



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 57669

Texte de la question

M. Philippe Vuilque attire l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur les pollutions maritimes dues aux dégazages d'hydrocarbures. Souvent les capitaines des navires tentent de maquiller leurs actes. Il lui demande de bien vouloir exposer à la représentation nationale les mesures qui sont prises pour lutter contre de tels comportements, pour faciliter le nettoyage des navires dans les ports et pour condamner non seulement le capitaine du navire mais aussi l'armateur, le chargeur, voire l'État de pavillon du navire.

Texte de la réponse

À la suite des naufrages des pétroliers Erika (1999) et Prestige (2002), les autorités françaises 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 quadruplé les sanctions par rapport à la loi du 5 juillet 1983 et permis la recherche de la responsabilité pénale du propriétaire ou de l'exploitant du navire. Elle a créé des tribunaux spécialisés 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 a été étendue aux zones économiques et à la zone de protection écologique par la loi du 15 avril 2003. Cette spécialisation a permis la sensibilisation des magistrats du parquet et du siège ainsi que l'établissement de relations avec les services chargés de la surveillance maritime (affaires maritimes, douanes, marine nationale, gendarmerie) sous la coordination du préfet maritime. La loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique en Méditerranée a permis d'exercer cette action répressive au-delà de la mer territoriale. Enfin, 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 un million d'euros. Le bilan de l'action répressive menée sur les cinq dernières années est éloquent. Sur la période 2002-2006, 126 navires ont fait l'objet d'un procès-verbal à la suite d'un constat de pollution marine dans les espaces maritimes sous juridiction française. 75 navires ont fait l'objet de mesures coercitives (déroutement ou immobilisation dans un port) et d'actions en justice, soit une moyenne de 15 procès par an, contre 2 par an de 1997 à 2002. Ces actions ont été majoritairement conduites sur la façade atlantique, mais aussi en Méditerranée. Jusqu'en 2002, l'amende maximale prononcée était de 90 000 euros. À partir de 2003, les peines d'amendes ont très notablement augmenté, atteignant une amende record de 800 000 euros en 2005 et, pour la première fois, en 2004, le prononcé d'une peine de prison avec sursis. L'effet dissuasif de ces mesures peut être mesuré par la baisse très sensible des infractions relevées (44 en 2000, 11 en 2006). De même, le nombre de pollutions détectées par la surveillance aérienne a diminué pour la première fois depuis quinze ans : 335 cas en 2005 contre 460 en 2004. Toutefois, en raison de l'exposition des façades maritimes françaises aux flux de la navigation internationale, les progrès dans la répression des rejets illicites doivent se situer dans une perspective européenne. La décision-cadre 2005/667/JAI et la directive 2005/35/CE adoptées en 2005 renforcent le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires. Ces textes imposent aux États membres de sanctionner les infractions, y compris en haute mer, conformément au droit international. La négligence grave est également sanctionnée

dans les eaux territoriales et intérieures. Enfin, ces sanctions peuvent s'appliquer à l'ensemble de la chaîne de transport. La directive 2000/59/CE fait également obligation aux États membres de disposer d'installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison et contraint les capitaines des navires à y déposer leurs déchets sous peine de sanctions (amendes, immobilisation). Concernant les moyens de détection, la mise en service de l'avion Polmar 3 des douanes et la modernisation du Polmar 2, prévus pour 2007, permettront aux autorités françaises de conduire des actions de surveillance nocturne, ce qui contribuera au renforcement de l'effet de dissuasion induit par le dispositif actuel. Les capacités des satellites sont également en cours d'évaluation. Ils détectent les hydrocarbures en mer, mais ne sont pas en mesure d'identifier le navire. Dans le cadre du projet européen Marcoast, une expérimentation a été menée en 2006 en Méditerranée et sera poursuivie en 2007.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Vuilque](#)

Circonscription : Ardennes (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57669

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 février 2005, page 1579

Réponse publiée le : 6 février 2007, page 1415