



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 56849

Texte de la question

M. Jérôme Bignon attire l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur le bilan des mesures prises en application de la loi du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires. Pendant trop longtemps, l'impunité a permis à certains usagers de la mer de développer volontairement des pratiques nuisibles à l'environnement marin et au littoral. La modernisation des droits communautaire et français, la mobilisation des services maritimes et de la justice, permettent enfin de donner un début de réponse à des pratiques scandaleuses. Si les sanctions ont été relevées depuis la loi du 3 mai 2001, encore convient-il qu'elles soient effectives. C'est pourquoi il lui demande quels sont les moyens mis à disposition des autorités chargées de poursuivre les « voyous des mers » par la loi de finances pour 2005 et quel est le bilan de l'année 2004 en matière de poursuites judiciaires contre lesdits « voyous ».

Texte de la réponse

A la suite des pollutions accidentelles causées par les naufrages des pétroliers Erika (1999) et Prestige (2002), plusieurs textes législatifs et réglementaires ont très nettement renforcé la capacité de l'État à lutter contre les rejets illicites en mer. La loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires a augmenté fortement les sanctions (600 000 euros pour la première catégorie d'amende), soit un quadruplement par rapport à la loi du 5 juillet 1983, réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures. Cette loi a également élargi le champ des responsabilités. Outre celle du capitaine du navire, la responsabilité pénale du propriétaire, de l'exploitant ou de toute autre personne exerçant un contrôle dans la gestion ou la marche du navire peut être recherchée. La loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux nouvelles formes de criminalité a encore aggravé les sanctions en portant le maximum encouru pour la première catégorie à 1 million d'euros. La loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique a permis d'instituer une telle zone en Méditerranée par le décret n° 2004-33 du 8 janvier 2004 et d'exercer une action répressive au-delà de la mer territoriale à l'encontre d'auteurs d'actes illicites. La loi du 3 mai 2001 a créé les tribunaux du littoral maritime spécialisés qui se voient reconnaître une compétence spécifique pour le jugement des affaires de pollution volontaire. Le décret n° 2002-196 du 11 février 2002 a institué ces juridictions spécialisées au Havre, à Brest, Marseille, Fort-de-France, Saint-Denis et Saint-Pierre-et-Miquelon. La compétence de ces juridictions est étendue aux zones économiques et à la zone de protection écologique par la loi du 15 avril 2003. Le tribunal de grande instance de Paris reste compétent pour la poursuite des infractions commises par les navires français en haute mer et pour les affaires particulièrement complexes. La spécialisation a permis la sensibilisation des magistrats du parquet et du siège à un sujet très technique ainsi que l'établissement de relations avec les services qui concourent à la surveillance maritime (affaires maritime, douane, marine nationale, gendarmerie) sous la coordination du préfet maritime. Le bilan de ce nouveau dispositif législatif est éloquent. L'année 2004 a enregistré 20 actions à l'encontre de navires (déroutement ou immobilisation dans un port suivi d'une consigne du navire à quai) dans les espaces maritimes sous juridiction française. Ces actions ont été majoritairement conduites sur la façade Atlantique (treize cas), mais aussi en Méditerranée (cinq cas) grâce à la création de la zone de protection écologique en janvier 2004. Cette évolution

est significative de l'effort de répression entrepris contre les navires auteurs de rejets illicites puisque de 1999 à 2003 seulement 16 déroutements au total avaient été effectués. Jusqu'en 2002, l'amende maximale prononcée a été de 90 000 euros. A partir de 2003, les peines d'amendes ont très notablement augmenté. On peut noter pour la première fois, en 2004, le prononcé d'une peine de prison avec sursis et une amende record de 500 000 euros à l'encontre d'un capitaine de navire qui avait déjà refusé une première fois d'être dérouté. Depuis le 1er janvier 2004, ces opérations se sont traduites par le dépôt de cautionnements d'un montant de 8 340 000 euros et un total de 3 520 000 euros d'amendes prononcées. En raison de l'exposition des façades maritimes françaises aux flux de la navigation internationale, les progrès dans la surveillance et la répression des rejets illicites doivent se situer dans une perspective européenne. A cet égard, en décembre 2002, le conseil des ministres de l'Union européenne a décidé d'harmoniser les réglementations des États membres dans le domaine de la répression des rejets illicites. A cette fin, deux instruments ont été adoptés : un projet de directive communautaire pour déterminer dans quelles conditions de lieu et de circonstance une infraction pouvait être considérée comme commise. L'adoption de ce texte a été acquise le 23 février 2005, à l'issue du vote par le Parlement du texte de compromis élaboré par un groupe tripartite composé de représentants de la commission, du Conseil et du Parlement ; un projet de décision cadre pour déterminer la qualification et le contenu de la sanction pénale, dont l'adoption nécessite l'unanimité du conseil Pêche qui l'a examiné en décembre 2004 puis à nouveau le 6 avril 2005. La France soutient fermement ces deux textes qui, nécessiteront une adaptation de la législation française. Enfin, la mise en service opérationnelle en 2005 de l'avion POLMAR 3 de la douane et la mise au standard 3 de l'avion POLMAR 2 en 2006 va permettre aux autorités françaises de conduire des actions de surveillance nocturne. Cette nouvelle capacité va faciliter l'identification des contrevenants de nuit et contribuer au renforcement de l'effet de dissuasion qu'induit déjà le dispositif actuel.

Données clés

Auteur : [M. Jérôme Bignon](#)

Circonscription : Somme (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 56849

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er février 2005, page 961

Réponse publiée le : 19 juillet 2005, page 7199