

## Chapitre 5 : Politique du milieu marin

### Services concernés :

SPF Santé Publique Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement, DG Environnement, Service Milieu Marin, avec l'assistance scientifique et technique de l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord (UGMM). Pour l'extraction de sable et de gravillons, le Service Plateau Continental du SPF Économie, PME Classes Moyennes et Énergie est également impliqué.

### Base juridique :

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque pilier de la politique de protection du milieu marin, les actes règlementaires qui constituent la/les base(s) légale(s) pertinente(s).

Tableau 44 : Actes règlementaires qui constituent la/les base(s) légale(s) pertinente(s) pour chaque pilier de la politique de protection du milieu marin.

(acronymes : B = biodiversité ; G = gestion ; Cq = contrôle de qualité ; Lp = lutte contre la pollution)

		B	G	Cq	Lp
Directive Oiseaux et Habitat	Arrêté royal du 21 décembre 2001 visant la protection des espèces dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique., Arrêtés royaux 14 octobre 2005 et du 5 mars 2006 créant des zones de protection spéciale et des zones de conservation spéciales dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, et l'Arrêté royal du 14 octobre 2005 concernant les conditions, la conclusion, l'exécution et la clôture d'accords d'utilisateurs et la rédaction de plans politiques pour les aires marines protégées dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique	X			
CMS (Convention relative à la protection des espèces migratrices sauvages)	Loi du 27 avril 1990 portant approbation de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, et des Annexes I et II, faites à Bonn le 23 juin 1979	X			
Ascobans (Agreement on the Conservation of Small Cetaceans of the Baltic and North Seas)	Loi du 14 mai 1993 portant approbation de l'Accord sur la conservation des petites cétacés de la mer Baltique et de la mer du Nord, et Annexe, faits à New York, le 17 mars 1992	X		X	
CBD (Convention sur la diversité biologique)	Loi du 11 mai 1995 portant approbation de la Convention sur la diversité biologique, et Annexes I et II, faites à Rio de Janeiro le 5 juin 1992.	X			
OSPAR	Loi du 11 mai 1995 portant approbation de la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, annexes I, II, III et IV, appendices 1 et 2, faits à Paris le 22 septembre 1992.	X		X	

		B	G	Cq	Lp
Directive EIE (85/337/CEE, modifiée par 97/11/CE)	Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique		X		
Directive SEA (2001/42/CE)	Loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement				
Directive-cadre stratégie pour le milieu marin (2008/56/CE)	Arrêté royal du 23 juin 2010 relatif à la stratégie pour le milieu marin concernant les espaces marins belges		X	X	
Recommandation 2002/413/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2002 relative à la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières en Europe	Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique		X		
Directive-cadre eau (2000/60/CE)	Arrêté royal relatif à la constatation d'un cadre pour atteindre une bonne situation des eaux de surface, attendu en 2010			X	
Marpol (1973/1978)	Loi du 17 janvier 1984 portant approbation des Actes internationaux suivants : a) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 b) Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978				X
Traité de Londres	Loi du 20 décembre 1984 portant approbation de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, des annexes, de l'Additif et de l'Appendice, faits à Londres le 12 octobre 1978, le 1er décembre 1978 et le 1er décembre 1980				X
Convention sur le mazout de soute	Loi du 12 juillet 2009 portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et à l'Annexe, faites à Londres le 23 mars 2001				X
Règlement (CE) n° 417/2002	Le Règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil, est directement applicable et relève de la compétence du SPF Mobilité				X

		B	G	Cq	Lp
Convention portant création de l'OMI, démantèlement des bateaux	Doit encore être transposée dans le droit belge				X
Accord de Bonn	Loi du 16 juin 1989 portant approbation de l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, et de l'Annexe, faits à Bonn 13 septembre 1983				X
Convention OMI-OPRC	Transposition fédérale en cours, prévue en 2010				X
Directive sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux 2004/35/CE	Arrêté royal du 25 octobre 2007 concernant les mesures de réparation à la suite de la détérioration significative du milieu marin et la récupération des coûts des mesures de prévention, des mesures de confinement et des mesures de réparation.				X
	Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique	X	X	X	X
	Loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental Arrêté royal du 12 août 2000 instituant la commission consultative chargée d'assurer la coordination entre les administrations concernées par la gestion de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et de la mer territoriale et en fixant les modalités et les frais de fonctionnement Arrêté royal du 1er septembre 2004 fixant les règles relatives à l'évaluation des incidences sur l'environnement en application de la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental. Arrêté royal du 1er septembre 2004 relatif aux conditions, à la délimitation géographique et à la procédure d'octroi des concessions d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental Accord de coopération du 21 décembre 2005 entre le Service fédéral et la Région flamande concernant la recherche sur l'influence des activités d'exploration et d'exploitation sur le Plateau continental de la Belgique sur les dépôts de sédiments et sur l'environnement marin		X		

	B	G	Cq	Lp
		X		
				X

## Introduction

La législation marine moderne s'inscrit largement dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (« UNCLOS ») qui a été ouverte à la signature le 10 décembre 1982 à Montego Bay en Jamaïque et a été approuvée en Belgique par la loi du 18 juin 1998.

Le cadre de référence que pose ce traité en fait une réelle « Constitution mondiale » des mers et des océans. UNCLOS contient un chapitre spécifiquement dédié à la protection de l'environnement marin.

Les dispositions de ce chapitre sont à l'origine de la prise en considération de l'environnement marin au sein du travail de conventions globales sectorielles telles que celle de l'Organisation Maritime Internationale. D'autres accords internationaux préexistaient et étaient dédiés à des modes de protection ad-hoc, comme par exemple la Convention Baleinière Internationale.

À l'échelle régionale, des conventions environnementales marines "all inclusive" telles qu'OSPAR (pour l'Atlantique du Nord-Est) ont été développées afin de coordonner les efforts des Etats partageant le même espace marin, celles-ci permettant d'être plus spécifique et adapté au contexte régional marin.

Au niveau européen, à côté des systèmes "génériques" dédiés indifféremment à la protection à terre ou en mer des espèces et des habitats (contribuant au réseau Natura 2000), il existe depuis peu une directive cadre "Stratégie Environnementale Marine" qui "européanise" ces objectifs d'atteinte d'un "bon état environnemental" pour les écosystèmes marins. C'est incontestablement cette dernière mesure qui va guider les efforts des États membres pour les 10-15 années à venir. En définissant le "bon état environnemental", cette directive quantifie/objective le niveau de perturbation "acceptable" que peuvent induire les activités humaines en mer (navigation, extraction de sable et de graviers, éoliennes, aquaculture etc.). En bref, il s'agit d'un réel instrument de gestion écosystémique.

En Belgique, les politiques menées au niveau fédéral ont les objectifs suivants :

1. gestion durable des activités humaines en mer
2. protection et préservation de la biodiversité
3. contrôle de la qualité de l'environnement marin
4. prévention de, et lutte contre, la pollution de la mer

## 5.1 Gestion durable des activités humaines en mer

### Définition de la politique

Des 2004, la politique “de la mer du Nord” a été décrite de plus en plus précisément dans les notes de politiques des ministres compétents. Depuis cette date, un premier « plan d'aménagement » des espaces marins a été mis au point. Le principal enjeu actuel est la continuation de cet aménagement dans le respect d'un équilibre « social, économique et environnemental » empreint de suffisamment de flexibilité afin de s'adapter à un monde changeant.

Ci-dessous, nous indiquons les activités humaines pour lesquelles, conformément à la loi MMM (à l'exception de l'extraction de sable et de gravillons), une autorisation (environnementale) et/ou une procuration doit être obtenue auprès du ministre compétent pour la protection du milieu marin :

- La mytiliculture (permis pour 4 zones de la mer du Nord).
- Déversement de boues de dragage (autorisation).
- Les permis d'éoliennes pour l'extraction de sable et de gravier en mer sont octroyés par le Ministre de l'Économie, qui tient compte de l'avis conforme du Ministre chargé du milieu marin. Le Service Plateau Continental, l'UGMM et l'Institut pour l'étude de l'agriculture et de la pêche (SWA 21-12-2005) étudient l'impact des extractions. Au niveau international, les effets de l'exploitation du sable et des gravillons en mer sont également étudiés.

Il faut également indiquer que la « gestion durable de la mer du Nord » a été reprise comme action dans le Plan Fédéral relatif au développement durable 2009 – 2012.

### Mise en œuvre et résultats obtenus

#### *Permis/Autorisation*

La loi MMM met entre autres à exécution la directive européenne concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (85/337/CEE, modifiée par 97/11/CE).

Les activités humaines pour lesquelles, conformément à la loi MMM, il faut obtenir un permis et/ou une autorisation sont, comme nous l'avons déjà mentionné, les « activités industrielles », à l'exception des permis pour l'extraction de sable et de gravillons qui sont octroyés conformément à la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental. La situation était la suivante début 2010:

- mytiliculture : 1 permis ;
- parcs à éoliennes : 3 permis (S.A. Belwind, S.A. Eldepasco et S.A. C-Power) ;
- immersion de déblais de dragage : 7 autorisations pour le déversement des boues de dragage d'entretien (Division de l'accès maritime : 4, Division de la côte : 3) et 1 autorisation pour le déversement des boues de dragage d'aménagement (qui est prolongée jusqu'à la fin 2010) ;
- extraction de sable et de gravillons : 15 permis.

En 2009, une nouvelle procédure simplifiée a été mise en place pour plusieurs activités commerciales et publicitaires ayant un impact limité sur le milieu marin.

### ***Mise en œuvre de la Stratégie Marine Européenne***

Le service Milieu marin de la DG Environnement a établi une stratégie de mise en œuvre de cette directive. Depuis début 2010, on travaille à l'exécution de cette stratégie d'implémentation, entre autres au sein du Groupe Directeur Mer du Nord et Océans du CCPIE.

### ***Gestion intégrée de la zone côtière***

Bien que la recommandation européenne relative à la gestion intégrée de la zone côtière (une négociation fructueuse pendant la présidence belge de l'Union européenne en 2001) ne demande pas d'autres « deliverables » (indépendamment d'un rapport qui a eu lieu en 2006), on reste actif en Belgique dans ce domaine. Ainsi, en 2009, le Service Milieu marin est devenu membre à part entière du Point de coordination Gestion durable des côtes.

Le Point de coordination Gestion durable des côtes a établi un baromètre de durabilité avec des indicateurs de durabilité pour la côte.

### ***Évaluation de la politique***

Au cours de la période 2004-2008, notre politique est parvenue à mieux insérer d'un point de vue général les activités humaines en mer dans les zones maritimes, mais il reste beaucoup à faire. La communication et l'application du système d'autorisations sont à améliorer, et dans le domaine de prévention et de la limitation de la pollution, il reste beaucoup de chemin à parcourir, tant dans la pratique que sur le volet de la récupération des coûts. La réglementation peut encore être améliorée, mais cela va de pair avec plusieurs autres questions prioritaires. Un renforcement de l'échange d'information avec les autres services compétents et le grand public, une meilleure collecte et un meilleur traitement des informations pertinentes, une plus grande priorité pour le contrôle et le suivi, etc. En résumé, un paquet global de mesures et d'actions est nécessaire pour mieux réaliser cette politique.

Cette politique n'a pas donné lieu à un impact positif supplémentaire, mais a plutôt permis le maintien de la situation existante. On attend beaucoup de la prochaine période de quatre ans, parce que plusieurs nouveaux « projets » seront lancés (Stratégie Marine européenne, systèmes d'autorisations adaptés, etc.). Ces derniers nécessiteront de nombreux efforts, mais pourront également avoir un grand impact positif sur le milieu marin. Pour une application plus efficace de la réglementation relative aux permis environnementaux et aux autorisations, il faut garantir une clarté suffisante aux destinataires des autorisations sur leur champ d'application et leur contenu. À cette fin, on examinera au début de l'année 2010 quels médias conviennent le mieux pour clarifier ces questions. Une meilleure communication ira de pair avec une plus grande sévérité dans la mise en œuvre de la réglementation applicable.

Une interaction est souhaitable entre ces politiques et celles d'autres autorités : c'est le cas, mais pas encore suffisamment. Différentes autorités sont compétentes dans le cadre de la protection du milieu marin, mais on ne travaille pas encore suffisamment à une politique commune ou, pour le moins, convenue à l'avance. Cela entraîne parfois des chevauchements ou des sujets qui ne sont pas couverts. La politique est justifiée, mais, au cours des prochaines années, il sera nécessaire d'investir dans un cadre cohérent pour l'intégration des différentes activités dans les zones maritimes, en particulier la planification spatiale maritime. Cela doit permettre d'identifier les objectifs environnementaux et d'adapter les activités en mer en fonction de ceux-ci. Si cette adaptation n'a pas lieu, la politique sera dépassée par l'évolution de la situation. L'organisation des activités dans les zones maritimes doit être mise en harmonie avec les objectifs politiques, autrement cette organisation sera une « boîte vide ».

## 5.2 Protection et préservation de la biodiversité marine

### Définition de la politique

Cette politique vise à la fois à la protection et à la conservation tant des espèces que des habitats.

La mise en œuvre de ces objectifs diffère selon qu'il s'agisse d'eaux sous juridiction nationale ou en dehors de celle-ci. De manière générale, deux phases de travail se suivent consécutivement :

- 1) la définition des critères d'identification des espèces ou habitats qui méritent une protection ;
- 2) la mise au point de régimes réglementaires de gestion de ces objectifs de conservation.

### Mise en œuvre et résultats obtenus

#### *Eaux nationales*

##### Protection des espèces :

En application de la Directive Oiseaux, trois zones de protection ont été désignées en 2005 (SBZ&, SBZ2, et SBZ3).

##### Protection des habitats :

En 2005, deux zones ont été désignées comme zone spéciale pour la préservation de la nature, conformément à la Directive européenne sur l'habitat (Trapegeer–Stroombank et Vlakte van de Raan qui a été annulée en 2008 par le Conseil d'État).

Ensuite, la réserve marine dirigée « Baai van Heist » a été créée en 2006.

La gestion des zones marines protégées ne peut pas avoir lieu efficacement sans l'implication des utilisateurs de ces zones dans la préparation, la prise de décisions et l'exécution des politiques. Ainsi, l'accord d'utilisateurs, conclu pour une durée déterminée après concertation avec les utilisateurs d'une zone marine protégée, a été intégré dans la planification politique en ce qui concerne les zones marines protégées.

Plus précisément, le ministre compétent pour le milieu marin a conclu en octobre 2005 des accords d'utilisateurs pour une période de trois ans avec les utilisateurs suivants :

- Verbond Vlaamse Watersportverenigingen
- Vlaamse Vereniging Hengelsport Verbonden
- Zeehengelsport
- Nautiv
- Nautibel
- Vlaamse Yachting Federatie

Pour toutes ces zones définies au niveau national, au-delà des accords d'utilisateurs, des "plans politiques" (beleidsplannen) ont été établis et adoptés en juillet 2009 par le ministre qui a en charge la protection de l'environnement marin. L'année 2010 sera consacrée d'une part à la mise en œuvre de ces « plans politiques » et d'autre part à l'identification d'une potentielle zone « Habitat » supplémentaire dans la Zone Economique Exclusive de la Belgique.

## ***Eaux internationales***

### Protection des espèces

Les populations d'un nombre significatif d'espèces marines ont diminué de manière spectaculaire au cours des dernières décennies et sont actuellement menacées d'extinction. Tel est par exemple le cas de différentes espèces de requins et de thons.

Au cours de la dernière réunion de la CMS (Convention on the Protection of Migratory Species), il a été décidé d'intégrer plusieurs espèces de requins dans l'annexe 2 à cette Convention ; la Belgique joue un rôle moteur à ce propos et oriente son action à la fois au travers de la Convention CMS que au niveau de la CITES.

Les cétacés représentent un autre groupe d'espèces marines vulnérables. À l'échelon global, la protection des cétacés est discutée dans le cadre de la Convention baleinière internationale (IWC) au sein de laquelle la Belgique se montre très active (voir chapitre 4.6). L'accord ASCOBANS (Agreement on the Conservation of Small Cetaceans of the Baltic and North Seas) assure la conservation des petits cétacés en Mer du Nord. Les activités dans le cadre de cet accord bénéficient d'un soutien intensif et de longue date de la part de la Belgique qui en assume la présidence de plusieurs groupes de travail. Récemment, le Plan pour la conservation du marsouin en Mer du Nord a été approuvé par l'ASCOBANS. En soutien à la réalisation de ce plan, une contribution financière est prévue pour 2010.

### Protection des habitats

Afin d'assurer la conservation des habitats vulnérables, le Sommet mondial sur le développement durable de 2002 a convenu que, pour 2012 au plus tard, un réseau global cohérent et représentatif de zones marines protégées doit être mis en place. Dans le cadre de la Convention sur la biodiversité (voir chapitre 4.1), les écosystèmes marins de haute valeur sont actuellement identifiés. La Belgique soutient également cet exercice par le biais de la collecte d'informations scientifiques à la fois existantes et nouvelles.

Le résultat de cet exercice devra être confirmé ensuite au cours de la réunion plénière de la Convention sur la biodiversité qui aura lieu en octobre 2010. Un accord international sur ce dossier constitue d'ailleurs l'une des priorités politiques de la présidence belge.

### ***Actions « horizontales »***

L'intégration de la dimension environnementale au sein des deux grands secteurs économiques « historiques » en mer (pêche et navigation) constitue un facteur de succès des politiques de gestion et de conservation des espèces et habitats marins.

Pour les activités de pêche dans les zones marines protégées, le Service Milieu Marin vise une collaboration avec le Service flamand compétent pour la Pêche Maritime. Ainsi, avec l'apport du Service Milieu Marin, une vision commune a été élaborée sur la future politique de pêche commune.

En ce qui concerne la navigation, le service Milieu Marin travaille de concert avec le SPF Mobilité, afin, notamment de renforcer la position de la Belgique au sein de l'Organisation Maritime Internationale.



## Évaluation de la politique

Les objectifs fixés ont été réalisés. Il faudra les poursuivre comme prévu et y assortir les ressources nécessaires pour atteindre la « masse critique » qui garantira leur succès.

La politique de biodiversité marine est une politique qui peut uniquement réaliser ses objectifs si les instances compétentes des régions et du fédéral intègrent les objectifs environnementaux dans leurs domaines de politique respectifs. Par l'intermédiaire de la concertation du CCPIE, on travaille à une implémentation transversale de la politique de biodiversité marine. En ce qui concerne la politique de la pêche, un accord est en préparation pour favoriser cette intégration et pour aboutir à des accords concrets. Par la suite, le futur PCP de l'UE sera également suivi afin d'atteindre les objectifs de biodiversité marine.

Ces dernières années ont été caractérisées par un consensus scientifique de plus en plus clair sur la régression dramatique de la situation du milieu marin. On constate en conséquence une plus grande prise de conscience politique dans les instruments politiques concernés. Tant la nécessité que cette conscience exacerbée justifie une attention soutenue des instances compétentes pour cette problématique au niveau international.

## 5.3 Contrôle de la qualité du milieu marin

### Définition de la politique

Plutôt qu'une politique à proprement parler, il s'agit ici d'outils de diagnostic de la qualité du milieu et donc d'évaluation de l'efficacité des politiques menées.

### Mise en œuvre et résultats obtenus

En termes de « feedback » sur l'impact des politiques menées et leurs effets sur la qualité de l'environnement marin, il n'y a pas de différences entre les actions menées, qui sont :

- les monitorages « réglementaires » (en application des directives européennes, de la législation nationale et des accords internationaux comme OSPAR) ;
- les actions spécifiques telles que « fishing for litter » (voir ci-dessous) ;
- les actions de soutien aux politiques qui sont notamment menées à l'initiative de BELSPO ou encore à l'échelle européenne (voir ci-dessous).

#### *“Fishing for Litter”*

Le projet “Fishing for Litter” s'inscrit dans l'exécution de la déclaration ministérielle de la 6e Conférence sur la mer du Nord (Göteborg 2006). Il s'agit de la collecte des déchets en mer que les pêcheurs prennent dans leurs filets pendant la pêche. Une certaine sensibilisation est nécessaire pour cette collecte. Elle peut avoir lieu en mettant à disposition les outils nécessaires (sacs à emmener à bord), par le transport/l'enlèvement des sacs une fois qu'ils sont dans le port, ainsi que par le tri des déchets. Le contrôle des déchets marins débarqués se fait à l'aide d'un formulaire à remplir (« Bag Monitoring Sheet »).

Ceci donne une idée de la quantité de déchets se trouvant en mer du Nord. D'autres pays autour de la mer du Nord mènent également des initiatives de ce genre.

#### *Programmes d'étude Politique scientifique fédérale (voir chapitre 9)*

Depuis 1970, la Politique scientifique fédérale (BELSPO) initie et soutient des programmes d'étude scientifiques se rapportant à l'étude de « l'écosystème de la mer du Nord ». Ces programmes ont pour objectif d'améliorer les connaissances de cet écosystème et d'encourager une gestion durable et l'exploitation de celui-ci.

- Programme d'étude de la mer du Nord :

L'actuelle septième phase du programme d'étude de la mer du Nord (2006-2010) fait partie du programme d'étude « Science pour un développement durable – SSD”.

Au début de l'année 2007, 7 réseaux d'études stratégiques ont été lancés pour une période de 4 ans. Ils ont pour objectif de réduire les incertitudes et de jeter la base scientifique pour une politique à long terme des autorités.

Au milieu de l'année 2009, 8 « actions scientifiques ciblées » ont été lancées pour une période de 2 ans. Elles sont considérées comme pertinentes pour les politiques à court terme des autorités.

Vous trouverez des informations complémentaires sur le programme et les projets en suivant le lien <http://www.belspo.be/Northsea>.

- Autres programmes d'études pertinents :

Outre l'étude financée par la Politique scientifique fédérale (BELSPO) dans le cadre du programme d'étude sur la mer du Nord, d'autres projets pertinents ont été financés dans le cadre du programme de recherche « Action visant à soutenir les priorités stratégiques des autorités fédérales ».

Vous trouverez des informations complémentaires sur le programme et les projets en suivant le lien <http://www.belspo.be/belspo/fedra/prog.asp?l=nl&COD=AP>.

Des projets pertinents ont également été financés dans le cadre du programme de recherche relatif à l'observation de la terre « STEREO ».

Vous trouverez des informations complémentaires sur le programme et les projets en suivant le lien <http://www.belspo.be/belspo/fedra/prog.asp?l=nl&COD=SR>.

- Programmes de recherche pertinents au niveau européen :

Dans le cadre des programmes-cadres (FP7 et FP6) de l'UE, plusieurs projets ont récemment été lancés ou sont en cours auxquels participent des établissements de recherche et/ou des PME belges.

### **Évaluation de la politique**

De manière générale, on peut dire que la Belgique remplit très correctement ses obligations de monitoring notamment au sein d'OSPAR et d'ICES. En ce qui concerne le monitoring en application des récentes directives européennes relatives à la protection du milieu marin ou côtier, les départements responsables s'organisent pour y participer pleinement.

## 5.4 Prévention et lutte contre la pollution de la mer

### Définition de la politique

#### *Prévention de la pollution*

La pollution liée à la navigation est réglée par différents articles dans la loi MMM.

Des accords de coopération relatifs à la prévention et à la lutte contre la pollution marine ont été conclus entre différents services ayant une compétence dans le domaine de la mer, dans le cadre de la structure Garde côtière.

Politique relative aux déversements : Dans le cadre de l'exécution du Traité MARPOL (1973/1978), les déversements opérationnels en mer du Nord belge sont définis suivant et soumis aux dispositions de la loi MARPOL du 6 avril 1995, qui porte sur l'interdiction de déversements de substances nuisibles et la surveillance de cette interdiction de déversement. Cette loi offre également une base juridique pour l'arrêt de navires dans le cadre des contrôles par les fonctionnaires chargés du contrôle maritime. En outre, il est également question de « zones particulières » en vertu du Traité MARPOL dans lesquelles des dispositions de déversements plus strictes sont d'application par rapport aux autres régions, comme la mer du Nord.

Politique relative aux immersions : En ce qui concerne l'immersion des déchets en mer, les autorités fédérales belges ont procédé à la ratification du Traité de Londres (1972) et du Protocole de 1996.

Politique relative aux pétroliers : En 2009, la Belgique a adhéré au traité relatif au mazout de soute qui fait que chaque navire avec un tonnage brut de plus 1000 tonnes battant pavillon belge doit avoir à son bord un certificat de mazout de soute portant sur la sécurité financière, délivré par les autorités belges.

Selon le Règlement européen numéro 417/2002/UE du 18 février 2002, tous les pétroliers avec un tonnage brut de plus de 5000 qui entrent dans un port ou un terminal off-shore placé sous la juridiction d'un État membre de l'Union européenne doivent satisfaire les exigences d'une coque double. En conséquence de l'accident du pétrolier Prestige à proximité des côtes espagnoles (2002), la fin des pétroliers à coque simple a été avancée par l'Union européenne (Ordonnance numéro 726/2003/UE), à savoir au plus tard en 2010 au lieu de 2015. L'OMI (Organisation maritime internationale) a soutenu cette fin anticipée en 2003.

Politique en matière de démantèlement des navires : Le Service Milieu Marin de la DG Environnement a contribué à la finalisation du traité OMI relatif à un démantèlement sécurisé et écologique des navires. Ce dernier a fait l'objet d'une Conférence diplomatique en 2009 (cleanship concept). À ce niveau, il y a eu une collaboration avec la DG Transport maritime du SPF Mobilité et Transport. La ratification de ce traité par les autorités fédérales et régionales belges est prévue en 2010/2011.

#### *Lutte contre la pollution*

Dans le cadre de l'accord de Bonn (1983/1989), le Service Milieu Marin de la DG Environnement coordonne les activités se rapportant à l'assistance technique et opérationnelle dans le cas d'une pollution par des substances nuisibles. La section marine du Ministère de la Défense fait ici office de point de contact national.

Le 30 novembre 1990, le traité OPRC a été conclu au sein de l'OMI. Il concerne la préparation, la réaction et de la collaboration dans le cadre d'une pollution pétrolière consécutive à un accident. Le Traité OPRC est entré en vigueur le 13 mai 1995. Au mois de mars 2000, le champ d'application de l'OPRC a été élargi aux accidents concernant des substances nuisibles et dangereuses (Protocole OPRC-HNS). La ratification de ce traité par les autorités fédérales et régionales belges est prévue en 2010/2011.

Dans le cadre de l'accord de Bonn (1983/1989), la Belgique dispose déjà d'un système national pour contrer rapidement et efficacement les pollutions (matériel de lutte contre le pétrole, plans d'intervention et équipes d'intervention, plan catastrophe, etc.).

Dans le cadre de l'accord de Bonn (1983/1989) et de la réglementation MARPOL, l'UGMM est garante, avec le Service de Milieu marin de la DG Environnement (en coopération avec le Ministère de la Défense) de la surveillance aérienne pour le contrôle de la pollution en mer du Nord belge. Cela vaut aussi bien dans le volet préventif que dans le volet curatif de la politique relative à la pollution.

### ***Politique de mise en œuvre et de poursuites***

Pour la politique de poursuites en matière de pollution marine (déversement de substances nuisibles), nous pouvons faire référence à la loi MARPOL du 6 avril 1995 relative aux déversements, qui offre une base juridique pour l'arrêt de navires dans le cadre de contrôles par des fonctionnaires chargés du contrôle des navires.

En outre, la loi MMM du 20 janvier 1999 interdit le déversement (avec quelques exceptions) et l'incinération en mer. Le déversement de substances en mer est également interdit par le Protocole de 1996 dans le cadre du Traité de Londres (1972, à l'exception des substances reprises à l'annexe 1). Le contrôle de ces interdictions de déversement est exercé par les autorités compétentes, telles que désignées par la loi MMM (la police maritime, le Ministère de la Défense, la DG Environnement, le SPF Mobilité et Transport).

Au niveau national, au niveau exécutif, la politique de poursuites de la pollution marine est dirigée par le Service Milieu marin. Ce dernier a développé un réseau avec plusieurs autres services publics et avec les magistrats de référence.

Au niveau international, le « Réseau Mer du Nord des Enquêteurs et Poursuiveurs » (NSN)<sup>80</sup> est un instrument important dans le cadre de la politique de suivi. C'est un réseau informel de magistrats et de verbalisants de différents pays qui collaborent pour poursuivre les pollueurs au pétrole, même s'ils ont déjà accosté dans un autre port européen. Le Service Milieu marin coordonne et participe, avec d'autres autorités et magistrats compétents, aux activités du NSN.

### ***Principe de rétablissement***

Le principe de rétablissement est repris dans la loi MMM et stipule qu'en cas de dommages ou de pollution environnementale en mer, le milieu marin doit, dans la mesure du possible, être rétabli dans son état originel. La personne naturelle ou morale responsable des dégâts ou de la pollution environnementale est tenue responsable et supporte les coûts de la réparation des dommages ou de la pollution environnementale (avec quelques exceptions). L'ayant droit à la réparation des dommages est la personne naturelle ou morale qui les a subis, alors que l'ayant droit à la réparation de la pollution environnementale est l'État.

---

<sup>80</sup> cf. <http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/52/1529/52K1529007.pdf>

La directive européenne relative à la responsabilité environnementale (voir chapitre 1) en ce qui concerne la prévention et le rétablissement des dégâts environnementaux (Directive sur les dégâts environnementaux, 2004/35/CE) a été transposée, en ce qui concerne les zones maritimes belges, dans la législation nationale par une adaptation de la loi MMM et par l'élaboration de l'Arrêté royal du 25 octobre 2007 relatif aux mesures de rétablissement. La loi MMM comprend les principes généraux se rapportant à la prise de mesures préventives, de mesures de limitation et de mesures de rétablissement et en ce qui concerne la récupération des coûts. En outre, il est également déterminé d'une manière plus spécifique de quelle manière les mesures préventives et les mesures de limitation doivent être prises. La procédure se rapportant à la prise des mesures de rétablissement et relative à la récupération des coûts est reprise dans l'Arrêté royal susmentionné.

Dans le cas d'une pollution, la DG Environnement, en qualité d'autorité compétente, soit de sa propre initiative, soit à la demande de personnes physiques ou morales, apprécie s'il existe des raisons fondées permettant de supposer qu'une détérioration significative du milieu marin a eu ou aura lieu, pour laquelle des mesures de réparation doivent être prises. Si c'est le cas, une procédure est lancée pour constater, si possible en coopération entre le propriétaire ou exploitant du navire et la DG Environnement, dans quelle mesure le milieu marin est manifestement affecté et quelles mesures de rétablissement doivent être prises. Les coûts de la procédure susmentionnée relative à la prise de mesures de rétablissement, ainsi que les coûts pour la prise de mesures préventives et de mesures de limitation, doivent en principe être supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire qui a causé la pollution.

## Mise en œuvre et résultats obtenus

### *Prévention de la pollution*

Afin d'exécuter le contrôle aérien coordonné prévu par l'Accord de Bonn et la réglementation MARPOL, l'UGMM est garante, avec le Service Milieu marin de la DG Environnement (en collaboration avec le Ministère de la Défense) de la surveillance aérienne pour le contrôle de la pollution en mer du Nord belge.

L'avion de l'UGMM est équipé de différents moyens de contrôle, suite à la politique de tolérance zéro pour la mer du Nord belge. C'est principalement le résultat de différents accords de coopération entre différents services ayant une compétence maritime dans le cadre de la structure de Garde côtière (2003).

Depuis 2005, un programme de contrôle européen par satellite est opérationnel ; son but est de détecter des tâches qui pourraient être de la pollution. Ce système sert de système d'alarme pour envoyer l'avion de l'UGMM ou les autres moyens disponibles vers le lieu de la détection pour une confirmation. Ce programme est géré par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) au profit des États membres maritimes européens. La partie belge de la mer du Nord est couverte 2 à 4 fois par semaine par une image satellite.

Depuis 2007, la DG Environnement dispose d'un hélicoptère en stand-by qui représente une « capacité d'intervention rapide » dans le cadre d'un incident de pollution. L'hélicoptère est doté d'équipements portables spéciaux de détection et de vidéo. Cet hélicoptère peut également être utilisé pour d'autres missions connexes comme prendre des échantillons, déposer à bord d'un navire une équipe d'inspection, etc. La mise à disposition de l'hélicoptère se fait sur la base d'un accord (juillet 2007) entre la DG Environnement et le DAB Pilotage des autorités flamandes.

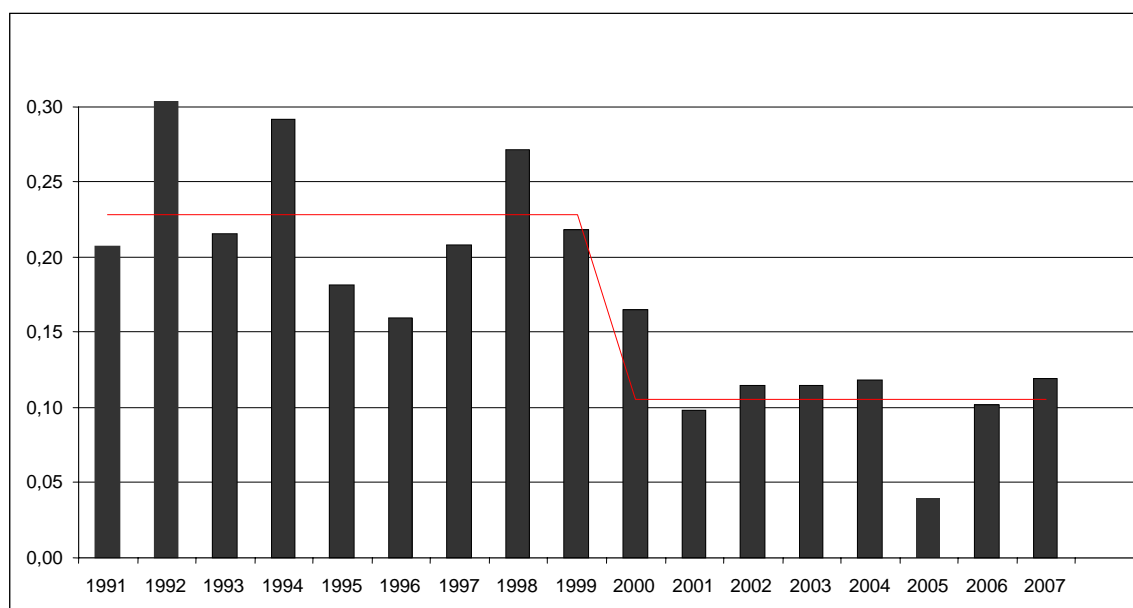
Récemment, des avions sans équipage (UAV) « B-hunters » ont été utilisés contre la pollution en mer sur la base d'un accord de protocole (avril 2008) entre le Ministère de la Défense et le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement. Ces avions sans équipage sont capables de faire des vols de reconnaissance de longue durée au-dessus de la mer du Nord et de prendre des photos et films en toute discrétion sur de grandes surfaces. Ils opèrent à partir de la base aéroportuaire de Coxyde.

- Activités de contrôle du Service de Milieu marin :

La surveillance aérienne prévoit chaque année 250 heures de vol avec l'avion de contrôle de l'UGMM au-dessus de la mer. Ces heures sont complétées par 100 heures de vol planifiées avec les B-Hunters (Ministère de la Défense) et une capacité d'intervention de 50 heures de vol avec l'hélicoptère en stand-by (DG Environnement). Ceci donne lieu en 2009 à un total de 400 heures de vol au-dessus de la mer pour le contrôle de la pollution maritime.

- Nombre de pollutions au pétrole constatées : voir figure 26.

Figure 26 : Évolution de la pollution au pétrole dans et à proximité des zones maritimes belge, présentée comme le nombre de pollutions au pétrole par heure de vol dans la période allant de 1991 à 2007.



### ***Lutte contre la pollution***

Le nombre d'interventions avec le matériel de lutte du Service Milieu marin en 2008 est illustré à la figure 27.

Par ailleurs, la DG Environnement (Service Milieu marin) n'est pas seule à jouer un rôle important dans la lutte contre la pollution. Le matériel de lutte contre le pétrole est la propriété de la DG Environnement (Service Milieu marin), mais est en disponibilité à Jabbeke à l'usage du personnel formé et de la logistique de la Protection Civile.

Le Service Milieu marin de la DG Environnement est compétent pour les interventions dans les avant-ports et en mer avec le soutien de la Direction Générale de la Sécurité Civile (SPF

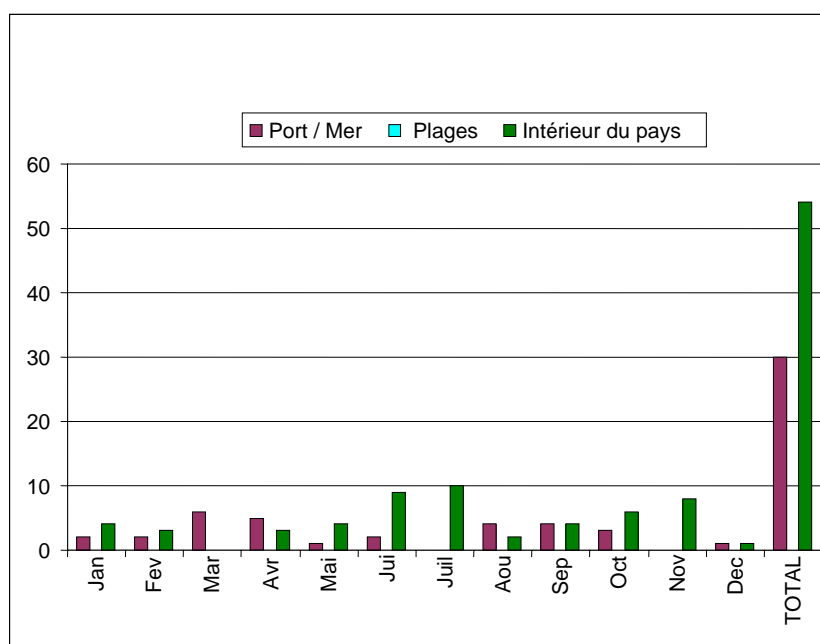
Intérieur]). Dans le cas d'interventions sur les plages et dans l'intérieur du pays, le Service Milieu marin assiste la Direction Générale de la Sécurité Civile.

Afin combattre rapidement et efficacement les pollutions, la DG Environnement a, avec le soutien de la Direction Générale Sécurité Civile, déjà fortement investi dans le matériel de lutte.

Dans le cas d'une pollution en mer, la DG Environnement loue les services de bateaux et d'équipages auprès du DAB Flotte des autorités flamandes. Dans le cas d'une catastrophe en mer, il y a le plan catastrophe, dont est responsable le Gouverneur de Flandre occidentale. Dans le cas de catastrophe grave, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) pourvoira à la mise à disposition de bateaux équipés.

Le Service Milieu marin de la DG Environnement établit les plans d'intervention opérationnels. Ces plans garantissent que la collaboration se déroule correctement dans des situations de crise.

Figure 27 : Nombre d'interventions avec le matériel de lutte du Service Milieu marin en 2008



### *Politique de mise en œuvre et de poursuites*

Vu l'accent mis sur la prévention, le nombre d'infractions constatées est très réduit. Ainsi que le montre, par exemple, le nombre de constatations de déversement illégal par un pollueur connu (3 PV en 1999 dont 2 devant la justice belge).

### **Évaluation de la prévention de la pollution**

Malgré l'augmentation du transport maritime, les résultats des contrôles aériens du milieu de 1991 jusqu'en 2007 montrent une claire tendance à la baisse du nombre total de pollutions au pétrole détectées dans la zone de responsabilité belge (voir l'illustration ci-dessus).



La raison de cette tendance générale à la baisse se trouve d'une part dans la plus grande sévérité de la politique et du cadre législatif par rapport à la sécurité sur les navires et à la pollution qu'ils causent, et d'autre part par l'effet dissuasif de la surveillance aérienne.

Depuis 2005, un programme de contrôle européen par satellite (AESM) est opérationnel pour détecter les taches qui pourraient être de la pollution.

Depuis peu, des avions sans équipage (UAV) « B-hunters » sont également utilisés contre la pollution en mer, sur la base d'un accord protocolaire (avril 2008) entre le Ministère de la Défense et le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement.

La « politique de tolérance zéro » pour la mer du Nord a augmenté le risque pour le pollueur d'être pris sur le fait et poursuivi. De ce fait, l'effet dissuasif de la surveillance a fortement augmenté.

La capacité totale de 400 heures de vol au-dessus de la mer pour les contrôles environnementaux correspond à un taux de présence sur le terrain de près de 5 %. Une réduction des moyens de contrôle affaiblirait la crédibilité du contrôle environnemental au-dessus des zones maritimes belges.

Actions prévues :

- Développement de la coordination des opérations de contrôle aérien.
- Introduction de vols de nuit avec les hélicoptères en stand-by.
- Élaboration de procédures techniques et de stratégies opérationnelles pour contrôler le respect des normes d'émissions par les navires.
- Procédures d'optimisation de l'exploitation des données collectées par les B-hunters.
- Accord entre la DG Environnement et le Ministère de la Défense sur l'échange d'informations avec le Carrefour d'informations maritimes.
- Formulation de solutions structurelles et budgétaires pour faire voler un avion équipé sur les 20 prochaines années.

La « politique de tolérance zéro » se concentre plus particulièrement sur la recherche des déversements illégaux par les navires. Le contrôle environnemental au-dessus de la mer concerne en pratique toutes les activités humaines en mer et en particulier les activités qui sont interdites ou qui sont soumises à une autorisation ou procuration (environnementale).

Après les catastrophes pétrolières de l'ERIKA et du PRESTIGE, une agence pour la sécurité de la navigation maritime a été créée au niveau européen : l'AESM. L'AESM a mission, entre autres, d'assister les États membres dans le domaine du contrôle et de la recherche de déversements illégaux. Cette agence a pris la forme d'un service paneuropéen de contrôle par satellite pour la détection des taches de pétrole dans les eaux européennes : CleanSeaNet. Ce service est géré par l'AESM au profit des États membres. En Belgique, CleanSeaNet est utilisé en soutien des moyens de contrôle aérien nationaux.

Au niveau belge, la concertation au sein de la structure de Garde côtière joue un rôle important dans l'harmonisation de la politique des différents services publics fédéraux et des services de la Région flamande qui sont impliqués dans « l'action de l'État concernant la mer du Nord ».

L'augmentation continue de la navigation maritime, de la taille des navires et des volumes des marchandises dangereuses transportées commandent le maintien et, selon la nécessité indiquée par l'analyse des risques, pour l'adaptation ou le renforcement de la politique.

## Évaluation de la lutte contre la pollution

Dans la lutte contre la pollution, la DG Environnement (Service de Milieu marin) collabore avec l'UGMM, la Direction Générale de la Sécurité Civile (SPF Intérieur), la Défense, le DAB Flotte des autorités flamandes et le Gouverneur de Flandre occidentale. En cas de catastrophe grave, des moyens d'intervention complémentaires seront mobilisés à partir des pays voisins dans le cadre de l'Accord de Bonn. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) peut également mettre à disposition de navires équipés.

La politique nationale quant à la capacité disponible pour la lutte contre la pollution maritime accidentelle renvoie aux dispositions de deux instruments internationaux (OMI-NU) qui sont tous deux en vigueur : le Traité OPRC (1990) et le protocole OPRC-HNS (2000).

Sans cette politique, la Belgique dépendrait entièrement de l'assistance internationale. Dans ce cas, l'intervention rapide pour limiter les dégâts à l'environnement et à l'économie serait impossible, et les pollutions occasionneraient à des dommages plus importants. Malgré tous les efforts pour prévenir les incidents de pollution en mer, le risque d'un tel accident reste réel. Le stock national de moyens de lutte contre la pollution nous permet d'y faire face.

La priorité a été accordée aux moyens et aux stratégies de lutte contre les pollutions par les hydrocarbures. Les risques d'une pollution maritime par des substances dangereuses (HNS - Hazardous and Noxious Substances) ainsi que par les émissions des navires doivent également être pris en considération.

Après les catastrophes pétrolières de l'ERIKA et du PRESTIGE, une agence pour la sécurité de la navigation maritime a été créée au niveau européen : l'AESM. L'AESM a mission, entre autres, d'assister les Etats membres dans le domaine de la disponibilité des moyens de lutte contre la pollution en mer. Pour cette raison, l'AESM prévoit des contrats de stand-by avec plusieurs navires commerciaux équipés de moyens de lutte contre la pollution. Ces navires peuvent être loués par les États membres concernés dans le cas de catastrophe grave en mer.

Au niveau belge, la concertation au sein de la structure de Garde côtière joue un rôle important dans l'harmonisation de la politique des différents services publics fédéraux et des services de la Région flamande impliqués dans « l'action de l'État au niveau de la mer ».

L'augmentation continue de la navigation maritime, de la taille des navires et des volumes des marchandises dangereuses transportées commandent le maintien et, selon la nécessité indiquée par l'analyse des risques, pour l'adaptation ou le renforcement de la politique.

## Évaluation de la politique de mise en œuvre et de poursuites

Le nombre de procès-verbaux (PV) établis peut être considéré comme un indicateur quantitatif de la politique suivie. Le succès des poursuites de ces PV, lui, peut fournir un indicateur qualitatif.

Cependant, l'analyse doit tenir compte du fait que l'objectif de la politique est avant tout la prévention. En effet, l'objectif est « zéro infractions ». On retrouve cette tendance dans le nombre très limité de constatations de déversements illégaux par un pollueur connu (3 PV en 1999 dont 2 devant la justice belge). Il y a un rapport direct avec l'effet dissuasif du contrôle et des réglementations nationales et internationales en vigueur pour la prévention de la pollution de la mer par des navires.

En conséquence de la « politique de tolérance zéro » pour la mer du Nord lancée en 2003, la surveillance aérienne classique a été renforcée par des moyens complémentaires pour maximiser les prises sur le fait des navires coupables de déversements illégaux. Des « magistrats de la mer du Nord » ont également été désignés, ce qui a facilité le traitement des dossiers pour la poursuite des pollueurs au niveau tant national qu'international.

La politique de mise en oeuvre et de poursuites belge pour la mer du Nord s'inscrit dans le cadre de la coopération régionale (Accord de Bonn) et de la politique européenne. La politique de mise en oeuvre et de poursuites est par conséquent appliquée d'une manière cohérente dans toute la mer du Nord.

Poursuivre et condamner les contrevenants (pollueurs) reste difficile et très lent en raison du caractère particulièrement technique (nautique) des dossiers.

