

**La dépollution de la mer Méditerranée.
Un défi majeur pour le « processus de Barcelone : une Union pour la
Méditerranée »**

Philippe GARO : Expert associé à la Fondation Méditerranéenne d'Etudes Stratégiques (FMES)

Introduction :

Afin de concrétiser auprès de l'opinion publique « le processus de Barcelone : une Union pour la Méditerranée », porté sur les fonds baptismaux à Paris le 13 juillet 2008, il fallait des projets concrets.

Lors de la conférence d'Alain Le Roy à Toulon le 16 mai 2008¹, l'Ambassadeur, alors en charge du projet de l'union méditerranéenne, avait souligné que la future Union pour la Méditerranée se devait d'être concrétisée par de véritables projets devant être annoncés le jour du lancement du « processus de Barcelone : une Union pour la Méditerranée ». Il rappela la formule d'une « Union de projets pour un projet d'union ».

La déclaration commune du sommet de Paris pour la Méditerranée du 13 juillet 2008 a repris ce souci de lisibilité : ce processus consistait « à (le) traduire en projets concrets qui soient davantage visibles pour les citoyens » afin de donner « un nouvel élan au processus de Barcelone » en rendant les relations entre les Etats concernés « plus concrètes et plus visibles grâce à des projets régionaux et sous-régionaux supplémentaires, utiles pour les citoyens de la région ». L'annexe de la déclaration commune du 13 juillet 2008 mentionne que le futur secrétariat du « processus de Barcelone : une union pour la Méditerranée » devra présenter en détail « un certain nombre d'initiatives clés » parmi lesquelles figurent la dépollution pour la mer Méditerranée.

La mer Méditerranée, espace maritime menacé, est ainsi au centre d'une initiative laquelle, au demeurant, n'est pas novatrice en elle-même car le projet reposera sur des initiatives existantes, ainsi que sur des études et rapports déjà rédigés².

1. La mer Méditerranée et ses particularités

La mer Méditerranée a une superficie de 2,5 millions de km². Elle représente 0,7 % de la surface des mers du globe. Ses côtes s'étendent sur 46.000 km en passant par 22 pays peuplés de plus de 400 millions d'habitants. La Méditerranée est une mer de taille modeste à l'échelle de la planète ; elle est quasi fermée avec une ouverture naturelle à l'ouest (détroit de Gibraltar) et une autre non-naturelle à l'est, le canal de Suez. Le phénomène de marée y est extrêmement faible (amplitude inférieure à 1 mètre).

Jean-Marie Pelt souligne qu'il n'existe pas de forts courants en mer Méditerranée comme dans les océans. Les fleuves bordant la mer Méditerranée ne viennent pas l'alimenter

¹ Conférence d'Alain Le Roy, chargé de l'Union pour la Méditerranée par le président français Nicolas Sarkozy, organisée à l'initiative de la Fondation Méditerranéenne d'Etudes Stratégiques avec pour thème : « Etat actuel du projet d'Union pour la Méditerranée ».

² Le présent article est basé sur une fiche documentaire n°03/08 publiée à Toulon le 20 mai 2008 et établie par le Comité Provence de l'Institut Français de la Mer.

suffisamment, elle se renouvelle donc peu, et ce en raison de l'évaporation de leur eau et du pompage pour l'irrigation dont ils font dorénavant l'objet. Alors que l'eau rentre en surface à hauteur de Gibraltar où la profondeur est de l'ordre de 300m, elle en ressort au même endroit vers 250m de profondeur ; étant donné qu'il existe peu de courants verticaux en Méditerranée, cette mer développe peu de phytoplanctons car les minéraux ne remontent pas en surface ce qui donne cette couleur bleu si particulière à la mer Méditerranée³.

Le climat méditerranéen est quasi unique car il n'existe que peu de régions du monde ayant un climat similaire, par exemple au Chili ou encore en Afrique du sud.

La mer Méditerranée est un réservoir majeur de biodiversité qui accueille plus de 25.000 espèces de végétaux, 650 espèces d'animaux marins (dont 28% seraient introuvables ailleurs) et 19 des 80 espèces connues de cétacés. Au cours des quinze dernières années plus de 60 nouvelles espèces seraient apparues en mer Méditerranée ; toutefois le nombre d'individus par espèce serait peu élevé.

Par ailleurs, entre 2 et 5 milliards d'oiseaux migrateurs passent chaque année par les grands deltas des fleuves bordant la mer Méditerranée comme le Rhône en France ou le Nil en Egypte ; cependant, il est d'usage d'estimer que seuls 6% des marécages qui existaient à l'époque romaine sont encore là maintenant.

2. L'espace maritime méditerranéen menacé

Le constat est, en effet, alarmant car l'espace maritime méditerranéen est très sensible à la pollution.

La mer Méditerranée est une mer très fréquentée. Elle supporte 30% du commerce maritime mondial dont 22% du trafic pétrolier mondial. Plus de 2 000 navires sont en permanence à la mer avec, parmi eux, 200 à 300 pétroliers pour un total annuel moyen de l'ordre de 220.000 navires navigant en Méditerranée⁴.

Des fouilles archéologiques ont permis d'établir que la mer Méditerranée était bordée de forêts importantes qui ont, pour beaucoup, disparu au cours des siècles en raison de l'agriculture et de la présence de l'homme. Les forêts ne couvriraient plus que 5% de la région méditerranéenne, principalement dans sa partie nord. La conséquence prépondérante de cette déforestation est que l'humus en surface se voit emporté quand il pleut ; cela provoque alors une érosion des sols et, ainsi, une érosion de la biodiversité : de nos jours, les sols sont appauvris. Les pins, qui se contentent de sols pauvres, ont ainsi remplacé les chênes⁵.

Les rives de la mer Méditerranée sont surpeuplées : plus de 150 millions d'habitants soit quasiment 1/3 de la population des pays riverains. Ce chiffre a quasiment doublé au cours des 40 dernières années. Ces rives sont soumises, dans certaines parties, à une urbanisation galopante souvent mal contrôlée. A l'horizon 2025, la moitié du littoral méditerranéen sera construit.

La région méditerranéenne est la première région touristique du monde. Il faut ainsi rajouter à la population vivant sur les rives quelques 200 millions de touristes qui viennent, chaque année, en villégiature sur les côtes méditerranéennes. Les prévisions mentionnent un chiffre de 300 millions de touristes par an à l'horizon 2025 avec une majorité localisée dans une zone inférieure à 100 mètres du rivage alors qu'il est déjà

³ Le professeur Jean-Marie Pelt, qui accompagna pendant une période de sa vie Robert Schuman, est Président de l'Institut Européen d'Ecologie et professeur émérite de l'Université de Metz. Ces propos sont tirés d'une conférence à Toulon le 2 octobre 2008 sur le thème « Ecologie et Méditerranée » dans le cadre du Festival International du film maritime, d'exploration et d'environnement de Toulon.

⁴ Source CEDRE

⁵ J.-M. Pelt, Toulon le 2 octobre 2008

observé une augmentation très sensible, tous les étés, d'une pollution des eaux marines par beaucoup de matières organiques biodégradables.

Pour tout un chacun, il existe bien souvent une cible quasi systématique voire unique lorsqu'il s'agit d'évoquer les sources de pollution des mers, et de la mer Méditerranée en particulier : les navires de commerce.

Le monde a connu de grandes catastrophes de pollution par hydrocarbures provenant de navires. Depuis 1967, (navire «TORREY CANYON »), la mer Méditerranée a connu la 4^{ème} pollution la plus importante au monde (navire « HAVEN », Gênes (Italie) 1991, 144.000 tonnes d'hydrocarbures déversés à comparer avec le navire « ERIKA » qui ne déversa « que » 20.000 tonnes). C'est la seule pollution majeure qui est survenue en mer Méditerranée parmi les 20 plus grandes pollutions du monde depuis 1967 ; il n'en demeure pas moins que la mer Méditerranée fut le théâtre de plus de 380 accidents maritimes entre 1977 et 2005, sources de pollutions maritimes.

Certes, ces pollutions frappent l'opinion publique mais la principale cause de pollution liée aux navires reste le dégazage et le déballastage sauvages des navires en mer. Selon la Préfecture Maritime de Toulon, ces rejets illicites correspondraient à six marées noires de type « ERIKA » ; il est à noter que d'autres sources soutiennent que ces rejets seraient équivalents à 1 million de tonnes d'hydrocarbures par an, soit 50 « ERIKA ». Dans tous les cas, au-delà des chiffres, le phénomène est incontestable.

Cependant, les pollutions par hydrocarbures résultant de la présence de navires n'est pas, contrairement aux idées reçues, la principale source, loin s'en faut, de la pollution de la mer Méditerranée. Fouad Alsousamra, coordinateur d'un rapport sur le sujet pour le Plan d'Action pour la Méditerranée, soulignait, dès 2003, que l'aquaculture serait également une source de pollution quand 110 kg d'azote, 12 kg de phosphore et 450 kg de carbone seraient émis par tonne produite dans les fermes aquacoles.

Dans tous les cas, il s'avère que 80% de la pollution serait de source continentale.

Les eaux usées urbaines, agricoles ou pluviales charrient et drainent des déchets solides, dont 70% sont des plastiques et des bouteilles, ou des produits toxiques, tous peu biodégradables. Ces déchets se répandent au gré des courants, certes faibles, et des vents ; ils constituent une menace pour la faune et la flore marines. En période estivale, une étude, faite en 2004, mentionne que ce sont chaque jour jusqu'à 2m³ de déchets qui sont abandonnés par kilomètre de côte. Par ailleurs, 70% des eaux usées qui se déversent chaque année en mer Méditerranée ne seraient pas traitées.

Le nombre d'habitants sur les rives et le surcroît estival de population augmentent le phénomène de pollution d'origine terrestre avec pour certains pays, comme par exemple ceux du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord, un manque d'eau potable laquelle est souvent affectée par le rejet des déchets ou des eaux usées. Sur la bordure littorale, l'accroissement des besoins dépasse souvent le développement des infrastructures et, notamment, le développement des systèmes d'épuration.

3. La dépollution de la mer Méditerranée : une prise de conscience déjà ancienne

La navigation maritime s'est d'abord inscrite dans une démarche mondiale. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a érigé des règles internationales en constante évolution depuis les textes MARPOL (Maritime Pollution) de 1973. Les pollutions dues à des naufrages de pétroliers ont très sensiblement diminué dans le monde en général depuis les années 1970 pour passer d'une moyenne de 25,2 pollutions par an à moins de 4 pollutions depuis le début du XXIème siècle.

L'Union européenne a élaboré les « paquets ERIKA⁶ » pour lutter contre la pollution des navires. De plus, les contraintes techniques sur les navires sont apparues (doubles fonds, doubles coques, cales multiples, etc.). Les rejets sauvages d'hydrocarbures sont pénalement réprimés⁷.

En ce qui concerne plus précisément le projet de dépollution de la mer Méditerranée, une somme de travail très importante a déjà été fournie depuis de nombreuses années par différents organismes.

En effet, dès 1975, 16 pays riverains de la mer Méditerranée et la Communauté Européenne adoptaient le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) qui fait partie du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE). En 1976, la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, dite Convention de Barcelone, devenait le cadre juridique du PAM. Elle fut modifiée en 1992, en 1995, en 1997 et en 2002.

Le PAM a son programme environnemental pour le contrôle de la pollution : le MED Pol qui avait déjà souligné qu'il était nécessaire de « recenser toutes les sources de pollution et les endroits à risque et apporter une solution adaptée à chaque pays »⁸.

Par ailleurs, au cours du sommet Euro-Med de novembre 2005 naquit l'initiative euro-méditerranéenne « Horizon 2020 » qui abordait les problèmes environnementaux de la région méditerranéenne dans son ensemble.

En novembre 2006, au Caire, se tenait pour la première fois hors de l'Union européenne, la conférence interministérielle euro-méditerranéenne sur l'environnement. Un accord était signé sur un calendrier des actions à mener dans le cadre du programme « Horizon 2020 » pour lutter contre les sources majeures de pollution de la mer Méditerranée d'ici à 2020. Un des piliers, au nombre de 4⁹, de l'initiative « Horizon 2020 » est le financement de projets destinés à réduire les sources les plus significatives de pollution.

4. Un projet à financer

L'Union européenne précisait qu'elle « ne (pouvait) résoudre seule tous les problèmes de la région, mais (qu') elle (était) prête à utiliser les ressources dont elle dispose pour participer avec ses voisins à la protection de cet héritage commun qu'est la mer Méditerranée »¹⁰. Il était, par ailleurs, souligné que les nouvelles actions devaient inclure l'organisation de projets avec, entre autres, la Banque européenne d'investissement (BEI).

La BEI lança, avec le soutien de sa branche méditerranéenne, la FEMIP (Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat), une étude « pour évaluer le potentiel des projets d'investissements à réduire la pollution et anéantir les points chauds de pollution dans les pays concernés par la Politique Européenne de Voisinage (PEV),

⁶ http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm

⁷ http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/maritime_transport_policy_fr.pdf

⁸ Propos de F. Saverio Civili, coordinateur du MED Pol, cité par le journal Elwatan, Olivia Marsaud, le 18 avril 2005 – www.elwatan.com

⁹ Les trois autres axes sont les mesures de renforcement des capacités pour aider les pays limitrophes à créer des administrations environnementales nationales capables de développer la législation environnementale et de veiller à son application ; l'utilisation du budget Recherche de la Commission en vue d'accroître les connaissances environnementales propres à la Méditerranée et en assurer leur diffusion ; le développement d'indicateurs visant à mesurer le taux de réussite d'Horizon 2020
www.ec.europa.eu/environnement/enlarg/medhorizon_2020_fr.htm

¹⁰ Les Etats membres de l'Union européenne vont devoir arriver à un « bon état écologique » de leur milieu marin d'ici à 2020, suite à l'entrée en vigueur de la Directive 2008/56/CE « stratégie du milieu marin » du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 à transposer dès 2010 dans leurs législations nationales avec une présentation, en 2012, de l'état des lieux de leur milieu marin et des moyens à mettre en œuvre pour arriver à l'objectif de « bon état écologique » pour 2020.

ainsi que le besoin d'un programme d'investissement sur les points chauds méditerranéens » comme le souligne le rapport qui découlait de cette initiative¹¹.

En avril 2008, la Commission européenne et la BEI publièrent une liste de 44 projets prioritaires situés dans des pays du sud de la Méditerranée¹². Cette présentation fut faite trois mois avant le sommet de Paris. Philippe de Fontaine Vive, vice-président de la BEI en charge de la FEMIP, précisa qu'ils apportaient « du grain à moudre » et que cela ne venait pas en concurrence avec le projet de dépollution de la mer Méditerranée contenu dans le « processus de Barcelone : une union pour la Méditerranée ».

En mai 2008, l'Ambassadeur Alain Le Roy reprenait clairement à son compte cette présentation quand il mit en avant que « 130 sites à traiter étaient déjà identifiés et que le projet en lui-même viserait 44 sites pour un investissement estimé à 2,1 milliards € »¹³, chiffre du coût des projets mentionnés dans le rapport présenté par la BEI et la Commission européenne : MeHSIP. A l'issue du sommet de Paris du 13 juillet 2008, les chefs d'Etat et de gouvernement ont appelé à une accélération de la mise en œuvre de l'initiative « Horizon 2020 ».

Alors que des programmes de dépollution existent déjà dans beaucoup de pays du pourtour méditerranéen, ceux-ci sont financés principalement par des fonds nationaux. Le financement des projets identifiés demeure au cœur de la problématique, sauf peut-être en Algérie qui pourrait autofinancer ses projets. Le nouveau Fonds d'Investissement en faveur de la Politique Européenne de Voisinage (FIPV)¹⁴ pourrait être mis à contribution par l'octroi de subventions destinées à soutenir les prêts d'institutions financières publiques européennes comme la BEI ou la KfW allemande¹⁵. Des bailleurs de fonds dans les pays où se situeront les projets seront également concernés. Enfin, le secteur privé devra investir dans des infrastructures environnementales.

Par ailleurs, il s'avèrera essentiel de vérifier la faisabilité technique des projets sur les points chauds prioritaires qui concernent l'eau usée urbaine (57% des projets), les déchets solides municipaux (18%) et les émissions industrielles (14%), les 11% restant concernant d'autres secteurs.

Conclusion

Le projet de dépollution de la mer Méditerranée s'inscrit ainsi dans une logique préexistante et un travail fourni déjà considérable depuis de nombreuses années.

Il est raisonnable de penser que ce projet, inscrit dans le cadre du « Processus de Barcelone : une union pour la Méditerranée », permettra de mettre en place un système élargi de coopération entre les Etats signataires et un renforcement de cette coopération pour mener à bien des projets concrets et déjà identifiés.

La menace qui pèse sur la mer Méditerranée est réelle car c'est une mer fragile et déjà fragilisée. Joan-Domenec Ros, spécialiste de l'environnement à l'université de Barcelone, déclarait que « tout ce que nous utilisons sur la terre ferme finit dans la mer, et que la solution ne se trouve pas à la fin du processus (c'est-à-dire en mer) mais au début ».

¹¹ Rapport Horizon 2020 – Elaboration of a Mediterranean Hot Spot Investment Programme – MeHSIP – Janvier 2008

¹² Le rapport Horizon 2020 – Elaboration of a MeHSIP concerne ces 44 projets et il fait état d'études en Algérie, en Egypte, en Israël, en Jordanie, au Liban, au Maroc, dans les Territoires Palestiniens, en Syrie et en Tunisie

¹³ Cf. supra

¹⁴ Ce Fonds fut lancé officiellement le 6 mai 2008 en tant que nouveau moyen de financement pour des projets d'infrastructures dans les secteurs de l'énergie, du transport et de l'environnement

¹⁵ Nicolas Sarkozy a annoncé que la France consacrerait, via l'Agence Française de Développement (AFD), 730 millions € à l'initiative Horizon 2020 pour financer la mise en œuvre de programmes et de projets de dépollution de la mer Méditerranée. L'AFD a déjà consacré 230 millions € depuis pour des projets au Maroc, en Tunisie et en Egypte.

La lutte contre la pollution de la mer Méditerranée – car ne s'agit-il pas plus ici de lutte contre la pollution plutôt que de dépollution ? – devra se concevoir avec des solutions spécifiques à chaque problème posé.

Ainsi, il serait vain d'agir de façon uniforme pour juguler la pollution de la mer Méditerranée, car les sources de pollution sont importantes et différentes.

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

La Fondation Robert Schuman, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.