

Rapport spécial

Lutte contre la pollution marine causée par les navires

L'UE navigue toujours en eaux troubles



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE

Table des matières

	Points
Synthèse	I - VII
Introduction	01 - 13
La pollution causée par les navires dans les mers de l'UE	01 - 05
Cadre juridique	06 - 09
Rôles et responsabilités	10 - 13
Étendue et approche de l'audit	14 - 17
Observations	18 - 92
Les règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires s'améliorent	18 - 40
Les règles de l'OMI sont intégrées dans la législation européenne	19 - 21
La Commission prend des mesures pour combler les lacunes en ce qui concerne les risques de pollution causée par les navires	22 - 40
La mise en œuvre et l'application des règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires présentent des faiblesses	41 - 73
Les outils et services maritimes de l'AESM présentent certaines limites, et les États membres les ont sous-utilisés	42 - 51
Les contrôles et les inspections des navires ne sont pas suffisants, et les sanctions punissant les rejets illégaux varient d'un État membre à l'autre	52 - 63
La législation récente de l'UE sur les engins de pêche n'est pas encore pleinement mise en œuvre au niveau national	64 - 70
Certains instruments de l'UE ont soutenu des projets pertinents, mais l'exploitation des résultats à plus grande échelle a posé problème	71 - 73
Le cadre de l'UE régissant la surveillance de la pollution causée par les navires présente des limites	74 - 92
Peu d'informations sont disponibles sur la pollution de l'eau de mer et sur les déchets marins provenant des navires	76 - 80

Les lacunes et l'absence de comparabilité des méthodes et des seuils utilisés ont eu une incidence négative sur la surveillance et sur les données communiquées 81 - 86

Lacunes et incohérences dans les outils de communication d'informations 87 - 92

Conclusions et recommandations 93 - 98

Annexes

Annexe I – Rapports de la Cour des comptes européenne sur la pollution résultant d'activités terrestres

Annexe II – Principaux textes législatifs internationaux relatifs à la pollution causée par les navires

Annexe III – Principaux textes législatifs européens relatifs à la pollution causée par les navires

Annexe IV – Mécanismes de coopération multilatérale

Annexe V – Ratification, par les États membres de l'UE, des conventions et protocoles de l'OMI les plus pertinents pour la lutte contre la pollution causée par les navires

Annexe VI – Projets sélectionnés dans les États membres visités

Sigles et acronymes

Réponses de la Commission

Calendrier

L'équipe d'audit

Synthèse

I Un écosystème marin en bonne santé est indispensable à la préservation de la biodiversité et des stocks halieutiques, ainsi qu'à l'absorption des émissions de CO₂. La pollution en mer imputable aux activités humaines reste un problème majeur pour les eaux marines de l'Union européenne (UE). Le 8^e programme d'action de l'UE pour l'environnement, entré en vigueur en 2022, a fixé pour objectif prioritaire la recherche d'une pollution zéro de l'eau à l'horizon 2030.

II Le présent rapport est consacré à la pollution causée par les navires, l'un des principaux facteurs de détérioration des mers. Au niveau mondial, les Nations unies, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale, ont élaboré des conventions pour la sécurité des navires et la prévention de la pollution. L'UE a adopté des règles poursuivant les mêmes objectifs. Au cours de la période 2014-2023, elle a consacré plus de 216 millions d'euros au financement de projets de lutte contre la pollution causée par les navires, axés principalement sur l'amélioration des installations de réception portuaires, mais aussi sur la collecte des filets de pêche et la recherche.

III Nous avons réalisé cet audit en raison de l'intérêt du public et des parties prenantes pour la pollution des mers européennes, dans le but de contribuer à la révision prévue de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» et à l'amélioration des contrôles et des données de l'UE en matière de pollution maritime. Nous avons examiné dans quelle mesure les actions menées par l'UE pour lutter contre la pollution causée par les navires étaient bien conçues, mises en œuvre, appliquées et contrôlées. Notre audit a porté sur la période allant de janvier 2014 à septembre 2024.

IV Dans l'ensemble, nous concluons que les règles de l'UE encadrant la pollution causée par les navires s'améliorent, mais que leur mise en œuvre et leur application présentent des faiblesses et que les données disponibles ne sont pas suffisantes pour mesurer les résultats.

V Nous avons constaté que les règles internationales étaient intégrées dans la législation européenne et que la Commission avait pris des mesures pour réduire les risques de pollution. L'Agence européenne pour la sécurité maritime a fourni aux États membres des outils utiles pour lutter contre la pollution causée par les navires, mais ils ne les ont pas pleinement exploités. Notre analyse indique également que la mise en œuvre et l'application des règles de l'UE relatives au contrôle et à la prévention de ce type de pollution présentent toujours des lacunes. Les États membres ont souvent échoué à atteindre leurs objectifs obligatoires en matière d'inspections des navires. Prises dans leur ensemble, ces faiblesses nuisent à l'efficacité des actions entreprises pour lutter contre la pollution.

VI Ni la Commission ni les États membres dans lesquels nous nous sommes rendus n'ont pu brosser un tableau exhaustif des fonds de l'UE utilisés pour lutter contre la pollution du milieu marin. Ils ne disposaient pas d'une vue d'ensemble des résultats obtenus ni de la manière dont ceux-ci pourraient être transposés à plus grande échelle. Dans le même temps, notre audit a révélé que le cadre stratégique de l'UE pour le milieu marin ne permet pas une bonne surveillance de la pollution causée par les navires, en particulier lorsqu'il s'agit de remonter à la source de la pollution et des déchets.

VII Nous recommandons à la Commission:

- d'améliorer le suivi et l'efficacité des outils d'alerte à la pollution;
- de renforcer le suivi des contrôles que les États membres sont tenus d'effectuer;
- de rechercher des solutions aux difficultés faisant obstacle à la transposition à grande échelle des projets financés par l'UE;
- d'améliorer la remontée d'informations et la surveillance de l'état écologique des eaux marines.

Introduction

La pollution causée par les navires dans les mers de l'UE

01 Un écosystème marin en bonne santé est indispensable à la préservation de la biodiversité et des stocks halieutiques, ainsi qu'à l'absorption des émissions de CO₂. La pollution en mer imputable aux activités humaines reste un problème majeur pour les eaux marines de l'UE.

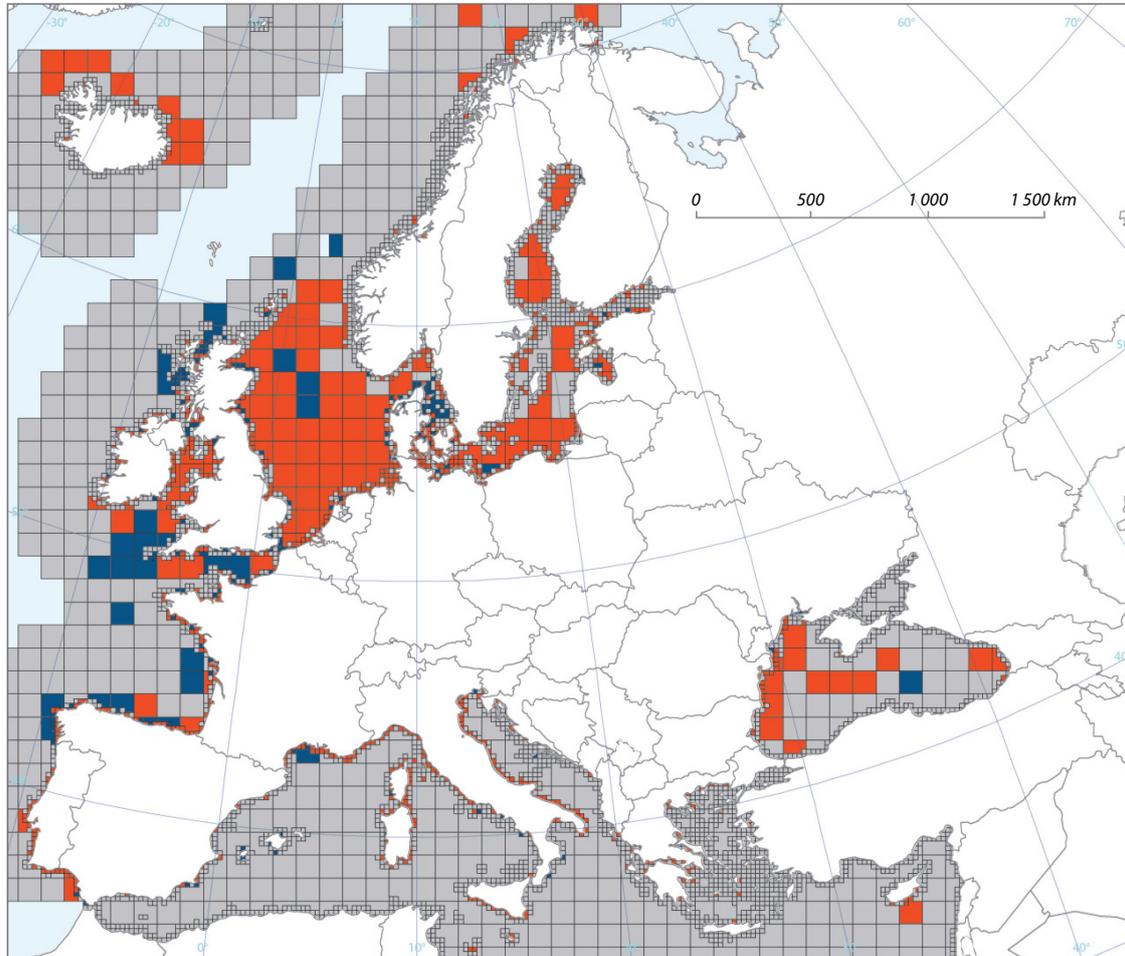
02 En 2008, l'UE a adopté la [directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»](#) (DCSMM) dans le but de réaliser ou maintenir un «bon état écologique» des mers de l'Union au plus tard en 2020. Le [8^e programme d'action de l'UE pour l'environnement](#), entré en vigueur en 2022, a fixé pour objectif prioritaire la recherche d'une pollution zéro de l'eau à l'horizon 2030. Au niveau international, l'UE s'est engagée à contribuer à l'[objectif de développement durable 14, cible 14.1, des Nations unies](#), qui vise à prévenir et réduire nettement la pollution marine de tous types à l'horizon 2025.

03 Pour surveiller la qualité de l'eau de mer, l'UE évalue l'état du milieu marin au moyen de onze indicateurs (appelés «descripteurs» dans la DCSMM). Dans un [rapport](#) publié en 2019, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a constaté que 80 % des eaux maritimes de l'UE présentaient des niveaux de contaminants tels qu'elles en devenaient des «zones problématiques» (voir [figure 1](#)), tandis qu'environ 75 % d'entre elles étaient polluées par des déchets marins, comme l'illustre la [figure 2](#). Nous avons publié plusieurs rapports sur la pollution résultant d'activités terrestres (voir [annexe I](#)). Le présent rapport est axé sur la pollution causée par les navires.

Figure 1 – Pollution des mers d'Europe

Pollution des mers d'Europe

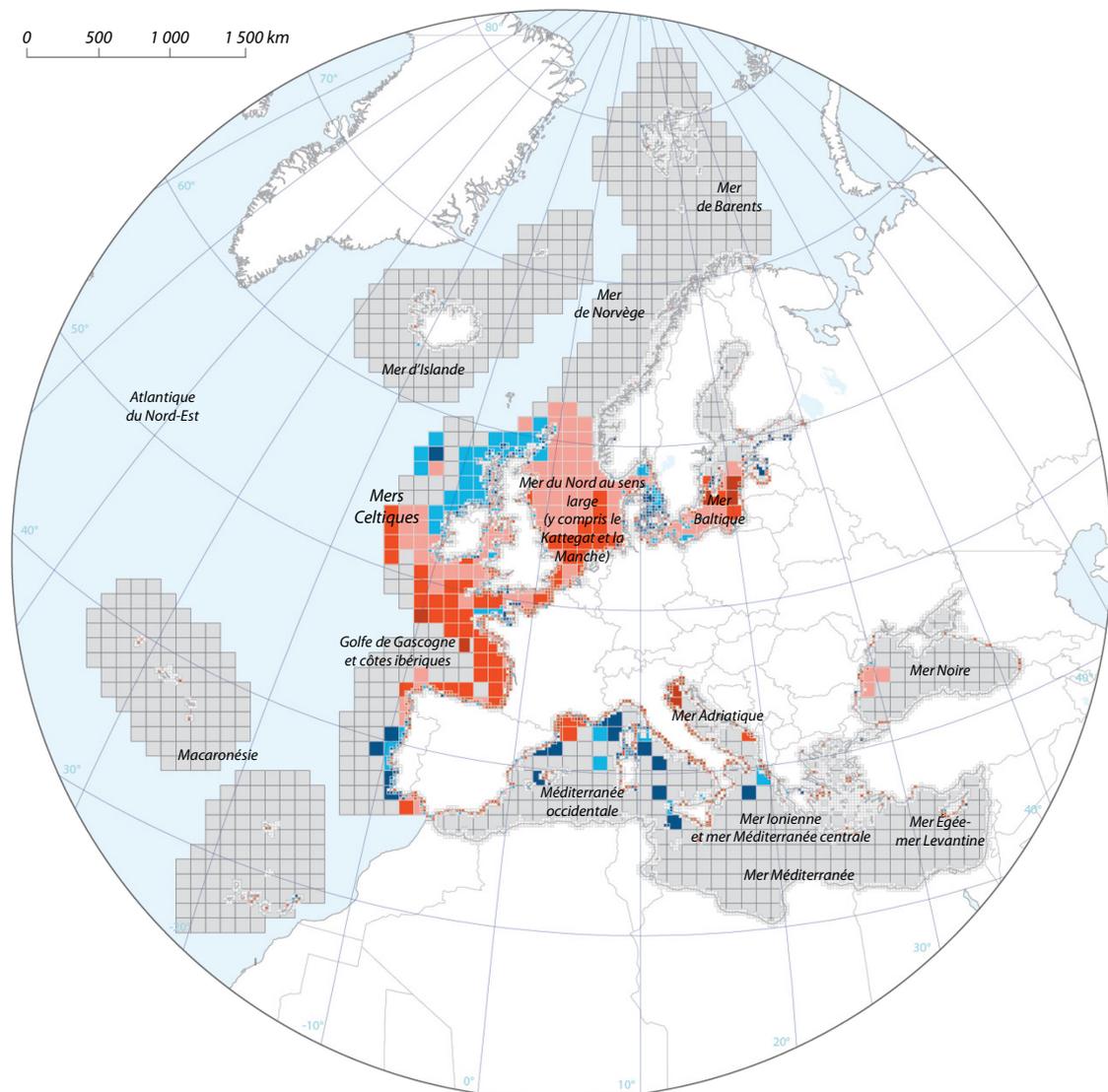
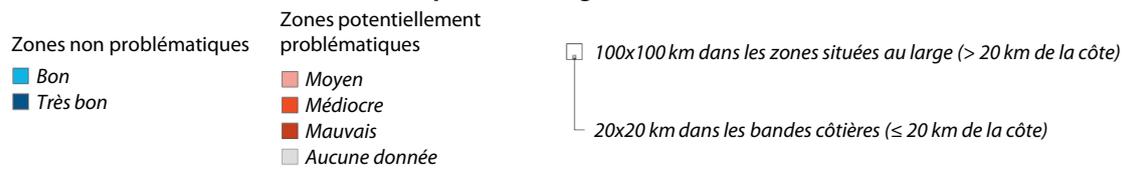
- Zones problématiques
 - Zones non problématiques
 - Données insuffisantes
- 100x100 km dans les zones situées au large (> 20 km de la côte)
 20x20 km dans les bandes côtières (≤ 20 km de la côte)



© AEE, *Contamination of Europe's seas*, publié en 2019 sur la base de données allant principalement de 2008 à 2017, à l'exception de quelques données plus anciennes, consulté le 21 novembre 2024. (Carte modifiée par la Cour des comptes européenne.)

Figure 2 – Déchets marins en Europe

Évaluation des déchets marins dans les quatre mers régionales (2010-2021)

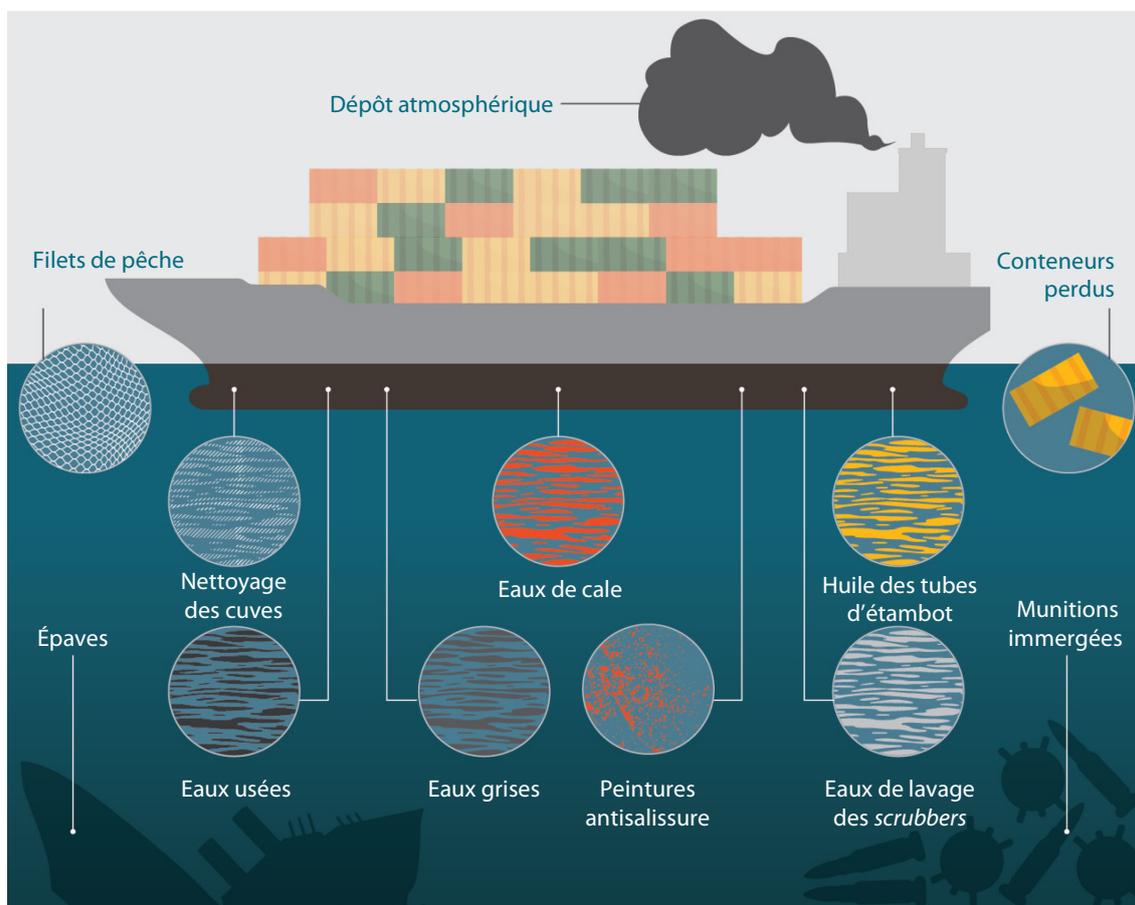


© AEE, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021*, publié en 2023, consulté le 21 novembre 2024. (Carte modifiée par la Cour des comptes européenne.)

04 Les navires, tels que les cargos, les navires de croisière, les ferries, les bateaux de pêche ou encore les navires de plaisance, sont à l'origine d'une pollution marine non négligeable. Comme le montre la *figure 3*, les navires contribuent à la prolifération des déchets marins, qui englobent notamment déchets plastiques et engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés en mer. La pollution causée par les navires peut aussi prendre la forme de contaminants comme des hydrocarbures, des composés organiques, des métaux lourds et des substances dangereuses émanant de sources telles que:

- les déversements accidentels ou les rejets opérationnels (provenant, par exemple, des fonds de cale, des tubes d'étambot et du nettoyage des cuves);
- le rejet des eaux usées et des eaux «grises» (provenant des éviers, des douches et des machines à laver);
- la libération de composés toxiques provenant de peintures antisalissure (revêtements appliqués sur la carène des navires pour empêcher que des organismes marins s'y fixent);
- le rejet de substances nocives lors du démantèlement de navires, de la perte de conteneurs de transport de marchandises, de naufrages ou libérées par des munitions immergées;
- le rejet de l'eau contaminée et des résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (les «épurateurs» ou *scrubbers*).

Figure 3 – Sous-systèmes polluants à bord des navires



Source: Cour des comptes européenne.

05 L'UE et ses États membres, dont 22 ont un littoral, luttent contre la pollution causée par les navires de plusieurs manières:

- en adhérant aux règles internationales et en adoptant une législation européenne et nationale;
- en surveillant et en signalant les rejets illégaux;
- en inspectant les navires pour s'assurer qu'ils respectent la réglementation et en imposant des sanctions en cas de non-respect;
- en menant des projets financés par l'UE en vue d'améliorer la qualité de l'eau de mer;
- en évaluant l'état écologique des eaux marines et en rendant compte régulièrement des résultats.

Cadre juridique

06 La [Convention des Nations unies sur le droit de la mer](#) définit le cadre juridique applicable à toutes les activités exercées dans les mers et les océans. Elle prévoit notamment des dispositions visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source, y compris celle causée par les navires.

07 L'[Organisation maritime internationale](#) (OMI) est l'agence des Nations unies chargée de la sûreté et de la sécurité des transports maritimes ainsi que de la prévention de la pollution marine et atmosphérique causée par les navires. À ce titre, l'OMI a élaboré sa [convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires](#) («convention MARPOL»). Les annexes à la convention fixent des règles destinées à déterminer le type et la quantité de polluants qu'un navire est autorisé à rejeter en mer, et définissent ce qui constitue un rejet illégal. D'autres conventions de l'OMI traitent de certains aspects particuliers de la pollution causée par les navires, comme l'immersion de déchets (y compris de munitions), les peintures antisalissure, les épaves et le recyclage des navires (voir [annexe II](#)).

08 Par sa législation, l'UE entend protéger le milieu marin de la pollution causée par les navires. Cette législation se compose de plusieurs règlements et directives (voir [annexe III](#)), dont les trois plus importantes sont les suivantes:

- o la [directive 2005/35/CE](#) relative à la pollution causée par les navires, qui impose aux États membres de définir des mesures d'exécution et des sanctions visant les rejets illégaux de polluants;
- o la [directive 2009/16/CE](#) relative au contrôle par l'État du port, qui définit des critères communs pour le contrôle des navires par l'État du port et uniformise les procédures d'inspection et d'immobilisation;
- o la [directive \(UE\) 2019/883](#) relative aux installations de réception portuaires, qui impose aux États membres de mettre en place des installations pour recueillir les différents types de déchets produits par les navires, de veiller à ce que les navires fassent l'objet d'inspections et d'établir des sanctions en cas d'infraction.

09 En juin 2023, la Commission a présenté son [train de mesures sur la sécurité maritime](#), qui comportait des [propositions législatives](#) visant à modifier les directives relatives à la pollution causée par les navires et au contrôle par l'État du port. En novembre 2024, le Conseil a adopté les deux directives modifiées.

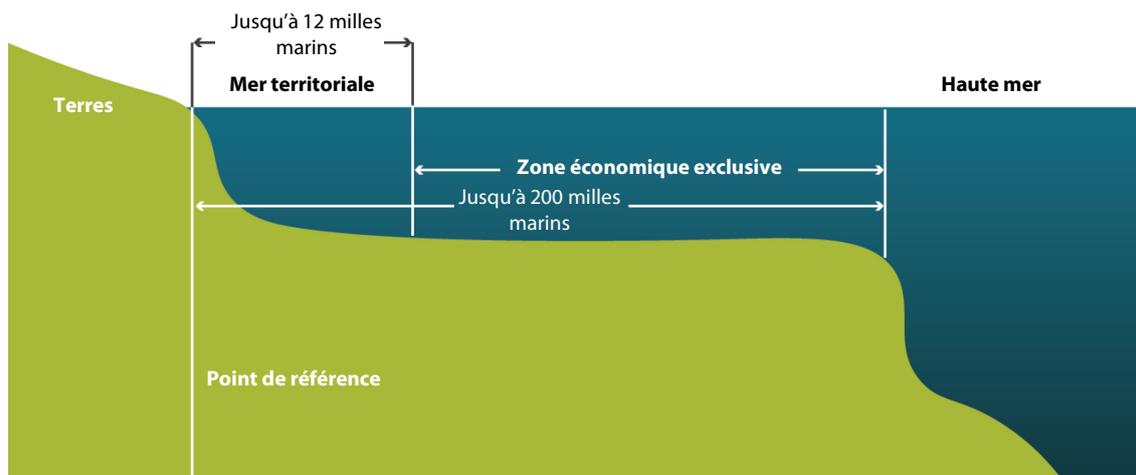
Rôles et responsabilités

10 La Commission européenne est responsable de l'élaboration du cadre juridique de l'UE, du suivi de sa mise en œuvre au niveau national, de la supervision des projets financés par l'UE, en gestion directe ou partagée avec les États membres, et de la promotion de la collecte de données harmonisées sur la pollution marine. Plusieurs directions générales de la Commission interviennent dans les politiques et les mesures liées à la pollution causée par les navires, notamment la direction générale de l'environnement, la direction générale de la mobilité et des transports, la direction générale des affaires maritimes et de la pêche et la direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire européennes.

11 Trois agences de l'UE contribuent également à la lutte contre la pollution causée par les navires.

- L'Agence européenne pour la sécurité maritime assiste la Commission dans la mise en œuvre de la législation de l'UE en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires. Elle fournit également un appui technique et opérationnel aux États membres, notamment au moyen de systèmes de surveillance par satellite (CleanSeaNet), pour détecter d'éventuels épisodes de pollution en mer.
- L'Agence européenne de contrôle des pêches coordonne certaines activités de contrôle et d'inspection réalisées par les États membres sur les navires de pêche, en particulier celles relatives à l'obligation pour les capitaines de récupérer les engins de pêche perdus.
- L'Agence européenne pour l'environnement collecte des données sur le milieu marin et présente des évaluations thématiques sur la pollution des mers de l'Union.

12 Les États membres sont responsables de la mise en œuvre de la législation européenne et des conventions de l'OMI auxquelles ils sont parties contractantes. Ils sont tenus de transposer les directives de l'UE, de faire rapport à la Commission sur la mise en œuvre et l'application de ces dernières et d'évaluer les résultats obtenus. Les États membres exercent leur juridiction dans leur mer territoriale et leur zone économique exclusive, comme illustré à la [figure 4](#).

Figure 4 – Zones maritimes

Source: Cour des comptes européenne.

13 Les États membres de l'UE et les pays tiers ont mis en place des mécanismes de coopération multilatérale pour lutter contre la pollution causée par les navires. Il s'agit notamment de conventions sur les mers régionales et d'accords multilatéraux, tous présentés à l'[annexe IV](#). L'UE est partie signataire à la plupart de ces conventions et accords.

Étendue et approche de l'audit

14 Notre objectif dans le cadre de cet audit était d'évaluer dans quelle mesure les actions menées par l'UE pour lutter contre la pollution causée par les navires étaient bien conçues, mises en œuvre, appliquées et contrôlées. Nous avons examiné si:

- la législation de l'UE comprenait les règles de l'OMI, et si la Commission avait pris des mesures pour réduire les risques de pollution persistants;
- la Commission et les États membres ont mis en œuvre et fait appliquer des politiques et des mesures efficaces;
- la Commission et les États membres ont assuré un suivi des résultats obtenus.

15 Nous avons réalisé cet audit en raison de l'intérêt du public et des parties prenantes pour la pollution des mers européennes, dans le but de contribuer à la révision prévue de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» et à l'amélioration des contrôles et des données de l'UE en matière de pollution maritime.

16 Nous avons analysé les règles, les politiques, le financement, les données et les rapports de la Commission et des États membres sur la pollution causée par les navires. Nous avons également examiné quatre projets dans ce domaine (voir [figure 5](#)). Notre audit a porté sur la période allant de janvier 2014 à septembre 2024.

Figure 5 – Notre approche d’audit: travaux effectués



Examen des données et documents pertinents, y compris des documents scientifiques, stratégiques, législatifs, politiques et relatifs aux projets



Entretiens avec des agents de six directions générales de la Commission¹



Entretiens avec des agents des agences de l’UE compétentes: Agence européenne pour l’environnement, Agence européenne pour la sécurité maritime, Agence européenne de contrôle des pêches et Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l’environnement



Entretiens avec des agents des autorités nationales compétentes et avec les parties prenantes dans les États membres sélectionnés



Analyse, au moyen d’un examen documentaire et de visites sur place, de quatre projets de lutte contre la pollution causée par les navires dans les États membres sélectionnés



Entretiens avec des personnels d’OSPAR et d’HELCOM

¹ Protection civile et opérations d’aide humanitaire européennes, Environnement, Centre commun de recherche, Affaires maritimes et pêche, Mobilité et transports, Politique régionale et urbaine.

Source: Cour des comptes européenne.

17 Nous avons décidé de nous rendre en France et en Allemagne afin de pouvoir couvrir:

- deux zones maritimes (la mer du Nord au sens large et la mer Baltique), qui comprennent la «Northern Range», deuxième voie maritime la plus fréquentée au monde et zone problématique au regard de son degré de pollution, des déchets marins et des pertes de conteneurs;
- tous les types de navires concernés;
- deux des ports européens les plus actifs en tonnage brut de marchandises et en trafic de conteneurs (Hambourg et Le Havre);
- deux conventions sur les mers régionales (la Convention pour la protection du milieu marin de l’Atlantique du Nord-Est – [OSPAR](#) – et la Commission pour la protection de l’environnement marin de la mer Baltique – [HELCOM](#)).

Observations

Les règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires s'améliorent

18 Nous avons examiné le cadre juridique actuel de l'UE en matière de sécurité maritime afin de déterminer s'il comportait des règles cohérentes pour contribuer à lutter contre la pollution causée par les navires. Nous avons examiné si la Commission:

- o avait veillé à ce que les règles de l'OMI en la matière soient intégrées dans le cadre de juridique de l'UE;
- o avait pris des mesures pour réduire les risques persistants de pollution causée par les navires.

Les règles de l'OMI sont intégrées dans la législation européenne

19 Les conventions de l'OMI définissent les règles internationales relatives à la pollution marine causée par les navires. Tous les États membres de l'UE sont membres de l'OMI et parties à la convention MARPOL (point **07**), mais certains n'ont pas encore ratifié toutes les conventions pertinentes de l'OMI (voir [annexe V](#)).

20 Les règles de l'OMI sont intégrées dans la législation européenne, comme le montre la [figure 6](#), ce qui contribue à leur bonne application, que les États membres soient ou non parties aux conventions de l'OMI.

Figure 6 – Les règles de l’OMI sont intégrées dans la législation de l’UE

Règles de l’OMI	Législation de l’UE en vigueur	Modifications apportées en 2024 par le train de mesures sur la sécurité maritime
★ Année d’adoption ✓ Année d’entrée en vigueur Concerne la pollution causée par les navires		
MARPOL – Annexe I ★ 1973 ✓ 1983 Hydrocarbures	Directives «Installations de réception portuaires»/«Contrôle par l’État du port»/«Pollution causée par les navires»	Directive «Pollution causée par les navires»
MARPOL – Annexe II ★ 1973 ✓ 1987 Substances liquides nocives (SNPD)	Directives «Installations de réception portuaires»/«Contrôle par l’État du port»/«Pollution causée par les navires»	Directive «Pollution causée par les navires»
MARPOL – Annexe V ★ 1973 ✓ 1988 Ordures, engins de pêche compris	Directives «Installations de réception portuaires»/«Contrôle par l’État du port»	Directive «Pollution causée par les navires»
MARPOL – Annexe III ★ 1973 ✓ 1992 Substances nuisibles	Directive «Contrôle par l’État du port»	Directive «Pollution causée par les navires»
MARPOL – Annexe IV ★ 1973 ✓ 2003 Eaux usées	Directives «Installations de réception portuaires»/«Contrôle par l’État du port»	Directive «Pollution causée par les navires»
Convention Sauvegarde de la vie humaine en mer ★ 1974 ✓ 1980 Accidents	Directives 2002/59 et 2009/18	
MARPOL – Annexe VI ★ 1997 ✓ 2005 Pollution de l’air	Directives «Soufre» et «Installations de réception portuaires»/«Contrôle par l’État du port»	Directive «Pollution causée par les navires»
Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires ★ 2001 ✓ 2008 Composés organostanniques	Directive «Contrôle par l’État du port»/Règlement (CE) n° 782/2003	
Convention de Nairobi ★ 2007 ✓ 2015 Épaves, conteneurs compris		Directive «Contrôle par l’État du port»
Convention de Hong Kong ★ 2009 ✓ 2025 Recyclage des navires	Règlement (UE) n° 1257/2013	Directive «Contrôle par l’État du port»

Source: Cour des comptes européenne.

21 Les deux directives modifiées relatives à la pollution causée par les navires et au contrôle par l’État du port (point 09) visent à moderniser les règles de l’UE en matière de sécurité maritime et à prévenir la pollution marine causée par les navires (voir encadré 1).

Encadré 1

Récentes modifications des directives relatives à la pollution causée par les navires et au contrôle par l'État du port

La directive modifiée relative à la pollution causée par les navires aligne plus étroitement les règles européennes sur le droit international. Elle étend le champ d'application de ces dernières à un éventail plus large de substances polluantes, telles que les substances nuisibles transportées par la mer en colis, les eaux usées et les ordures, ainsi que les eaux de rejet et certains résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (*scrubbers*).

Cette modification définit également des critères minimaux pour l'application de sanctions administratives, tels que la gravité de l'infraction, l'incidence sur l'environnement ou la solidité financière de l'entité responsable.

La modification de la directive relative au contrôle par l'État du port étend le champ d'application de cette dernière pour inclure d'autres règles internationales, telles que la [convention de Nairobi](#) sur l'enlèvement des épaves et la [convention de Hong Kong](#) sur le recyclage des navires.

La Commission prend des mesures pour combler les lacunes en ce qui concerne les risques de pollution causée par les navires

22 Nous avons examiné :

- le cadre législatif de l'UE pour vérifier s'il couvre les principales sources de pollution causée par les navires;
- les mesures prises par la Commission pour combler les lacunes qui subsistent en ce qui concerne les risques connexes.

La présente section du rapport est consacrée à nos constatations concernant le démantèlement des navires, les conteneurs perdus, les épaves, les munitions et les systèmes d'épuration des gaz d'échappement.

Démantèlement et recyclage des navires

23 Au niveau international, la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée en 2009, entrera en vigueur en juin 2025. Elle porte sur l'exploitation des installations de recyclage de navires et sur la mise en place d'un mécanisme de contrôle de ce recyclage, intégrant des obligations en matière tant de certification que de notification. Au

30 septembre 2024, la convention était ratifiée par dix États membres côtiers et un État membre non côtier de l'UE.

24 Au niveau de l'UE, le [règlement \(UE\) n° 1257/2013](#) relatif au recyclage des navires s'applique aux navires battant pavillon européen et comprend déjà les dispositions de la convention de Hong Kong, dont il durcit même les exigences. Depuis le 31 décembre 2018, les navires de commerce battant pavillon européen d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doivent être recyclés dans des installations de recyclage de navires agréées par l'UE.

25 Toutefois, les armateurs peuvent contourner cette obligation en échangeant leur pavillon européen contre un pavillon de pays tiers avant le démantèlement de leur navire. En 2022, 14,2 % de la flotte mondiale battait pavillon d'un État de l'UE, alors que ce n'était le cas que de 6,1 % des navires en fin de vie. Ces dernières années, [plusieurs armateurs allemands ont fait l'objet d'enquêtes](#) pour des soupçons d'infraction aux obligations de recyclage des navires.

26 En 2017, la Commission a publié un [rapport](#) «sur la faisabilité d'un instrument financier qui faciliterait le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires». Elle y concluait qu'une analyse plus approfondie était nécessaire. Elle réexamine actuellement cette option et a également entrepris une évaluation du règlement sur le recyclage des navires qu'elle prévoit d'achever avant la fin de 2024.

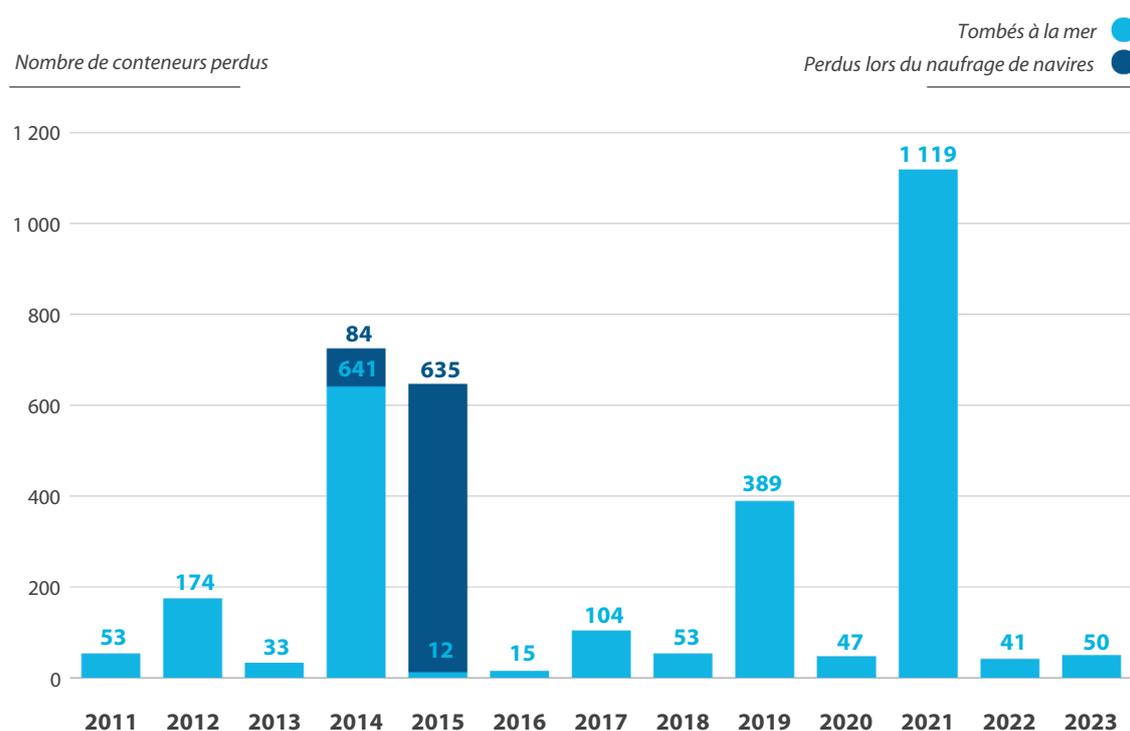
Conteneurs perdus en mer

27 Il arrive que des conteneurs de transport de marchandises se perdent en mer pendant le transport, en raison d'un mauvais arrimage, d'accidents ou de mauvaises conditions météorologiques. Une fois perdus, ils peuvent être une source de pollution, par exemple s'ils libèrent des substances dangereuses ou des granulés plastiques dans la mer. Les conteneurs perdus peuvent également provoquer d'autres accidents qui entraînent à leur tour plus de pollution.

28 Au niveau international, la convention MARPOL de 1973 et la [convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer](#) imposent au capitaine d'un navire de signaler à l'État côtier le plus proche la chute à la mer de conteneurs transportant des marchandises ou des substances dangereuses. En juin 2024, l'OMI a [amendé](#) sa réglementation relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et exigera le signalement obligatoire de tous les conteneurs perdus en mer à partir de janvier 2026. Elle [travaille](#) aussi actuellement à des mesures visant à prévenir la perte de conteneurs.

29 Au niveau de l'UE, la [directive 2002/59/CE](#) impose aux États membres de veiller à ce que le capitaine d'un navire signale immédiatement tout conteneur perdu à l'État côtier compétent. En outre, conformément à la [directive 2009/18/CE](#), les États membres doivent enregistrer sur la [plateforme européenne d'information sur les accidents de mer](#) les conteneurs perdus en mer dans leurs eaux territoriales ou depuis des navires battant leur pavillon. Rien ne garantit toutefois que toutes les pertes soient bien déclarées. Les données disponibles sur cette plateforme montrent que le nombre de conteneurs perdus dans les mers de l'UE (y compris ceux perdus lors du naufrage du navire qui les transportait) varie considérablement d'une année sur l'autre, comme l'illustre la [figure 7](#).

Figure 7 – Nombre de conteneurs perdus en mer dans l'UE (2011-2023)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données de la Commission.

30 Seule [une infime partie](#) des conteneurs perdus sont récupérés. Les autorités françaises estiment que sur les 1 200 conteneurs perdus dans les zones de l'Atlantique et de la Manche/mer du Nord entre 2003 et 2014, seuls 49 ont été récupérés, soit environ 4 %.

31 Dans son [analyse d'impact sur la pollution par les microplastiques](#), la Commission estime qu'au niveau de l'UE, la perte de granulés plastiques en mer ou sur terre constitue la troisième plus importante source de rejets non intentionnels de microplastiques dans l'environnement. En 2019 et en 2020, deux cargaisons de

granulés plastiques ont été perdues, ce qui s'est traduit par le rejet, respectivement, de 550 et 650 millions de granulés (11 tonnes et 13 tonnes) en mer du Nord. En mars 2024, le comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé des recommandations pour le transport de granulés plastiques par la mer. Le processus législatif est en cours pour une proposition de règlement de la Commission visant à prévenir les pertes de granulés plastiques.

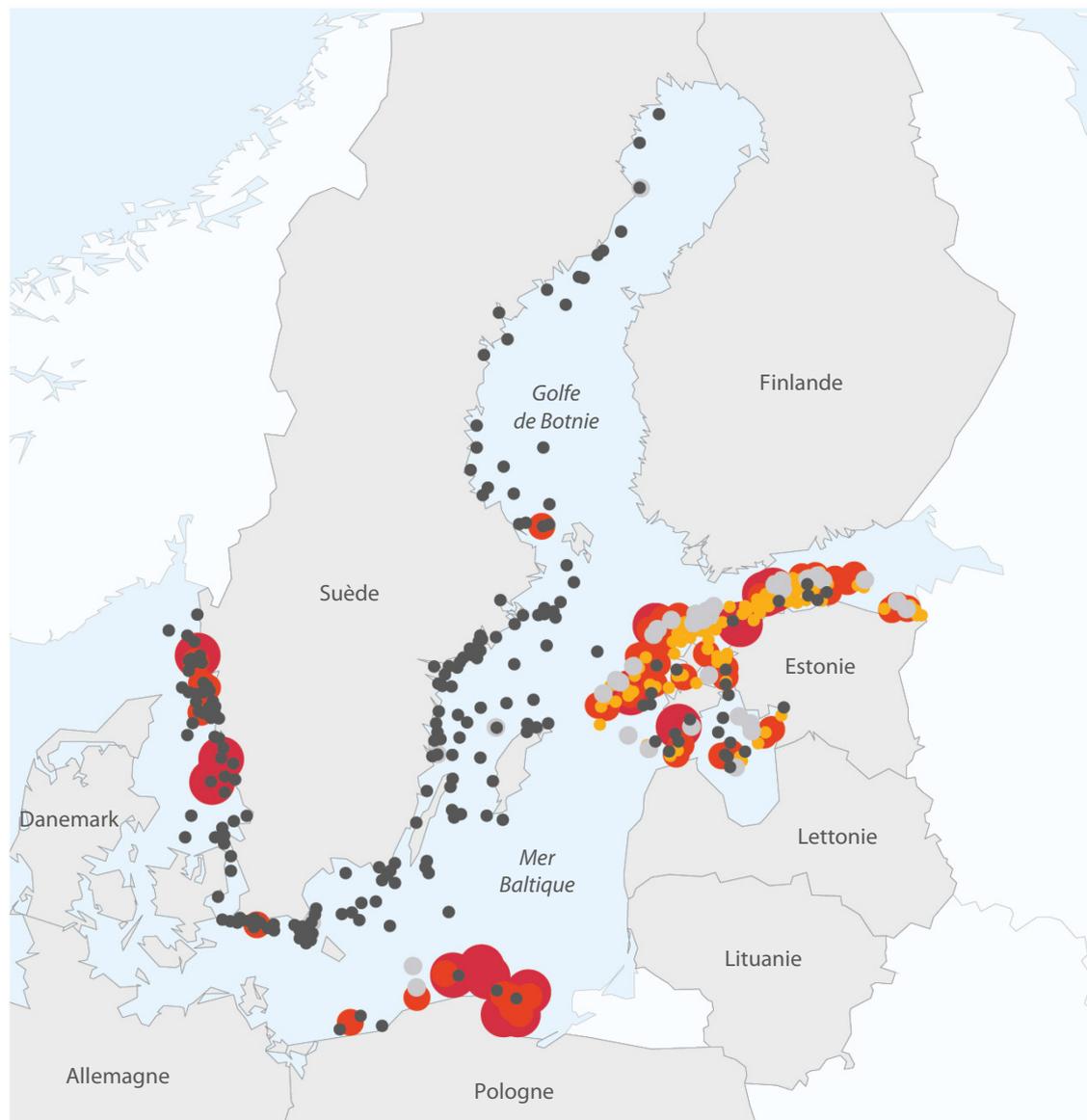
Épaves de navires

32 Navires de guerre, cargos, pétroliers, chimiquiers ou bateaux de pêche: les épaves qui gisent au fond des mers européennes sont toutes des sources potentielles de pollution. Les substances chimiques et le fioul lourd qu'elles contiennent peuvent être progressivement libérés dans le milieu marin. Se fondant sur des données de l'HELCOM, des scientifiques de la [fondation MARE](#) estiment qu'au moins 100 des 8 000 à 10 000 épaves de la mer Baltique présentent un danger parce qu'elles contiennent du carburant ou des substances dangereuses et se situent à moins de 10 milles marins du littoral (voir [figure 8](#)).

Figure 8 – Épaves dangereuses au large de l’Estonie, de la Pologne et de la Suède

Longueur

- Épave de longueur inconnue
- < 30 m
- 30-50 m
- 50-100 m
- 100-227 m



© HELCOM Map and data service. Ensemble de données: épaves dangereuses en mer Baltique, dernière mise à jour le 22 juin 2023.

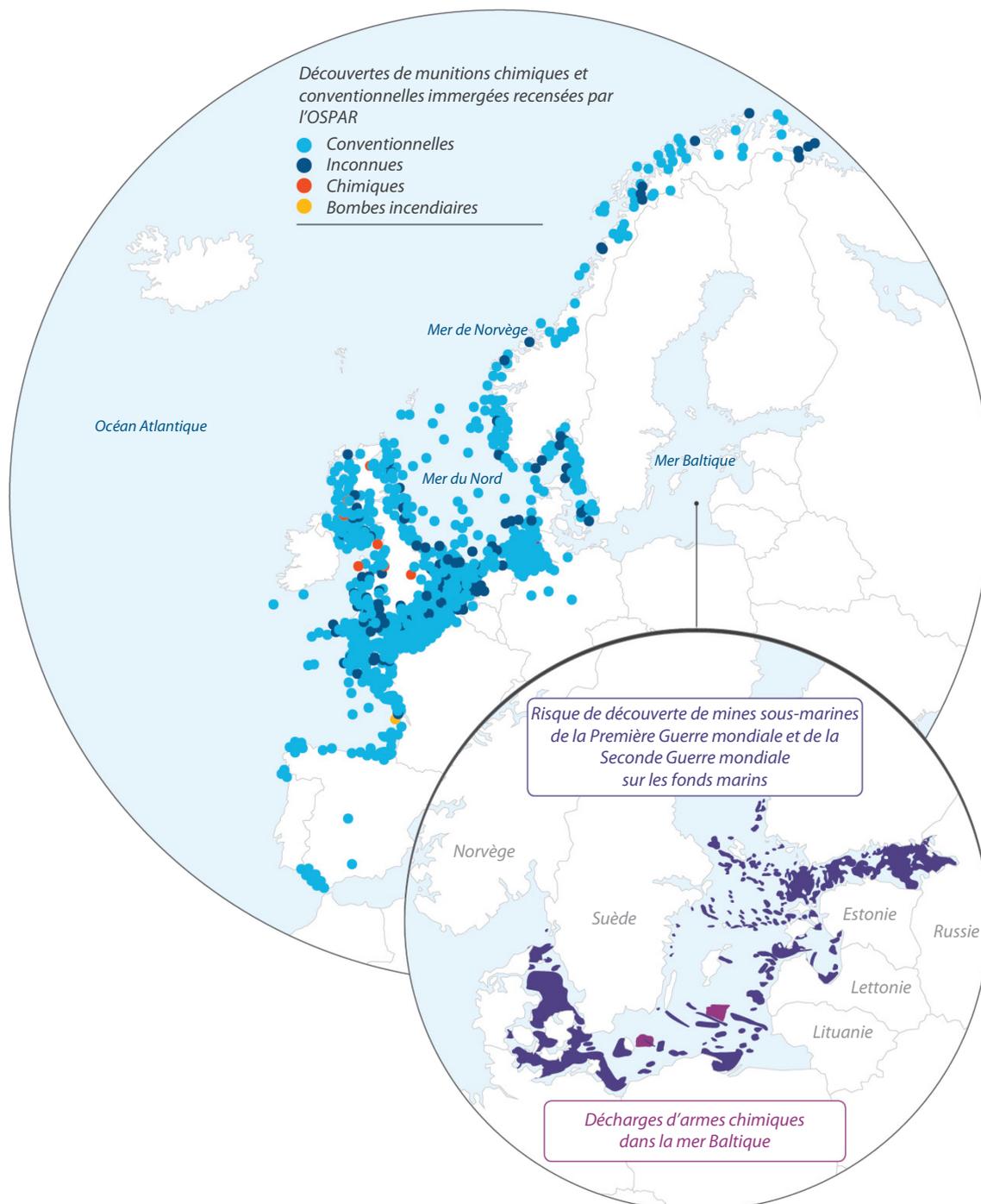
33 Les **autorités allemandes** estiment qu'environ 1 000 épaves gisent en mer du Nord allemande et 500 en mer Baltique allemande. Elles ignorent la nature de leur cargaison. En France, le service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom) a répertorié **4 700 épaves** de plus de 40 mètres de long, mises en service après 1914 et échouées dans la zone économique exclusive française en métropole et outre-mer.

34 Au niveau international, la convention de Nairobi de 2007 établit des règles concernant l'enlèvement des épaves susceptibles de porter atteinte au milieu marin. Au 30 septembre 2024, la convention était ratifiée par 14 États membres côtiers et un État membre non côtier de l'UE. La directive relative au contrôle par l'État du port modifiée en novembre 2024 fait entrer la convention de Nairobi dans le cadre juridique de l'UE.

Munitions

35 Les munitions immergées peuvent libérer des substances toxiques à mesure que leur enveloppe se corrode. L'OSPAR recueille les signalements de découvertes de munitions immergées dans l'Atlantique du Nord-Est. Environ **900 découvertes** sont signalées chaque année, dont plus de la moitié sont dues à un enchevêtrement dans des filets de pêche. L'**HELCOM** estime que, depuis 1946, 40 000 tonnes de munitions chimiques ont été déversées dans la mer Baltique (voir **figure 9**). Les autorités allemandes **estiment** que 1,6 million de tonnes de munitions conventionnelles et environ 5 100 tonnes de munitions chimiques gisent au fond des mers allemandes.

Figure 9 – Découvertes de munitions conventionnelles, chimiques ou inconnues dans la zone maritime OSPAR, décharges d'armes chimiques et présence possible de mines en mer Baltique



© OSPAR *Data and Information Management System* (ensemble de données *OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021*) et © HELCOM *Map and data service* (ensembles de données *Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea* et carte de la *Baltic Ordnance Safety Board* sur les risques de découverte de mines sous-marines de la Première Guerre mondiale et de la Seconde Guerre mondiale sur les fonds marins).

36 Au niveau international, la [convention de Londres](#) de 1972 interdit de manière générale l'immersion de déchets, y compris d'armes chimiques. Ces dispositions sont reprises intégralement dans le [protocole de Londres](#) de 1996. Au 30 septembre 2024, la convention était ratifiée par 18 États membres côtiers et deux États membres non côtiers de l'UE, et le protocole par 13 États membres côtiers et un État membre non côtier de l'UE.

37 Au niveau de l'UE, ni la convention ni le protocole n'ont été intégrés dans le droit européen. La [stratégie de sûreté maritime de l'UE](#) de 2014 a reconnu les munitions chimiques et les munitions non explosées immergées en mer comme une menace pour la sûreté maritime. Sur les 130 actions prévues dans le [plan d'action détaillé](#) qui en découle, trois concernaient les munitions. Le [rapport de 2020](#) sur la mise en œuvre du plan d'action révisé de la stratégie de sûreté maritime de l'UE fait état d'actions de sensibilisation, d'une coopération renforcée, ainsi que du lancement de deux projets de recherche. Toutefois, il ne précise aucunement les quantités de munitions récupérées.

Systèmes d'épuration des gaz d'échappement

38 Les [règles successives de l'OMI](#) ont fixé des seuils restrictifs pour la teneur en soufre des combustibles des navires afin de réduire la pollution atmosphérique. Les limites définies dans la [directive \(UE\) 2016/802](#) concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides sont alignées sur les règles de l'OMI. La norme la plus stricte encadrant la teneur en soufre des combustibles marins (0,1 %) reste 100 fois plus permissive que la norme applicable au gazole routier et à l'essence (0,001 %), en vigueur dans l'UE depuis 2009.

39 Pour satisfaire aux normes encadrant la teneur en soufre, les navires peuvent utiliser des combustibles plus propres ou installer des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, également connus sous le nom de *scrubbers*. Ces dispositifs emprisonnent les oxydes de soufre provenant des gaz d'échappement dans une eau de lavage qui se trouve ainsi contaminée, et que les navires rejettent souvent dans la mer.

40 Les *scrubbers* sont autorisés sur les mers européennes, mais certains États membres en limitent l'utilisation. Les lignes directrices de l'OMI de 2021 sur les systèmes d'épuration des gaz d'échappement, non contraignantes, prévoient des critères de rejet et des limites de concentration, dans les eaux de lavage, pour les substances nocives provenant des gaz d'échappement. En vertu de la législation européenne actualisée sur la pollution causée par les navires (voir *encadré 1*), une interdiction de rejet s'applique aux eaux de lavage chargées en soufre qui ne satisfont pas aux critères de rejet applicables aux substances nocives fixés par l'OMI.

La mise en œuvre et l'application des règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires présentent des faiblesses

41 Nous avons examiné si les politiques et mesures mises en œuvre par la Commission et les États membres contribuaient à lutter contre la pollution causée par les navires et si elles étaient correctement appliquées. Nous avons vérifié si:

- la Commission et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ont fourni aux États membres des outils efficaces pour détecter et combattre la pollution causée par les navires, et si les États membres en ont fait usage;
- la Commission et les États membres ont effectué des contrôles et des inspections afin de garantir le respect de la législation de l'UE et s'ils ont adopté des sanctions en cas d'infraction;
- les États membres ont veillé à mettre en œuvre en temps utile la législation de l'UE sur les engins de pêche;
- les projets financés par l'UE ont apporté une valeur ajoutée.

Les outils et services maritimes de l'AESM présentent certaines limites, et les États membres les ont sous-utilisés

42 L'AESM soutient les États membres en assurant une surveillance par satellite des navires, et en mettant à disposition des navires dépollueurs ainsi qu'un drone expérimental capable de détecter les navires à fortes émissions.

Surveillance par satellite

43 À l'échelle planétaire, entre 1 et 4,5 millions de tonnes d'hydrocarbures seraient déversés chaque année dans le milieu marin, une estimation qui varie selon la source d'information, la méthodologie appliquée et les aspects considérés¹. Dans son [analyse d'impact de 2023 sur la modification de la directive relative à la pollution causée par les navires](#), la Commission a indiqué que, bien que les accidents maritimes constituent une source importante de pollution imputable aux navires, la majeure partie de la pollution par les hydrocarbures résulte de rejets délibérés, tels que les opérations de nettoyage des cuves et les rejets de déchets. Cette analyse d'impact a également mis en évidence des failles béantes dans les informations sur la pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans l'ensemble de l'UE.

44 Depuis 2007, l'AESM gère le système européen de surveillance par satellite pour la détection des rejets d'hydrocarbures ([CleanSeaNet](#)). Ce système lui permet de surveiller les mers, de détecter de manière précoce de possibles épisodes de pollution et d'identifier le navire qui pourrait en être responsable. Le système dépend des images satellites disponibles. Or les [satellites](#) ne peuvent prendre des clichés que des zones qu'ils survolent. Ils peuvent également présenter des dysfonctionnements, comme ce fut le cas en Allemagne en 2022, lorsque 13 % des images attendues d'un satellite particulier n'ont pas été reçues.

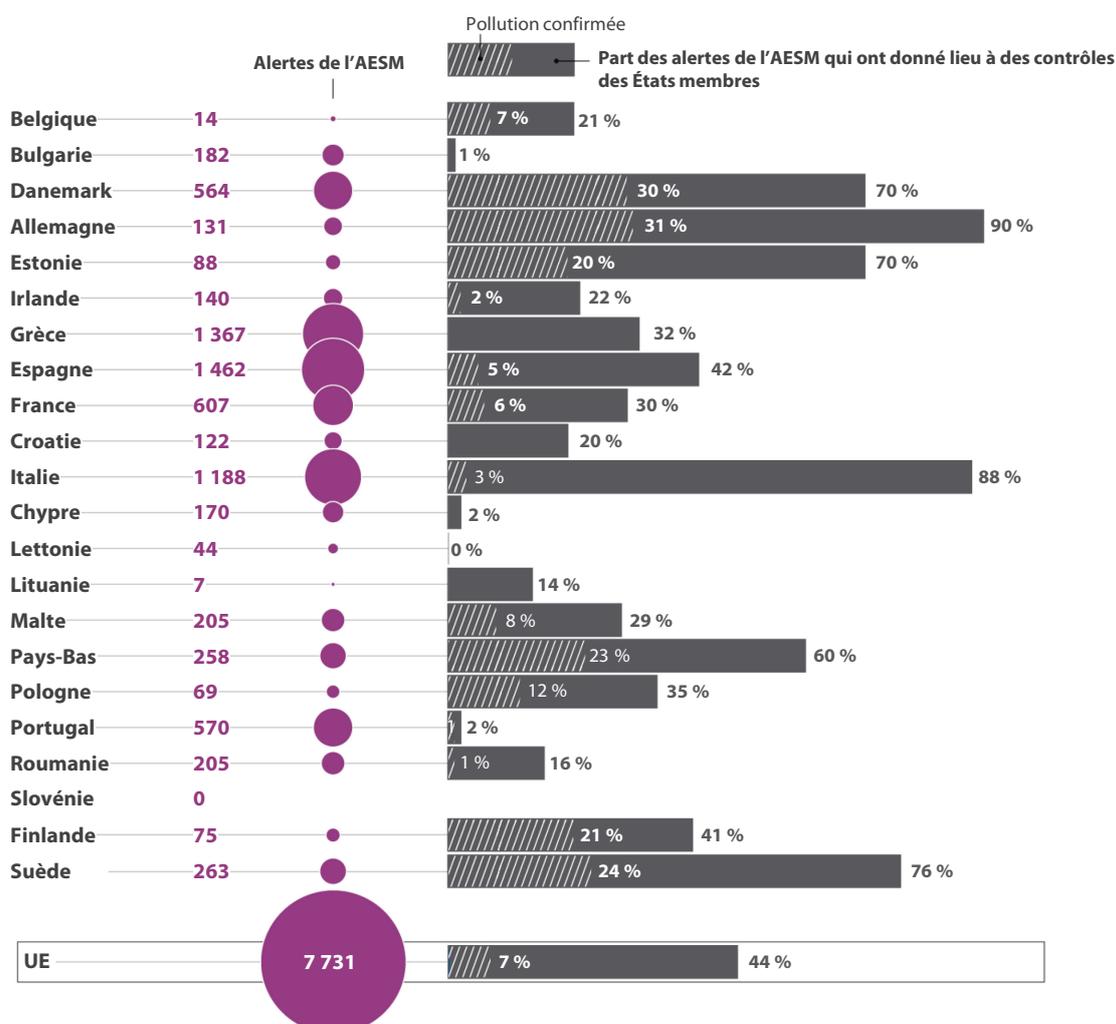
45 CleanSeaNet vise à détecter d'éventuels déversements d'hydrocarbures, mais il peut mettre en évidence d'autres polluants (par exemple les eaux usées ou les déchets) ou des phénomènes naturels, comme les algues ou la glace. Les polluants chimiques sont plus difficiles à détecter, car ils sont souvent invisibles. L'AESM a créé un réseau d'experts (le réseau [MAR-ICE](#) pour *Marine Intervention in Chemical Emergencies*), qui fournit des informations et des conseils sur les substances chimiques impliquées dans les urgences maritimes. La directive modifiée sur la pollution causée par les navires vise à renforcer CleanSeaNet et à inclure des informations sur les autres polluants.

¹ [Oiling the oceans](#), publié dans «2014 world ocean review», publication de l'Agence spatiale européenne sur la pollution par les hydrocarbures, *Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment: A review*, Adofo, Yaw Kwakye et al., Heliyon, Volume 8, Issue 8, e10153, Statistiques 2023 de l'ITOPF sur les marées noires.

46 CleanSeaNet fournit des images satellites à haute résolution à 22 États membres côtiers de l'UE. En 2023, il a détecté au total 5 088 déversements possibles dans les zones économiques exclusives indicatives. Les États membres sont chargés de réaliser des contrôles sur place et de faire appliquer la législation.

47 Notre analyse des données de l'AESM pour la période 2022-2023 (voir [figure 10](#)) fait apparaître qu'en moyenne, les États membres ont contrôlé moins de la moitié des alertes transmises par CleanSeaNet et confirmé la pollution dans seulement 7 % des cas. Le pourcentage des alertes à la pollution émises par CleanSeaNet confirmées par les différents États membres est très variable. Le Danemark et l'Allemagne ont confirmé la pollution détectée par CleanSeaNet pour 30 % des alertes ou plus. A contrario, l'Italie n'en a confirmé que très rarement, alors que c'est elle qui a effectué le plus de contrôles sur place (1 046 sur un total de 1 188 alertes). Selon la version finale de [l'analyse d'impact 2023 de la Commission sur la modification de la directive relative à la pollution causée par les navires](#), la probabilité que la pollution soit confirmée dépend du temps écoulé entre la prise de l'image satellite et le contrôle de la pollution par un État membre.

Figure 10 – Possibles épisodes de pollution détectés par CleanSeaNet dans les États côtiers européens et suites données (2022-2023)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de [données de l'AESM](#).

48 Une fois la pollution confirmée, il convient de remonter jusqu'au pollueur et de prendre les mesures répressives qui s'imposent. Cependant, l'analyse d'impact susmentionnée a conclu que la directive relative à la pollution causée par les navires n'avait pas permis de pleinement garantir que les responsables de rejets illégaux de substances polluantes fassent l'objet de sanctions. Elle a aussi fait apparaître que les suites juridiques données par les États membres restaient relativement limitées, de même que les sanctions.

Détection par drone

49 Depuis 2019, l'AESM met à la disposition des États membres un drone équipé d'un capteur de type renifleur capable de mesurer les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote des navires, comme l'illustre la *figure 11*. Cette pollution atmosphérique finit souvent en mer. Nous avons constaté qu'en France et en Allemagne, les résultats obtenus par le drone devaient être confirmés par d'autres contrôles. Dans l'ensemble, cette technologie n'a permis de détecter que très peu d'infractions à la directive sur la teneur en soufre des combustibles marins dans ces pays (une infraction a été confirmée en France lors d'une campagne de trois mois et aucune en Allemagne au cours d'une période similaire).

Figure 11 – Image d'un drone approchant un navire pour mesurer la teneur en soufre de son panache de fumée

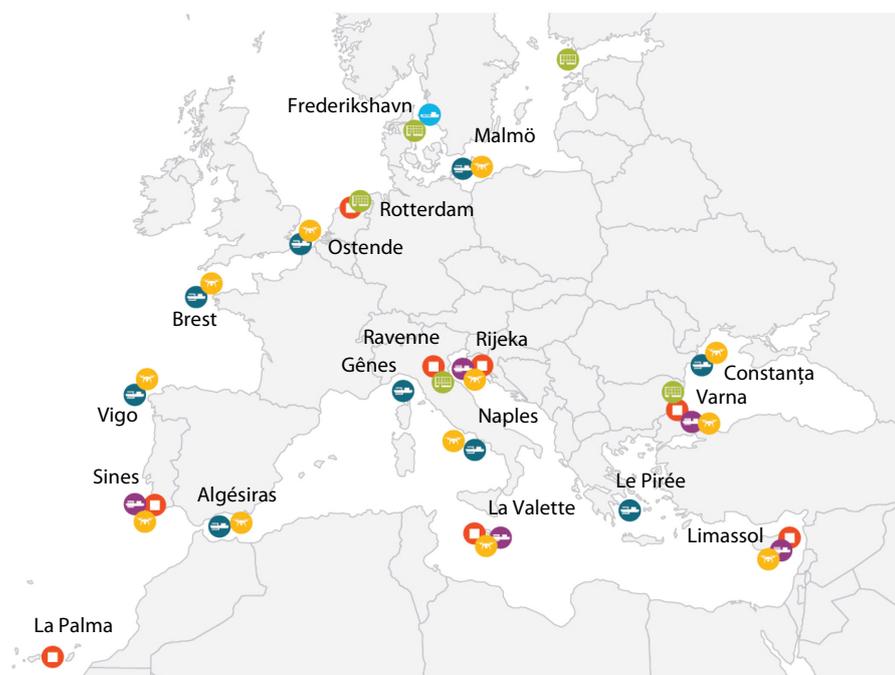


© AESM (2023), services fournis aux autorités françaises par les systèmes d'aéronef télépilote embarqués sur les navires dépollueurs. (Image située dans le coin inférieur droit ajoutée par la Cour).

Navires dépollueurs

50 Outre leurs propres outils de surveillance des épisodes de pollution marine, les États membres peuvent compter sur le réseau d'équipements et de navires dépollueurs de l'AESM mobilisés pour la lutte contre les marées noires, comme le montre la *figure 12*. L'AESM a positionné ses navires suivant les demandes déposées par les États membres et approuvées par le conseil d'administration de l'Agence. L'AESM, en collaboration avec les États membres, réexamine actuellement ses services opérationnels de lutte contre la pollution afin de s'assurer qu'ils répondent aux besoins futurs.

Figure 12 – Outils de l’AESM pour lutter contre la pollution causée par les navires



© AESM, services opérationnels prévus à la fin de 2024.

51 Depuis 2017, l’Agence européenne de contrôle des pêches est également en mesure de contribuer aux efforts de lutte contre la pollution en mer. Actuellement, trois patrouilleurs de haute mer affrétés par l’agence sont équipés de dispositifs d’intervention en cas de marée noire fournis par l’AESM. Ils n’ont pas encore été utilisés pour lutter contre un épisode de pollution, les États membres ayant eu recours en priorité à leurs propres moyens.

Les contrôles et les inspections des navires ne sont pas suffisants, et les sanctions punissant les rejets illégaux varient d'un État membre à l'autre

Contrôles de l'AESM sur la mise en œuvre de la législation de l'UE

52 À la demande de la Commission, l'AESM effectue des visites dans les États membres afin de vérifier si ceux-ci mettent effectivement en œuvre le droit de l'UE en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution et veillent à sa bonne application. À la fin de chaque visite, l'agence est tenue de rédiger un rapport et de le transmettre à la Commission et à l'État membre concerné.

53 L'AESM publie sur son site internet les listes des visites et inspections qu'elle a réalisées dans tous les États membres de l'UE sur plusieurs années formant des **cycles**, chacun consacré à un acte législatif particulier. Entre 2012 et 2022, la Commission a demandé à l'AESM de se concentrer sur la directive relative au contrôle par l'État du port et d'inspecter chaque État membre côtier de l'UE à deux reprises au cours de la période considérée. Cependant, l'agence n'a effectué aucune visite en lien avec la directive relative à la pollution causée par les navires. En 2024, l'AESM a entamé un cycle de contrôles portant sur la directive relative aux installations de réception portuaires.

Installations de réception portuaires

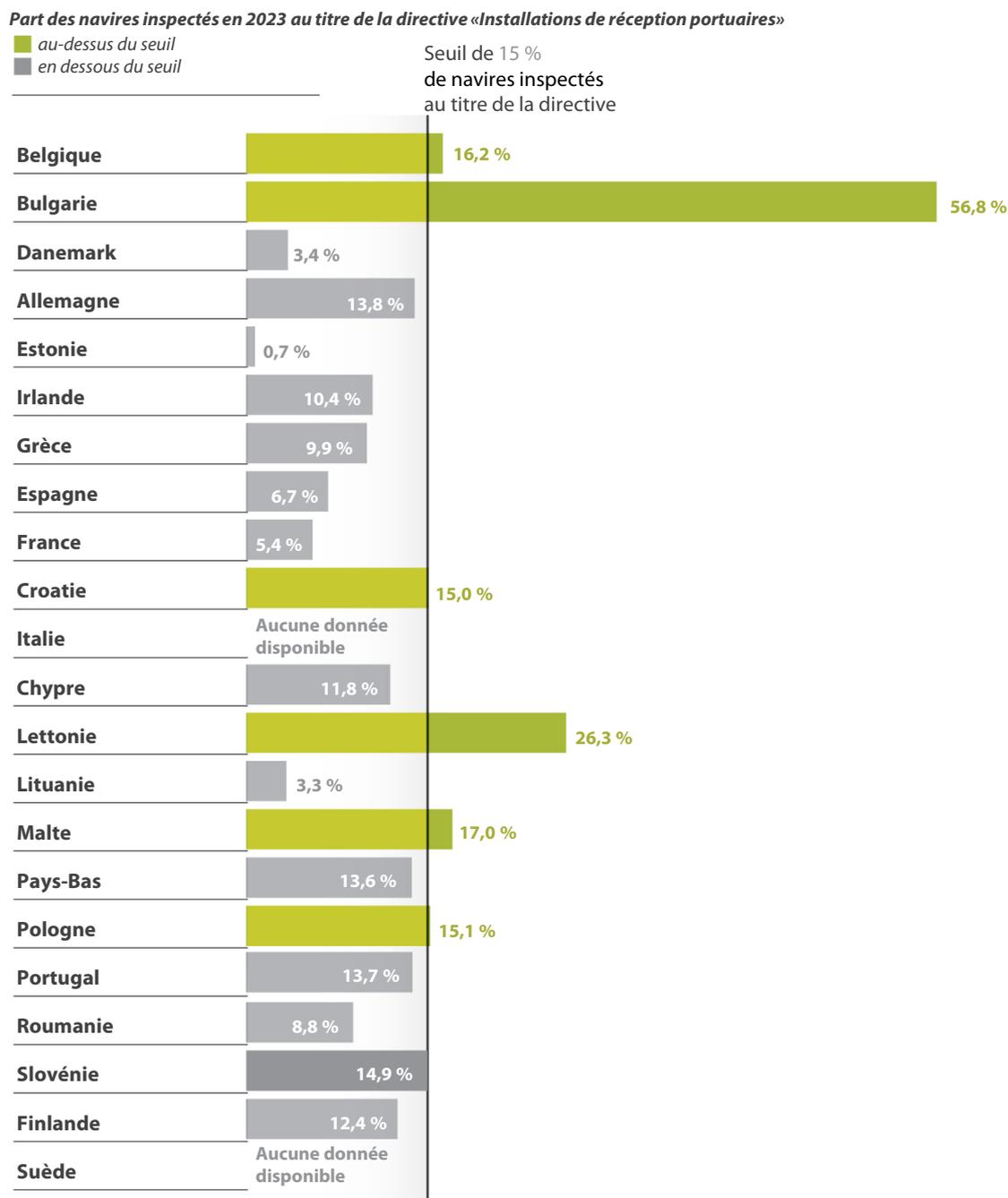
54 En vertu de la directive relative aux installations de réception portuaires, les États membres sont tenus de mettre en place des installations adéquates permettant de recueillir les différents types de déchets produits par les navires. Ceux-ci doivent éliminer tous les déchets avant de quitter le port, à moins qu'ils disposent d'une capacité de stockage suffisante pour atteindre le port d'escale suivant.

55 La mise en œuvre et le contrôle de l'application de la directive relative aux installations de réception portuaires dans les États membres visités présentaient des lacunes. En 2020, les autorités françaises ont **signalé** que les installations de réception portuaires ne permettaient pas le tri des déchets tel qu'il se pratique à bord. En Allemagne, une **étude de 2023** a révélé d'importantes lacunes au niveau des ports de plusieurs Länder, notamment un manque d'informations sur les déchets déjà éliminés et sur ceux amenés à l'être.

56 Depuis 2022, la directive relative aux installations de réception portuaires impose aux États membres d'inspecter 15 % de tous les navires faisant escale dans leurs ports. Ces inspections consistent à vérifier que les navires respectent les règles relatives à la gestion des déchets, notamment en ce qui concerne la notification, les obligations déclaratives et l'utilisation effective des installations de réception portuaires pour l'élimination des déchets.

57 Les États membres sont tenus de recueillir des données sur les inspections effectuées, notamment leur nombre, les types de navires inspectés et les conclusions. Ils doivent tenir les données à jour et les communiquer à l'AESM. Notre analyse des données de l'AESM montre que six États membres ont respecté l'objectif de 15 % en 2023 (voir [figure 13](#)). Deux pays n'ont communiqué aucune donnée et cinq autres ne sont pas arrivés à mi-chemin de l'objectif.

Figure 13 – Respect de l’objectif de 15 % de navires inspectés fixé par la directive relative aux installations de réception portuaires (2023)



Source: Calculs de la Cour des comptes européenne, fondés sur les données de l’AESM.

58 Les autorités allemandes ont expliqué que l'objectif n'avait pas été atteint principalement en raison de problèmes d'effectifs et d'un manque de clarté quant au nombre d'inspections à effectuer au niveau régional. Nous avons constaté que les autorités françaises n'avaient effectué, en 2022, aucune inspection de navire au titre de la directive relative aux installations de réception portuaires, en raison de la transposition tardive de cette dernière. La Commission nous a informés qu'elle avait également relevé des lacunes dans les rapports (inspections sous le seuil de 15 % ou informations communiquées incomplètes).

Contrôle par l'État du port

59 La directive relative au contrôle par l'État du port fixe des critères communs pour l'inspection des navires étrangers dans les ports nationaux et établit des procédures harmonisées en matière d'inspection et d'immobilisation. Les navires sont **sélectionnés** en vue d'une inspection au titre de la directive en fonction de leur profil de risque et d'autres priorités. Nous avons constaté qu'en 2023, 11 États membres n'avaient pas atteint leurs objectifs d'inspection.

60 Nous avons analysé les données de l'AESM en nous intéressant aux anomalies constatées lors des inspections effectuées, depuis 2014, par les États membres, au titre de la directive relative au contrôle par l'État du port. Les problèmes liés aux plans de gestion des ordures, à l'organisation du travail à bord et aux stations d'épuration des eaux usées à bord figuraient parmi les infractions les plus fréquentes. Dans l'ensemble, entre 2014 et 2023, les États membres ont détecté près de 16 000 anomalies de cet ordre. Le nombre total d'anomalies a bondi de plus de 40 % entre 2019 et 2023.

61 Les États membres peuvent décider de retenir les navires au port jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux principales anomalies détectées lors des inspections effectuées au titre de la directive. C'est ce que l'on appelle l'«immobilisation». La **figure 14** montre que le taux d'immobilisations ordonnées à la suite des inspections effectuées au titre de la directive se situe entre 3 % et 4 %.

Figure 14 – Nombre d’inspections effectuées au titre de la directive, et immobilisations ordonnées dans les ports de l’UE (2014-2023)



Source: Analyse de la Cour des comptes européenne, sur la base de données de l’AESM.

Sanctions en cas de rejets illégaux

62 La directive relative à la pollution causée par les navires dispose que les personnes responsables de rejets illégaux de substances polluantes doivent faire l’objet de sanctions. Dans son [analyse d’impact de 2023](#) accompagnant la proposition de modification de ladite directive, la Commission a précisé que les États membres ne l’interprétaient pas tous de la même manière. Étant donné qu’il n’existe pas de définition commune de ce qui constitue un épisode de pollution «majeur» ou «mineur», des rejets polluants de même nature peuvent être traités différemment d’un État membre à l’autre. Dans son étude, la Commission a également signalé que les sanctions possibles et les suites juridiques données étaient très variables.

63 Globalement, le rapport de la Commission souligne que les navires qui rejettent illégalement des substances polluantes dans la mer font rarement l’objet de sanctions efficaces ou dissuasives, et que très peu de poursuites sont engagées. La version révisée de la directive relative à la pollution causée par les navires introduit un outil que les États membres doivent obligatoirement utiliser pour communiquer des informations sur les sanctions appliquées. Cependant, elle ne prévoit pas de [système européen de sanctions](#) harmonisé.

La législation récente de l'UE sur les engins de pêche n'est pas encore pleinement mise en œuvre au niveau national

64 Les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés, que nous désignerons sous le terme générique d'«engins de pêche perdus» dans le présent rapport, sont une source de pollution plastique causée par les navires de pêche. En vertu du [règlement \(CE\) n° 1224/2009](#) relatif au contrôle de la pêche², les capitaines de navires de pêche de l'UE qui ont perdu un engin, ou une partie de celui-ci, sont tenus d'essayer de le récupérer dès que possible. Les États membres doivent signaler à la Commission toute infraction liée à la récupération d'engins de pêche perdus.

65 Toutefois, la Commission nous a informés que seul un petit nombre d'États membres avaient signalé des infractions. Le [rapport de synthèse 2021](#) établi par la Commission sur l'application du règlement de 2009 relatif au contrôle de la pêche au cours de la période 2015-2019 contenait des informations sur le nombre d'infractions détectées en lien avec la récupération des engins de pêche perdus. Sur 93 infractions de ce type, 86 ont été signalées par l'Espagne, tandis que la France et l'Allemagne n'en ont signalé aucune.

66 En vertu du nouveau [règlement \(UE\) 2023/2842](#), qui modifie le précédent règlement relatif au contrôle de la pêche, les journaux de pêche des navires doivent inclure des informations sur les engins de pêche et les engins de pêche perdus. Les États membres doivent ensuite collecter et consigner les informations concernant les engins perdus et communiquer ces informations à la Commission ou à l'Agence européenne de contrôle des pêches, sur demande. De nouvelles dispositions prévoient notamment de contrôler, lors des inspections, la présence à bord de l'équipement pour la récupération des engins de pêche, et de considérer comme une infraction grave le fait de faire disparaître illégalement un engin de pêche depuis un navire. La mise en œuvre du nouveau règlement en est à ses débuts dans les États membres.

67 Avant la révision de la directive relative aux installations de réception portuaires en 2019, les ports pouvaient demander une redevance aux pêcheurs qui ramenaient à terre des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés. La directive révisée a supprimé ce facteur dissuasif en instaurant une redevance indirecte, laquelle est due qu'il soit procédé ou non au dépôt dans une installation de réception portuaire.

² Article 48 du [règlement \(CE\) n° 1224/2009](#) relatif au contrôle de la pêche.

68 En vertu de la [directive \(UE\) 2019/904](#) sur les plastiques à usage unique, des régimes de responsabilité élargie des producteurs devaient être mis en place au 31 décembre 2024, ce qui signifie que les producteurs sont désormais financièrement responsables de la collecte, du transport et du traitement des déchets d'engins de pêche contenant du plastique. Cela contribuera à couvrir le coût de la gestion du plastique contenu dans les engins de pêche une fois que ceux-ci sont débarqués par les pêcheurs.

69 Nous avons constaté que les États membres visités n'avaient pas encore totalement mis en œuvre les régimes de responsabilité élargie pour les producteurs d'engins de pêche (voir [encadré 2](#)).

Encadré 2

Responsabilité élargie des producteurs d'engins de pêche

En Allemagne, un [contrat de droit public](#) conclu entre les pouvoirs publics, les producteurs d'engins de pêche contenant du plastique, une ONG et les exploitants de certains ports a instauré un régime de responsabilité élargie des producteurs en 2021. L'ONG collecte les engins de pêche en fin de vie dans les ports participants, veille à leur élimination dans des conditions correctes et non nuisibles à l'environnement et mène des activités de sensibilisation. Quatre des sept plus grands ports de pêche d'Allemagne sont parties au contrat.

En France, la [Coopération Maritime](#) travaille depuis 2019 avec les producteurs d'engins de pêche à mettre en œuvre le régime de responsabilité élargie des producteurs avec la mise en place d'une filière volontaire. Les autorités françaises entendent conclure un accord avant le 31 décembre 2024. Dans le cas contraire, elles feront appliquer le régime de responsabilité élargie des producteurs par des moyens réglementaires.

70 La directive sur les plastiques à usage unique fait aussi obligation aux États membres de communiquer à la Commission, pour chaque année civile, et dans les dix-huit mois suivant la fin de l'année pour laquelle elles ont été collectées, des données relatives aux engins de pêche contenant du plastique mis sur le marché et aux déchets d'engins de pêche collectés dans leurs eaux territoriales. La première période couverte était l'année civile 2022. Les données de marché consolidées pour l'année 2022 que les États membres auraient dû communiquer à la Commission avant le 30 juin 2024 ne lui ont finalement été transmises qu'en novembre 2024.

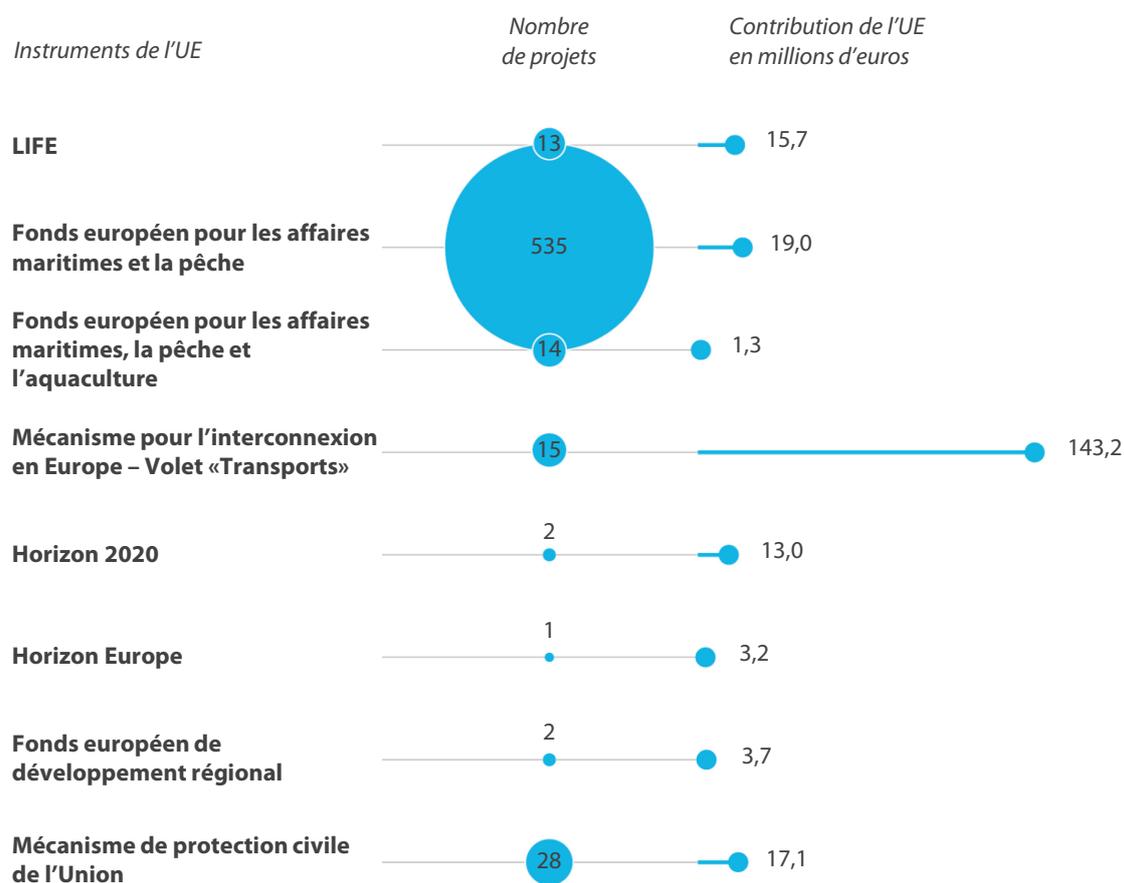
Certains instruments de l'UE ont soutenu des projets pertinents, mais l'exploitation des résultats à plus grande échelle a posé problème

71 Plusieurs instruments de l'UE, énumérés ci-après, peuvent être utilisés pour financer des projets de lutte contre la pollution causée par les navires.

- Le programme LIFE, un instrument de financement de l'UE qui soutient des projets dans le domaine de l'environnement.
- Le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (période budgétaire 2014-2020) et son successeur, le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (période budgétaire 2021-2027), qui soutiennent la mise en œuvre de la politique commune de la pêche et de la politique maritime intégrée de l'UE.
- Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui soutient trois ensembles d'infrastructures transeuropéennes: l'énergie, les transports et le numérique.
- Le Fonds européen de développement régional, qui encourage la coopération et le développement régionaux dans différents États membres de l'UE et pays voisins. Il traite, par exemple, de la question des filets de pêche, qui constituent une source de plastique en mer, dans le cadre de projets Interreg.
- Les programmes Horizon 2020 pour la période 2014-2020 et Horizon Europe pour la période 2021-2027, qui soutiennent la recherche sur la réduction de la pollution du milieu marin.
- Le mécanisme de protection civile de l'Union, qui couvre également le cofinancement de projets de prévention et de préparation ainsi que d'exercices à grande échelle, tous liés à la pollution du milieu marin.

72 Nous avons demandé aux directions générales compétentes de la Commission, aux agences exécutives concernées et aux États membres visités une liste des projets de l'UE visant à lutter contre la pollution causée par les navires dans les mers européennes de 2014 à 2023. D'après les informations reçues, il apparaît que le financement de ces projets par l'UE s'est élevé à plus de 216 millions d'euros pour la période 2014-2023 et a été fléchi principalement vers l'amélioration des installations de réception portuaires, mais aussi vers la collecte des filets de pêche et la recherche (voir [figure 15](#)). Ces informations sont toutefois incomplètes, car nous avons constaté que d'autres projets pertinents financés par l'UE ne figuraient pas dans les données de la Commission. Celles fournies par les autorités françaises et allemandes étaient elles aussi incomplètes.

Figure 15 – Projets de l’UE liés à la lutte contre la pollution causée par les navires dans les mers européennes (2014-2023)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base des informations fournies par la Commission européenne et la CINEA.

73 Nous avons sélectionné deux projets financés par l’UE dans chacun des deux États membres visités. Malgré l’obtention de certains résultats, il n’a pas été démontré que ces projets avaient permis une réduction à grande échelle de la pollution causée par les navires (voir [annexe VI](#)). Ni la Commission, ni les États membres ne disposaient d’une vue d’ensemble complète des résultats obtenus par les projets financés par l’UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires.

Le cadre de l’UE régissant la surveillance de la pollution causée par les navires présente des limites

74 La directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» (DCSMM) de 2008 imposait aux États membres d’élaborer des stratégies et des mesures coordonnées au niveau régional pour évaluer, gérer et réduire l’incidence des activités humaines sur le milieu marin, ce qui comprend la pollution causée par les navires. Les États membres

devaient élaborer et mettre en œuvre des programmes de surveillance en vue d'évaluer l'état écologique de leurs eaux marines, et les notifier à la Commission, afin que celle-ci détermine s'ils sont de nature à atteindre ou à maintenir un bon état écologique.

75 Nous avons examiné si la Commission et les États membres surveillaient efficacement l'état écologique des mers européennes et s'ils communiquaient des résultats comparables. Nous avons vérifié si:

- des données sur la pollution causée par les navires étaient disponibles et, le cas échéant, si elles étaient complètes;
- la Commission avait établi des critères et des normes méthodologiques pour évaluer le bon état écologique des mers européennes, si les États membres avaient utilisé ces critères et ces normes et s'ils avaient veillé, en travaillant de concert, à ce que les méthodes d'évaluation soient cohérentes dans toute la région ou sous-région marine;
- les États membres avaient communiqué à la Commission leur évaluation du bon état écologique au niveau de la région ou sous-région marine.

Peu d'informations sont disponibles sur la pollution de l'eau de mer et sur les déchets marins provenant des navires

76 En vertu de la DCSMM, les États membres sont tenus de définir le bon état écologique d'une région ou sous-région marine sur la base des «descripteurs» qualitatifs prévus, parmi lesquels figurent les contaminants (en l'occurrence le «descripteur 8») et les déchets marins (le «descripteur 10»). La DCSMM impose également aux États membres de réduire l'apport de substances dans le milieu marin provenant de sources particulières, telles que les navires.

77 Le descripteur relatif aux contaminants porte sur 45 substances visées dans la [directive-cadre sur l'eau](#), auxquelles s'ajoutent d'autres contaminants sélectionnés au niveau des États membres, par exemple dans le cadre de la coopération régionale. En définitive, il ne couvre qu'une infime partie des 6 000 substances chimiques les plus vendues dans le monde et qui représentent 99 % des ventes totales de [produits chimiques](#). Des [scientifiques](#) jugent utile de surveiller d'autres contaminants.

78 La Commission et les autorités des États membres dans lesquels nous nous sommes rendus ont indiqué qu'il était rarement possible de relier les contaminants faisant l'objet d'une surveillance à leur source parce que pour la plupart des substances, de nombreux facteurs contribuent à la pollution (industrie, consommateurs, plateformes pétrolières, zones d'immersion historiques, navires, etc.).

79 La quantité de déchets marins provenant des navires est, dans une large mesure, inconnue. L'[Agence européenne pour l'environnement](#) (AEE) estime que 80 % des déchets marins proviennent des terres et 20 % de la mer. Dans le rapport environnemental 2025 sur le transport maritime européen, l'AEE et l'AESM ont quantifié la part de déchets provenant d'activités maritimes retrouvés sur les plages de l'UE à 16 %, dont 11,2 % de déchets provenant de la «pêche et de l'aquaculture marine» et 1,8 % du «transport maritime». Il n'existe pas d'informations aussi complètes sur les fonds marins ou les déchets marins flottants.

80 Les informations disponibles sur les déchets marins et les contaminants sont souvent incomplètes ou obsolètes. Les [figures 1](#) et [2](#), qui présentent le niveau global de pollution dans les mers de l'Union, mettent en lumière des lacunes dans la collecte des données dans de nombreuses zones. Les États membres étaient tenus d'élaborer un nouvel ensemble de données pour la période de six ans couvrant les années 2016 à 2021, à communiquer pour octobre 2024, mais en décembre de la même année, seuls cinq États membres l'avaient fait.

Les lacunes et l'absence de comparabilité des méthodes et des seuils utilisés ont eu une incidence négative sur la surveillance et sur les données communiquées

81 En 2017, une nouvelle [décision de la Commission](#) relative au bon état écologique est venue remplacer une [décision](#) de 2010 dans l'optique d'établir des critères et des normes méthodologiques plus clairs, plus simples, plus concis, et plus cohérents et comparables pour évaluer le bon état écologique des mers de l'Union. Toutefois, chaque État membre interprète la décision à sa manière, ce qui se traduit par des approches différentes et des lacunes dans les connaissances.

82 L'évaluation des contaminants repose sur leur concentration et leurs effets polluants. En 2019, l'[Agence européenne pour l'environnement](#) a indiqué que les États membres utilisaient encore des seuils différents pour évaluer la concentration de contaminants.

83 Il n'existe pas de données uniformisées sur les quantités annuelles d'hydrocarbures rejetés par les navires dans les mers de l'Union (point **43**). Ni la DCSMM ni aucun document de la Commission ne définissent les niveaux à partir desquels un épisode de pollution aiguë est jugé «significatif». En 2019, après avoir analysé les rapports des États membres sur les contaminants, le [Centre commun de recherche](#) a souligné la nécessité de parvenir à une compréhension commune des seuils minimaux pour la déclaration des rejets d'hydrocarbures aux fins de la DCSMM. L'HELCOM dispose d'un [indicateur de marées noires](#) et d'une [carte des accidents impliquant des navires](#) à l'origine d'une pollution pour la mer Baltique.

84 En ce qui concerne les substances chimiques, le lien entre le tributylétain (TBT) et la cybutryne et la pollution de l'eau de mer causée par les navires est clairement établi. Cependant, les États membres ont utilisé différents moyens de surveillance de ces deux substances chimiques lors du cycle déclaratif au titre de la DCSMM qui s'est achevé en 2018 (voir [encadré 3](#)).

Encadré 3

Données communiquées en 2018 par les États membres au titre de la DCSMM sur certains contaminants

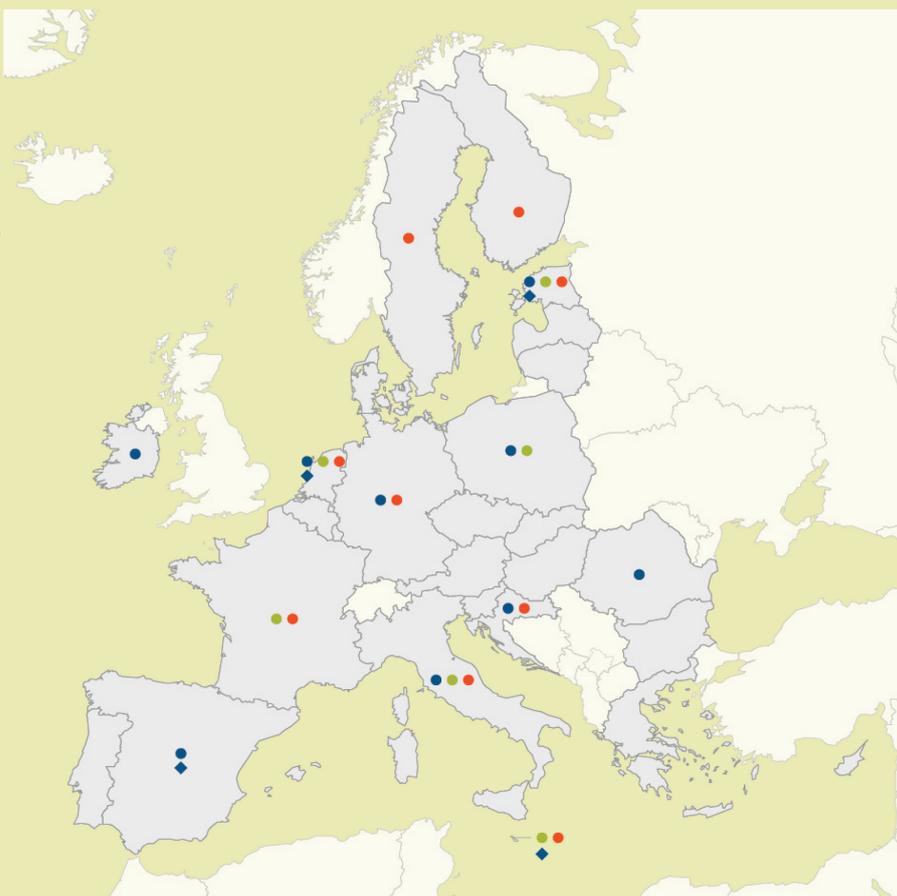
Le TBT a été utilisé dans les peintures antisalissure des navires jusqu'en 2008, date à laquelle un [règlement](#) européen et la [convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires](#) (convention AFS) ont interdit l'accès aux ports de l'UE à tout navire porteur de cette substance. L'utilisation de la cybutryne dans les systèmes antisalissure est interdite depuis le 1^{er} janvier 2023. Dans les rapports de 2018 établis au titre de la DCSMM par les États membres, le [Centre commun de recherche](#) a constaté de nombreuses divergences dans les analyses concernant le TBT et la cybutryne: dix États membres ont recherché le TBT et quatre, la cybutryne dans l'eau de mer, tandis que les autres États membres côtiers n'ont pas collecté ce type de données dans le cadre de leur surveillance au titre de la DCSMM. Pour le TBT, les États membres qui l'ont analysé ont appliqué un seuil commun, ce qui n'a pas été le cas pour la cybutryne.

Tributylétain

- Eau
- Biote
- Sédiments

Cybutryne

- ◆ Eau
- ◆ Biote
- ◆ Sédiments



© Tornero, V., Hanke, G., et MSFD Expert Network on Contaminants, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*, 2019.

85 En ce qui concerne les déchets marins, des seuils similaires sont désormais utilisés pour la surveillance des déchets de plage par les [États membres de l'UE](#) et dans les conventions sur les mers régionales [OSPAR](#) et [HELCOM](#) (voir [annexe IV](#)). L'état est jugé «bon» lorsqu'il y a moins de 20 déchets sur un linéaire de 100 mètres de plage. Cependant, il n'existe toujours pas de seuil harmonisé pour les déchets qui jonchent les fonds marins. Les macrodéchets flottants font quant à eux l'objet d'une surveillance au moyen de différentes méthodes.

86 Les périodes de surveillance des déchets marins au titre de la DCSSM diffèrent d'une région marine à l'autre. L'OSPAR a évalué la situation des [déchets de plage](#) dans l'Atlantique du Nord-Est de 2018 à 2020 et les tendances à l'œuvre de 2015 à 2020. L'HELCOM a analysé la situation des [déchets de plage](#) pour la période 2016-2021. La Commission a créé un groupe technique sur les déchets marins qui a mis à jour, en 2023, les [orientations sur la surveillance des déchets marins dans les mers européennes](#), afin de poursuivre l'harmonisation de la surveillance effectuée au titre de la DCSSM dans l'ensemble des États membres.

Lacunes et incohérences dans les outils de communication d'informations

87 Les États membres collectent des données concernant l'état écologique de leurs mers. Ils communiquent à la Commission leurs évaluations générales établissant si un bon état écologique y a été obtenu ou non. Cette dernière facilite les échanges entre experts nationaux, mais ne vérifie pas les données et la méthodologie sous-jacentes utilisées par les autorités des États membres.

88 La DCSSM prévoit l'établissement de rapports détaillés sur l'obtention d'un bon état écologique. Le [Centre commun de recherche](#) a publié certaines informations avec un tel niveau de détail dans son analyse des rapports des États membres de 2018, mais n'a pas déterminé globalement si un État membre avait obtenu ou non un bon état écologique en ce qui concerne les contaminants et les déchets marins. Les données des rapports plus récents (2024) n'étaient pas disponibles au moment de notre audit.

89 Les États membres doivent utiliser [Reportnet](#), une plateforme de déclaration électronique des données environnementales et climatiques, pour faire rapport à l'Agence européenne pour l'environnement au titre de la DCSSM. Les informations relevant de la directive-cadre sont disponibles dans le [répertoire central de données Eionet](#), l'une des composantes de la plateforme Reportnet.

90 En outre, deux outils de l'UE fournissent des informations publiques sur la pollution marine.

- Le système d'information sur les eaux marines pour l'Europe ([WISE-Marine](#)), hébergé par l'Agence européenne pour l'environnement, est un portail d'échange d'informations sur le milieu marin au niveau européen. Le portail WISE-Marine présente les données communiquées par les États membres au titre de la DCSMM sur Reportnet, ainsi que des données provenant d'autres sources.
- Le réseau européen d'observation et de données du milieu marin ([EMODnet](#)), financé et géré par la Commission, est une source de données, de métadonnées et de produits de données connexes sur le milieu marin.

91 Nous avons constaté que certaines informations figurant dans le [tableau de bord du portail WISE-Marine](#) concernant l'obtention d'un bon état écologique ne correspondaient pas toujours à certaines évaluations scientifiques réalisées par des organismes nationaux ou par le [Centre commun de recherche](#). C'est le cas, par exemple, de la Belgique et de la France en ce qui concerne les déchets marins.

92 EMODnet présente des données sur les déchets de plage issues des rapports élaborés au titre de la DCSMM ainsi que d'autres sources, des données sur les déchets qui jonchent les fonds marins acquises lors de campagnes de chalutage pour l'évaluation des déchets, et des données sur les microdéchets, mais dont la portée est limitée. Les parties prenantes, telles que les autorités des États membres, peuvent introduire des données sur le milieu marin dans EMODnet sur une base volontaire. L'absence d'obligation à cet égard se traduit par des lacunes dans les données qui y sont collectées. Dans son [rapport de 2020 sur la mise en œuvre de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»](#) et dans une [évaluation d'EMODnet datant de 2023](#), la Commission a souligné qu'aucun échange systématique de données n'avait lieu entre EMODnet et WISE-Marine, et a recommandé que les informations contenues dans les deux bases de données soient mieux harmonisées et mieux organisées.

Conclusions et recommandations

93 Dans l'ensemble, nous avons constaté que les règles de l'UE encadrant la pollution causée par les navires s'amélioreraient, mais que leur mise en œuvre et leur application présentaient des faiblesses et que les données disponibles n'étaient pas suffisantes pour mesurer les résultats.

94 Les règles internationales sont intégrées dans la législation européenne, ce qui contribue à leur bonne application, que les États membres soient ou non parties aux conventions de l'OMI. La Commission prend des mesures pour réduire les risques de pollution persistants, liés au démantèlement et au recyclage des navires, aux conteneurs perdus en mer, aux épaves de navires, aux munitions immergées et aux systèmes d'épuration des gaz d'échappement (points 19 à 40).

95 Nous avons constaté que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) avait fourni aux États membres des outils utiles pour lutter contre la pollution causée par les navires, mais qu'ils ne les ont pas pleinement exploités. CleanSeaNet utilise des technologies satellitaires avancées pour détecter d'éventuels déversements d'hydrocarbures, mais il ne dispose pas de capacités similaires pour d'autres polluants. Les États membres ont contrôlé moins de la moitié des alertes CleanSeaNet déclenchées par les images satellites et n'ont souvent pas confirmé la pollution en se rendant sur place (points 43 à 51).

Recommandation n° 1 – Améliorer le fonctionnement et l'efficacité des outils d'alerte à la pollution mis en place par l'AESM

La Commission devrait, avec le soutien de l'AESM:

- a) fournir des lignes directrices aux États membres sur les mesures à prendre et les informations à communiquer concernant les alertes CleanSeaNet;
- b) développer la technologie et la méthodologie nécessaires pour que les alertes fonctionnent pour d'autres polluants que les hydrocarbures;
- c) évaluer la fiabilité des alertes à la pollution émises par l'AESM et déterminer si les mesures prises par les États membres en réponse à ces alertes sont efficaces.

Quand? D'ici fin 2027.

96 La mise en œuvre et l'application des règles de l'UE en matière de contrôle et de prévention de la pollution causée par les navires présentent toujours des lacunes. Entre 2012 et 2022, les visites de l'AESM dans les États membres se sont concentrées sur la directive relative au contrôle par l'État du port. Les États membres n'ont souvent pas atteint les objectifs fixés par la directive relative aux installations de réception portuaires en ce qui concerne le pourcentage de navires à inspecter, et certains n'ont pas effectué le nombre annuel d'inspections qu'ils s'étaient engagés à réaliser au titre de la directive relative au contrôle par l'État du port. La manière dont les sanctions, y compris pénales, ont été définies et appliquées variait d'un État membre à l'autre (points 52 à 63).

Recommandation n° 2 – Renforcer le suivi des contrôles que les États membres sont tenus d'effectuer au titre des directives de l'UE

La Commission devrait, avec le soutien de l'AESM, améliorer la manière dont les États membres rendent compte de leur respect des exigences des directives de l'UE en matière de contrôles et de sanctions, y compris pénales, par exemple en imposant des délais, un format et des indicateurs pour l'élaboration des rapports.

Quand? D'ici fin 2028.

97 Ni la Commission ni les États membres dans lesquels nous nous sommes rendus n'ont pu dresser un tableau exhaustif des montants issus du budget de l'UE utilisés pour lutter contre la pollution du milieu marin. Ils ne disposaient pas d'une vue d'ensemble des résultats obtenus ni de la manière dont ceux-ci pourraient être transposés à plus grande échelle (points 71 à 73).

Recommandation n° 3 – Rechercher des solutions aux difficultés faisant obstacle à la transposition à grande échelle des projets financés par l'UE

La Commission, de concert avec les États membres, devrait rechercher des solutions aux difficultés faisant obstacle à la transposition à grande échelle des projets financés par l'UE pour lutter contre la pollution causée par les navires.

Quand? D'ici fin 2026.

98 Notre audit a fait apparaître les limites du cadre de l'UE régissant la surveillance de la pollution causée par les navires. Les indicateurs définis au niveau de l'UE pour évaluer le milieu marin (les «descripteurs» selon la terminologie de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») pourraient être utilisés pour surveiller la pollution causée par les navires, mais ils permettent rarement de remonter à la source de la pollution et des déchets. En outre, les seuils et les méthodes de surveillance ne sont pas totalement harmonisés entre les États membres, ce qui se traduit par des différences dans le suivi et la communication des résultats. Nous avons également relevé des lacunes et des incohérences dans les plateformes qui relaient les données sur la qualité de l'eau de mer, ce qui remet en cause leur fiabilité (points 76 à 92).

Recommandation n° 4 – Améliorer la remontée d'informations et la surveillance de l'état écologique des eaux marines

La Commission devrait renforcer l'harmonisation de la surveillance et améliorer la communication d'informations sur les contaminants et les déchets marins, tant avec les États membres qu'entre ces derniers. Cela passe notamment par l'accès à des données sous-jacentes comparables afin de mieux mesurer les progrès accomplis au regard de l'état du milieu marin.

Quand? D'ici fin 2027.

Le présent rapport a été adopté par la Chambre I, présidée par Joëlle Elvinger, Membre de la Cour des comptes, à Luxembourg en sa réunion du 15 janvier 2025.

Par la Cour des comptes

Tony Murphy
Président

Annexes

Annexe I – Rapports de la Cour des comptes européenne sur la pollution résultant d'activités terrestres

Rapport spécial 02/2025: «Pollution urbaine dans l'UE– Les villes sont encore trop bruyantes, mais l'air y est plus pur»

Document d'analyse 02/2023: «L'action de l'UE face à la prolifération des déchets dangereux»

Rapport spécial 12/2021: «Principe du pollueur-payeur – Une application incohérente dans les différentes politiques et actions environnementales de l'UE»

Document d'analyse 04/2021: «Actions de l'UE et défis à relever dans le domaine des déchets électroniques»

Rapport spécial 05/2020: «Utilisation durable des produits phytopharmaceutiques: des progrès limités en matière de mesure et de réduction des risques»

Document d'analyse 04/2020: «Les mesures prises par l'UE pour lutter contre le problème des déchets plastiques»

Annexe II – Principaux textes législatifs internationaux relatifs à la pollution causée par les navires

- o La [convention de Londres](#) de 1972 porte sur la prévention de la pollution du milieu marin résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières en mer. Le [protocole de Londres](#) est venu la compléter en 1996.
- o La [convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires](#) (MARPOL) et son [protocole](#) de 1978 fixent des règles et des normes visant à lutter contre la pollution provenant de diverses sources, notamment les hydrocarbures, les substances chimiques, les eaux usées, les ordures et les émissions atmosphériques.
- o La [convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer](#) (SOLAS) porte sur la sécurité des navires marchands et définit des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation de ces navires.
- o La [convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires](#) (convention AFS) interdit l'utilisation de composés organostanniques nocifs dans les peintures antisalissure appliquées sur les navires.
- o La [convention de Nairobi](#) de 2007 établit des règles concernant l'enlèvement des épaves susceptibles de porter atteinte au milieu marin.
- o La [convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires](#), adoptée en 2009, porte sur l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle des installations de recyclage des navires.

Annexe III – Principaux textes législatifs européens relatifs à la pollution causée par les navires

- o La [directive 2005/35/CE](#) relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution vise à intégrer dans le droit de l'Union les normes internationales relatives à ce type de pollution et à faire en sorte que les responsables de rejets de substances polluantes fassent l'objet de sanctions adéquates, notamment pénales. Depuis 2024, les sanctions pénales applicables à la pollution causée par les navires sont encadrées par la [directive \(UE\) 2024/1203](#) relative à la protection de l'environnement par le droit pénal.
- o La [directive 2008/56/CE](#) établit un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin.
- o La [directive 2009/16/CE](#) relative au contrôle par l'État du port définit des critères communs pour le contrôle des navires par l'État du port et uniformise les procédures d'inspection et d'immobilisation.
- o La [directive 2009/18/CE](#) établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.
- o La [directive 2009/21/CE](#) concernant le respect des obligations des États du pavillon vise à prévenir la pollution par les navires battant pavillon d'un État membre.
- o La [directive \(UE\) 2019/883](#) relative aux installations de réception portuaires impose aux États membres de mettre en place des installations pour recueillir les différents types de déchets produits par les navires, dont les résidus d'hydrocarbures, les ordures, les eaux usées et les résidus de cargaison.
- o La [directive \(UE\) 2019/904](#) relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement.
- o Le [règlement \(CE\) n° 1406/2002](#) institue une Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) en vue d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et de prévenir la pollution causée par les navires dans l'UE.

- o Le [règlement \(CE\) n° 782/2003](#) interdisant les composés organostanniques sur les navires a pour objet de réduire ou d'éliminer les effets néfastes sur le milieu marin et la santé humaine des composés organostanniques qui agissent comme biocides actifs dans les systèmes antisalissure utilisés sur les navires.
- o Le [règlement \(UE\) n° 1257/2013](#) relatif au recyclage des navires a pour objectif d'assurer que les déchets dangereux provenant du recyclage de navires fassent l'objet d'une gestion écologiquement rationnelle.

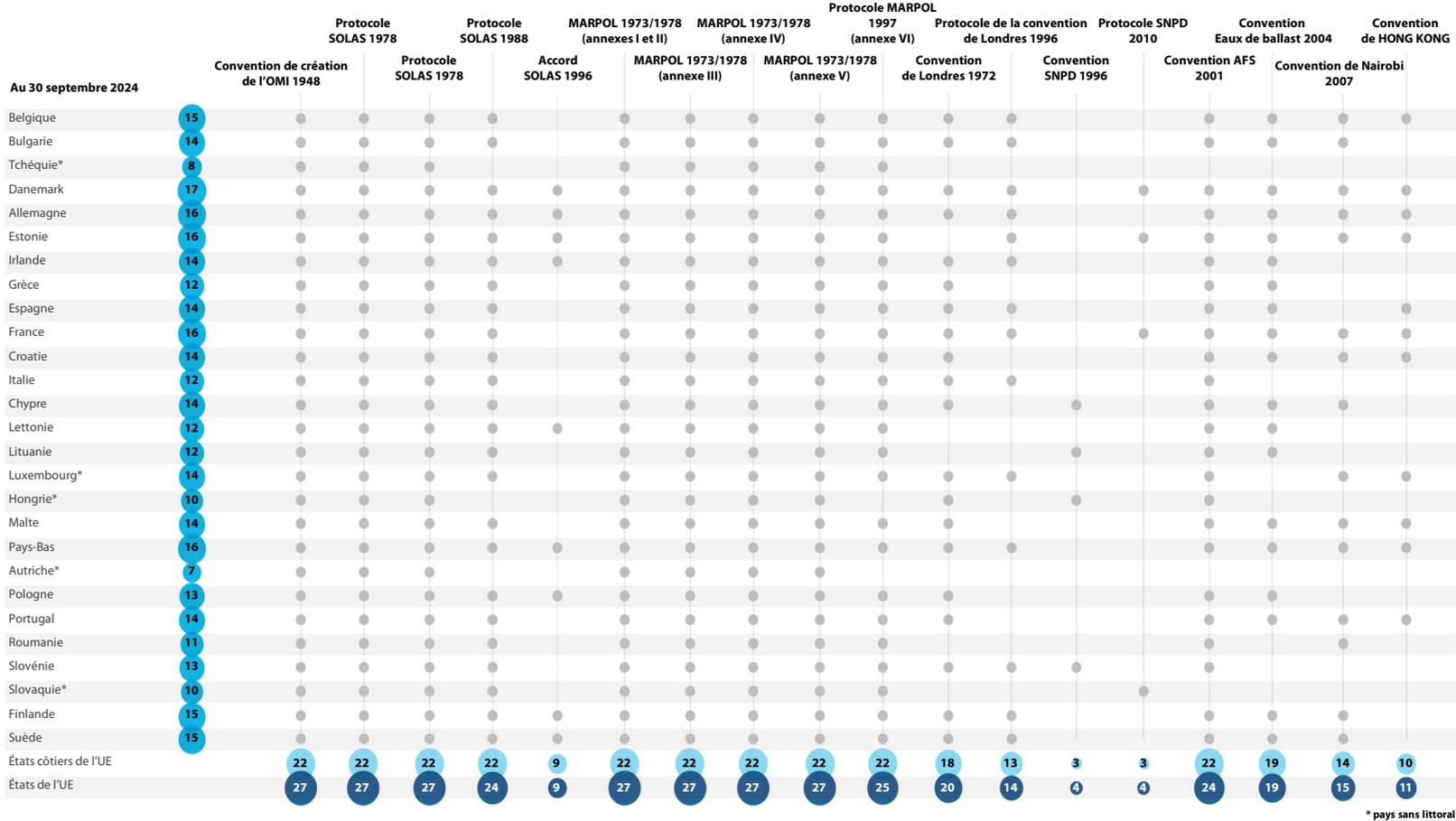
Annexe IV – Mécanismes de coopération multilatérale

États membres de l'UE	Convention de Barcelone Mer Méditerranée	Accord de Bonn Mer du Nord	Convention de Bucarest Mer Noire	Accord de Copenhague Pays nordiques	Convention d'Helsinki – HELCOM Mer Baltique	Accord de Lisbonne Atlantique du Nord-Est	Convention OSPAR Atlantique du Nord-Est	Protocole d'entente de Paris
	Belgique		●					●
Bulgarie			●					●
Danemark		●		●	●		●	●
Allemagne		●			●		●	●
Estonie					●			●
Irlande		●					●	●
Grèce	●							●
Espagne	●	●				●	●	●
France	●	●				●	●	●
Croatie	●							●
Italie	●							●
Chypre	●							●
Lettonie					●			●
Lituanie					●			●
Luxembourg							●	
Malte	●							●
Pays-Bas		●					●	●
Pologne					●			●
Portugal						●	●	●
Roumanie			●					●
Slovénie	●							●
Finlande				●	●		●	●
Suède		●		●	●		●	●
Union européenne	●	●	Observateur	●	●	●	●	Position commune de l'Union*
Albanie	●							
Algérie	●							
Bosnie-Herzégovine	●							
Canada								●
Égypte	●							
Géorgie			●					
Islande				●			●	●
Israël	●							
Liban	●							
Libye	●							
Monaco	●							
Monténégro	●							●
Maroc	●					●		
Norvège		●		●			●	●
Russie			●		●			suspendue
Suisse							●	
Syrie	●							
Tunisie	●							
Turquie	●		●					
Ukraine			●					
Royaume-Uni		●					●	●

* Décision (UE) 2020/722 du Conseil (JO L 171, 2.6.2020, p. 4–5).

Source: Cour des comptes européenne.

Annexe V – Ratification, par les États membres de l’UE, des conventions et protocoles de l’OMI les plus pertinents pour la lutte contre la pollution causée par les navires



Source: Cour des comptes européenne.

Annexe VI – Projets sélectionnés dans les États membres visités

Objectifs	Résultats obtenus
Projet INdIGO, Interreg France-Angleterre, 2,9 millions d’euros	
<p>Réduire la pollution plastique marine générée par les activités liées à la pêche et à l’aquaculture:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ en développant le premier engin de pêche biodégradable destiné aux mers de l’UE; ○ en identifiant les engins de pêche déjà perdus et en améliorant le recyclage des engins de pêche en fin de vie. 	<p>Le financement de l’UE a permis le développement d’un prototype de filet mytilicole biodégradable. Étant donné qu’il n’existe pas de filières structurées de collecte et de recyclage d’engins de pêche ni de base industrielle disposant du savoir-faire en matière de tissage des filets, il n’a pas été possible de passer à la production en série.</p>
Projet FIRENOR, France, FEAMP, 57 000 euros	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Étudier la faisabilité technique et économique d’une filière de recyclage des engins de pêche usagés en Normandie. ○ Apporter les indicateurs clés nécessaires à la mise en place de la filière nationale de responsabilité élargie du producteur pour les engins de pêche. 	<p>FIRENOR a permis de collecter 26 tonnes d’engins de pêche usagés dans trois ports pilotes de Normandie. Lorsque le projet est arrivé à son terme, l’un des ports a cessé de collecter les engins de pêche usagés, un autre a continué à le faire, tandis que le troisième ne collecte plus que les filets fins, ce qu’il faisait déjà avant le projet FIRENOR.</p>
Projet HiSea: huit partenaires issus de huit pays; Horizon 2020; coût total: 2,4 millions d’euros, contribution de l’UE: 1,9 million d’euros	
<p>Mettre au point de nouveaux services en aval basés sur Copernicus, intégrant les services Copernicus de surveillance du milieu marin, de surveillance des terres (dont les alertes à la pollution) et concernant le changement climatique, combinés aux données locales de surveillance et à la modélisation avancée pour proposer aux utilisateurs potentiels de données Copernicus un service intégré leur apportant une valeur ajoutée.</p>	<p>Le projet a conduit à la création d’une plateforme encore active et utilisée par les ports (au Portugal et au Brésil). Elle est également utilisée dans le cadre des projets UNITED et ULTFARMS (cofinancés par Horizon Europe).</p>

Objectifs	Résultats obtenus
<p>Projet SeaClear: huit partenaires issus de cinq pays; Horizon 2020; coût total/contribution de l'UE: 5,0 millions d'euros</p>	
<p>Mettre au point des robots autonomes pour collecter des débris sous-marins de petite taille à l'aide de nouveaux systèmes de cartographie, de classification et de collecte. Le projet SeaClear était axé plus particulièrement sur la création d'une flotte mixte composée de submersibles, d'un engin nautique de surface et d'un aéronef, tous sans équipage, dont l'objectif est de trouver et de collecter les déchets échoués sur les fonds marins.</p>	<p>Le projet était toujours en cours lorsque nous nous y sommes rendus: le rapport final n'était pas disponible et la démonstration finale ne devait avoir lieu qu'en toute fin d'année 2023. Le porteur du projet a rencontré des difficultés, notamment en ce qui concerne les interfaces, la reconnaissance d'images (qualité du capteur, surface de l'eau réfléchissante), les câbles de transfert de données et les câbles électriques (par exemple, la sensibilité au vent et au courant), la localisation des déchets, l'autonomie des appareils et l'hétérogénéité des zones explorées.</p>

Sigles et acronymes

AEE: Agence européenne pour l'environnement

AESM: Agence européenne pour la sécurité maritime

DCSMM: directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»

HELCOM: Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique, également connue sous le nom de Commission d'Helsinki

LIFE: L'Instrument Financier pour l'Environnement

MARPOL: Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

OMI: Organisation maritime internationale

OSPAR: Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est

TBT: tributylétain

Réponses de la Commission

<https://www.eca.europa.eu/fr/publications/sr-2025-06>

Calendrier

<https://www.eca.europa.eu/fr/publications/sr-2025-06>

L'équipe d'audit

Les rapports spéciaux de la Cour présentent les résultats de ses audits relatifs aux politiques et programmes de l'UE ou à des questions de gestion concernant des domaines budgétaires spécifiques. La Cour sélectionne et conçoit ces activités d'audit de manière à maximiser leur impact en tenant compte des risques pour la performance ou la conformité, du niveau des recettes ou des dépenses concernées, des évolutions escomptées ainsi que de l'importance politique et de l'intérêt du public.

L'audit de la performance objet du présent rapport a été réalisé par la Chambre I (Utilisation durable des ressources naturelles), présidée par Joëlle Elvinger, Membre de la Cour. L'audit a été effectué sous la responsabilité de Nikolaos Milionis, Membre de la Cour, assisté de: Kristian Sniter, chef de cabinet; Katarzyna Radecka-Moroz, attachée de cabinet; Emmanuel Rauch, manager principal; Jan Huth, chef de mission adjoint; Monika Dedicova, auditrice. Le soutien à l'analyse des données a été apporté par Stamatis Kalogirou et Viktor Popov. L'assistance linguistique a été fournie par Jennifer Schofield et Laura Mcmillan.



De gauche à droite: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Nikolaos Milionis, Monika Dedicova et Jan Huth.

DROITS D'AUTEUR

© Union européenne, 2025

La politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne est définie dans la [décision n° 6-2019 de la Cour des comptes européenne](#) sur la politique d'ouverture des données et la réutilisation des documents.

Sauf indication contraire (par exemple dans une déclaration distincte concernant les droits d'auteur), le contenu des documents de la Cour, qui appartient à l'UE, fait l'objet d'une [licence Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ainsi, en règle générale, vous pouvez le réutiliser à condition de mentionner la source et d'indiquer les modifications que vous aurez éventuellement apportées, étant entendu que vous ne pouvez en aucun cas altérer le sens ou le message initial des documents. La Cour des comptes européenne ne répond pas des conséquences de la réutilisation.

Vous êtes tenu(e) d'obtenir une autorisation supplémentaire si un contenu spécifique représente des personnes physiques identifiables (par exemple sur des photos des agents de la Cour) ou comprend des travaux de tiers.

Lorsque cette autorisation a été obtenue, elle annule et remplace l'autorisation générale susmentionnée et doit clairement indiquer toute restriction d'utilisation.

Pour utiliser ou reproduire des contenus qui n'appartiennent pas à l'UE, il peut être nécessaire de demander l'autorisation directement aux titulaires des droits d'auteur.

Figure 1 – © AEE, *Contamination of Europe's seas*, publié en 2019 sur la base de données allant principalement de 2008 à 2017, à l'exception de quelques données plus anciennes, consulté le 21 novembre 2024. (Carte modifiée par la Cour des comptes européenne.)

Figure 2 – © AEE, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021*, publié en 2023, consulté le 21 novembre 2024. (Carte modifiée par la Cour des comptes européenne.)

Figure 3 – icônes de conteneurs, forme de navire –© Adobe Stock: Flash Vector; photoplotnikov; ONYXpri.

Figure 8 – © HELCOM *Map and data service*. Ensemble de données: épaves dangereuses en mer Baltique, dernière mise à jour le 22 juin 2023.

Figure 9 – © OSPAR *Data and Information Management System* (ensemble de données *OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021*) et © HELCOM *Map and data service* (ensembles de données *Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea* et carte de la Baltic Ordnance Safety Board sur les risques de découverte de mines sous-marines de la Première Guerre mondiale et de la Seconde Guerre mondiale sur les fonds marins).

Figure 11 – © AESM (2023), services fournis aux autorités françaises par les systèmes d'aéronef télépiloté embarqués sur les navires dépollueurs. (Image située dans le coin inférieur droit ajoutée par la Cour).

Figure 12 – © AESM, services opérationnels prévus à la fin de 2024.

Encadré 3 – © Tornero, V., Hanke, G., et MSFD Expert Network on Contaminants, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*, 2019.

Les logiciels ou documents couverts par les droits de propriété industrielle tels que les brevets, les marques, les modèles déposés, les logos et les noms, sont exclus de la politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne.

La famille de sites internet institutionnels de l'Union européenne relevant du domaine europa.eu fournit des liens vers des sites tiers. Étant donné que la Cour n'a aucun contrôle sur leur contenu, vous êtes invité(e) à prendre connaissance de leurs politiques respectives en matière de droits d'auteur et de protection des données.

Utilisation du logo de la Cour des comptes européenne

Le logo de la Cour des comptes européenne ne peut être utilisé sans l'accord préalable de celle-ci.

HTML	ISBN 978-92-849-4569-6	ISSN 1977-5695	doi:10.2865/9055251	QJ-01-25-013-FR-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4570-2	ISSN 1977-5695	doi:10.2865/2295031	QJ-01-25-013-FR-N

POUR CITER CETTE PUBLICATION

Cour des comptes européenne, [rapport spécial 06/2025](#) intitulé «Lutte contre la pollution marine causée par les navires – L'UE navigue toujours en eaux troubles», Office des publications de l'Union européenne, 2025.

L'Union européenne affiche clairement ses ambitions: une pollution zéro de l'eau à l'horizon 2030. Dans cette perspective, nous avons évalué les actions qu'elle a menées pour lutter contre la pollution marine causée par les navires. Dans l'ensemble, les règles européennes allaient dans le bon sens, mais la mise en œuvre laissait à désirer et les données disponibles étaient insuffisantes pour mesurer les résultats.

Si l'Agence européenne pour la sécurité maritime a mis au point des outils utiles, les États membres ne les ont pas pleinement exploités. Ces derniers ont souvent échoué à atteindre leurs objectifs obligatoires en matière d'inspections des navires. Il n'existait aucune vue d'ensemble des résultats obtenus par les projets financés par l'UE, pas plus que des possibilités de transposition à plus grande échelle. Enfin, la surveillance de la pollution causée par les navires s'est avérée inadaptée.

Nos recommandations poursuivent plusieurs objectifs: améliorer l'efficacité des outils d'alerte à la pollution, renforcer le suivi des objectifs d'inspections des navires, démultiplier les effets des financements de l'UE et mieux mesurer la pollution marine.

Rapport spécial de la Cour des comptes européenne présenté en vertu de l'article 287, paragraphe 4, deuxième alinéa, du TFUE.



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE



Office des publications
de l'Union européenne

COUR DES COMPTES EUROPÉENNE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tél. +352 4398-1

Contact: eca.europa.eu/fr/contact

Site web: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors