au sein du code de l'environnement (articles L. 218-10 à L. 218-31). Il n'a fait l'objet de la part du Sénat que d'une modification rédactionnelle ponctuelle, destinée à éviter une répétition.

Les articles L. 218-10, L. 218-11, L. 218-13 et L. 218-19, qui fixent des conditions auxquelles renvoie l'article L. 218-21 du code de l'environnement, prévoient des sanctions pénales à l'encontre des capitaines de navires français ou responsables à bord de plates-formes françaises, lorsque surviennent certains événements. Les événements visés sont les rejets d'hydrocarbures interdits par la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite « MARPOL », signée à Londres le 2 novembre 1973 et plusieurs fois modifiée.

Les sanctions pénales sont constituées de peines de prison et d'amendes, variables selon l'importance du navire et la quantité d'hydrocarbures transportée :

– quatre ans de prison et 600 000 euros d'amende pour les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, ainsi que pour les autres navires d'une jauge brute d'au moins 500 tonneaux ;

– deux ans de prison et 180 000 euros d'amende pour les navires citernes d'une taille inférieure et les autres navires d'une taille inférieure à 150 tonneaux disposant néanmoins d'une machine propulsive d'une puissance supérieure à 150 kilowatts ;

– 6 000 euros d'amende (et, en cas de récidive, un an de prison et 12 000 euros d'amende) pour les autres navires.

En outre, lorsque ces faits se produisent, l'absence de transmission du rapport exigé par la convention « MARPOL » est punie de deux ans de prison et 180 000 euros d'amende.

L'article L. 218-21 du code de l'environnement soumet également aux dispositions répressives relatives aux rejets polluants les navires et plates-formes étrangers, même s'ils sont immatriculés dans un Etat non partie à la convention

susmentionnée, dès lors que ces navires ou plates-formes se trouvent dans les eaux intérieures et voies navigables françaises, les eaux territoriales françaises, ou encore la zone économique au large des côtes françaises. Toutefois, seules les peines d'amendes sont applicables lorsque l'infraction est commise dans la zone économique.

L'article 3 du présent projet de loi ajoute à cette liste la ZPE, dans laquelle seules les peines d'amende seront applicables.

Cette modification permettra de réprimer sur des surfaces plus étendues le comportement inacceptable de certains capitaines de navires, qui se livrent à des déballastages aux conséquences dramatiques pour la biodiversité, notamment en Méditerranée. Votre rapporteur approuve en outre toute démarche visant à autoriser des poursuites à l'encontre des propriétaires et exploitants de navires, et se félicite de l'annonce d'un prochain relèvement des sanctions pénales applicables, par le biais d'un projet de loi en préparation au ministère de la justice.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

#### *Article 4*

(article L. 218-29 du code de l'environnement)

#### **Extension de la compétence des tribunaux du littoral maritime**

Cet article modifie l'article L. 218-29 du code de l'environnement pour étendre à la zone économique et à la zone de protection écologique la compétence des tribunaux de grande instance du littoral maritime spécialisés.

La rédaction actuelle de l'article L. 218-29 du code de l'environnement ne leur donne en effet compétence que dans les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises, pour juger les infractions aux dispositions de la convention « MARPOL » et à celles de la sous-section du code de l'environnement consacrée aux rejets polluants des navires, ainsi que pour juger les infractions connexes.

Le 1<sup>o</sup> de cet article vise à ajouter à ces zones la zone économique et la zone de protection écologique, ce qui permettra aux tribunaux de grande instance du littoral maritime spécialisés d'exercer leur compétence sur l'ensemble des eaux pouvant être placées sous juridiction française.

Le 2<sup>o</sup> de cet article tire les conséquences de cette extension en limitant la compétence du tribunal de grande instance de Paris aux infractions commises par les capitaines de navires français dans les espaces maritimes échappant au contrôle des juridictions françaises, c'est-à-dire en haute mer, alors que ce tribunal peut à ce jour exercer cette compétence dans la zone économique comme en haute mer. Par ailleurs, la nouvelle rédaction du II de l'article L. 218-29 du code de l'environnement précise que cette compétence concerne le jugement mais aussi la poursuite et l'instruction des infractions.

Enfin, le 3<sup>o</sup> de cet article modifie la rédaction du III de l'article L. 218-29 du code de l'environnement, donnant aux tribunaux de grande instance concernés une compétence concurrente à celles des tribunaux du littoral maritime spécialisés et du tribunal de grande instance de Paris, pour les infractions commises dans les eaux territoriales et dans la zone économique. Ce paragraphe renvoie aux dispositions du code de procédure pénale déterminant la compétence territoriale du procureur de la République, du juge d'instruction et du tribunal correctionnel. La nouvelle rédaction précise en particulier que le tribunal de grande instance concerné est celui dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment en infraction.

Votre rapporteur estime que la clarification des compétences respectives des différentes juridictions intervenant pour réprimer les rejets polluants réduira la complexité du dispositif et permettra ainsi d'apporter plus facilement et plus rapidement une sanction aux comportements fautifs où qu'ils aient lieu. Surtout, l'extension de la compétence géographique des tribunaux du littoral maritime spécialisés permettra de disposer dans presque tous les cas d'un juge expert, mieux à même de combattre les pollutions marines.

Le Sénat a adopté cet article sans modification.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

#### *Article 5*

(article L. 218-45 du code de l'environnement)

#### **Sanctions pénales en cas de pollution par des opérations d'immersion**

Cet article, que le Sénat n'a pas modifié, vise à étendre les zones dans lesquelles les sanctions pénales réprimant les rejets d'hydrocarbures (*voir article 3*) sont applicables aux opérations d'immersion. En effet, en vertu de l'article L. 218-45 du code de l'environnement, seules la haute mer, les eaux territoriales et les eaux intérieures maritimes françaises sont concernées par ces dispositions répressives.

Le 1<sup>o</sup> de cet article ajoute aux zones susmentionnées la zone économique et la zone de protection écologique. En revanche, l'applicabilité aux navires, aéronefs, engins et plates-formes étrangers des dispositions réprimant les rejets polluants reste limitée aux seules eaux territoriales et intérieures françaises.

Le 2<sup>o</sup> de cet article vise à préciser que les navires étrangers ayant commis des infractions en dehors des eaux territoriales françaises ne peuvent encourir que des peines d'amende. Cela signifie que ces navires échapperont aux peines d'emprisonnement prévues aux articles L. 218-10, L. 218-11, L. 218-13 et L. 218-19 du code de l'environnement (*voir article 3*), conformément à la règle énoncée par l'article 230 de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer.

Ces deux modifications contribueront à mieux réprimer les atteintes à l'environnement résultant des immersions pouvant survenir au large des côtes françaises à une distance supérieure à douze milles marins, tout en respectant les engagements internationaux de la France.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

#### *Article 6*

(article L. 218-61 du code de l'environnement)

#### **Sanctions pénales en cas d'opérations d'incinération**

L'article L. 218-61 du code de l'environnement soumet les navires étrangers aux dispositions réprimant les incinérations en mer lorsque l'incinération a lieu dans les eaux sous souveraineté ou juridiction françaises, ou encore lorsque le navire auteur de l'infraction a embarqué ou chargé sur le territoire français. L'article L. 218-64 du code de l'environnement punit ainsi de deux ans de prison et 75 000 euros d'amende le capitaine du navire en infraction, tandis que l'article L. 218-65 du même code punit du double de ces peines le propriétaire ou l'exploitant qui aurait ordonné l'incinération.

L'article 6 du projet de loi, non modifié par le Sénat, vise à étendre à la zone de protection écologique l'impossibilité de prononcer des peines de prison en cas d'incinération par un navire étranger, cette protection existant déjà actuellement pour les incinérations survenant dans la zone économique : désormais, dans les deux zones, seules des peines d'amende pourront être prononcées par les juridictions françaises à l'encontre des navires étrangers, conformément au premier alinéa de l'article 230 de la convention de Montego Bay.

Il ne s'agit toutefois pas d'un affaiblissement des sanctions, puisque la zone de protection écologique n'existait pas auparavant. Cet article aligne seulement le régime de sanctions limitées prévues dans la zone de protection écologique sur celui de la zone économique, ce qui permettra de poursuivre, le cas échéant, les navires étrangers au large des côtes françaises en Méditerranée, où il n'existe par de zone économique.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

#### *Article 7*

(article L. 218-81 (nouveau) du code de l'environnement)

#### **Codification d'un article de loi**

Cet article a pour seul objet de créer dans le code de l'environnement un nouvel article, reprenant exactement les dispositions de l'article 4 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 susmentionnée, dans leur rédaction résultant de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi.

Il s'agit donc de poursuivre la codification du droit maritime dans ce domaine, afin d'en faciliter l'accès et la compréhension.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article 8 (nouveau)*

**Institution d'un bilan gouvernemental annuel devant le Parlement**

Cet article a été introduit au Sénat par un amendement de M. Jean-Paul Alduy, rapporteur de la Commission des affaires économiques, et adopté à l'unanimité des suffrages exprimés, le Gouvernement n'ayant pas fait part de son opposition.

Il prévoit que le Gouvernement présente chaque année aux parlementaires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, un bilan des actions menées en matière de sécurité maritime et de protection du littoral. Il précise en outre que ce bilan doit prendre la forme d'une déclaration, celle-ci étant suivie d'un débat.

Votre rapporteur estime que la création de cet échange périodique contribuera à maintenir durablement la vigilance des autorités politiques pour éviter la répétition d'évènements maritimes tragiques. Il observe par ailleurs que l'information des députés et sénateurs sur les décisions et mesures adoptées dans ces domaines permettra au Parlement d'exercer sa fonction traditionnelle de contrôle sur les actes du Gouvernement.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

◇  
◇ ◇

*Enfin, la Commission a adopté l'ensemble du projet de loi sans modification.*



**TABLEAU COMPARATIF**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République</p>	<p>Article 1<sup>er</sup></p> <p>La loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République est modifiée ainsi qu'il suit :</p> <p>I. - Son intitulé devient : « loi relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ».</p> <p>II. - L'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. 4 - Dans la zone économique définie à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, les autorités françaises exercent en outre les compétences reconnues par le droit international relatives à la protection et à la préservation du milieu marin, à la recherche scientifique marine, à la mise en place et à l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages.</p> <p>« Lorsque, dans une zone délimitée ainsi qu'il est précisé à l'article 1<sup>er</sup>, les autorités françaises entendent, pour des motifs tenant aux relations internationales, n'exercer que les compétences mentionnées à l'alinéa ci-dessus, cette zone est dénommée zone de protection écologique. Dans cette zone les dispositions de l'article 3 ne s'appliquent pas aux navires battant pavillon</p>	<p>Article 1<sup>er</sup></p> <p>La loi ...</p> <p>... est <i>ainsi modifiée</i> :</p> <p>1° Son intitulé est <i>ainsi rédigé</i> : « loi ...</p> <p>... République » ;</p> <p>2° L'article 4 est <i>ainsi rédigé</i> :</p> <p>« Art 4. - Dans la zone économique définie à l'article 1<sup>er</sup>, les autorités ...</p> <p>... d'ouvrages.</p> <p>« Lorsque, ...</p> <p>... mentionnées au premier alinéa, cette zone ...</p>	<p>Article 1<sup>er</sup></p> <p>(<i>Sans modification</i>)</p>
<p>Article 4</p>			
<p>Dans la zone économique définie à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, les autorités françaises exercent les compétences reconnues par le droit international relatives à la protection et à la préservation du milieu marin, à la recherche scientifique marine, à la mise en place et à l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>Des décrets en Conseil d'Etat fixeront les conditions et les dates d'entrée en vigueur des dispositions de la présente loi en ce qui concerne la zone économique au large des diverses côtes du territoire de la République.</p> <p><b>Loi n° 86-826 du 11 juillet 1986 relative à la recherche scientifique marine et portant modification de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>d'un État étranger. »</p> <p>III. - A l'article 5, il est inséré un deuxième alinéa ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« La zone de protection écologique est également créée par décret en Conseil d'État. »</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>... étranger. » ;</p> <p>3° L'article 5 est <i>complété par un alinéa</i> ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>
<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Toute activité de recherche scientifique marine, menée dans la mer territoriale, dans la zone économique définie à l'article 1er de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 précitée et sur le plateau continental, est soumise à une autorisation assortie, le cas échéant, de prescriptions dans les conditions et selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Dans l'article 2 de la loi n° 86-826 du 11 juillet 1986 relative à la recherche scientifique marine et portant modification de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République, les mots : « dans la zone économique définie à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 précitée » sont remplacés par les mots : « dans la zone économique et dans la zone de protection écologique définies par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ».</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>Code de l'Environnement</b></p> <p style="text-align: center;">LIVRE II</p> <p><b>MILIEUX PHYSIQUES</b></p> <p style="text-align: center;">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p><b>EAU ET MILIEUX AQUATIQUES</b></p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE VIII</p> <p><b>Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Section 1</i></p> <p><b><i>Pollution par les rejets des navires</i></b></p> <p style="text-align: center;"><i>Sous-section 2</i></p> <p><b><i>Dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires</i></b></p> <p><i>Art. L. 218-21.-</i> Dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, les dispositions de la présente sous-section s'appliquent, dans les conditions prévues aux articles L. 218-10, L. 218-11, L. 218-13 à L. 218-19, aux navires et plates-formes étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un gouvernement non partie à la</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 3</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Au premier alinéa de l'article L. 218-21 du code de l'environnement, après les mots : « dans la zone économique », sont insérés les mots : « et la zone de protection écologique définies par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ».</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 3</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>L'article L. 218-21 du code de l'environnement <i>est ainsi modifié</i> :</p> <p>1° Au premier alinéa, après les mots : « <i>côtes du territoire de la République</i> », sont insérés ...</p> <p style="text-align: center;">... République » ;</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 3 <i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p>convention mentionnée à l'article L. 218-10.</p> <p>Toutefois, seules les peines d'amendes prévues aux articles L. 218-10, L. 218-11 et L. 218-13 à L. 218-19 peuvent être prononcées lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République</p> <p><i>Art. L. 218-29.- I. - Dès lors qu'elles ont été commises dans les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, les infractions aux dispositions de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 et à celles de la présente sous-section, ainsi que les infractions qui leurs sont connexes, sont jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé, éventuellement compétent sur les ressorts de plusieurs cours d'appel dans les conditions prévues par le présent article. Un décret fixe la liste et le ressort de ces tribunaux.</i></p> <p>II. - Le tribunal de grande instance de Paris est compétent pour le jugement des infractions commises dans la zone économique exclusive française ainsi que de celles commises par les</p>	<p>Au deuxième alinéa de l'article L. 218-21 du code de l'environnement, après les mots : « dans la zone économique », sont ajoutés les mots : « ou dans la zone de protection écologique ».</p> <p>Article 4</p> <p>L'article L. 218-29 du code de l'environnement est modifié ainsi qu'il suit :</p> <p>I. - Au I, après les mots : « Dès lors qu'elles ont été commises dans », sont insérés les mots : « la zone économique, la zone de protection écologique ».</p> <p>II. - Le II est remplacé par les dispositions suivantes : « II. - Le tribunal de grande instance de Paris est compétent pour la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions commises par les capitaines de navires français se trouvant hors des</p>	<p>2° Au deuxième alinéa, après ... ... sont <i>insérés</i> les mots : « ou ... ... écologique ».</p> <p>Article 4</p> <p>L'article ...</p> <p>ainsi modifié :</p> <p>1° (<i>Sans modification</i>)</p> <p>2° Le II est <i>ainsi rédigé</i> : « II. - (<i>Sans modification</i>)</p>	<p>Article 4</p> <p>(<i>Sans modification</i>)</p>

<b>Texte en vigueur</b> —	<b>Texte du projet de loi</b> —	<b>Texte adopté par le Sénat en première lecture</b> —	<b>Propositions de la Commission</b> —
<p>capitaines de navires français en haute mer.</p> <p>III. - Exercent une compétence concurrente avec les juridictions désignées aux I et II pour la poursuite et l'instruction des infractions commises dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive les tribunaux de grande instance compétents en application des articles 43, 52, 382, 663, deuxième alinéa, et 706-42 du code de procédure pénale.</p> <p>.....</p>	<p>espaces maritimes sous juridiction française. »</p> <p>III. - Le III est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« III. - Pour la poursuite et l'instruction des infractions mentionnées au I, les tribunaux désignés au I et au II et le tribunal de grande instance dans le ressort duquel peut être trouvé le bâtiment, exercent une compétence concurrente à celle qui résulte de l'application des articles 43, 52, 382, 663, deuxième alinéa, et 706-42 du code de procédure pénale. »</p>	<p>3° Le III est ainsi rédigé :</p> <p>« III. - (Sans modification)</p>	
<p><i>Section 3</i> <b>Pollution par les opérations d'immersion</b> <i>Sous-section 1</i> <b>Autorisations</b></p> <p><i>Art. L. 218-45.</i>- Les dispositions de la présente section sont également applicables aux opérations d'immersion effectuées en dehors de la zone d'application de la convention d'Oslo, soit en haute mer, soit dans les eaux territoriales et intérieures maritimes françaises.</p> <p>Dans les eaux territoriales et intérieures maritimes françaises, les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires, aéronefs, engins et plates-formes étrangers, même immatriculés dans un Etat non partie à ladite convention.</p>	<p>Article 5</p> <p>L'article L. 218-45 du code de l'environnement est modifié ainsi <i>qu'il suit</i> :</p> <p>I. - Au premier alinéa, après les mots : « soit en haute mer », sont insérés les mots : « soit dans la zone économique ou dans la zone de protection écologique ».</p> <p>II. - Le deuxième alinéa est complété par les dispositions suivantes :</p> <p>« Seules les peines</p>	<p>Article 5</p> <p>L'article ... ... est ainsi modifié :</p> <p>1° (Sans modification)</p> <p>2° Le deuxième ... ... par une phrase ainsi rédigée :</p> <p>(Alinéa sans modi-</p>	<p>Article 5</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;"><i>Section 4</i></p> <p><b>Pollution par les opérations d'incinération</b></p> <p><i>Art. L. 218-61.- I. -</i> Les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires étrangers :</p> <p>1° En cas d'incinération dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française ;</p> <p>2° Même en cas d'incinération hors des eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, lorsque l'embarquement ou le chargement a eu lieu sur le territoire français.</p> <p>II. - Toutefois seules les peines d'amende prévues aux articles L. 218-64 et L. 218-65 peuvent être prononcées lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique, telle que définie à l'article 1er de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République.</p>	<p>d'amende mentionnées à la sous-section 2 de la présente section peuvent être prononcées à l'encontre des navires étrangers pour des infractions commises au-delà de la mer territoriale. »</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Au II de l'article L. 218-61 du code de l'environnement, les mots : « dans la zone économique telle que définie à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République » sont remplacés par les mots : « dans la zone économique ou dans la zone de protection écologique ».</p>	<p><i>fication)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
—	—	—	—
	Article 7	Article 7	Article 7
CHAPITRE VIII	Il est inséré, au chapitre VIII du titre I <sup>er</sup> du livre II du code de l'environnement, une section 7 intitulée : « Zone de protection écologique », comportant l'article L. 218-81 suivant :	Le chapitre ...	<i>(Sans modification)</i>
DU TITRE 1ER		... l'environnement est complété par une section 7 ...	
DU LIVRE II		... comportant un article L. 218-81 ainsi rédigé :	
	« Art. L. 218-81.- Ainsi qu'il est dit à l'article 4 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République, ci-après reproduit :	« Art. L. 218-81.- <i>(Alinéa sans modification)</i>	
	« Dans la zone économique définie à l'article 1 <sup>er</sup> ci-dessus, les autorités françaises exercent en outre les compétences reconnues par le droit international relatives à la protection et à la préservation du milieu marin, à la recherche scientifique marine, à la mise en place et à l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages.	« Dans ... l'article 1 <sup>er</sup> , les autorités ...	
	« Lorsque, dans une zone délimitée ainsi qu'il est précisé à l'article 1 <sup>er</sup> , les autorités françaises entendent, pour des motifs tenant aux relations internationales, n'exercer que les compétences mentionnées à l'alinéa ci-dessus, cette zone est dénommée zone de protection écologique. Dans cette zone les dispositions de l'article 3 ne s'appliquent pas aux navires battant pavillon d'un État étranger. »	... d'ouvrages.  « Lorsque, ...  ... mentionnées au premier alinéa, cette zone ...  ... étranger. »	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
—	—	<p data-bbox="858 398 1075 430"><i>Article 8 (nouveau)</i></p> <p data-bbox="804 465 1133 824"><i>A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, le Gouvernement présente chaque année au Parlement un bilan des décisions et mesures adoptées au plan international, communautaire et national dans le domaine de la sécurité maritime et de la protection du littoral. Cette déclaration est suivie d'un débat.</i></p>	<p data-bbox="1264 398 1359 430">Article 8</p> <p data-bbox="1203 465 1420 497"><i>(Sans modification)</i></p>

---

N° 722 – Rapport de M. Jean-Pierre Grand sur le projet de loi adopté par le Sénat sur la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République