

Résolution 1869 (2012)¹

Version finale

L'impact environnemental des épaves englouties

Assemblée parlementaire

1. Les épaves, l'acidification des océans et l'immersion des déchets dans les océans comptent parmi les principales sources de pollution marine. Quelque 75 % des épaves englouties ont coulé pendant la seconde guerre mondiale. Cela signifie que leurs structures métalliques sont vieillissantes et que les tôles se détériorent, risquant de libérer leur contenu dans l'océan sous les effets de la corrosion.
2. L'océan Atlantique Nord renferme 25 % des épaves potentiellement polluantes du monde. On estime que ces épaves contiennent environ 38 % du volume total des hydrocarbures contenus dans des bateaux engloutis. La Méditerranée, quant à elle, contient 4 % des épaves au niveau mondial et environ 5% du volume estimé de ces hydrocarbures, des chiffres élevés compte tenu de sa taille et de l'écosystème marin fragile qui caractérise une mer fermée.
3. Les hydrocarbures ne sont pas la seule menace à la biodiversité marine. Les navires de guerre de la seconde guerre mondiale transportaient également des munitions qui, au fil du temps, approchent un état de corrosion susceptible de provoquer des fuites non négligeables de produits toxiques. Certains de ces produits toxiques, comme le mercure, ne sont pas biodégradables et peuvent contaminer chimiquement la chaîne alimentaire.
4. En se référant à la recherche menée par le Fonds mondial pour la nature (*World Wide Fund for Nature* – *WWF*), Italie, et l'organisation non gouvernementale Legambiente, ainsi qu'au rapport de l'Assemblée parlementaire de la Méditerranée intitulé «Le déversement de déchets toxiques et radioactifs et la traite des êtres humains en Méditerranée», l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe exprime sa forte préoccupation concernant le rejet illégal en mer de déchets toxiques et radioactifs transportés dans des navires vétustes que l'on a délibérément fait sombrer dans la Méditerranée.
5. L'Assemblée souligne ainsi que, sans cartographie de ces risques, il ne pourra être procédé à aucune évaluation exacte des menaces. Un inventaire des épaves potentiellement polluantes a été dressé par l'Environmental Research Consulting (ERC) en 2004. L'International Marine Shipwreck Database (base de données internationale des épaves marines) a identifié quelque 8 569 épaves potentiellement polluantes dans le monde, dont 1 583 bateaux-citernes. Toutefois, les informations et les données précises sur les épaves de grands fonds englouties au-delà de 600 mètres sont rares.
6. L'Assemblée considère que la décision de récupérer les hydrocarbures et les autres produits dangereux d'une épave engloutie doit se fonder sur une évaluation fiable des risques et sur une analyse coûts/bénéfices approfondie, car tout effort de récupération est généralement coûteux, chronophage et périlleux.
7. La nécessité d'une politique commune concernant le traitement et l'enlèvement des épaves a longtemps été débattue au sein de l'Organisation maritime internationale. La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (Convention de Nairobi), ouverte à la signature en 2007, offre par conséquent un cadre juridique harmonisé, adapté à la gestion des épaves. La convention propose un

1. Texte adopté par la Commission permanente, agissant au nom de l'Assemblée, le 9 mars 2012 (voir [Doc. 12872](#), rapport de la commission des questions sociales, de la santé et du développement durable, rapporteure: Mme Papadimitriou).



ensemble de règles ayant pour but de permettre un enlèvement rapide des épaves qui peuvent présenter un obstacle à la navigation ou une menace à l'environnement et qui se situent dans les zones économiques exclusives des Etats parties, dans leurs zones de protection environnementale ou sur leur plateau continental.

8. L'Assemblée note avec satisfaction l'inclusion dans la Convention de Nairobi d'un régime d'assurance financière censé garantir que le propriétaire d'un navire englouti est en premier chef responsable et financièrement en charge de baliser puis d'enlever l'épave menaçant l'environnement.

9. Toutefois, l'Assemblée déplore le fait que seuls quatre pays aient à ce jour signé la Convention de Nairobi – à savoir l'Estonie, la France, l'Italie et les Pays-Bas – ce qui empêche son entrée en vigueur pour l'instant.

10. Compte tenu de ce qui précède, l'Assemblée parlementaire recommande aux Etats membres du Conseil de l'Europe:

10.1. de signer et de ratifier la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves;

10.2. de créer une base de données européenne sur les épaves, leur localisation, leur cargaison et leur potentiel polluant, en coordination avec les organismes nationaux chargés de la pollution marine ou dans le cadre des conventions de mers régionales: la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR), 1992, entrée en vigueur le 25 mars 1998; la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone), 1976, amendée en 1995; et la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki), 1974, révisée en 1992;

10.3. de conduire des évaluations systématiques des épaves afin de recenser celles qui représentent un risque pour l'environnement et d'actualiser régulièrement ces informations;

10.4. de soutenir la recherche afin d'améliorer:

10.4.1. les prévisions en matière de progression de la corrosion et de dégradation des épaves englouties en fonction de leur environnement (température de l'eau, courants, etc.);

10.4.2. les connaissances des propriétés physiques des hydrocarbures et des substances toxiques et radioactives en eau profonde, en eau froide et lorsqu'ils sont soumis à la forte pression de l'eau;

10.4.3. la technologie des véhicules sous-marins commandés à distance (*remotely operated underwater vehicles – ROVs*), en vue de réduire les coûts de reconnaissance et de localisation des épaves, ainsi que les coûts de pompage d'hydrocarbures ou de neutralisation des déchets toxiques ou radioactifs, et/ou d'enlèvement des épaves;

10.5. d'envisager la création d'un fonds européen pour les anciennes épaves, lorsque le propriétaire n'est pas connu, pas joignable ou insolvable, pour financer le coût des investigations et les interventions sur les épaves menaçant l'environnement.