

Les navires pollueurs passent encore au travers des mailles du filet

Dossier de la rédaction de H2o
March 2025

Dans un rapport publié le 4 mars, la Cour des comptes européenne tire la sonnette d'alarme : les navires continuent de polluer les mers d'Europe. Si la législation européenne progresse, jusqu'à être parfois plus stricte que les règles internationales, c'est la mise en œuvre par les 22 États membres cette fois-ci de l'UE qui pose problème. Les mesures visant à prévenir, combattre, tracer et sanctionner les différents types de pollution causée par les navires forment un filet aux mailles bien trop larges, avertissent les auditeurs.

La législation européenne fait siennes les règles internationales, avec parfois des exigences encore plus strictes, dans des domaines tels que la pollution par les hydrocarbures, la gestion des déchets et les émissions 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 échapper à leurs obligations en matière de recyclage en passant leurs navires sous le pavillon d'un pays tiers avant leur démantèlement. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2022, un navire sur sept dans le monde battait pavillon de l'UE, mais, si l'on considère uniquement les navires en fin de vie, cette proportion est divisée par deux. De même, les règles européennes concernant les conteneurs perdus en mer sont loin d'être étanches. D'une part, rien ne garantit que toutes les pertes soient bien déclarées ; et, d'autre part, très peu de conteneurs sont en réalité récupérés.

Les auditeurs font également remarquer que les Vingt-Sept sous-utilisent les outils que l'UE met à leur disposition pour combattre la pollution causée par les navires, qu'il s'agisse de la détection par drones ou du réseau de navires dépollueurs mobilisés pour la lutte contre les marées noires. Le système européen de surveillance par satellite pour la détection des rejets d'hydrocarbures (CleanSeaNet), qui permet de scruter les mers et de détecter de manière précoce de possibles épisodes de pollution, constitue à cet égard un exemple frappant. Au cours de la période 2022-2023, il a repéré au total 7 731 déversements possibles d'hydrocarbures dans les mers européennes, principalement en Espagne (1 462), en Grèce (1 367) et en Italie (1 188). Pourtant, les auditeurs ont constaté que les États membres avaient donné suite à moins de la moitié de ces alertes et n'avaient confirmé la pollution que dans 7 % des cas. En cause bien souvent, le décalage entre le moment où l'image satellite est captée et celui où le contrôle en mer est effectué.

Les auditeurs ont aussi constaté que les autorités nationales n'effectuent pas suffisamment d'inspections préventives des navires et que les sanctions à l'encontre des pollueurs restent anecdotiques. Les auteurs de rejets illégaux de substances polluantes dans la mer font rarement l'objet de sanctions effectives ou dissuasives, et les poursuites sont rares. De même, peu de pays de l'UE signalent des infractions liées à la récupération des engins de pêche abandonnés perdus ou rejetés en mer.

Globalement, les auditeurs constatent que ni la Commission européenne ni les États membres ne suivent précisément l'utilisation des fonds européens destinés à lutter contre la pollution marine. Ils ne disposent pas d'une vue d'ensemble des résultats obtenus ni de la manière dont ceux-ci pourraient être transposés à une plus grande échelle. Dans le même temps, l'audit révèle que l'Union européenne peine à surveiller la pollution causée par les navires. La quantité relative d'hydrocarbures, de contaminants et de déchets marins déversés par les navires reste en grande partie inconnue, de même que l'identité des pollueurs.

Rapport