

COMMUNAUTÉ DU PACIFIQUE

**CINQUIÈME CONFÉRENCE RÉGIONALE DES MINISTRES DE L'ÉNERGIE ET DES
TRANSPORTS DU PACIFIQUE**
(Port Vila, Vanuatu, 8-12 mai 2023)

**TI 03: Plan régional océanien d'intervention en cas de déversements en mer (PACPLAN) et Plan
d'action régional océanien sur les déchets marins (PMLAP)**

(Document présenté par le Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement [PROE])

Objet

1. Le présent document fournit des informations sur l'état d'avancement du PACPLAN et du PMLAP, qui contribuent aux piliers 5 (ports écologiques et résilients en Océanie), 8 (collaboration régionale et coopération technique) et 9 (prévention et maîtrise de la pollution marine).

Contexte

2. Les deux plans s'inscrivent dans le Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique 2015-2020 élaboré dans le cadre de la *Stratégie régionale de gestion de la pollution et des déchets et dans le Pacifique 2016-2025* (Stratégie « Cleaner Pacific 2025 »), laquelle a pour vision « un environnement plus propre dans le Pacifique », et pour mission de « mettre en œuvre des solutions pratiques et durables pour la prévention et la gestion des déchets et de la pollution dans le Pacifique ».
3. Le ministère australien des Affaires étrangères et du Commerce (DFAT) a financé le projet de résilience PACPLAN (2022-25), afin d'aider ses six pays membres¹ à renforcer leurs moyens d'intervention en cas de déversements, en mettant l'accent sur le relèvement économique et la résilience de la récupération, les systèmes et la planification de la riposte, et le renforcement des capacités. Ce projet est soutenu par l'Organisation maritime internationale (OMI) et par un large éventail d'autres organisations régionales et océaniques.
4. Reconnaissant l'émergence du problème intergénérationnel de la pollution plastique et compte tenu de leur volonté exprimée de s'attaquer à la pollution par les plastiques à usage unique, les dirigeants océaniques ont adopté le PMLAP lors de la réunion du Conseil exécutif du PROE de 2018. Ce plan décrit la politique et les actions clés qui permettront de réduire la pollution par les déchets dans le Pacifique ; il se concentre intentionnellement sur les besoins océaniques en cette matière et sur les moyens de promouvoir le changement en reconnaissant que « les déchets marins sont le problème et la responsabilité de tous ». Le PMLAP présente l'éventail des mesures à mettre en œuvre à cette fin.
5. S'agissant des déchets terrestres, l'approche consiste à promouvoir les politiques, les infrastructures, la culture et les actions propices à l'économie circulaire. La priorité est d'éviter ou d'empêcher la production de déchets. Ensuite, il s'agit d'extraire la valeur maximale d'un produit ou d'une ressource en prolongeant sa durée de vie, y compris en le réparant et en l'améliorant. Enfin, les déchets doivent être renvoyés dans leur pays d'origine pour y être recyclés.
6. Les déchets océaniques ou la pollution marine proviennent d'un large éventail de sources, notamment le transport maritime légal et illégal, la pêche et les déversements marins, ainsi que les déchets terrestres, les emballages, les catastrophes et les sources transfrontalières. Les plastiques sont les plus difficiles à traiter, car ils sont omniprésents, persistants et nocifs.

¹ Îles Salomon, Vanuatu, Kiribati, Tuvalu, Nauru et Papouasie-Nouvelle-Guinée.

Situation actuelle

7. Le projet PACPLAN de renforcement de la résilience a entrepris de collaborer avec les pays cibles en tenant compte de leur situation et de leurs besoins de la fin de 2022 au début de 2023. Chaque programme national a évalué les besoins locaux en matière de législation, de politique, de planification et de formation, et est convenu des ressources matérielles, humaines et financières à fournir aux projets. Ce projet se traduira d'ici 2025 dans chacun des États ou Territoires cibles par un ensemble complet de lois et de règlements, un plan d'urgence national, une main-d'œuvre formée et un accès aux services et au soutien d'experts régionaux et internationaux qui permettront d'intervenir efficacement en cas de déversement. Il deviendra ainsi possible d'atténuer plus efficacement les risques de déversement, de recouvrer les coûts et de toucher les indemnités dues. Au-delà de 2025, une planification plus poussée ainsi qu'un financement et un soutien régionaux seront nécessaires pour que la croissance et les bénéfices du projet deviennent durables.
8. À travers la région, les années 2023 et 2024 verront la mise en place d'un système régional d'enquêtes sur les déversements d'hydrocarbures, d'une nouvelle structure de gouvernance PACPLAN, d'une meilleure concentration du PROE sur ses responsabilités relatives au PACPLAN et de connexions plus sûres avec les services techniques et les experts régionaux, y compris par le biais du contrat commercial de services d'intervention conclu avec *Oil Spill Response Ltd*, financé par le ministère néo-zélandais des Affaires étrangères, et d'un nouveau groupe océanien d'intervention qui s'appuiera sur des États membres de plus en plus compétents en la matière et qui collaborera avec le groupe d'intervention *Oceania Ready Response* des États-Unis. Les dirigeants des agences de sécurité maritime de la région Asie-Pacifique ont décidé de créer un groupe de travail technique composé de leurs organisations membres, dont beaucoup disposent des capacités d'intervention nécessaires. *Maritime New Zealand* et l'OMI ont également accepté de soutenir ce projet.
9. La *Déclaration de la région du Pacifique sur la prévention de la pollution par les déchets marins et par les plastiques et de ses incidences* a été adoptée par les ministres de l'Environnement lors de la 30^e Conférence du PROE (2021). L'examen à mi-parcours du Plan d'action régional océanien sur les déchets marins est en cours et vise à élaborer un cadre actualisé allant au-delà du processus de lutte contre la pollution plastique du Comité intergouvernemental de négociation (CNI). Cette démarche s'aligne sur la résolution de la cinquième session de l'Assemblée des Nations unies pour l'environnement (UNEA5.2) intitulée « Mettre un terme à la pollution plastique : sur la voie d'un instrument international juridiquement contraignant » et sur le processus du CNI. La première réunion du CNI s'est tenue à la fin de l'année 2022 en Uruguay, avec la participation des États et Territoires insulaires océaniques et le soutien financier du ministère australien du Commerce et de l'Industrie. Elle faisait suite à une réunion océanienne préparatoire organisée en août à Suva. La présence du Pacifique a eu une influence sur le résultat final. Le PROE apporte son soutien à la préparation de la participation du Pacifique au CNI-2 qui se tiendra à Paris (France), à la fin du mois de mai 2023.
10. À travers la région, un certain nombre de programmes et de projets abordent des questions et des problèmes spécifiques liés aux déchets, et proposent des solutions diverses et efficaces.
 - i. Le *Pacific Ocean Litter Project* et le projet *PacWastePlus* se sont attaqués aux plastiques à usage unique, ont organisé des audits sur les déchets, et ont achevé des examens législatifs et des profils nationaux détaillés.
 - ii. Le PROE soutient le *Groupe d'action collective de l'Australian Packaging Covenant Organisation* qui, par le biais d'actions coopératives des pouvoirs publics et de l'industrie, se concentre sur la lutte contre la pollution plastique et sur la mise en œuvre d'un cadre d'action en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans le Pacifique.
 - iii. Le programme coopératif « *Plastic Waste Free Islands* », qui s'est achevé en 2022, s'est employé à démontrer des moyens de réduire la production de déchets plastiques et les fuites

dans les contextes uniques des petits États insulaires en développement du Pacifique et des Caraïbes.

- iv. Le partenariat *Moana Taka* et la société Swire Shipping offrent des services gratuits de transport des déchets de faible valeur commerciale (huiles usagées, plastique, carton, métaux et verre) provenant de n'importe lequel des 15 États ou Territoires insulaires océaniques vers des ports compris dans le réseau Asie-Pacifique de Swire. À ce jour, une centaine d'expéditions ont eu lieu. Le projet est en train d'être étendu aux Caraïbes, à l'océan Indien et à l'Atlantique par l'intermédiaire du projet ISLANDS de FEM-7.
- v. Le *Programme d'économie circulaire pour la valorisation des déchets (CERO Waste)* au Samoa et à Tokelau vise à créer des moyens de subsistance durables et inclusifs afin d'accélérer la transition vers une économie circulaire au Samoa, et de soutenir la capacité de gestion des déchets de Tokelau par le biais d'une approche bilatérale collaborative.
- vi. *Les grands événements* sont une source de déchets plastiques, mais fournissent en revanche l'occasion de sensibiliser les collectivités au problème. S'appuyant sur les succès passés d'événements comme les Jeux du Pacifique 2019, le PROE apporte désormais son soutien et collabore avec les Îles Salomon pour écologiser les Jeux du Pacifique des Îles Salomon en 2023.
- vii. *Les pays océaniques* ont joué un rôle déterminant dans l'adoption d'instruments clés de lutte contre la pollution marine causée par les navires. Les Îles Marshall ont assuré la direction des mesures de gestion et de conservation (2017-04) pour la lutte contre la pollution marine de la Commission des pêches du Pacifique occidental et central (WCPFC) prévues par la Convention MARPOL. Le Vanuatu a dirigé le plan d'action de l'Organisation maritime internationale sur les déchets marins. L'OMI met actuellement en œuvre ce plan dans le cadre du projet GloLitter.

Enjeux

11. PACPLAN 2019 évolue pour passer d'un plan d'urgence régional à un document stratégique régional. Les six questions suivantes seront abordées et résolues lors de la révision de 2024.
 - i. *Rapports avec les systèmes émergents de gestion des urgences dans le Pacifique*, gérés par les bureaux nationaux de gestion des catastrophes. Les incidents de déversement résultent souvent de comportements criminels et commandent des interventions très spécifiques en matière de contrôle, ainsi que l'intervention d'assureurs pour le recouvrement des coûts (et autres) très différents de ce qu'on observe dans le cas des catastrophes naturelles. La relation entre le PACPLAN et les plans nationaux de lutte contre les déversements et d'autres systèmes et outils de planification d'urgence dans le Pacifique, comme l'Alliance océanique pour la gestion des situations d'urgence, récemment créée, et le système de gestion des incidents dans le Pacifique, doit être définie afin de garantir leur efficacité et leur complémentarité.
 - ii. *Les déversements de substances autres que les hydrocarbures et les substances dangereuses et nocives* constituent également un risque et une menace, y compris lorsqu'il s'agit de marchandises. Les tendances internationales en matière de diversité des carburants (ammoniac ou électricité) constituent d'autres risques, de même que la navigation autonome et les modifications des règles relatives aux cargaisons. Le PACPLAN doit explicitement reconnaître et traiter ces risques et menaces en constante évolution.
 - iii. *La riposte progressive* est un modèle utile de la meilleure façon de déployer les ressources, mais ne devrait pas être soumise à des règles trop strictes ou absolues. Les demandes des parties et la prestation d'une aide technique (ou autre) de niveau 2 (national), de niveau 3 (international) ou de tout niveau inférieur devraient être laissées à la discrétion du bénéficiaire éventuel (et du prestataire). Une plus grande souplesse est requise pour permettre aux experts internationaux d'intervenir plus tôt et à des niveaux inférieurs, afin

- d'atténuer l'incident et la riposte requise. Tout cela influe sur d'autres actions et responsabilités pour toutes les parties au PACPLAN, et il convient d'en tenir compte pour la planification nationale, la fourniture de capacités régionales et le soutien et l'assistance internationaux.
- iv. *L'harmonisation du PACPLAN et de la stratégie régionale « Cleaner Pacific 2025 »* (et des mesures qui suivront), qui constituent le principal programme de gestion et de maîtrise de la pollution dans la région, en tenant compte de la pollution due aux déversements d'hydrocarbures, de produits chimiques et d'autres produits transportés.
 - v. *La gouvernance du PACPLAN* nécessite un engagement plus explicite et plus positif de la part de toutes les parties. Le soutien du PROE doit être accompagné (et guidé) par les membres. Actuellement, toutes les décisions politiques et opérationnelles relatives aux modifications et aux mises à jour doivent être soumises à la Conférence des organisations intergouvernementales et des Parties contractantes à la convention de Nouméa. Une nouvelle structure de gouvernance proposée, englobant la plupart des membres et le PROE, permettra d'ajuster la stratégie PACPLAN entre, par exemple, les revues quinquennales officielles, en fonction du contexte et des besoins. Elle fera l'objet de consultations au cours de la période 2023/24 et sera finalisée pour adoption lors de la Conférence du PROE de 2024.
 - vi. *Le financement durable* est un enjeu permanent. Le financement du PACPLAN est sporadique. À la fin du projet actuel, à défaut d'un successeur viable, la valeur du projet risque de diminuer rapidement, comme cela s'est produit par le passé, étant donné que le contexte maritime et océanien, les risques, les menaces et les attentes continuent également d'évoluer. Le maintien de la capacité et de l'élan nécessite un nouveau modèle de financement, à explorer en 2023/24.
12. La pollution plastique est désormais reconnue comme l'un des défis environnementaux majeurs de notre époque. Les retombées mondiales des négociations du CNI en vue d'un accord mondial juridiquement contraignant pour lutter contre cette forme de pollution, y compris celle d'origine marine, les efforts du secteur maritime dans le cadre du plan d'action de l'OMI sur les déchets marins, et, au niveau régional, dans le cadre du plan régional océanien d'action sur les déchets marins, sont autant d'éléments reconnaissant l'universalité de cet enjeu. Le secteur des transports de la région doit également reconnaître l'importance de cette question et jouer son rôle dans la lutte contre la pollution plastique d'origine marine par les moyens suivants :
- i. aide aux organismes nationaux d'exécution dans le cadre du processus CNI en vue de négocier un accord juridiquement contraignant pour lutter contre la pollution par les plastiques ;
 - ii. aide à la mise en œuvre des mesures de conservation et de gestion 2017-04 de la Commission des pêches du Pacifique occidental et central (WCPFC) sur la pollution marine pour les navires de pêche, par les moyens suivants :
 - a. ratification de l'accord du Cap visant à mieux contrôler l'application, par les navires de pêche, des dispositions de l'annexe V de la convention MARPOL ;
 - b. établissement de rapports sur le respect et l'application des dispositions de l'annexe V de la convention MARPOL, en particulier pour les navires battant pavillon de pays lointains et opérant dans les zones économiques exclusives (ZEE) des États ou Territoires océaniques. La mise en œuvre de mesures de contrôle par l'État du port et de protocoles d'accord interinstitutionnels, par exemple avec le ministère de la Pêche, pourrait constituer une mesure efficace pour lutter contre les infractions à la convention MARPOL commises par les navires de pêche ;
 - c. investissements visant à renforcer les capacités de traitement des déchets des installations portuaires. Le manque d'installations portuaires de réception des déchets

peut inciter les navires à déverser leurs déchets en mer plutôt que de les stocker, puisqu'ils n'auront pas d'options viables pour les éliminer de manière responsable plus tard.

Recommandations

13. Les ministres des Transports sont invités à :
- a. **approuver** les efforts déployés en priorité par le PROE dans le domaine de la gestion des déchets et de la lutte contre la pollution ;
 - b. **approuver** la tenue, sous la direction du PROE, d'un examen de la structure, du contenu, de la gouvernance et des modèles de financement du PACPLAN 2019, afin de le rendre plus pertinent et plus durable pour une application et une mise en œuvre nationales et régionales. Les propositions qui en résulteront devraient être présentées à la Conférence du PROE de 2024 ;
 - c. **appuyer** la tenue d'un examen à mi-parcours du Plan d'action régional océanien sur les déchets marins 2018–2025 ;
 - d. **inviter** les États et Territoires insulaires océaniques à communiquer leurs objectifs et leurs attentes concernant les cibles pertinentes, tout en suivant la mise en œuvre du processus du CNI pour la pollution plastique ; et
 - e. **inviter** les États et Territoires à soutenir les efforts de lutte contre les déchets plastiques dans la région en veillant au besoin à adopter, ratifier, mettre en œuvre, faire respecter et financer :
 - i. le processus du Comité intergouvernemental de négociation sur la lutte contre la pollution plastique ;
 - ii. les dispositions de l'Accord du Cap sur le renforcement de la surveillance de l'application par les bateaux de pêche des dispositions de l'annexe V de la Convention MARPOL, et notamment de l'application des mesures de surveillance de l'État du port ;
 - iii. les mesures de gestion et de conservation (2017-04) pour la lutte contre la pollution marine de la Commission des pêches du Pacifique occidental et central (WCPFC) ; et
 - iv. l'agrandissement des installations portuaires de réception des déchets.

Date: 17 avril 2023