



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 22702

Texte de la question

M. Rudy Salles attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur la multiplication des manoeuvres de dégazage intervenues au large des côtes azuréennes. Face à la répétition des dégazages sauvages qui souillent nos côtes françaises, le Gouvernement français se doit de réagir avec fermeté. Il devient, en effet, vital pour notre avenir et celui des générations futures que des dispositions légales dissuasives soient édictées tant au niveau français qu'eupéen. Parmi ces mesures, il semblerait nécessaire d'interdire les tankers à simple coque et d'exiger, pour tout type de navire, des certificats de dégazage ou déballastage au sortir des ports. Il conviendrait, en outre, de se doter, à l'encontre de ces délinquants des mers, d'un arsenal répressif plus adapté incluant amendes, saisies des bâtiments et cargaisons. Enfin, il serait opportun de prévoir la possibilité d'arraisonner hors des eaux territoriales tout contrevenant aux dispositions légales en la matière. En conséquence, il souhaiterait savoir si de telles mesures pourraient être édictées et, à défaut, connaître la politique que le Gouvernement entend mener sur ce dossier.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant la politique gouvernementale relative à la lutte contre les opérations de dégazage au large des côtes azuréennes. La pollution des mers et des océans a plusieurs origines. Si les pollutions marines les plus visibles sont provoquées par les marées noires, les déballastages illicites et autres rejets d'hydrocarbures volontaires constituent en réalité l'essentiel de la pollution d'origine maritime. C'est pourquoi la lutte contre les rejets illicites d'hydrocarbures en mer, qu'il s'agisse de rejets d'eaux de cale ou de ballasts sales, figure parmi les priorités du Gouvernement. C'est dans cet esprit que la loi n° 2001-380 du 3 mai 2001, modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, dissuade fortement les auteurs de rejets délibérés en renforçant et en diversifiant les sanctions répressives dont ils sont passibles. A cela, il faut ajouter le dispositif adopté dans le cadre de la loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, prévoyant le déballastage des navires avant leur sortie du port sous peine de sanctions. De plus, il convient également de rappeler la décision française de créer une zone de protection écologique en Méditerranée (ZPE) afin de mieux lutter contre les pollutions marines volontaires. Le projet de loi instituant cette ZPE a d'ailleurs été adopté définitivement par le Parlement le 3 avril 2003. La directive européenne 2000/59/CE relative au traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires est par ailleurs en cours de transposition par le secrétariat d'État aux transports et à la mer. Un projet de texte devrait notamment être prochainement présenté sur les sanctions applicables aux contrevenants. Le principe applicable consiste à ce que tous les navires doivent obligatoirement déposer leurs déchets et résidus dans leur port d'escale sauf s'ils font la preuve qu'ils ont passé un contrat avec un autre port pour leur traitement et qu'ils disposent d'une capacité de stockage résiduelle suffisante jusqu'à leur prochaine escale. En matière de récupération des coûts, l'Etat n'a pas souhaité instaurer de taxe. L'option retenue consiste à établir un système de redevance (contre service rendu) pour la prestation de collecte et de traitement des déchets et résidus des navires. En outre, les dispositions pénales envisagées permettront à l'État d'infliger des amendes aux

contrevenants qui refuseraient de déposer leurs déchets. Par ailleurs, les travaux engagés par le Gouvernement ont permis d'améliorer tant la poursuite des contrevenants que l'exécution effective des sanctions. Ainsi, l'instruction du 15 juillet 2002, relative à la recherche et à la répression de la pollution de la mer par les navires, permettra-t-elle de faciliter le constat des infractions. La création des tribunaux maritimes spécialisés à Brest, Le Havre et Marseille et l'extension de leur zone de compétence qui a été introduite par la loi du 15 avril 2003 portant création d'une zone de protection écologique en Méditerranée devraient favoriser l'aboutissement des procédures judiciaires engagées contre les navires pollueurs. Enfin, sur le plan opérationnel, le comité interministériel de la mer du 29 avril 2003 a décidé que serait étudié, en coopération avec l'Union européenne, le moyen de renforcer le système de surveillance et de détection des pollutions marines par hydrocarbures.

Données clés

Auteur : [M. Rudy Salles](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (3^e circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22702

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 28 juillet 2003, page 5925

Réponse publiée le : 1er décembre 2003, page 9201