

LE CONGRÈS DES POUVOIRS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Recommandation 169 (2005)¹ sur les grandes marées noires: le rôle des pouvoirs locaux

Le Congrès, saisi de la proposition de la Chambre des pouvoirs locaux,

1. Considérant que la pollution des océans due aux déversements d'hydrocarbures est devenue un problème de plus en plus préoccupant pour la communauté internationale au cours des dernières décennies;
2. Notant que l'Europe est bordée en grande partie par des mers semi-fermées, à savoir la mer Méditerranée, la mer Noire, la mer Caspienne et la mer Baltique, dont les échanges d'eau avec l'océan sont limités, ce qui les rend très sensibles à la pollution;
3. Conscient que le littoral atlantique européen n'est pas épargné par la pollution, principalement due à des sources terrestres, à la production en mer de pétrole et de gaz, aux transports maritimes et à des marées noires accidentelles;
4. Rappelant avec consternation les catastrophes, consécutives à des accidents de pétroliers, qui ont frappé les côtes européennes ces dernières années, catastrophes qui ont eu de graves répercussions sur les entreprises, les loisirs, les biotopes marins et côtiers, et ont lourdement pénalisé l'économie pour de longues années;
5. Soulignant, de plus, que les déversements délibérés de quantités excessives d'hydrocarbures et d'autres substances dangereuses qui sont pratiqués par de nombreux navires sont à l'origine de dommages encore plus importants pour le littoral européen que ceux causés par les accidents de pétroliers;
6. Rappelant également que beaucoup de substances chimiques transportées par mer sont bien plus dangereuses pour le milieu marin et les organismes vivants que le pétrole brut et les hydrocarbures de soute;
7. Considérant que, du fait de l'augmentation constante du volume des substances dangereuses et polluantes acheminées par voie maritime, les collectivités locales et régionales des zones côtières sont exposées à des risques permanents;
8. Notant que les risques environnementaux sont, indubitablement, de plus en plus pris en compte et qu'il y a lieu d'améliorer la législation en la matière;
9. Convaincu que la législation n'est toujours pas appliquée convenablement, que les victimes ne sont pas suffisamment indemnisées et que les plans d'urgence présentent des lacunes,

10. Invite les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe:

- a. à prendre toutes les mesures nécessaires pour que le risque de pollution des mers et des côtes par des hydrocarbures soit réduit au minimum;
- b. à renforcer le principe du pollueur-payeur en ce qui concerne le transport d'hydrocarbures, et à agir dans le sens d'une application ferme de leur législation interne et des règles internationales définies par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Union européenne (UE), par exemple en insistant sur le recours à des navires à double coque, en infligeant de lourdes amendes en cas d'infractions telles que le déversement délibéré de quantités importantes d'hydrocarbures ou d'autres polluants, en réduisant l'utilisation des pavillons de complaisance et en simplifiant les dispositions actuellement complexes en matière de propriété et d'exploitation des pétroliers, afin de réduire la vulnérabilité et les risques dans le transport maritime;
- c. à faire respecter les réglementations antipollution de l'Etat du pavillon (qui veille à ce que les navires battant son pavillon se conforment à sa législation), de l'Etat côtier le plus proche et des Etats des ports où font escale les navires impliqués dans des incidents de déversement illicite de polluants;
- d. à développer la surveillance systématique au moyen de capteurs radars satellitaires et de patrouilles aériennes afin de repérer les responsables de déversements illicites, mais aussi de contribuer à des systèmes de suivi destinés à lutter contre les pollutions accidentelles par des hydrocarbures et d'aider à évaluer la quantité d'hydrocarbures déversés dans une région donnée, et à coupler cette surveillance avec le système automatique d'identification (AIS) pour identifier plus efficacement le navire effectivement responsable de la pollution;
- e. à renforcer la capacité de réaction rapide, notamment par des exercices d'entraînement et des plans d'action dans les domaines suivants: procédures de centralisation des informations, information du public, évaluation de la dérive des nappes d'hydrocarbures, surveillance aérienne et identification de ports où les pétroliers en détresse peuvent se réfugier;
- f. à constituer des équipes de lutte contre la pollution pour venir en renfort des plans d'intervention régionaux et nationaux en cas d'événements de pollution majeurs;
- g. à recenser un nombre suffisant de zones refuges (ports ou baies) et à encourager les Etats sur le territoire desquels elles se situent à en autoriser l'accès afin que les navires en détresse puissent rapidement s'y réfugier pour contenir les risques de pollution;
- h. à doter les ports existants d'infrastructures leur permettant d'accueillir les navires en détresse et à créer un réseau de remorqueurs mobilisables, pour porter secours sans délai aux navires susceptibles de se trouver dans une situation de détresse comportant un risque de pollution aiguë;

i. à encourager les collectivités locales à élaborer des plans d'urgence en cas de marée noire, en mettant en place des dispositifs de financement (par exemple sous forme de taxes sur le pétrole importé) qui leur permettent d'acquérir le matériel technique nécessaire en étant ensuite remboursées par les autorités nationales;

j. à veiller à ce que les plans d'urgence en cas de marée noire prévoient l'acquisition et la mise à disposition de matériel de pointe permettant de traiter efficacement le problème en mer, avant que les hydrocarbures ne touchent les côtes, sachant que ces investissements, si lourds soient-ils, coûtent moins cher que des opérations de nettoyage;

k. à mettre en place des dispositifs nationaux et internationaux d'indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures, qui viendraient compléter les systèmes d'assurance et ne seraient pas financés sur les deniers publics mais, par exemple, par des droits prélevés sur le pétrole importé;

l. à promouvoir la constitution de larges réseaux de coopération pour lutter contre les marées noires, regroupant l'aide des forces militaires, des garde-côtes, des centres de recherche technologique, des flottes de marine marchande, des compagnies aériennes et des opérateurs de ferries;

m. à soutenir, par des mesures incitatives adéquates, le développement de la coopération entre les secteurs public et privé dans la lutte contre les marées noires;

n. à élaborer une stratégie maritime globale pour l'ensemble de l'Europe visant à définir et promouvoir une action européenne concertée face aux catastrophes maritimes;

11. Invite le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe à soutenir les activités menées au niveau du Conseil de l'Europe en matière d'environnement, en vue:

a. de stimuler la coopération avec les autorités internationales, nationales, régionales et locales sur les questions relatives à la pollution des mers;

b. de recenser et d'analyser les pratiques innovantes en matière de lutte contre les marées noires;

c. d'approfondir l'analyse des mesures de sécurité applicables au transport maritime d'hydrocarbures.

1. Discussion et approbation par la Chambre des pouvoirs locaux le 31 mai 2005 et adoption par la Commission permanente du Congrès le 2 juin 2005 (voir document CPL (12) 3, projet de recommandation présenté par A. G. Strøm-Erichsen (Norvège, L, SOC), rapporteur).