



CONVENTION SUR LES ESPÈCES MIGRATRICES

Distribution: Générale

PNUE/CMS/COP11/Doc.23.4.6
7 août 2014

Français
Original: Anglais

11^e SESSION DE LA CONFÉRENCE DES PARTIES
Quito, Équateur, 4-9 novembre 2014
Point 23.4.6 de l'ordre du jour

GESTION DES DÉBRIS MARINS

Résumé

Ce document contient le projet de résolution sur la gestion des débris marins qui a été approuvé par le Conseil Scientifique pour soumission à la COP11.

Le projet de résolution est basé sur trois examens qui ont été entrepris conformément à la résolution PNUE/CMS/Rés 10.4 « Débris marins » :

- (a) PNUE/CMS/COP11/Inf. 27: Espèces migratrices, débris marins et gestion
- (b) PNUE/CMS/COP11/Inf.28: Débris marins et meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime
- (c) PNUE/CMS/COP11/Inf.29: Campagnes de sensibilisation et d'éducation sur les débris marins

Les résumés présentant les principales conclusions et recommandations des trois examens sont annexés au présent document (annexes 2, 3 et 4). Un projet de résolution élaboré à partir de ces recommandations est inclus en Annexe 1 du présent document.

La mise en œuvre de cette résolution contribue à la réalisation du Plan Stratégique 2006-2014 (Résolution 10.5), notamment les objectifs 1.4, 1.6, 2.3 et 2.6.

GESTION DES DÉBRIS MARINS

(Préparé par le Secrétariat PNUE/CMS)

1. La résolution PNUE/CMS/Rés. 10.4 « Débris marins » recommande que le Conseil scientifique :
 - (a) Identifie les lacunes dans les connaissances relatives à la gestion des débris marins et de leurs impacts sur les espèces migratrices;
 - (b) Identifie les meilleures stratégies pratiques de traitement des déchets employées à bord des navires de commerce maritime, en tenant compte du travail considérable réalisé par l'Organisation maritime internationale, la FAO, et l'Organisation internationale de normalisation pour éviter le double emploi, identifier les codes de conduite existants et déterminer les améliorations et/ou développements nécessaires de nouveaux codes de conduite;
 - (c) Facilite une analyse de l'efficacité des campagnes de sensibilisation et d'éducation du public sur les déchets pour identifier les lacunes et les domaines à améliorer; et
 - (d) Rédige le cas échéant un rapport sur le progrès et les développements pour la Conférence des Parties à la CMS.

2. Grâce à une contribution volontaire du Gouvernement de l'Australie, le Secrétariat a pu soutenir le Conseil scientifique dans cette mission, à travers l'embauche d'un consultant. Un appel d'offres a été lancé en juin 2013, et la société de conseil Eunomia Research and Consulting Ltd basée au Royaume-Uni a été sélectionnée en août 2013.

3. Les examens détaillés ont été produits en étroite consultation avec le Secrétariat, et ont été présentés à la 18^{ème} réunion du Conseil scientifique, après une période d'appel de commentaires sur les versions avancées des projets via l'espace de travail en ligne, début mars 2014. Les versions finales ont été produites sur la base des commentaires reçus et mises à disposition pour la présente réunion sous:
 - (a) PNUE/CMS/COP11/Inf.27: Espèces migratrices, débris marins et gestion ;
 - (b) PNUE/CMS/COP11/Inf.28: Débris marins et meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime ;
 - (c) PNUE/CMS/COP11/Inf.29: Campagnes de sensibilisation et d'éducation sur les débris marins.

4. Les résumés contenant les principales conclusions et recommandations des trois examens sont annexés au présent document (Annexes 2, 3 et 4). Un projet de résolution élaboré à partir de recommandations contenues dans ces trois examens est inclus en Annexe 1. Il a été approuvé par le Conseil scientifique pour soumission à la COP11 après une période d'appel de commentaires. Une Partie et deux organisations ayant le statut d'observateur ont fourni des commentaires qui ont été incorporés.

Action requise :

La Conférence des Parties est invitée à :

- (a) Prendre note des principales conclusions des examens telles que présentées dans les annexes 2, 3 et 4 du présent document.
- (b) Adopter le projet de résolution contenu dans l'Annexe 1.

ANNEXE 1

PROJET DE RÉOLUTION
GESTION DES DÉBRIS MARINS

Rappelant la résolution PNUE/CMS/Rés.10.4 « Débris marins » et *réaffirmant* les inquiétudes au sujet de l'impact négatif des débris marins sur de nombreuses espèces de la faune migratrice marine et sur leurs habitats ;

Conscient que l'enchevêtrement dans les débris marins et leur ingestion entraînent à la fois des problèmes de conservation et de bien-être des espèces migratrices ;

1. *Reconnaissant* l'important travail sur ce sujet entrepris par d'autres instruments régionaux et mondiaux incluant, entre autre le Programme PNUE d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (GPA - Marine), les Conventions des mers régionales et plans d'action (RSCAPs), le Partenariat mondial sur les déchets marins (GPML - Global Partnership on Marine Litter), le Partenariat mondial sur la gestion des déchets (GPWM - Global Partnership on Waste Management), l'Engagement d'Honolulu et la Stratégie d'Honolulu sur les débris marins, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la Convention sur la Biodiversité (CBD), la Commission baleinière internationale (CBI), la Convention de Londres, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation internationale de normalisation (ISO), [à ajouter];

Reconnaissant en outre les mesures prises par les États pour réduire les impacts négatifs des débris marins dans les eaux relevant de leur juridiction;

Notant avec gratitude que les examens approfondis demandés dans la résolution PNUE/CMS/Res.10.4 ont été réalisés avec le soutien financier du Gouvernement de l'Australie;

Reconnaissant que les informations sur les débris marins sont encore incomplètes, notamment en ce qui concerne les quantités présentes dans le milieu marin et y entrant chaque année, ainsi que les sources, voies de dispersion, prévalence dans les différents compartiments marins, et devenir en termes de fragmentation, décomposition, distribution et accumulation;

Préoccupée par le fait que les informations actuellement disponibles ne sont pas suffisantes pour comprendre quelles populations et espèces sont les plus touchées par les débris marins, et particulièrement les effets spécifiques des débris marins sur les espèces migratrices, en comparaison des espèces sédentaires et que les effets sur les niveaux de population sont inconnus dans beaucoup de cas;

Soulignant qu'empêcher les déchets d'atteindre le milieu marin est le moyen le plus efficace pour résoudre ce problème;

Soulignant en outre que, malgré les lacunes dans les connaissances relatives aux débris marins et à leurs impacts sur la faune marine migratrice, des mesures immédiates doivent être prises pour empêcher les débris d'atteindre le milieu marin;

Consciente qu'une proportion importante des débris marins provient des rejets en mer des déchets et résidus de cargaison des navires, des engins de pêche perdus ou abandonnés et que la protection de l'environnement marin peut être améliorée de façon significative en réduisant ces rejets;

Reconnaissant que toute une gamme de mesures internationales, régionales et spécifiques à certains secteurs d'activité existent pour gérer les déchets à bord des navires de commerce maritime et pour éviter le rejet des déchets en mer, mais que des lacunes subsistent dans les réglementations, et que l'application des réglementations reste un défi;

Reconnaissant également que l'Organisation Maritime Internationale est l'Autorité réglementant le transport maritime en Haute Mer; et

Consciente qu'un large éventail de publics cibles doit être visé par des campagnes de sensibilisation et d'éducation efficaces, afin d'aboutir aux changements de comportements nécessaires pour réussir à réduire significativement les débris marins;

*La Conférence des Parties à la
Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage*

1. *Accueille favorablement* les rapports sur la gestion des débris marins publiés en tant que documents PNUE/CMS/COP11/Inf.27, Inf.28 et Inf.29, qui couvrent (i) les lacunes des connaissances en matière de gestion des débris marins; (ii) les meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime; et (iii) les campagnes de sensibilisation et d'éducation du public;

2. *Encourage* les Parties qui ne l'ont pas encore fait à adhérer à d'autres conventions pertinentes telles que l'Annexe V de la Convention MARPOL et la Convention de Londres, à se joindre aux Protocoles des Conventions sur les mers régionales sur la pollution d'origine terrestre, et à inclure la prévention et la gestion des débris marins dans les législations nationales pertinentes;

3. *Prie* les Parties de coopérer avec d'autres initiatives marines mondiales telles que le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (GPA - Marine), les Programmes des mers régionales, le Partenariat mondial sur les déchets marins (GPML - Global Partnership on Marine Litter), le Partenariat mondial sur la gestion des déchets (GPWM - Global Partnership on Waste Management), ainsi que l'Engagement de Honolulu et la Stratégie de Honolulu sur les débris marins;

Lacunes dans les connaissances sur la gestion des débris marins

4. *Demande* aux Parties de soutenir le développement et l'application des technologies visant à quantifier et repérer les débris marins, et de mettre en place des programmes de suivi utilisant des méthodes standardisées et portant particulièrement sur la prévalence de tous les types de débris qui peuvent avoir, ou sont connus pour avoir, des impacts sur les espèces migratrices, sur les sources et les voies de dispersion de ces types de débris, leur répartition géographique, les impacts sur les espèces migratrices au sein des régions et entre les régions, et les effets sur les espèces migratrices au niveau des populations;

5. *Encourage vivement* les Parties à mettre en œuvre des mesures efficaces de prévention des débris, comme les taxes sur les sacs à usage unique, les systèmes de consigne des

contenants de boissons et les obligations d'utilisation d'objets réutilisables lors des événements;

6. *Encourage* les Parties à mener des campagnes de sensibilisation du public afin que les déchets n'atteignent pas le milieu marin, et à mettre en place des initiatives de gestion pour l'élimination des débris, incluant le nettoyage des plages publiques;

7. *Invite* les Parties à intégrer des objectifs relatifs aux débris marins lors de l'élaboration de stratégies de gestion des débris marins, et notamment des objectifs concernant directement les impacts sur la faune, et à veiller à ce que les stratégies de gestion des débris marins prévoient et réalisent des évaluations;

8. *Encourage* les Parties à utiliser les mécanismes de rapports nationaux des accords de la Famille CMS pour soumettre des données relatives aux impacts des débris marins sur les espèces migratrices concernées par ces accords;

9. *Encourage en outre* le Conseil scientifique, avec l'appui du Secrétariat, à promouvoir prioritairement la recherche sur les effets des microplastiques sur les espèces les ingérant, et à soutenir la recherche sur le rôle de la couleur, de la forme ou du type de matière plastique sur la probabilité de causer un dommage, afin d'être à l'avenir en mesure d'orienter les stratégies de gestion;

10. *Invite* le Secrétariat à travailler avec le Programme des mers régionales du PNUE pour soutenir la standardisation et la mise en œuvre de méthodes de suivi des impacts, afin de produire des données comparables entre espèces et entre régions qui puissent permettre un classement fiable des types de débris en fonction des risques de préjudice selon les différents groupes d'espèces;

11. *Prie* le Conseil scientifique, avec l'appui du Secrétariat, de poursuivre les travaux de la Convention sur la question des débris marins et d'étudier la faisabilité d'une coopération étroite avec d'autres accords relatifs à la biodiversité, par l'intermédiaire d'un groupe de travail multilatéral;

12. *Demande en outre* que le Conseil scientifique établisse un groupe de travail portant spécifiquement sur les débris marins pour développer le travail de la Convention sur ce sujet, et d'examiner si un conseiller nommé par la COP dédié à ce sujet devrait être désigné;

Meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime

13. *Encourage vivement* les Parties à combler les lacunes de la législation internationale, telle que l'Annexe V de MARPOL, notamment en ce qui concerne les exemptions basées sur des critères de taille des navires, qui devraient être restreints pour inclure les navires de pêche, et à clarifier que l'Annexe V de MARPOL interdit l'abandon délibéré des dispositifs de concentration du poisson (DCP) et des autres types d'engins de pêche contenant du plastique, car ils représentent d'importantes sources potentielles de débris marins rejetés en mer;

14. *Encourage aussi vivement* les Parties à traiter la question des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés (ALDFG - abandoned, lost or otherwise discarded fishing gear), en suivant les stratégies énoncées sous l'objectif B de la Stratégie de Honolulu, et le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable;

15. *Encourage les Parties* à mettre en œuvre les instruments fondés sur le marché pour prévenir le rejet des déchets en mer par les navires commerciaux;

16. *Encourage en outre* les Parties à [exiger de leurs exploitants de navires de souscrire à des mesures telles que le Clean Shipping Index, et à promouvoir la participation de tous les gens de mer à des sessions de sensibilisation à l'environnement marin] [promouvoir des mesures telles que le Clean Shipping Index et les sessions de sensibilisation à l'environnement marin auprès des exploitants de navires];

17. *Invite* le Programme des Nations Unies pour l'environnement à poursuivre et à accroître son rôle de premier plan en agissant comme modérateur entre les différents acteurs de l'industrie maritime, et en facilitant une coordination permettant la mise en œuvre des meilleures pratiques;

18. *Encourage* les opérateurs de transport maritime et d'autres secteurs clés associés aux transport international de marchandises à stimuler les demandes environnementales, incluant l'adoption de systèmes des droits indirects dans les ports, en soutenant l'amélioration des installations portuaires de réception des déchets en général et en appliquant les normes ISO pertinentes;

Campagnes de sensibilisation et d'éducation du public

19. *Encourage vivement* les Parties à prendre note des exemples de campagnes réussies citées dans le document UNEP/CMS/ScC18/10.4.3, dans la perspective d'envisager des campagnes répondant aux besoins les plus pressants dans leur juridiction, et à soutenir ou à élaborer des initiatives nationales ou régionales qui répondent à ces besoins;

20. *Recommande* aux Parties envisageant de mettre en œuvre des mesures réglementaires ou des instruments économiques pour réduire la quantité de déchets rejetés dans l'environnement, de les accompagner de campagnes visant à modifier les comportements en communiquant sur les raisons de la mise en place de ces mesures afin de faciliter leur application et donc d'augmenter les probabilités de soutien du public;

21. *Encourage* les Parties et le Secrétariat à coopérer avec les organisations faisant actuellement campagne sur les débris marins, et à chercher à inciter les organisations traitant des espèces migratrices à promouvoir des campagnes de sensibilisation sur les débris marins parmi leurs membres;

22. *Encourage en outre* les Parties, le Secrétariat et les parties prenantes à élaborer des campagnes sur les débris marins concernant particulièrement les espèces migratrices;

23. *Invite* les organismes des différents secteurs d'activités concernés à promouvoir dans leurs domaines d'activité des mesures de prévention des rejets de débris; et

24. *Invite* les organisateurs des campagnes à en étudier la portée, la reconnaissance et l'impact des messages sur le comportement de leurs cibles ou sur les niveaux de débris marins, afin d'évaluer le succès de ces campagnes et de partager facilement cette information pour permettre aux futures campagnes d'être efficaces.



Rapport I : Espèces migratrices, débris marins et gestion

Examen requis au titre de la résolution CMS 10.4 sur les débris marins

Auteurs :

Dr Chris Sherrington

Dr Chiarina Darrah

George Cole

Dr Dominic Hogg

Mars 2014

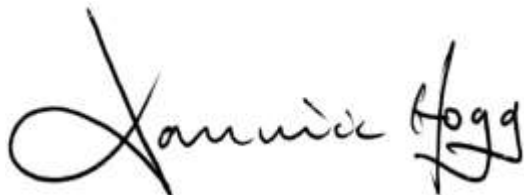
Rapport pour

Le Secrétariat de la Convention sur les espèces migratrices

Préparé par

Chris Sherrington, Chiarina Darrah, George Cole

Approuvé par



.....
Dominic Hogg (directeur de projet)

Contacts

Eunomia Research & Consulting Ltd
37 Queen Square
Bristol
BS1 4QS
Royaume-Uni
Tél : +44 (0)117 9172250
Fax : +44 (0)8717 142942
Site Web : www.eunomia.co.uk

Remerciements

Nos remerciements vont à Chris Carroll (UICN) et à Sue Kinsey (MCS UK) pour leur coopération et leurs précieux conseils tout au long de ce projet.

Avertissement

Eunomia Research & Consulting a apporté un grand soin à la préparation de ce rapport afin de s'assurer que tous les faits et analyses présentés sont aussi précis que possible dans le contexte du projet. Cependant, aucune garantie ne peut être donnée en ce qui concerne l'information présentée, et Eunomia Research & Consulting ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises ou des actions menées sur la base du contenu de ce rapport.

RÉSUMÉ

Eunomia Research & Consulting (Eunomia) a préparé en partenariat avec l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) et la Marine Conservation Society (MCS) trois rapports pour la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS), afin de fournir les examens requis au titre de la résolution 10.4 « Débris marins ». Les trois rapports sont les suivants :

- Rapport I : Espèces migratrices, débris marins et gestion ;
- Rapport II : Débris marins et meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime ;
- Rapport III : Campagnes de sensibilisation et d'éducation sur les débris marins.

E1.0 Approche

Conformément à la résolution UNEP/CMS/Res. 10.4, le Rapport I vise principalement à :
« Identifier les lacunes dans les connaissances relatives à la gestion des débris marins et à leurs impacts sur les espèces migratrices. »

Le rapport caractérise tout d'abord les lacunes des connaissances concernant les types, les sources et les voies de dispersion des débris marins, ainsi que leurs impacts sur les espèces migratrices. Autant que possible, des distinctions régionales ont été établies, et les impacts ont été examinés pour les différents grands groupes d'espèces migratrices (tels que les mammifères, les reptiles, les oiseaux et les poissons).

Une approche par brainstorming a été initialement utilisée pour identifier les différents types d'éléments, matériaux, sources, voies de dispersion et impacts potentiels des débris marins. Il en a résulté un inventaire des caractéristiques possibles des débris marins et de leurs impacts, ce qui a permis d'élargir l'analyse bibliographique à des types de débris et d'impacts jusque-là non documentés ou peu documentés.

L'analyse bibliographique a pris en compte les publications existantes et la littérature « grise » pour décrire l'état actuel des connaissances en ce qui concerne les différentes caractéristiques des débris marins et de leurs impacts. Le brainstorming et l'examen subséquent ont été utilisés pour définir les domaines encore mal connus.

Une analyse de la gestion des débris marins a ensuite été entreprise, en incluant le suivi, l'élimination et les stratégies de prévention. Le manque de connaissances relatives à ces stratégies a été évalué en examinant à la fois les publications existantes et la littérature grise, ainsi que d'autres sources d'information sur le Web.

Enfin, les défis relatifs à la gestion des impacts des débris marins sur les espèces migratrices ont été mis en évidence, et des recommandations ont été formulées pour permettre à la CMS de s'engager et de contribuer à combler les lacunes des connaissances identifiées, et à surmonter les défis en question.

E2.0 Principales conclusions

Le chapitre 2.0 « Origines et voies de dispersion », présente une évaluation des lacunes dans les connaissances sur les types de débris marins et leurs origines. Bien qu'il existe

de nombreuses sources de données sur les débris marins, les principales conclusions à l'échelle mondiale sont les suivantes :

- Il existe très peu d'informations disponibles concernant la prévalence des débris selon la source et la voie de dispersion ;
- Dans la plupart des régions, l'information concernant la prévalence des débris marins par type de matériau n'est pas recueillie systématiquement, même lorsqu'il existe un effort de suivi ;
- L'information disponible sur la prévalence des débris marins par type d'élément est légèrement plus conséquente. Toutefois, certains types clés de débris, en particulier les microplastiques, ne sont pas encore inclus dans les tentatives de suivi systématique ;
- Le suivi de la prévalence des types de débris dans les différents compartiments marins tels que le fond marin, la colonne d'eau et la surface, est moins développé que le suivi des débris échoués ;
- Il n'existe pas de données fiables sur la quantité de débris présente dans l'océan ou sur la quantité rejetée dans l'océan chaque année ;
- Il n'existe pas encore de données fiables concernant la répartition géographique des débris ou leur répartition entre les compartiments marins ;
- Le devenir des débris en termes de fragmentation, décomposition, répartition et accumulation n'est pas bien caractérisé ;
- La connaissance des caractéristiques des débris marins est entravée à la fois par des limites méthodologiques et par la répartition géographique inégale dans les efforts de suivi et de recherche ; et
- Les études menées dans les différentes régions géographiques et dans les différents compartiments marins ont actuellement tendance à produire des données qui ne sont pas comparables, soit parce que les méthodes standardisées n'existent pas, soit parce qu'elles ne sont pas appliquées.

Le chapitre 3.0 « Impacts sur les espèces migratrices » passe en revue l'état actuel des connaissances relatives aux impacts des débris marins sur les espèces migratrices, et évalue les lacunes dans ces connaissances. Les principales conclusions sur ces lacunes sont les suivantes :

- Il n'existe pas assez d'informations quantitatives sur la prévalence des impacts au sein des populations pour savoir quelles espèces sont les plus touchées par les débris marins ;
- Les mécanismes et l'ampleur des dommages associés aux impacts sub-létaux des débris marins sont mal caractérisés ;
- L'interaction entre les effets sub-létaux des débris marins et d'autres facteurs de stress est inconnue ;
- Les comptes rendus relatifs aux impacts ne prennent pas en compte les mesures du bien-être animal ;
- Il n'existe presque aucune donnée sur les effets des débris marins au niveau des populations ;
- Les effets spécifiques des débris marins sur les espèces migratrices sont mal connus, en comparaison des espèces sédentaires ;

- De plus amples recherches seraient nécessaires pour établir si les liens entre la vulnérabilité vis-à-vis des débris marins et les phases de l'histoire de vie ou les habitudes des espèces justifient des approches ciblées ;
- L'absence de preuves concernant les impacts des débris reflète généralement une répartition inégale des ressources allouées aux suivis plutôt que des variations régionales ; et
- Les études d'impact ont tendance à produire des données qu'il n'est pas possible de comparer parce que les méthodes standardisées n'existent pas.

De plus, la contribution des différents types de débris aux différents impacts a été évaluée. On constate ainsi que :

- La hiérarchisation des impacts par type de débris marins n'est pas entreprise de manière suffisamment comparable pour permettre un classement fiable des types de débris selon le risque de préjudice pour différents groupes d'espèces et types d'impacts, même si certaines tendances pour des types d'impacts spécifiques semblent évidentes ;
- La hiérarchisation est susceptible d'être biaisée à la faveur d'éléments facilement identifiables ;
- L'effet des microplastiques sur les espèces les ingérant n'est à ce jour pas encore complètement caractérisé ; et
- En dehors de quelques exemples spécifiques (tels que les éléments conçus spécifiquement pour la capture de la faune, ou les plastiques souples), le rôle de la couleur, de la forme ou du type de plastique dans la probabilité de causer un dommage n'est pas suffisamment bien connu pour justifier à l'heure actuelle une orientation des stratégies de gestion.

Le chapitre 4.0 « Gestion des débris dans les écosystèmes marins » passe en revue les lacunes dans les connaissances spécifiques au suivi, à l'élimination et à la prévention des débris.

En ce qui concerne le suivi, en relation notamment avec les espèces migratrices, les domaines suivants présentent des lacunes importantes :

- La prévalence de tous les types de débris qui peuvent, ou sont connus pour, avoir des impacts sur les espèces migratrices ;
- Les sources et les voies de dispersion de ces types de débris ;
- La répartition géographique de ces types de débris ;
- Les impacts sur les espèces migratrices, au sein des régions et entre les régions ; et
- les effets sur les espèces migratrices au niveau des populations.

Les principales lacunes dans l'information relative aux impacts des initiatives d'élimination des débris sur les espèces migratrices concernent :

- L'efficacité en termes d'impact sur les stocks et flux de débris marins ;
- L'efficacité en termes d'atténuation des impacts sur les espèces marines, et si possible spécifiques aux espèces migratrices ;
- L'efficacité en termes de sensibilisation et de changement de comportement des acteurs concernés - qu'il s'agisse du public, des pêcheurs, de l'industrie et des

autres parties prenantes ; et

- Le rapport coût/efficacité.

En ce qui concerne la prévention des déchets atteignant le milieu marin, un certain nombre d'aspects des différentes stratégies sont encore mal caractérisés. Les principaux domaines sont :

- L'efficacité en termes de flux de débris marins ;
- L'efficacité en termes d'impact sur les espèces marines, spécifiques aux espèces migratrices si possible ; et
- Le rapport coût-efficacité.

Toutefois, les mesures préventives axées sur les sources terrestres peuvent inévitablement réduire la quantité de débris atteignant le milieu marin, en premier lieu, et elles devraient être mises en œuvre même en l'absence d'informations plus fiables.

Les instruments économiques ainsi que les autres mesures de réduction des déchets (tels que les systèmes de consigne des contenants de boissons et les taxes sur les sacs à usage unique) présentent l'avantage supplémentaire de lutter contre les effets de nuisance des déchets à terre, qui sont considérables comme le montrent de nouvelles données probantes sur les coûts *indirects* des déchets à l'égard des délits et de la santé mentale. Par conséquent, les avantages ne concernent pas seulement le milieu marin. Dans un contexte d'incertitude quant aux sources de débris marins, il existe des mesures dites « sans regrets » qui présentent une gamme d'avantages supplémentaires. L'accent devrait également être mis sur les stratégies de gestion qui traitent des débris connus pour avoir un fort impact sur les espèces marines - tels que les engins de pêche, les plastiques souples, les fragments de plastique et les microplastiques. Les chiffres disponibles sur l'abondance des débris suggèrent également que la prévention doit être mise en œuvre avant que l'élimination des débris ne soit effective.

Le présent rapport a également examiné les difficultés de la gestion des débris marins en matières juridictionnelles, législatives et financières. Les problèmes de juridiction sont liés à la nature transfrontalière des débris marins et des espèces migratrices. Il existe un certain nombre d'accords multilatéraux pertinents qui pourraient fournir un cadre adéquat à la lutte contre les débris marins, tels que :

- La Convention sur les espèces migratrices elle-même, ses accords et mémorandums d'entente concernant les espèces marines ;
- Les Conventions et plans d'action du PNUE sur les mers régionales (RSCAP - Regional Seas Conventions and Action Plans) ;
- L'Annexe V de la Convention MARPOL ;
- La Convention de Londres ; et
- Le Programme d'action mondial du PNUE pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (GPA- Marine).

Cependant, chacun d'eux présente d'importantes lacunes dans la couverture géographique, telles que :

- Seuls 60 % environ des pays ayant un littoral sont des Parties à la Convention sur les espèces migratrices, à ses accords connexes, ou sont signataires de ses MdE concernant les espèces marines. De nombreux pays de l'aire de répartition des espèces migratrices marines restent donc en dehors de l'influence de la Convention en ce qui concerne les débris marins ;

- Les RSCAP ne couvrent pas toutes les régions marines, l'Atlantique Sud-Ouest, l'Atlantique Nord-Ouest et les parties septentrionales du Pacifique n'étant pas inclus. Certaines des mers régionales ne disposent pas encore de conventions juridiquement contraignantes détaillant la manière dont les plans d'action régionaux seront mis en œuvre. Tous les pays des RSCAP n'ont pas ratifié les protocoles existants relatifs aux débris marins. Les RSCAP ne couvrent pas les pays enclavés qui, par les déchets fluviaux, peuvent être à l'origine de débris marins ;
- De nombreux pays n'ont pas ratifié l'Annexe V de la Convention MARPOL et ne sont pas Parties à la Convention de Londres (pour plus de détails, voir le rapport II). Ces conventions ne concernent que les sources de débris en mer ;
- De nombreux pays ne disposent pas encore de plans d'action pour la mise en œuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (GPA-Marine), qui couvre les sources de débris terrestres ; et
- La prise en compte des débris marins déjà présents en haute mer est en dehors du champ d'application de ces instruments, et leur efficacité à contrôler les activités des navires battant pavillon en haute mer s'avère limitée.

Les différents accords sont complémentaires et apportent une couverture complète de la question au niveau géographique - à l'exception de la haute mer - et en termes de sources de débris, mais ils doivent pour ce faire être ratifiés par chaque pays concerné.

Au niveau législatif, les principaux problèmes proviennent du fait que les accords ou les plans d'action :

- Ne sont généralement pas juridiquement contraignants ;
- Contiennent rarement une mention spécifique aux débris marins ; et
- Ne disposent généralement d'aucun mécanisme d'application.

Comme il existe peu d'instruments juridiquement contraignants concernant les débris marins au niveau national, les questions d'application sont exacerbées.

D'un point de vue financier, les contributions obligatoires et volontaires disponibles pour les conventions relatives à la conservation sont d'une échelle appropriée pour soutenir les actions stratégiques, telles que celles visées dans les recommandations présentées ci-après. Cependant, combler les lacunes de connaissances exige un effort et un financement concertés et soutenus, et l'obtention de ce type de financement est en soi l'un des plus grands défis de la conservation. Quelques suggestions concernant les sources de financement sont présentées au paragraphe 6.4.2.

E3.0 Recommandations

Les défis de la gestion des débris marins sont nombreux. Les opportunités qui permettraient à la Convention sur les espèces migratrices de contribuer à les relever ont été identifiées. Les recommandations ont été hiérarchisées en prenant en compte les éléments suivants : les cadres mondiaux constituent une base importante pour l'action mais des mesures de gestion concrètes sont nécessaires pour réduire les impacts des débris marins, les Parties à la Convention sont les principaux acteurs dans ce domaine et, enfin, les activités terrestres constituent la principale source de débris.

Les Parties et les Signataires pourraient :

- Mettre en œuvre leurs engagements en vertu de la Convention en ce qui concerne les débris marins et/ou appliquer les dispositions pertinentes des plans de conservation à travers :
 - La mise en œuvre directe d'actions spécifiques telles que :
 - Les systèmes de consigne ;
 - Les taxes sur les sacs à usage unique ;
 - L'obligation d'utilisation des objets réutilisables lors d'événements ; et
 - Des campagnes d'action et de sensibilisation des acteurs sur les débris marins.
 - L'engagement dans d'autres initiatives maritimes mondiales telles que :

Le programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (GPA-marine) – incluant l'élaboration des plans d'action nationaux

- GPA, en veillant à ce que les débris marins y soient spécifiquement mentionnés ;
- Le Programme des mers régionales - incluant la conclusion de protocoles spécifiques de protection de l'environnement marin vis-à-vis des activités terrestres, et l'élaboration de plans d'action régionaux, incluant une mention spécifique aux débris marins, ou l'élaboration d'un plan d'action portant exclusivement sur les débris marins ;
- Le Partenariat mondial sur les déchets marins (GPML - Global Partnership on Marine Litter) ;
- Le Partenariat mondial sur la gestion des déchets (GPWM - Global Partnership on Waste Management) ; et
- L'Engagement de Honolulu et la Stratégie de Honolulu sur les débris marins.
- La ratification d'autres conventions pertinentes telles que l'Annexe V de MARPOL et la Convention de Londres ;
- Amender, si nécessaire, les Plans d'action existants pour faire référence plus spécifiquement aux débris marins ;
- Nommer au Conseil scientifique un conseiller spécifiquement dédié aux débris marins.

Le Conseil scientifique, avec le soutien du Secrétariat de la CMS et le cas échéant l'assistance des secrétariats des accords et des unités de coordination des mémorandums d'entente de la Famille CMS, pourrait :

- Proposer que les Parties désignent au Conseil scientifique un conseiller dédié spécifiquement à ce sujet, et établisse un groupe de travail sur les débris marins afin de développer les travaux de la Convention sur ce thème ;

- Coopérer avec d'autres accords relatifs à la biodiversité, tels que les Conventions du PNUE sur les mers régionales, la Convention sur la diversité biologique ou la Commission baleinière internationale, afin de définir une approche encourageant les Parties à lutter contre les débris marins, via un groupe de travail inter-conventions ;

Le Secrétariat pourrait :

- Développer le réseau des organisations avec lesquelles il travaille, afin d'inclure la plus large diversité possible de parties prenantes concernées par les débris marins. Les RSCAP du PNUE en constituent un exemple de haut niveau. À une échelle plus restreinte, des projets de terrain pourraient être utilisés pour établir un contact avec les acteurs particulièrement concernés ou ayant un lien particulier avec les espèces migratrices ;
- Coordonner les campagnes sur les débris marins présentant un intérêt particulier pour les espèces migratrices, encourager leur création, ou les approuver ;
- Rappeler aux Parties leurs engagements au titre de la Convention en ce qui concerne les débris marins, à savoir l'engagement de conserver les habitats et de réduire les impacts des activités qui mettent en danger les espèces ou gênent la migration ;
- Rappeler aux Signataires des MdE les éléments de ces instruments concernant les débris marins, tels que la protection des espèces et la conservation des habitats ;
- Lorsque de nouveaux instruments et plans d'action sont élaborés, inciter à ce qu'ils contiennent une référence spécifique aux débris marins ;
- Œuvrer pour que le nombre de Parties à la Convention augmente, en particulier parmi les pays côtiers ;
- S'efforcer de garantir que tous les pays concernés par des accords et mémorandums d'entente de la Famille CMS relatifs aux espèces marines deviennent respectivement Parties ou signataires de ces instruments ;
- Utiliser tous les forums auxquels il participe pour sensibiliser les décideurs à l'importance de la question des débris marins, afin que :
 - Les débris marins soient inclus dans les législations pertinentes ;
 - Des financements soient accordés aux mesures nécessaires ; et que
 - Des mécanismes d'application des réglementations soient mis en place.

À partir de la recherche approfondie menée pour identifier ce qui est connu - et ce qui ne l'est pas - sur les débris marins et leurs impacts sur les espèces migratrices, les recommandations suivantes ont été formulées pour que la Convention puisse contribuer à combler les lacunes de connaissances ainsi identifiées.

Les Parties à la Convention ou aux accords de la Famille CMS devraient :

- Participer à des programmes de suivi des débris marins dans les mers régionales ; les Parties concernées par les mers régionales n'en ayant pas encore évalué l'état actuel devraient être encouragées à mettre en œuvre des stratégies de suivi du

milieu marin ;

- Planifier et mener l'évaluation de toute stratégie de gestion des débris marins entreprise, et mettre les données à disposition du Secrétariat, en particulier si l'évaluation est réalisée sous les auspices de la Convention ou de ses instruments.

Les Parties aux accords de la Famille CMS pourraient :

- Utiliser les mécanismes de rapports nationaux des accords pour transmettre les données relatives aux effets des débris marins sur les espèces migratrices couvertes par ces accords.

Le Secrétariat de la CMS pourrait :

- Développer l'Initiative de la CMS sur les débris marins afin qu'elle fournisse un cadre pour aider à coordonner des programmes de recherche scientifique sur les débris marins et les espèces migratrices ;
 - Faciliter l'échange d'informations pertinentes pour les programmes de recherche sur les débris marins entre les instruments de la Famille CMS ;
 - Soutenir les suivis de l'impact et leur standardisation, en encourageant la coopération entre les organisations qui effectuent ce type de suivis ;
- Soutenir la standardisation des suivis en partenariat avec le Programme des mers régionales. Les Lignes directrices CIO/PNUE et des mers régionales constituent une bonne base pour cette standardisation. Il est important pour la gestion des débris marins et de leurs impacts sur les espèces marines que :
 - Leur poids et leur abondance soient relevés ;
 - Le suivi des microplastiques soit mis en œuvre ; et que
 - Le suivi des impacts sur les espèces marines soit mis en œuvre lorsque cela est possible.
- Utiliser le retour d'informations sur les débris marins demandées aux Parties à l'article 6 de la résolution CMS 10.4, pour attirer l'attention sur le sujet, et demander les données jugées nécessaires pour l'avenir ;
- Soutenir si possible le développement d'une base de données relationnelle pour traduire les informations sur les débris marins en risque pour la faune; et
- Soutenir la définition d'objectifs sur les débris marins qui encouragent la mise en œuvre de programmes de suivi. Ils devraient inclure des objectifs directement liés aux impacts sur la faune sauvage.

Les secrétariats et unités de coordination des accords et mémorandums d'entente de la Famille CMS concernés pourraient :

- Demander aux organisations partenaires, telles que les ONG ou les groupes de recherche, de leur donner accès à des données indispensables.

En tant que recommandation finale et globale sur la question des débris marins, il semble très important que les Parties à la CMS, ou tout autre partie prenante, prennent sans délai des mesures permettant en premier lieu d'empêcher les débris d'atteindre le milieu marin, et de combler dans le même temps les lacunes des connaissances. Une attention particulière doit être portée à l'identification des stratégies et tactiques inefficaces ou contre-productives. Cependant, l'information disponible est suffisante pour être certain que les mesures recommandées auront un réel effet sur les débris marins et leurs impacts.



Rapport II : Débris marins et meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime

Examen requis au titre de la résolution CMS 10.4 sur les débris marins

Auteurs :

Dr Chris Sherrington

Clare Pitts-Tucker

Dr Dominic Hogg

Mars 2014

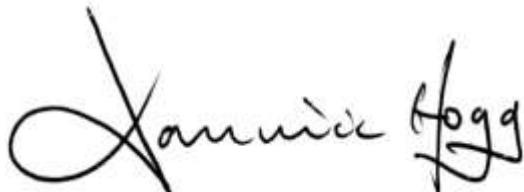
Rapport pour

Le Secrétariat de la Convention sur les espèces migratrices

Préparé par

Chris Sherrington, Clare Pitts-Tucker

Approuvé par



.....
Dominic Hogg (directeur de projet)

Contacts

Eunomia Research & Consulting Ltd
37 Queen Square
Bristol
BS1 4QS
Royaume-Uni
Tél : +44 (0)117 9172250
Fax : +44 (0)8717 142942
Site Web : www.eunomia.co.uk

Remerciements

Nos remerciements vont à Chris Carroll (UICN) et à Sue Kinsey (MCS UK) pour leur coopération et leurs précieux conseils tout au long de ce projet.

Avertissement

Eunomia Research & Consulting a apporté un grand soin à la préparation de ce rapport afin de s'assurer que tous les faits et analyses présentés sont aussi précis que possible dans le contexte du projet. Cependant, aucune garantie ne peut être donnée en ce qui concerne l'information présentée, et Eunomia Research & Consulting ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises ou des actions menées sur la base du contenu de ce rapport.

RÉSUMÉ

Eunomia Research & Consulting (Eunomia) a préparé en partenariat avec l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) et la Marine Conservation Society (MCS) trois rapports pour la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS), afin de fournir les examens requis au titre de la résolution 10.4 « Débris marins ». Les trois rapports sont les suivants :

- Rapport I : Espèces migratrices, débris marins et gestion ;
- Rapport II : Débris marins et meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime ; et
- Rapport III : Campagnes de sensibilisation et d'éducation sur les débris marins.

Basé sur un examen approfondi de publications issues de revues dotées d'un comité de lecture et de la littérature grise, le Rapport II identifie et évalue les mesures existantes mises en œuvre pour gérer les déchets à bord des navires de commerce maritime et éviter le rejet des déchets en mer. Ces mesures comprennent :

- Des conventions ;
- La législation ;
- Des codes de conduite ;
- Des lignes directrices ; et
- Des stratégies de meilleures pratiques.

Elles sont présentées au chapitre 2.0 du rapport selon trois catégories : les mesures internationales, les mesures régionales et celles au niveau des secteurs d'activité / des navires.

Le contrôle de l'application de ces mesures est essentiel pour en garantir le respect, et constitue un précurseur déterminant pour assurer leur efficacité. Cependant, la mise en œuvre d'un « contrôle des mers » est l'un des défis majeurs pour l'amélioration des pratiques de gestion des déchets en mer. Les mécanismes de contrôle de l'application des mesures existantes sont basés sur des inspections et des amendes, et ne fonctionnent que lorsqu'une organisation responsable du contrôle de l'application est en place et dispose de ressources suffisantes. La question du contrôle de l'application est examinée au chapitre 3.0.

Analyser l'efficacité des mesures est également important pour identifier celles qui ont le plus d'impact et qui devraient être promues en tant que meilleures pratiques. Les facteurs clés de l'efficacité des mesures incluent le degré de participation, le degré de mise en œuvre de la mesure, le coût de sa mise en œuvre, et le mécanisme de contrôle de l'application (le cas échéant). Bien que ces facteurs soient discutés au chapitre 4.0, la caractérisation précise de l'efficacité des mesures décrites au chapitre 2.0 est extrêmement difficile en raison du manque important d'informations sur le volume de base et la dispersion des déchets marins. Ce problème devrait être résolu pour que l'impact des mesures soit pleinement identifié, permettant ainsi une meilleure compréhension des de celles qui pourraient être les plus efficaces pour réduire le rejet en mer des déchets des navires commerciaux.

Malgré la mise en œuvre de la législation internationale, des lacunes subsistent dans le cadre réglementaire. Les principales lacunes identifiées au chapitre 5.0 du présent rapport portent sur le champ d'application des exigences spécifiques de l'Annexe V de MARPOL, qui ne couvrent pas les navires de pêche, alors que ces bateaux constituent

une part importante de la flotte mondiale des navires de commerce et donc potentiellement une source importante de rejet de déchets en mer.

Le secteur de la navigation de croisière constitue un autre domaine dans lequel la législation ne traite pas suffisamment le problème des déchets. Les navires de croisière produisent potentiellement des déchets comparables en volume et en nature à ceux générés par les hôtels. La plus grande part de la législation actuelle en matière de pollution et de déchets à bord a été élaborée avant la croissance rapide du marché de la croisière, et par conséquent il n'existe pas de législation internationale couvrant cette industrie vaste et croissante en tant que contributeur potentiel majeur au rejet de déchets en mer.

Les débris marins restent un problème et un défi mondial. En 2005, le PNUE a conclu que : « ... les déchets marins ne constituent pas un problème qui peut être résolu uniquement par le biais de la législation, du contrôle de l'application des lois et des solutions techniques. Il s'agit d'un problème social qui nécessite des efforts pour changer les comportements, les attitudes, les approches de gestion et la participation multi-sectorielle¹ ». Les circonstances ne semblent pas avoir changé depuis 2005, ainsi les recommandations du rapport présentées en détail au chapitre 6.0, proposent de :

- Apporter des améliorations spécifiques à la législation existante, en particulier à l'Annexe V de MARPOL :
 - Les suggestions incluent la mise en œuvre d'un objectif « zéro déchet rejeté en mer », la suppression progressive de l'incinération des déchets à bord, et la mise à disposition d'installations portuaires de réception des déchets améliorées et harmonisées ;
- Comblent les lacunes importantes, notamment en ce qui concerne :
 - Le manque de données de référence et de suivi au sujet des débris marins ;
 - L'éducation des gens de mer ;
 - L'orientation des améliorations vers le secteur de la navigation de croisière.
- Introduire éventuellement des instruments fondés sur le marché, par exemple :
 - Offrir un allègement fiscal approprié ou une réduction des droits portuaires aux navires ou aux flottes qui mettent en œuvre une politique « zéro déchet rejeté en mer ».

Le secteur maritime est un secteur complexe qui comprend des parties prenantes à associer à tous les niveaux. Ces interdépendances entre les fournisseurs de carburant, les armateurs, les propriétaires des cargaisons et les sociétés de financement et d'assurance font que la mise en œuvre des meilleures pratiques nécessite des changements non seulement technologiques, mais aussi sociaux et organisationnels. Assurer le succès des mesures exige une approche multi-partite car, bien que l'équipage et l'armateur soient importants, un certain nombre d'autres acteurs du secteur maritime doivent également être associés. Lorsque l'on définit des mesures incitatives ou des

¹ UNEP (2005) *Marine Litter: An Analytical Overview*, 2005

actions possibles dans ce domaine, il est essentiel de veiller à ce qu'elles soient bien ciblées vers des acteurs qui peuvent, et surtout qui veulent changer les choses².

Comme dans de nombreux domaines, il existe toujours une tendance à vouloir déplacer les responsabilités vers d'autres acteurs. La collecte et le traitement des déchets en constituent un exemple. Les exploitants de navires se plaignent que les ports n'offrent pas d'installations de réception des déchets, alors que les ports affirment que les équipages des navires de passage ne déposent pas leurs déchets dans les ports. Sans directives claires, les problèmes - et les solutions associées - seront attribués à d'autres acteurs³.

Le PNUE, peut-être à travers le Programme des mers régionales, peut faciliter la coordination entre les différentes parties prenantes pour permettre la mise en œuvre de mesures de meilleures pratiques. Les instances internationales telles que l'OMI prennent des décisions sur la base du consensus, ce qui signifie invariablement que les grands États du pavillon (en particulier ceux qui agissent sous pavillon de libre immatriculation pour une grande partie des navires) ont une voix et une influence considérables. Par conséquent, le résultat des délibérations de l'OMI peut parfois manquer d'ambition. Il est important que les acteurs clés soient soutenus pour promouvoir de meilleures pratiques et pour combler les lacunes identifiées. Cela permettra d'améliorer la législation internationale et de ne pas négliger la situation mondiale. Le PNUE, soutenu par la CMS, peut aider à apporter ce soutien.

À cette fin, la CMS peut encourager les Parties à la Convention sur les espèces migratrices à :

- Ratifier les législations internationales clés telles que l'Annexe V de MARPOL (lorsque des Parties à la CMS ne l'ont pas encore fait) ;
- Initier et soutenir l'amélioration de l'Annexe V de MARPOL en restreignant les dérogations afin que la plupart des navires de pêche soient concernés ;
- Encourager les navires et les exploitants de navires rattachés aux Parties à la CMS à adopter des mesures telles que le « Clean Shipping Index » [Indice des transports maritimes propres] ;
- Encourager et soutenir tous les gens de mer pour qu'ils participent à un cours de sensibilisation à l'environnement marin dispensé par ProSea ou par une organisation similaire ;
- Encourager les opérateurs de transport ainsi que les autres secteurs clés rattachés aux Parties à la CMS et engagés dans le transport international de marchandises à adopter une démarche environnementale ;
- Promouvoir le déploiement plus large du système des droits indirects dans les ports, et soutenir de manière générale l'amélioration des installations portuaires de réception des déchets ; et

² Seas at Risk (2007) *The Clean Ship Concept: A strategy for uncoupling growth in shipping from environmental harm*, consulté le 10 octobre 2013, http://www.seas-at-risk.org/1images/Seas%20At%20Risk%20Policy%20Analysis%20_V_W%20case%20study%201_.pdf

³ Seas at Risk (2007) *The Clean Ship Concept: A strategy for uncoupling growth in shipping from environmental harm*, consulté le 10 octobre 2013, http://www.seas-at-risk.org/1images/Seas%20At%20Risk%20Policy%20Analysis%20_V_W%20case%20study%201_.pdf

- Soutenir et encourager les Parties à la CMS à mettre en œuvre et atteindre les normes ISO pertinentes.

Nombre d'activités proposées ici demandent à se rapprocher des gouvernements, des différents secteurs d'activités et des organisations internationales afin de faciliter la recherche et d'examiner les possibilités de financement pour étudier la meilleure façon de mettre en œuvre de telles mesures. La CMS peut ne pas être en mesure d'entreprendre toutes ces activités à elle seule, et pourrait ainsi aider le PNUE et le Programme des mers régionales à les mettre en œuvre. La définition de sujets de recherche dans ce domaine et la coordination des recherches qui permettraient de combler les lacunes de connaissances dans ce domaine constituent une bonne approche. De nouvelles recherches pourraient par exemple étudier si les instruments fondés sur le marché constituent des mesures appropriées pour éviter que la navigation commerciale ne rejette ses déchets en mer. En outre, l'identification d'une stratégie visant à cibler des publics spécifiques et à travailler avec les secteurs clés afin d'améliorer la sensibilisation, la connaissance et le comportement relatifs aux débris marins, serait bénéfique. Nous recommandons que l'un des premiers secteurs ciblés soit celui des croisières qui est à l'origine du rejet d'une quantité importante de déchets en mer. L'amélioration de la gestion et de la performance en matière de déchets dans cette industrie mondiale pourrait ainsi avoir potentiellement un impact considérable et bénéfique.

Il est important d'encourager la ratification de la législation internationale telle que MARPOL, mais le présent rapport montre clairement qu'il existe des lacunes conséquentes qui doivent être comblées pour que la législation soit plus efficace. Ainsi, l'une des recommandations clés aux Parties et au Secrétariat de la CMS est de se concentrer sur les lacunes identifiées dans le présent rapport et d'examiner les moyens possibles pour y remédier.



Rapport III : Campagnes de sensibilisation et d'éducation sur les débris marins

Examen requis au titre de de la résolution CMS 10.4 sur les débris marins

Auteurs :

Dr Chris Sherrington

George Cole

Dr Dominic Hogg

Mars 2014

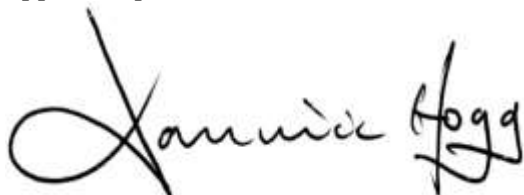
Rapport pour

Le Secrétariat de la Convention sur les espèces migratrices

Préparé par

Chris Sherrington, George Cole

Approuvé par



.....
Dominic Hogg (Directeur de projet)

Contacts

Eunomia Research & Consulting Ltd
37 Queen Square
Bristol
BS1 4QS
Royaume-Uni
Tél : +44 (0)117 9172250
Fax : +44 (0)8717 142942
Site Web : www.eunomia.co.uk

Remerciements

Nos remerciements vont à Chris Carroll (UICN) et à Sue Kinsey (MCS UK) pour leur coopération et leurs précieux conseils tout au long de ce projet.

Avertissement

Eunomia Research & Consulting a apporté un grand soin à la préparation de ce rapport afin de s'assurer que tous les faits et les analyses présentés sont aussi précis que possible dans le contexte du projet. Cependant, aucune garantie ne peut être donnée en ce qui concerne l'information présentée, et Eunomia Research & Consulting ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises ou des actions menées sur la base du contenu de ce rapport.

RÉSUMÉ

Eunomia Research & Consulting (Eunomia) a préparé en partenariat avec l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) et la Marine Conservation Society (MCS) trois rapports pour la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS), afin de fournir les examens requis au titre de la résolution 10.4 « Débris marins ». Les trois rapports sont les suivants :

- Rapport I : Espèces migratrices, débris marins et gestion ;
- Rapport II : Débris marins et meilleures pratiques pour les navires de commerce maritime ;
- Rapport III : Campagnes de sensibilisation et d'éducation sur les débris marins.

La collecte des informations nécessaires à l'élaboration du présent rapport a été réalisée à travers une approche basée sur la carte conceptuelle des publics cibles pour les campagnes de sensibilisation et d'éducation, en fonction des sources potentielles de débris marins. Les publics cibles et les sources potentielles de déchets marins ont été regroupés en catégories. Une recherche sur Internet utilisant des termes clés pertinents a été menée pour identifier au moins une campagne par type de public cible, par type de débris marins et pour chaque mer régionale telle que définie par le Programme des mers régionales. Des études de cas mettant l'accent sur les espèces migratrices, les approches multiples, et les campagnes spécifiques ciblées sont présentées au chapitre 2.3.

À travers une recherche approfondie sur une grande diversité de campagnes ciblant différents publics, quatre principaux types de lacunes ont été identifiés :

1. Des lacunes relatives aux publics ;
2. Des lacunes géographiques ;
3. Des lacunes relatives aux espèces ;
4. Des lacunes relatives aux types de débris.

De plus amples informations sur ces types de lacunes sont présentées au chapitre 2.4.

Après avoir identifié un large éventail de campagnes ciblant des publics différents et divers types de débris marins à travers le monde, la prochaine étape consiste logiquement à caractériser leur efficacité. D'après les informations disponibles, il semble que les campagnes ciblant un public spécifique et un type particulier de débris marins aient tendance à être davantage couronnées de succès. Cependant, les informations sur l'efficacité des campagnes de sensibilisation du public sont rares, et lorsqu'elles sont disponibles, l'analyse est généralement menée par les organisateurs de la campagne, sans faire appel à une expertise indépendante et impartiale. Notre analyse des campagnes montre que les facteurs contribuant à leur échec sont plus difficiles à identifier.

Nous notons à cet égard que les instruments économiques décrits dans le rapport I, tels que le paiement de sacs à usage unique et les systèmes de consigne des contenants de boissons, semblent avoir un fort impact dans la prévention des rejets de déchets qui peut être mis en évidence sur une base de preuves plus solide. Par conséquent, bien que les campagnes portant sur le changement des comportements puissent avoir un impact, soit lorsqu'elles sont menées de manière indépendante, soit lorsqu'elles sont associées à

des mesures réglementaires ou à des instruments économiques, elles ne se substituent pas à l'action réglementaire. Les campagnes portant sur les changements de comportement peuvent cependant être utiles à la mise en place d'instruments économiques et/ou de mesures réglementaires, en faisant en sorte que le public comprenne les raisons de l'introduction de ces mesures, ce qui permet ainsi d'augmenter la probabilité d'obtenir son soutien.

Compte tenu de la préférence pour les incitations économiques et/ou les mesures réglementaires, notre principale recommandation à la CMS serait de soutenir les campagnes identifiées comme réussies dans ce rapport. Nous avons identifié un certain nombre de campagnes réussies qui ciblent un type spécifique de débris marins et qui peuvent être facilement transposées dans des pays et lieux différents. Des campagnes telles que le programme *Operation Clean Sweep*, les campagnes de collecte et de recyclage de monofilament et de matériel de pêche ainsi que la campagne contre les microbilles *Beat the Microbead* peuvent aisément être adaptées à des besoins locaux et ont déjà été mises en place dans différents endroits. Le soutien à ces campagnes peut être promu par les Parties à la CMS et les États signataires par l'intermédiaire des points focaux nationaux, de la Conférence des Parties et du Comité permanent, ainsi que par des réseaux externes. La CMS pourrait également faire appel à la soumission de projets au Programme de petites subventions de la CMS pour financer les campagnes.

La promotion des pratiques et la réussite de mesures propres à certains sites ou secteurs, telles que celles entreprises par l'administration portuaire du Maryland et le port d'Oakland, pourraient encourager d'autres installations à prendre elles-mêmes des mesures pour réduire au minimum les débris marins. L'engagement d'organismes tels que International Association of Ports and Harbours, American Association of Port Authorities, European Seaports Organization, Association of Australian Ports and Maritime Authorities, et l'Association des administrations portuaires canadiennes peut constituer un bon moyen de promouvoir les mesures dans ce secteur, comme on l'a vu dans l'industrie du plastique avec l'*Operation Clean Sweep*.

Il est logique de s'appuyer sur les réseaux et les ressources existantes en travaillant avec les organisations faisant actuellement campagne autour des débris marins ainsi qu'avec d'autres acteurs du milieu marin. La CMS pourrait chercher à inciter les organisations investies dans des activités relatives aux espèces migratrices à promouvoir auprès de leurs membres des campagnes de sensibilisation sur les débris marins.

Il pourrait également être envisagé de combler les lacunes relatives aux publics identifiées au chapitre 2.4. Davantage de recherches sont toutefois nécessaires pour comprendre l'importance relative de ces sources de débris marins, les moyens de réduire ces débris marins et les possibilités d'avoir un impact sur les niveaux de débris marins dans ces domaines.