Les navires pollueurs passent encore au travers des mailles du filet

Dossier de
 la rÃ©daction de H2o
March 2025

Dans un rapport publiÃ© le 4 mars, la Cour des comptes europÃ©enne tire la sonnette d'alarme : les navires continuent de polluer les mers d'Europe. Si la lÃ©gislation europÃ©enne progresse, jusqu'Ã Ãªtre parfois plus stricte que les rÃ¨gles internationales, c'est la mise en œuvre par les 22 Ã‰tats membres cÃ´tiers de l'UE qui pose problÃ¨me. Les mesures visant Ã prÃ©venir, combattre, tracer et sanctionner les diffÃ©rents types de pollution causÃ©e par les navires forment un filet aux mailles bien trop lÃ¢ches, avertissent les auditeurs.

La lÃ©gislation europÃ©enne fait siennes les rÃ¨gles internationales, avec parfois des exigences encore plus strictes, dans des domaines tels que la pollution par les hydrocarbures, la gestion des Ã©paves et les Ã©missions de soufre. Cependant, les auditeurs de l'UE pointent plusieurs failles que l'Europe doit encore combler, en particulier en ce qui concerne les risques de pollution. Par exemple, les armateurs peuvent encore Ã©chapper Ã leurs obligations en matiÃ¨re de recyclage en passant leurs navires sous le pavillon d'un pays tiers avant leur dÃ©mantÃ¨lement. Les chiffres parlent d'eux-mÃªmes : en 2022, un navire sur sept dans le monde battait pavillon de l'UE, mais, si l'on considÃ¨re uniquement les navires en fin de vie, cette proportion est divisÃ©e par deux. De mÃªme, les rÃ¨gles europÃ©ennes concernant les conteneurs perdus en mer sont loin d'Ãªtre Ã©tanches. D'une part, rien ne garantit que toutes les pertes soient bien dÃ©clarÃ©es ; et, d'autre part, trÃ¨s peu de conteneurs sont en rÃ©alitÃ© rÃ©cupÃ©rÃ©s.

Les auditeurs font Ã©galement remarquer que les Vingt-Sept sous-utilisent les outils que l'UE met Ã leur disposition pour combattre la pollution causÃ©e par les navires, qu'il s'agisse de la dÃ©tection par drones ou du rÃ©seau de navires dÃ©pollueurs mobilisÃ©s pour la lutte contre les marÃ©es noires. Le systÃ¨me europÃ©en de surveillance par satellite pour la dÃ©tection des rejets d'hydrocarbures (CleanSeaNet), qui permet de scruter les mers et de dÃ©tecter de maniÃ¨re prÃ©coce de possibles Ã©pisodes de pollution, constitue Ã cet Ã©gard un exemple frappant. Au cours de la pÃ©riode 2022â€‘2023, il a repÃ©rÃ© au total 7 731 dÃ©versements possibles d'hydrocarbures dans les mers europÃ©ennes, principalement en Espagne (1 462), en GrÃ¨ce (1 367) et en Italie (1 188). Pourtant, les auditeurs ont constatÃ© que les Ã‰tats membres avaient donnÃ© suite Ã moins de la moitiÃ© de ces alertes et n'avaient confirmÃ© la pollution que dans 7 % des cas. En cause bien souvent, le dÃ©calage entre le moment oÃ¹ l'image satellite est captÃ©e et celui oÃ¹ le contrÃ´le en mer est effectuÃ©.

Les auditeurs ont aussi constatÃ© que les autoritÃ©s nationales n'effectuent pas suffisamment d'inspections prÃ©ventives des navires et que les sanctions Ã l'encontre des pollueurs restent anecdotiques. Les auteurs de rejets illÃ©gaux de substances polluantes dans la mer font rarement l'objet de sanctions effectives ou dissuasives, et les poursuites sont rares. De mÃªme, peu de pays de l'UE signalent des infractions liÃ©es Ã la rÃ©cupÃ©ration des engins de pÃªche abandonnÃ© perdus ou rejetÃ©s en mer.

Globalement, les auditeurs constatent que ni la Commission europÃ©enne ni les Ã‰tats membres ne suivent prÃ©cisÃ©ment l'utilisation des fonds europÃ©ens destinÃ©s Ã lutter contre la pollution marine. Ils ne disposent pas d'une vue d'ensemble des rÃ©sultats rÃ©ellement obtenus ni de la maniÃ¨re dont ceux-ci pourraient Ãªtre transposÃ©s Ã plus grande Ã©chelle. Dans mÃªme temps, l'audit rÃ©vÃ¨le que l'Union europÃ©enne peine Ã surveiller la pollution causÃ©e par les navires. La quantitÃ© rÃ©elle d'hydrocarbures, de contaminants et de dÃ©chets marins dÃ©versÃ©s par les navires reste en grande partie inconnue, de mÃªme que l'identitÃ© des pollueurs.

Rapport