



# Assemblée générale

Distr. générale  
5 mai 2017  
Français  
Original : anglais

---

## Conférence des Nations Unies visant à appuyer la réalisation de l'objectif de développement durable n° 14 : conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable

New York, 5-9 juin 2017

Point 9 de l'ordre du jour provisoire\*

**Dialogues sur les partenariats**

### Lutte contre la pollution marine

#### Document de réflexion établi par le Secrétariat

#### I. Introduction

1. Le présent document de réflexion, établi conformément à la résolution [70/303](#) de l'Assemblée générale aux fins du dialogue sur les partenariats intitulé « Lutte contre la pollution marine », a trait à la cible 14.1 des objectifs de développement durable. Il se fonde sur les contributions reçues des États Membres, des organisations internationales, des organismes des Nations Unies et d'autres parties prenantes<sup>1</sup>.

2. La pollution découlant des activités humaines se retrouve sur l'ensemble des vastes étendues océaniques : en profondeur et en surface, ainsi que dans les organismes qui y vivent. Les cours d'eau charrient des déchets – solides et liquides – ainsi qu'une grande variété de substances vers l'océan. Les rejets, les déversements et les déchets provenant du transport maritime sont une autre source de pollution. En outre, les polluants rejetés dans l'air retombent dans l'océan. Bien que des progrès considérables aient été faits pour limiter certaines formes de pollution, d'autres persistent. Les nouveaux enjeux, qu'ils concernent des polluants spécifiques (par exemple, les microplastiques) ou les phénomènes plus généraux (par exemple, la croissance rapide des villes côtières), nécessiteront une action soutenue englobant la recherche scientifique, le partage des savoirs et le renforcement des mécanismes de gouvernance.

---

\* [A/CONF.230/1](#).

<sup>1</sup> En raison du nombre limite de mots, toutes les contributions n'ont pas été intégrées dans leur totalité, mais elles peuvent être consultées à l'adresse suivante : <https://oceanconference.un.org/documents>.



## II. Progrès accomplis et tendances

3. Aux termes de l'article I de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, on entend par « pollution du milieu marin » l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.

4. La pollution d'origine terrestre représente environ 80 % de la pollution marine à l'échelle mondiale. Cette pollution provient de sources multiples : ruissellement des terres agricoles, eaux usées et résiduaires non traitées, hydrocarbures, nutriments, sédiments et déchets marins, notamment<sup>2</sup>. Les pratiques agricoles, le tourisme côtier, le développement des zones portuaires, la construction de barrages sur les rivières, l'étalement urbain, l'exploitation minière, les pêcheries, l'aquaculture et l'industrie manufacturière ne représentent qu'une partie des sources de pollution marine qui menacent les habitats marins et la santé et le bien-être de l'humanité.

5. L'excès de nutriments dû aux activités de l'agriculture, des zones urbaines et de l'industrie est en outre considéré comme la principale cause des « zones mortes », c'est-à-dire des zones hypoxiques, où le niveau d'oxygène est trop bas pour que bon nombre d'organismes aquatiques puissent y vivre, y compris des espèces présentant un intérêt commercial. C'est le résultat de l'effondrement de certains écosystèmes. Les zones mortes s'étendent et durent plus longtemps partout dans le monde<sup>3</sup> et on en compte aujourd'hui près de 500, couvrant plus de 245 000 km<sup>2</sup> à l'échelle de la planète, chiffre qui double tous les dix ans depuis les années 60<sup>4</sup>. Le coût économique pour les pêcheries, le tourisme et les autres moyens de subsistance côtiers est déjà énorme. Si les cours d'eau sont la voie par laquelle l'azote organique entre dans l'océan, l'azote d'origine terrestre y pénètre principalement par les retombées atmosphériques. Il convient de multiplier les observations afin de mieux définir l'ampleur et les conséquences de ces flux.

6. Les déchets d'au moins deux milliards de personnes ne sont pas collectés régulièrement. Une grande part de ces déchets non collectés finissent leur course dans les cours d'eau et l'océan et deviennent ainsi des déchets marins. Les déchets marins ont des incidences sur les pays, les écosystèmes, le bien-être animal, et la santé humaine dans le monde entier. Environ 80 % des déchets marins ont des origines terrestres, tandis que les 20 % restants proviennent de la mer, notamment du fait du transport maritime, de la pêche et de l'exploration industrielle. Les matières plastiques sont de loin la forme de déchets la plus courante, représentant

---

<sup>2</sup> Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, « Faits et chiffres sur la pollution marine » (2016). Disponible à l'adresse [fr.unesco.org](http://fr.unesco.org). Programme des Nations Unies pour l'environnement, Global Marine Oil Pollution Information Gateway (2016). Disponible en anglais à l'adresse suivante : [oils.gpa.unep.org/about/about.htm](http://oils.gpa.unep.org/about/about.htm).

<sup>3</sup> Nations Unies, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, *Première évaluation mondiale intégrée de l'état du milieu marin* (première Évaluation mondiale des océans), Cambridge, Cambridge University Press, 2017. S. S. Rabotyagov et al., « The economics of dead zones : causes, impacts, policy challenges, and a model of the Gulf of Mexico hypoxic zone », *Review of Environmental Economics and Policy*, vol. 8, n° 1 (2014), p. 58-79.

<sup>4</sup> Programme des Nations Unies pour le développement, « Issue brief : ocean hypoxia – « dead zones », 15 mai 2013. Disponible à l'adresse : [www.undp.org](http://www.undp.org).

60 % à 80 % du volume total des déchets marins. Selon les études, près de 99 % des oiseaux de mer auront ingéré du plastique à l'horizon 2050<sup>5</sup>.

7. Les déchets en mer ont pour conséquence que les animaux marins s'y emmêlent ou en ingèrent, ce qui a été reconnu comme un problème d'envergure mondiale<sup>6</sup>. Les matières plastiques constituent le plus souvent la partie la plus importante des déchets marins, représentant parfois jusqu'à 100 % des déchets flottants<sup>7</sup>. Les déchets plastiques causent la mort d'oiseaux et de mammifères marins en grand nombre. Les matières plastiques et les autres déchets peuvent se concentrer dans des zones appelées gyres, où la pollution marine s'accumule par l'action des courants océaniques.

8. On estime que les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés, aussi appelés engins de pêche fantômes, représentent jusqu'à 10 % des déchets marins. Les engins de pêche fantômes ont des incidences sur les espèces sauvages marines, dans la mesure où ils causent des emmêlements, et constituent une source de microplastiques. Le problème des engins de pêche fantômes et des déchets marins analogues a été traité dans des instruments relatifs à la pêche au niveau international, comme le Code de conduite pour une pêche responsable de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. En particulier, les États sont tenus, aux termes de l'Accord sur les stocks de poissons de 1995, de réduire au minimum la pollution et les captures par des engins perdus ou abandonnés grâce à des mesures incluant, pour autant que possible, la mise au point et l'utilisation d'engins et de techniques de pêche sélectifs, sans danger pour l'environnement et d'un bon rapport coût-efficacité.

9. Il a été démontré que les microplastiques sont une forme de déchets très répandue dans le milieu marin. Généralement définis comme des fragments plastiques d'une taille de 1 nanomètre (un milliardième de mètre) à 5 millimètres, les microplastiques proviennent de sources très diverses. Ils sont fabriqués pour entrer dans la composition de produits de soins personnels et de cosmétiques, par exemple, mais ils se créent aussi au fil du temps par la dégradation et la fragmentation des objets plastiques plus grands qui se trouvent dans l'océan. Les données manquent notablement, mais des préoccupations ont été soulevées quant aux incidences des microplastiques sur les écosystèmes marins<sup>8</sup>. En ce qui concerne la santé humaine, les auteurs d'une étude du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) ont conclu que les microplastiques présents dans les poissons et fruits de mer ne constituent pas pour l'heure un risque pour la santé humaine, bien que de nombreuses incertitudes demeurent<sup>9</sup>. Cependant, les auteurs de l'étude ont aussi précisé qu'il demeurerait encore beaucoup d'incertitudes sur les effets possibles des nanoparticules de plastique, qui sont capables de traverser les parois cellulaires.

10. Une gestion réfléchie des produits chimiques est importante pour prévenir la pollution marine, protéger les écosystèmes et préserver la biodiversité. Dans certaines parties du monde, les efforts de ces 40 dernières années ont permis avec

<sup>5</sup> Chris Wilcox, Erik Van Sebille et Britta Denise Hardesty, « Threat of plastic pollution to seabirds is global, pervasive, and increasing », *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)*, vol. 112, n° 38 (2015), p. 11899 à 11904.

<sup>6</sup> *Première Évaluation mondiale intégrée du milieu marin*; Rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer (A/71/74).

<sup>7</sup> François Galgani, Georg Hanke et Thomas Maes, « Global distribution, composition and abundance of marine litter », in *Marine Anthropogenic Litter*, Melanie Bergmann, Lars Gutow et Michael Klages, éd. (Heidelberg, Allemagne, Springer, 2015), p. 29-56.

<sup>8</sup> A/71/204.

<sup>9</sup> Programme des Nations Unies pour l'environnement, *Marine Plastic Debris and Microplastics : Global Lessons and Research to Inspire Action and Guide Policy Change* (Nairobi, 2016).

succès de réduire, voire même dans certains cas d'éliminer, les incidences des métaux lourds et des matières dangereuses. Les concentrations de ces métaux et substances dans l'océan diminuent aujourd'hui, par exemple dans l'Atlantique Nord-Est, bien que des problèmes persistent de manière localisée. Nombre de technologies et de procédés nouveaux permettant d'éviter ce genre de problèmes ont aussi été mis au point, mais les capacités manquent parfois pour appliquer ces nouveaux procédés partout, souvent à cause de leur coût.

11. La pollution causée par les navires peut être due à des catastrophes (naufrages, collisions et échouages) et peut également prendre la forme d'une pollution chronique due à des déversements opérationnels réguliers; cependant, des progrès notables ont été faits pour réduire ces sources de pollution au cours des 40 dernières années. Des règles et des normes environnementales ont été élaborées au niveau mondial pour réglementer la plupart des formes de pollution liées à la navigation. Des mesures sont actuellement prises pour uniformiser davantage l'application de ces règles et normes dans le monde entier. Le cadre réglementaire mondial comprend des conventions internationales s'appliquant à la totalité du cycle de vie des navires (« de bout en bout », soit la conception, la construction, l'exploitation et le recyclage du navire) et la certification et la formation des gens de mer.

12. Le transport maritime déplace environ 10 milliards de tonnes d'eaux de ballast chaque année. Le ballast est absolument essentiel au bon fonctionnement et à la sécurité des navires, assurant équilibre et stabilité quand ils sont à vide. Cependant, l'échange d'eaux de ballast est une voie possible d'introduction d'espèces invasives. Bien que la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de l'Organisation maritime internationale entre bientôt en vigueur avec pour objectif de réglementer et de gérer ce problème, son application dépendra d'un plus grand nombre de ratifications. L'introduction accidentelle d'espèces exotiques envahissantes peut aussi être causée par des activités comme l'aquaculture, la recherche océanique, le tourisme et la pêche récréative.

13. Les activités menées par l'homme dans les océans sont responsables d'une augmentation du niveau de bruit sous-marin, et la menace que pourrait représenter la prolifération du bruit pour les ressources biologiques marines est une source de préoccupation croissante. Parmi les sources anthropiques de bruit en milieu marin figurent la navigation commerciale et non commerciale, les canons à air utilisés pour les campagnes de mesures sismiques, les sonars militaires, les détonations et constructions sous-marines, l'extraction de ressources et les activités halieutiques. Au nombre des mesures suggérées figurent la recherche visant à combler les déficits de connaissances; l'atténuation et la gestion du bruit sous-marin d'origine anthropique et la lutte contre la pollution acoustique à la source par l'amélioration de la conception des navires, ce qui pourrait aussi éventuellement produire des gains d'efficacité. À sa douzième session, en 2014, la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique a, dans sa décision XII/23, encouragé les Parties et les autres Gouvernements, ainsi que les communautés autochtones et locales et les autres parties prenantes concernées, à prendre des mesures appropriées, selon qu'il convient et dans le cadre de leurs compétences, et conformément aux lois nationales et internationales, pour éviter, réduire au minimum et atténuer les impacts négatifs significatifs potentiels du bruit sous-marin d'origine anthropique sur la diversité biologique marine et côtière<sup>10</sup>. Dans sa résolution 71/257, sur les océans et le droit de la mer, l'Assemblée générale a noté, entre autres, que le bruit océanique pouvait avoir des effets néfastes considérables

<sup>10</sup> Voir Programme des Nations Unies pour l'environnement, document [UNEP/CBD/COP/12/29](#), annexe, décision XII/23.

sur les ressources biologiques marines et a affirmé qu'il importe de mener des études scientifiques rigoureuses sur cette question. Elle a en outre décidé que le Processus consultatif informel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer concentrerait ses discussions en 2018 sur le thème intitulé « Le bruit anthropique sous-marin ».

14. La pollution par les hydrocarbures constitue le type le plus important de pollution marine due aux navires. Bien que les quantités transportées et la durée des voyages aient augmenté, le nombre de déversements de plus de sept tonnes s'est réduit de façon régulière, passant de 100 déversements en 1974 à moins de cinq en 2012<sup>11</sup>. La quantité totale de pétrole déversé a diminué encore davantage. Des progrès ont également été faits pour améliorer les capacités d'intervention, bien qu'il reste encore beaucoup à faire, en particulier parce que les États côtiers doivent assumer les dépenses d'investissement liées à l'achat du matériel nécessaire. Dans le sillage de plusieurs catastrophes dues à des plateformes de forage pétrolier ces dernières années, la communauté internationale a porté son attention sur la nécessité d'empêcher toute pollution du milieu marin par l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz en mer. L'Autorité internationale des fonds marins s'emploie à élaborer des règles, règlements et procédures s'appliquant à la prospection, l'exploration et l'exploitation des minéraux marins dans la Zone, notamment afin d'assurer un développement écologiquement viable des ressources minérales des fonds marins.

15. Le déversement de déchets en mer a été la première activité capable de causer de la pollution marine à avoir été réglementée au niveau mondial. La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (la Convention de Londres), adoptée en 1972, réglemente le déversement de déchets et d'autres matières en mer à partir de navires, d'aéronefs et d'ouvrages créés par l'homme. Les contrôles prévus dans cette convention ont été progressivement renforcés, en particulier grâce au Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (le Protocole de Londres). Comme l'indique le document de réflexion relatif au dialogue sur les partenariats n° 7, la participation limitée a eu des incidences sur l'efficacité de plusieurs instruments juridiques internationaux, dont la Convention<sup>12</sup>. En outre, plus de la moitié des États parties à la Convention de Londres et à son Protocole ne présentent pas de rapports sur les déversements qui relèvent de leur autorité<sup>13</sup>. Le Protocole de Londres a été modifié en octobre 2013 afin de réglementer les activités de fertilisation des océans et toute autre activité de géo-ingénierie marine qui entrerait dans ce champ d'action. Un groupe de travail a été créé dans le cadre du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin pour mieux comprendre les effets environnementaux et socioéconomiques que pourraient avoir différentes stratégies de géo-ingénierie marine sur l'environnement marin et pour donner des conseils aux États parties au Protocole de Londres en matière d'activités de géo-ingénierie marine<sup>14</sup>.

16. Le rejet de débris par les navires constitue une part importante du problème des déchets en mer. Des mesures sont prises pour améliorer l'application des nouvelles réglementations prévues par la Convention internationale pour la

<sup>11</sup> *Première Évaluation mondiale intégrée du milieu marin*; A/71/74.

<sup>12</sup> Voir le document de réflexion intitulé « Améliorer la conservation et l'utilisation durable des océans et de leurs ressources », par l'application des dispositions du droit international énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

<sup>13</sup> *Première Évaluation mondiale intégrée du milieu marin*, p. 29.

<sup>14</sup> Voir le document de réflexion intitulé « Réduction de l'acidification des océans et lutte contre ses effets ».

prévention de la pollution par les navires. Ainsi, la Banque mondiale a aidé plusieurs États des Caraïbes à mettre en place des installations portuaires de réception des déchets, ce qui a permis de déclarer la région des Caraïbes zone spéciale au titre de l'annexe V, où les prescriptions sont plus strictes. D'autres États (par exemple, les États membres de l'Union européenne) ont introduit des prescriptions concernant le transport des déchets sur la terre ferme avant qu'un navire quitte le port et ont éliminé les incitations économiques qu'il y aurait à ne pas le faire. Il est cependant trop tôt pour dire si ces nouveautés ont permis de réduire le problème, étant donné que le principal obstacle à l'application de la Convention demeure l'absence ou le manque, dans beaucoup de ports de la planète, d'installations de réception. Le respect des prescriptions relatives aux déversements énoncées dans la Convention dépend essentiellement de la présence d'installations portuaires de réception des déchets, en particulier dans les zones spéciales créées au titre de l'annexe V. En outre, des réglementations mises en place au titre de la Convention sont conçues pour limiter la pollution de l'air provenant des navires, en particulier à cause des émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote et des matières particulaires. Les zones de réglementation des émissions, qui sont les zones où la réglementation est plus strictement appliquée pour réduire au minimum les émissions, sont par ailleurs susceptibles d'être étendues.

17. Certains programmes pour les mers régionales (par exemple la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est et le Plan d'action pour la protection, la gestion et le développement du milieu marin et côtier du Pacifique du Nord-Ouest) prévoient des mesures de surveillance et de gestion des déchets en mer et d'autres formes de pollution dues aux activités de navigation et de pêche. Les dispositifs utilisés pour empêcher la vie marine, comme les algues et les mollusques, de s'accrocher à la coque des bateaux et donc de ralentir le navire peuvent avoir des effets néfastes sur la biodiversité marine. Un nouvel accord international porte sur l'utilisation de produits chimiques dans les dispositifs de ce type.

18. Il existe un vaste cadre législatif pour protéger et préserver l'environnement marin de toutes les formes de pollution marine, qui est axé sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, complétée par toute une série d'instruments contraignants et non contraignants portant sur certains types ou certaines sources de pollution<sup>15</sup>. Conformément aux dispositions de ce cadre, les États ont une obligation générale de prendre, séparément ou conjointement selon qu'il convient, toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source; ils mettent en œuvre à cette fin les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités, et ils s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard. Les États sont astreints à toute une série d'obligations juridiques, énoncées dans la partie XII de la Convention et dans de nombreux autres instruments auxquels ils sont susceptibles d'être parties, afin de lutter contre la pollution marine. De fait, la Convention établit une liste de règles, de normes et de pratiques et procédures recommandées qui sont acceptées au niveau international et dont les États doivent tenir compte au minimum lors de l'élaboration et de l'application des lois, réglementations et mesures nationales visant à lutter contre la pollution due aux activités relatives aux fonds marins, aux déversements et aux navires. Ces règles et normes acceptées à l'échelle internationale doivent aussi être prises en compte lors de l'élaboration de lois et réglementations relatives à la pollution due aux activités terrestres provenant de l'atmosphère ou transitant par celle-ci. Cependant, des

<sup>15</sup> Voir aussi le document de réflexion intitulé « Améliorer la conservation et l'utilisation durable des océans et de leurs ressources ».

lacunes et des difficultés importantes demeurent en matière d'application aux niveaux régional, national et mondial, auxquelles il convient de remédier.

### III. Difficultés et perspectives

19. Dans sa résolution 71/257, l'Assemblée générale a relevé plusieurs difficultés et proposé plusieurs mesures qui pourraient être prises pour y remédier, concernant la protection et la préservation de l'environnement marin. Ces mesures consistent notamment à participer aux instruments internationaux et régionaux portant sur la protection et la préservation de l'environnement marin; poursuivre l'élaboration et l'application, le cas échéant et en conformité avec le droit international, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, d'études d'impact environnemental recouvrant les activités prévues relevant de leur juridiction ou placées sous leur contrôle qui risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin; élaborer et appuyer conjointement des plans d'intervention permettant de faire face aux épisodes de pollution et à d'autres événements susceptibles de porter préjudice au milieu marin et à la biodiversité; intégrer la question des déchets marins dans les stratégies nationales et, le cas échéant, régionales de gestion des déchets, en prévoyant le recyclage, la réutilisation, la réduction et l'élimination des déchets, en particulier dans les zones littorales, les ports et les industries maritimes; modifier les modes de consommation et de production, notamment au moyen de campagnes de sensibilisation, et améliorer les mesures permettant à l'État du pavillon d'appliquer les réglementations et à l'État du port de procéder à des contrôles. L'Assemblée a en outre réaffirmé l'importance d'une approche écosystémique des océans.

20. La pollution aux eaux usées et aux nutriments demeurent une menace d'envergure pour l'océan. Le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres a pour objet de venir à bout des conséquences d'origine terrestre sur l'environnement marin, en particulier celles dues aux eaux usées, aux polluants organiques persistants, aux substances radioactives, aux métaux lourds, aux hydrocarbures, aux nutriments, à la mobilisation des sédiments, aux détritiques et à l'altération et la destruction physique des habitats. Dans le cadre de ce Programme, près d'une centaine de pays ont élaboré des programmes d'action nationaux ou des stratégies ou plans nationaux de lutte contre cette pollution d'origine terrestre. Le Programme de travail sur la diversité biologique marine et côtière de la Convention sur la diversité biologique préconise des mesures pour appliquer efficacement le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres ainsi que les instruments analogues, notamment une bonne occupation des sols côtiers, l'aménagement des bassins versants et l'intégration de la gestion de zones marines et côtières dans les secteurs clés. Bien qu'on se soit attaché à mettre en œuvre les programmes d'action nationaux adoptés dans le cadre du Programme, en particulier en Amérique du Sud, l'absence de réseaux d'égouts et de stations d'épuration demeure une menace importante pour le milieu marin. Ce constat vaut particulièrement pour les très grandes agglomérations.

21. Les techniques et procédés mis au point récemment pour le traitement des eaux usées pourraient permettre de réduire au minimum les problèmes qui se posent, mais tous les pays n'ont pas forcément les moyens de recourir à ces nouveaux procédés, souvent en raison des coûts. Les pays en développement en font particulièrement les frais. On ne dispose pas de données en quantité suffisante pour savoir ce que deviennent les métaux lourds et les autres matières dangereuses qui sont parfois mélangés aux rejets d'eaux usées. Les agriculteurs, l'industrie et les autres acteurs ne sont pas assez formés aux pratiques plus durables qui permettent

de réduire les rejets de déchets et de nutriments dans l'environnement. Dans bien des régions du monde, il n'existe aucune forme d'analyse régulière et systématique des incidences des apports d'origine terrestre. Lorsque des analyses ont lieu, c'est en général de façon ponctuelle et leur méthodologie ne permet pas de les incorporer dans des analyses plus vastes et continues. Beaucoup de programmes pour les mers régionales ont adopté des protocoles pour les sources de pollution d'origine terrestre et des plans d'action en la matière; pour de nombreuses régions, toutefois, on ne connaît pas bien le niveau d'application de ces protocoles.

22. Il existe un manque de données et de connaissances en ce qui concerne tous les aspects du cycle de vie des détritiques, des plastiques et des microplastiques en mer. Il nous manque également des informations pour évaluer les effets des déchets en mer sur les espèces côtières et marines, les habitats, le bien-être économique, la santé et la sécurité de l'homme et les valeurs sociales. La recherche-développement est en outre indispensable pour encourager la réutilisation et le recyclage des plastiques et proposer des solutions viables sur le plan commercial pour transformer les déchets plastiques (valorisation matière ou énergétique). Les déchets marins constituent une question non seulement d'ordre environnemental, mais aussi d'ordre socioéconomique. Il est donc recommandé, avant toute chose, de mettre en place des activités de sensibilisation préventive et des mesures d'incitation afin de modifier les comportements des individus et les pratiques des entreprises.

23. En ce qui concerne les incidences de la pollution sur la biodiversité marine et côtière, la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique a adopté en 2010 l'objectif d'Aichi relatif à la diversité biologique n° 8, qui affirme la nécessité de réduire la pollution, y compris les excédents de nutriments, à un niveau qui ne soit pas nuisible aux fonctions écosystémiques et à la biodiversité, et ce d'ici à 2020. Des efforts ont été entrepris conformément à la Convention pour aider les États parties et les organisations compétentes à réaliser cet objectif. En outre, des directives pratiques volontaires sur les moyens de prévenir et d'atténuer les incidences des déchets marins sur la biodiversité et les habitats marins et côtiers ont été élaborées en application de la Convention<sup>16</sup>.

24. S'agissant de la pollution provenant des navires, le fait que les installations portuaires de réception des déchets soient insuffisantes constitue un problème sérieux, en particulier pour les petits États insulaires en développement. Ces ports voient régulièrement accoster des navires de croisière dont la capacité est bien supérieure à ce que les installations peuvent traiter. Dans les ports équipés d'installations de réception des déchets adéquates, les coûts élevés, la complexité des procédures, les retards au port, les formalités administratives inutiles, les réglementations sanitaires et douanières trop strictes et d'autres facteurs font obstacle à leur utilisation<sup>17</sup>. Dans certaines régions, il faut prévenir les risques posés par les naufrages et les engins explosifs laissés par une guerre, compte dument tenu de leur valeur touristique et patrimoniale.

25. Les liens entre la gestion des océans et la sécurité alimentaire, la santé, l'emploi et les villes sont évidents. Dans beaucoup de grosses conurbations côtières et en particulier dans les pays en développement, l'absence d'un système adéquat de traitement des eaux usées, ainsi que les autres apports excessifs de nutriments (azote, surtout), ont des incidences néfastes directes sur la santé de l'homme à cause de la prolifération des maladies microbiennes et des problèmes d'eutrophisation. Dans de nombreux cas, ces apports excessifs de nutriments sont la cause de

<sup>16</sup> [UNEP/CBD/COP/10/27](#), annexe, décision XIII/10. Voir aussi le document de réflexion sur la gestion, la protection, la conservation et la restauration des écosystèmes marins et côtiers ([A/CONF.230/5](#)).

<sup>17</sup> [A/71/74](#), par. 62.

proliférations d'algues à toxines, qui perturbent les écosystèmes et nuisent aux pêches, en particulier à la pêche commerciale artisanale et aux moyens de subsistance qui en dépendent. Il est arrivé que des individus aient été intoxiqués par des toxines d'algues<sup>18</sup>.

26. Dans les zones littorales, la densité de population est nettement plus forte que dans les zones non côtières et le phénomène d'urbanisation conjugué à l'augmentation de la population mondiale va accélérer le rythme actuel de la migration de la population vers les littoraux. Cette situation a déjà eu des effets écologiques importants sur les océans et les mers, en partie causés par l'absence de gestion écologiquement rationnelle des déchets dans les villes côtières. Dans les nouvelles zones côtières urbaines, les problèmes du même ordre sont loin d'être inévitables; en effet, les économies d'échelle que permettent généralement les villes et leur masse critique sont indispensables à la plupart des infrastructures de gestion des déchets. En planifiant comme il se doit et en s'appuyant sur une législation et des financements adéquats, les villes peuvent assurer une bien meilleure gestion des déchets que les zones côtières non urbaines. Il est nécessaire de fournir un appui à la gestion intégrée des bassins versants et des zones littorales, en particulier dans les petits États insulaires en développement.

27. La question de la pollution est directement liée à plusieurs autres domaines concernés par les objectifs de développement durable, notamment la gestion des ressources en eau douce, car les cours d'eau servent de voie de cheminement aux polluants vers le milieu marin. La consommation et la production durables présentent un intérêt pour ce qui est d'appliquer les principes et les pratiques de l'économie circulaire concernant l'amélioration de l'efficacité dans l'utilisation des ressources, le recyclage et la réduction au minimum des rejets nocifs dans l'environnement.

28. La hausse de l'introduction accidentelle d'espèces exotiques due aux rejets d'eaux de ballast des navires et à des fuites d'espèces d'élevage a des répercussions sur la sécurité alimentaire et la santé de l'homme. Si les conditions s'y prêtent, les espèces exotiques peuvent devenir envahissantes et faire concurrence aux espèces marines locales, causant ainsi une perte de biodiversité, avec des répercussions sur l'environnement marin local, les réseaux trophiques complexes, la sécurité alimentaire et la santé de l'homme.

29. L'Assemblée générale a reconnu l'importance du renforcement des capacités des pays en développement, en particulier les moins avancés d'entre eux, les pays sans littoral et les petits États insulaires, ainsi que les États côtiers d'Afrique, pour la protection du milieu marin et la conservation et l'utilisation durable des ressources marines. Elle a également considéré qu'il fallait doter les pays en développement des moyens de mieux faire connaître les techniques améliorées de gestion des déchets et de favoriser leur application, tout en rappelant que les petits États insulaires en développement sont particulièrement vulnérables aux effets de la pollution marine de tous types, en particulier celle résultant des activités terrestres ou due aux débris marins et la pollution par les nutriments.

30. La coopération et la coordination intersectorielle et interorganisations aux niveaux international, régional et national sont fondamentales pour lutter contre toutes les formes de pollution, en particulier celle d'origine terrestre. Le renforcement de la coopération et de la coordination peut permettre de mieux jauger l'ensemble des coûts et incidences des activités, notamment en ce qui concerne la pollution du milieu marin. À cet égard, l'intégration généralisée des réflexions

---

<sup>18</sup> Première Évaluation mondiale intégrée du milieu marin, p. 37.

relatives à la protection et à la préservation de l'environnement marin dans les programmes et stratégies de développement national pourrait être bénéfique.

#### **IV. Partenariats existants**

31. Il existe tout un éventail de partenariats en matière de pollution marine. Un exemple bien connu en est le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, qui a été adopté en 1995. Depuis 2012, le Programme met l'accent sur la pollution marine en s'intéressant à trois catégories de sources : gestion des nutriments, déchets marins et eaux usées. Ces trois partenariats (Partenariat mondial sur la gestion des nutriments, Partenariat mondial sur les déchets marins et Initiative mondiale sur les eaux usées) ont des fonctions consultatives et prennent part à des dialogues entre scientifiques et décideurs. Les partenariats établis aux termes du Programme d'action mondial sont désormais tous assez bien en place, dans la mesure où leurs structures de gouvernance sont clairement définies et où ils sont reconnus comme des forums d'échange de connaissances et de pratiques exemplaires. La composition des partenariats est l'un des facteurs essentiels de leur réussite, les parties intéressées y étant largement représentées.

32. La dotation en moyens pour les mesures d'exécution semble être faible, tout comme le renforcement des capacités nationales de gestion rationnelle des déchets. Entre autres difficultés auxquelles il fait face, l'approfondissement de la coopération continue de pâtir de la prédominance de l'approche sectorielle. Bien que cette situation soit compréhensible, dans la mesure où une approche sectorielle s'appuie sur l'expertise thématique de chaque organisation, ces dernières années ont été marquées par l'avènement d'une vision plus globale et intégrée, comme en témoigne l'objectif de développement durable n° 14. En ce qui concerne le Programme d'action mondial, il a été relevé que les travaux des partenariats n'avaient pas été suffisamment mis en pratique dans des domaines influents d'action gouvernementale. On note des transferts de connaissances et de pratiques exemplaires dans les domaines technique et réglementaire mais ces transferts pourraient encore s'intensifier considérablement. Cela s'explique en partie par le fait que les organismes gouvernementaux ne sont pas suffisamment représentés dans les partenariats. Les ressources et moyens limités dont souffre le Programme d'action mondial mettent à mal sa capacité de soutenir pleinement les partenariats au niveau national. La participation active du secteur privé aux partenariats, afin de transmettre les connaissances et intégrer les pratiques exemplaires, est restée limitée.

33. Le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin a pour objectif de donner aux entités des Nations Unies et à d'autres organisations, en toute indépendance, des conseils scientifiques interdisciplinaires solidement fondés allant dans le sens de la protection et de l'utilisation viable de l'environnement marin. À l'heure actuelle, les organismes des Nations Unies dont les attributions comprennent l'environnement marin sont l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, la Commission océanographique intergouvernementale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Organisation maritime internationale, le Programme des Nations Unies pour le développement, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation météorologique mondiale. Ces organisations subventionnent certaines activités du Groupe mixte d'experts, dont un

certain nombre de groupes de travail donnant des conseils sur les questions relatives à la pollution marine.

34. Le Mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques est le premier mécanisme mondial permettant l'examen continu et systématique de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques, par la voie d'évaluations régulières menées à l'échelle mondiale et suprarégionale et d'un tableau intégré des aspects environnementaux, économiques et sociaux. Ces évaluations permettent de prendre des décisions éclairées<sup>19</sup>.

35. Au niveau régional, il existe d'autres partenariats établis de longue date avec des organisations internationales et régionales clés et dont il serait encore possible d'étendre la portée, comme le partenariat entre le Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement et l'Agence européenne pour l'environnement, l'Agence internationale de l'énergie atomique et l'Organisation maritime internationale, qui ont tous des objectifs liés à la gestion de la pollution.

## V. Domaines dans lesquels des partenariats pourraient être envisagés

36. Les domaines retenus pour poursuivre la recherche et l'élaboration de politiques portent sur les nouveaux polluants tels que les microplastiques, les perturbateurs endocriniens et les proliférations d'algues à toxines. On trouvera ci-dessous des propositions de nouveaux partenariats tirées des contributions au présent dialogue :

a) Il est essentiel de sensibiliser le public à la pollution par les plastiques et à ses effets néfastes et de démontrer les avantages sociaux, environnementaux et économiques du recyclage. Il serait possible de mettre en place des partenariats visant à sensibiliser les industriels, les distributeurs, les consommateurs et d'autres acteurs afin d'encourager la recherche de solutions de substitution, de changer les habitudes de consommation et de favoriser le recyclage;

b) Les partenariats rassemblant des architectes et concepteurs navals, des constructeurs de navires et des sociétés de transport maritime pour concevoir des navires plus performants et moins bruyants permettraient de trouver une solution durable au problème de la pollution acoustique due à la navigation;

c) Il serait possible de mettre en place des partenariats visant à améliorer la viabilité des ports dans plusieurs domaines, par exemple en ce qui concerne la gestion des déchets et les installations de réception;

d) Des partenariats pour une gestion réfléchie des produits chimiques pourraient notamment passer par le renforcement des capacités d'élaboration de législations nationales et de systèmes de gestion;

e) Des partenariats favorisant le transport maritime durable pourraient porter sur la réduction des émissions dues au transport maritime et la création de nouveaux centres de recyclage et de collecte des déchets;

f) Un nouveau partenariat entre le Programme des Nations Unies pour l'environnement et le secrétariat du Programme régional pour l'environnement du

<sup>19</sup> Voir le document de réflexion sur les partenariats relatifs à l'approfondissement des connaissances scientifiques, au renforcement des moyens de recherche et à l'accélération des transferts de techniques marines (A/CONF.230/9).

Pacifique Sud est proposé en vue d'une coopération concernant la réalisation du Partenariat mondial sur les déchets marins afin de déployer la Pour un Pacifique plus propre en 2025 : Stratégie régionale océanienne de gestion des déchets et de lutte contre la pollution (2016-2025);

g) Il serait possible de mobiliser de nouveaux intérêts sectoriels – par exemple des entités du secteur privé ayant une portée régionale ou mondiale – dans les partenariats du Programme d'action mondial;

h) Les nouveaux partenariats établis dans le cadre d'un dialogue terre-mer pourraient contribuer à évaluer et atténuer l'introduction de microplastiques dans le milieu marin, éventuellement en s'appuyant sur l'Initiative internationale sur la qualité de l'eau de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture;

i) Il convient d'encourager et de renforcer davantage le développement des partenariats existants, comme la Plateforme régionale de coopération sur la question des déchets marins en Méditerranée, établie entre des organisations intergouvernementales, des autorités nationales et des acteurs ciblés, comme les milieux d'affaires;

j) L'attention pourrait être portée sur une application plus stricte du régime juridique de protection et de préservation du milieu marin. Cela peut passer par des activités et des partenariats proposant des formations et une aide technique à l'élaboration de législations et politiques nationales et renforçant les capacités scientifiques et techniques pour suivre, évaluer et éradiquer la pollution marine.

## **VI. Pistes de réflexion pour le dialogue**

37. Les questions suivantes pourraient être examinées dans le cadre du dialogue :

a) Comment peut-on améliorer les liens entre les arrangements collectifs aux niveaux régional et mondial?

b) Que peut-on faire pour améliorer les pratiques en matière de gestion des déchets afin de réduire les déchets et la pollution en mer? Quels mécanismes financiers viables peuvent être utilisés pour mettre en place et maintenir des pratiques rationnelles de gestion des déchets et les infrastructures nécessaires?

c) Quels sont les secteurs clés qui disposent du potentiel pour apporter une contribution notable à la lutte contre la pollution de l'océan? Quelles mesures peuvent être prises pour renforcer la mobilisation au sein des partenariats existants et nouveaux?

d) Comment les partenariats favorisent-ils le respect des accords existants (par exemple, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires)?

---