

# UNIVERSITE D'ORAN

Faculté des sciences économiques, des sciences de gestion, et des sciences  
Commerciales

---

Ecole doctorale d'économie et de management

Mémoire de magister en management

Option : Finances

Thème :

Les instruments financiers de protection de l'environnement contre les  
pollutions en Algérie : Cas de la pollution marine par les hydrocarbures

Présenté par :

Mme MAHDJOUR Farah

Sous la direction de :

M. SALEM Abdelaziz

Membres de jury :

Président : M. BENBAYER Habib – *Professeur- Université d'Oran.*

Rapporteur : M. SALEM Abdelaziz – *Professeur- Université d'Oran.*

Examineur : M. SENOUCI Benabbou – *Maître de conférences (A)- Université d'Oran.*

Examineur : M. AMRANI Kamar A.- *Maître de conférences (A)- Université d'Oran.*

Année universitaire 2011/2012

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

# UNIVERSITE D'ORAN

Faculté des sciences économiques, des sciences de gestion, et des sciences  
Commerciales

---

Ecole doctorale d'économie et de management

Mémoire de magister en management

Option : Finances

Thème :

Les instruments financiers de protection de l'environnement contre les  
pollutions en Algérie : Cas de la pollution marine par les hydrocarbures

Présenté par :

Mme MAHDJOUR Farah

Sous la direction de :

M. SALEM Abdelaziz

Membres de jury :

Président : M. BENBAYER Habib – *Professeur- Université d'Oran.*

Rapporteur : M. SALEM Abdelaziz – *Professeur- Université d'Oran.*

Examineur : M. SENOUCI Benabbou – *Maître de conférences (A)- Université d'Oran.*

Examineur : M. AMRANI Kamar A.- *Maître de conférences (A)- Université d'Oran.*

Année universitaire 2011/2012

## Remerciements

*Je remercie tout d'abord mon encadreur Monsieur le Professeur Abdelaziz SALEM, pour m'avoir guidé et orienté dans mon travail, ensuite je remercie le personnel de la société HYPROC qui m'a aidé dans mes recherches, ainsi que toutes les personnes qui m'ont soutenu dans l'aboutissement de ce mémoire.*

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

# Dédicaces

*Je dédie ce travail à mon époux pour toute son aide morale et matérielle,*

*A ma mère, mes sœurs et mes grands parents,*

*A ma belle famille.*

[www.oxpot.com](http://www.oxpot.com)

## Citation

*« Lorsque l'homme aura coupé le dernier arbre, pollué la dernière goutte d'eau, tué le dernier poisson, alors il se rendra compte, que l'argent n'est pas comestible. »*

Proverbe indien

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

# Sommaire

## INTRODUCTION

### CHAPITRE 1 : Environnement, économie et entreprise

**Section 1.-** Ecologie, pollution et environnement : vu à travers l'histoire et état alarmant de la planète

**Section 2.-** Une économie, et des entreprises destructrices

**Section 3.-** Eco – économie : une nouvelle économie est née

### CHAPITRE 2 : Réconciliation entre l'économie et l'écologie

**Section 1.-** Les outils de protection de l'environnement

**Section 2.-** Les instruments financiers de lutte contre la pollution

**Section 3.-** L'expérience étrangère dans l'utilisation des instruments financiers de lutte contre les pollutions : cas de la pollution marine par les hydrocarbures

### CHAPITRE 3 : L'environnement et l'Algérie

**Section 1.-** La pollution en Algérie dans tous ses états

**Section 2.-** La réglementation environnementale en Algérie

**Section 3.-** La réglementation environnementale et les outils utilisés dans le domaine de la pollution marine, notamment par les hydrocarbures

### CHAPITRE 4 : Analyse et comparaison des outils financiers de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, cas de la société HYPROC SC

**Section 1.** Présentation d'un cas de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures en Algérie : cas de la société HYPROC shipping company leader dans le transport des hydrocarbures par la voie marine.

**Section 2.-** Les actions de HYPROC de lutte contre la pollution marine, états des lieux et comparaison avec les outils de lutte utilisées par les pays étrangers.

**Section 3.-** Applicabilité et limites de mise en œuvre des outils financiers de lutte contre la pollution, et perspectives d'amélioration avec OSPREC-SPA (Oil Spill Response Company)

## CONCLUSION

## BIBLIOGRAPHIE

## La liste des tableaux

Tableau 1- Les actions de LIFE-Nature

Tableau 2- Les actions de LIFE-Environnement

Tableau 3- Les actions de LIFE Pays –Tiers

Tableau 4- Les montants programmés des aides financières par les agences de bassin françaises entre 1992-1996

Tableau 5- Les 30 déversements d'hydrocarbures les plus importants en volume dus à des accidents de navires-citernes

Tableau 6- Principales disposition de MARPOL 73/78

Tableau 7- Taux de pollution pendant les heures de pointe dans la ville d'Oran (1993)

Tableau 8- Principaux polluants émis par la décharge d'Oued Smar Alger

Tableau 9- Polluants émis par des installations industrielles à Oran

Tableau 10- Résultats comparatifs des taux d'affections aiguës et chroniques entre enquête nationale et enquête d'Annaba

Tableau 11- Temps de dégradation naturelle (biodégradation) de quelques produits dans l'environnement.

Tableau 12- Flotte de la société HYPROC SC

Tableau 13- Les infrastructures de la société HYPROC SC

Tableau 14- Incident pétrolier dans la mer méditerranée

Tableau 15- Limites de responsabilités sous la convention CLC

Tableau 16 : Limites de responsabilité du Fond

Tableau 17- Limites de responsabilité de l'OPA 90



## La liste des sigles et abréviations

ADEME : L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Energie

AND : L'agence nationale des déchets

ANGTC : Algerian Nipon Gas Transport Corporation

ANRH : Agence Nationale des Ressources Hydrauliques

APC : Assemblée Populaire Communale

CDRB : Le centre de développement des ressources biologiques et de biosécurité

CERHYD : centre de Recherche des Hydrocarbures

CLC : Convention on Civil Liability

CNADD : Le centre national d'aménagement et de développement durable du territoire

CNFE : Le conservatoire national des formations à l'environnement

COV : Composés organiques volatils

CPI : Le projet de contrôle de la pollution industrielle

DTS : Droit de tirage spécial

FEDEP : Fond National pour l'Environnement et la Dépollution

FIPOL : Fond international d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures

FNE : Fond National de l'environnement

GPL : gaz pétrole liquéfié

HYPROC SC : Hydrocarbures et des Produits Chimiques Shipping Company

IUCN : l'Union Internationale pour la protection de la nature

LIFE : L'Instrument Financier pour l'Environnement

METAP : Mediterranean Environmental Technical Assistance Program

MLTC: Mediteranean Liquefied Natural Gas Transport Corporation

OMI : Organisation Maritime Internationale

OMS : Organisation mondiale de la santé

ONEDD : L'observatoire national de l'environnement et du développement durable

ONU : L'organisation des Nations Unies

OSPREC: Oil Spill Response Company

OPA : Oil Pollution Act

PAC : Le plan d'aménagement côtier

P&I Clubs: Protection & Indemnity Club

PIB : Produit Intérieur Brut

PNB : Produit National Brut

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

SLTC: Skikda Liquefied Natural Gas Transport Corporation

SME : Système de Management Environnemental

SNTM-HYPROC : Société Nationale de Transport Maritime des Hydrocarbures et des Produits Chimiques

SOPEP: Ship Oil Pollution Emergency Plan

TGAP : La Taxe Générale sur les Activités Polluantes

TIC : La taxe intérieure de consommation

TJB : Tonne de jauge brute

TOPIA: Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement

UE : Union Européenne

VLE : Valeurs limites d'exposition.

# Introduction générale

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

Depuis longtemps, l'intérêt de l'homme est de satisfaire ses besoins sans cesse croissants, par rapport à une offre de plus en plus limitée.

Bien qu'il ait réussi dans ces projets, il oublia une chose, l'impact de ses actions sur l'environnement, car d'importants dégâts sont apparus sur la terre, la mer, l'air, sur les êtres vivants (animaux et plantes) et sur l'homme lui-même.

Et il a fallu que la sonnette d'alarme retentisse par de nombreuses catastrophes écologiques telles que les déversements des hydrocarbures en mer causés par les naufrages des navires, comme le Torrey Canyon aux larges des côtes anglaises en 1967 (120.000 tonnes de brut déversées), l'Amoco Cadiz dans le nord du Finistère en 1978 (220.000 tonnes), l'Exxon Valdez au large de l'Alaska en 1989 avec un déversement de 400.000 tonnes, l'Erika au large de la Bretagne en 1990 avec 20.000 tonnes, et le Prestige au large des côtes espagnoles en 2002 avec 77.000 tonnes déversées. Ainsi que dernièrement, l'accident de la plate forme de la société BP Deep water Horizon au golf du Mexique le 20 avril 2010, cette catastrophe a causé la mort de 11 personnes, et la formation d'une gigantesque marée noire. Voilà comment l'activité industrielle détruit le monde dans lequel l'homme puise ses ressources.

Toutes ces catastrophes ont fait émerger une prise de conscience des problèmes environnementaux aux échelles locales et régionales avec notamment la pollution de l'air urbain et de l'environnement industriel, jusqu'à une échelle mondiale par l'augmentation des teneurs de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique.

Actuellement, les pays développés en font leur préoccupation majeure, en multipliant les actions de protection de l'environnement. Il existe de nombreux outils qui sont utilisés dans la lutte contre la pollution. Jusqu'à maintenant, c'est la législation qui a été l'outil majeure utilisé en matière de protection de l'environnement, mais aussi d'autres moyens répressifs, préventifs et curatifs.

Cependant la complexité ainsi que les différents coûts des problèmes environnementaux n'ont cessé d'augmenter, ceci a conduit les gouvernements à remettre en question les outils de répression et les stratégies de protection élaborées par le passé. A la suite de toutes ces interrogations, les économistes se sont mis à réfléchir à de nouveaux instruments en complément des réglementations, ce sont des instruments financiers, ces derniers vont modifier les prix et les lois du marché, nous espérons que l'utilisation de ces outils vont

décourager certains modes de production et de consommation et promouvoir d'autres moyens qui vont diminuer la dégradation de l'environnement.

Parmi ces outils financiers, il y a la fiscalité verte ou éco fiscalité qui va jouer un rôle très important, car cette dernière participe beaucoup à l'orientation des économies nationales et influence les décisions des consommateurs et des producteurs.

### **Problématique :**

Concernant notre travail, notre préoccupation est d'essayer de profiter de l'expérience étrangère dans ce domaine car de plus en plus de pays intègrent ces outils à leur politique de protection de l'environnement. Recourir aux instruments financiers de protection de l'environnement est devenu une solution à part entière pour certains pays étrangers, leur expérience devrait être bénéfique et inspirer l'Algérie. De ce fait notre problématique se résume à savoir :

-Quels sont les outils financiers qui peuvent avoir un impact limitant la pollution en Algérie ?

-Quel est cet impact, et peut-on le mesurer ?

La démarche que nous poursuivons sera une démarche comparative entre l'expérience étrangère et une étude de cas Algérienne. Nous avons choisi pour cette comparaison un type précis de pollution, c'est la pollution marine par les hydrocarbures causée par les déversements des navires citernes.

Pourquoi ce type de pollution, car nous considérons que le littoral Algérien joue un rôle économique très important par son ouverture sur la méditerranée, c'est un lieu en perpétuel échange commercial et culturel. Le climat et sa situation géographique ont largement favorisé la concentration de la population, ainsi que l'établissement de l'activité économique et industrielle.

Parmi ces activités l'exportation et le transport marin des hydrocarbures, une activité très importante en Algérie. Et c'est pour cette raison, que nous avons estimé qu'il est impératif de traiter d'un tel sujet car le risque d'une pollution sur nos côtes est bel et bien présent.

Les motivations qui nous poussent à traiter ce thème sont les suivantes :

Premièrement, il s'agit d'une motivation personnelle à protéger et préserver notre capital environnement.

Ensuite, voir l'état des industries algériennes en matière de protection de l'environnement, et enfin, nous essayerons d'évaluer l'efficacité des instruments financiers de protection de l'environnement notamment dans une économie en développement comme l'Algérie, et plus précisément dans le cas de la pollution marine par les hydrocarbures.

Le travail que nous nous apprêtons à faire se divise en quatre chapitres, chacun de ces derniers s'articule en trois sections. Le chapitre 1 est consacré à l'environnement, l'économie et l'entreprise et comment est née la relation entre ces trois éléments, d'abord une relation destructrice et ensuite constructive. Dans le deuxième chapitre, nous allons traiter de l'évolution des outils de protection de l'environnement en général, pour ensuite passer aux outils financiers et enfin présenter l'utilisation de ces outils par les pays étrangers, l'expérience choisie va toucher particulièrement le domaine du transport marin des hydrocarbures. Quant au troisième chapitre nous allons parler de l'environnement en Algérie, voir l'état de la pollution actuelle, ensuite la réglementation environnementale Algérienne et enfin parcourir les lois environnementales dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures. Enfin, le quatrième chapitre est consacré à l'étude de cas d'une entreprise Algérienne, la société HYPROC Shipping Company, l'activité de cette dernière est le transport maritime des hydrocarbures en Algérie, nous allons d'abord la présenter, ensuite étudier toutes les actions de lutte d'HYPROC contre la pollution marine et les outils financiers qu'elle utilise, pour ensuite les comparer avec ceux utilisés par les pays étranger. A la fin nous évaluerons les risques d'une telle pollution sur le littoral Algérien et proposerons quelques perspectives et solutions.

# CHAPITRE 1 : Environnement, économie et entreprise

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

# **CHAPITRE 1.- ENVIRONNEMENT, ECONOMIE ET ENTREPRISE**

## **Introduction :**

Dans ce chapitre, nous allons présenter les définitions et les caractéristiques de ces trois notions clés pour notre recherche à savoir : l'écologie, la pollution et l'environnement, et comment est née la prise de conscience envers la protection de notre planète.

## **Section 1.- Ecologie, environnement et pollution : une vue à travers l'histoire et état alarmant de la planète**

### **1- Environnement :**

L'environnement est tout ce qui nous entoure. C'est l'ensemble des éléments naturels et artificiels au sein duquel vit l'être humain. Avec toutes les préoccupations actuelles sur tous les problèmes écologiques, tout à coup le phénomène entourant l'environnement prend une dimension mondiale.

#### **1-1- Sens étymologique de l'environnement :**

Le terme « environnement » trouve son origine dans le grec, latin et le gaulois, mais d'abord, nous devons faire une distinction entre l'évolution du mot et l'évolution du sens.

-Environnement vient du terme « virer » (tourner) qui trouve son origine dans le grec « gyros » (cercle, tour) puis dans sa transformation latine « gyrare » et « in gyrum », dans le latin « virare » « vibrare » (tournoyer), dans le gaulois « viria » (anneau, bracelet). Les trois origines se sont mélangées avec le temps. Après plusieurs assemblages de mots : viren, viron, environ, environner, environnement ... s'est formé le mot environnement.

-Durant toute cette évolution étymologique nous retrouvons toujours cette notion du « tour » « arrondi » qui a donné « entour », autour, contour. Aujourd'hui la définition d'environnement traduit encore cette idée de « tour », « d'entour », le « ce qui est autour », le « ce qui fait le tour », le « ce qui forme le tour », et « ce qui est dans l'entour », traduisent bien le concept de « milieu ». L'environnement a peu à peu désigné non seulement le mouvement, le contenant, mais aussi le contenu.

#### **1-2- Sens courant:**



L'environnement serait donc à un moment donné le milieu dans lequel l'individu et ou le groupe évoluent, ce milieu incluant l'air, l'eau, le sol, les ressources naturelles, la faune, la flore, les microbes, les êtres humains, et les écosystèmes. D'un point de vue sociétal, l'environnement est le milieu physique, construit, naturel et humain dans lequel un individu ou un groupe fonctionne, incluant l'air, le sol, tous les organismes vivants et les êtres humains et leur inter relations. Pour conclure, d'une manière large, nous pouvons dire que le mot environnement évoque tout ce qui à un moment donné est « autour de nous ».<sup>1</sup>

## **2- La Pollution :**

Une des principales crises écologiques mondiales est la pollution, nous en distingueront quatre types : la pollution de l'air, les pluies acides, la pollution de l'eau, la pollution du sol.

### **2-1- La pollution de l'air:**

On peut dire en quelques mots que cette pollution est le résultat de l'activité humaine qui conduit à un transfert de quantités nocives de matériaux naturels et chimiques dans l'atmosphère. Les polluants peuvent être mélangés directement dans l'air, nous appelons ce phénomène « les polluants primaires », ou bien qui sont créés dans l'air nous appelons ça « les polluants secondaires ».

### **2-2- Les pluies acides:**

Elles sont le résultat de combinaison chimique entre les oxydes sulfurés et l'oxyde nitrique avec l'eau atmosphérique pour former des acides dangereux. Ces pluies réduisent le PH du sol, et des lacs, elles peuvent aussi provoquer la mort des arbres et enfin elles peuvent permettre à des métaux toxiques de faillir des sols comme l'aluminium et le mercure.

### **2-3- La pollution de l'eau:**

La pollution de l'eau est la conséquence de plusieurs produits chimiques dissous. Comme l'eau est le solvant universel, sa contamination est presque inévitable. Après l'évaporation de l'eau, elle se condense et retombe sur la terre et ramasse les gaz dissous et les pellicules.

### **2-4-La pollution du sol :**

---

<sup>1</sup> [www.techno-science.net](http://www.techno-science.net)

Elle aussi est provoquée par une série de produits chimiques et les pesticides constituent le plus grand groupe. On retrouve aussi le nylon, les plastiques et les caoutchoucs.<sup>2</sup>

### **3- L'écologie :**

L'écologie est l'étude des interactions entre les organismes et leur environnement. Cet environnement se divise en deux parties : il y a l'environnement physique celui qui détermine des paramètres comme la température, la disponibilité de l'eau, la vitesse du vent, et l'acidité du sol. Et l'environnement biotique qui est l'influence que peut avoir un organisme sur un autre organisme.

L'écologie elle-même se divise en plusieurs domaines, tout dépend de l'aire spécifique sur laquelle elle se concentre. On y retrouve :

L'écologie des comportements : qui explique les types de comportements des animaux.

L'écologie physiologique : celle-ci explore la physiologie des individus et prend en considération leurs conséquences sur l'activité et le comportement.

L'écologie évolutive : elle met l'accent sur l'impact de l'évolution vis-à-vis des modèles actuels.

L'écologie moléculaire : un développement en biologie moléculaire a été mis en place afin de répondre directement à des problèmes écologiques.<sup>3</sup>

Il faut savoir que l'écologie ne se limite pas aux systèmes naturels, il y a un champ très large qui explique les effets de l'homme sur la nature ainsi que l'écologie des environnements artificiels comme les champs cultivés.

#### **3-1- Les dix lois en écologie :**

Ces lois ont été mises en places, afin d'aider les étudiants en écologie à ne pas tomber dans des pièges dans lesquels les différents auteurs dans l'enseignement de l'écologie on en fait leurs expérience. Ces lois ne sont pas exclusives, mais elles peuvent servir d'un bon guide utile.

---

<sup>2</sup> MACKENZIE Auley, Ecologie, BERTI, 2000, Paris FRANCE, pp327-328

<sup>3</sup> MACKENZIE Auley, Ecologie, BERTI, 2000, Paris FRANCE, p1.

**Loi n1 :** l'écologie est une science

L'écologie est une discipline scientifique. Cependant pour bien comprendre l'écologie d'un point de vue scientifique, il faut séparer l'impact social de l'impact politique.

**Loi n2 :** L'écologie est uniquement compréhensible à la lumière de l'évolution

Ce n'est qu'après le résultat de plusieurs millions d'années d'évolution des organismes et la multitude des variétés dans leurs anatomies, et leurs comportements, et ce n'est qu'après cette évolution qu'on a pu donner un sens à ces modèles écologiques.

**Loi n3 :** Rien n'arrive « pour le bien des espèces »

Cette idée est fautive, c'est-à-dire que les modèles de comportement des organismes qui apparaissent très coûteux pour un individu existent pour le bien des espèces : c'est la sélection naturelle qui favorisera ces gènes qui sont passés dans la plupart des progénitures.

**Loi n4 :** Les gènes et l'environnement sont tous les deux importants

L'environnement d'une part joue un rôle important dans la détermination des options qui sont ouvertes pour cet individu. Mais les gènes sont tout aussi importants car ils définissent l'expression de cet individu. Afin de comprendre l'écologie, il faut bien prendre en compte ces deux composantes et étudier leurs inter-agissements.

**Loi n5 :** La compréhension de la complexité nécessite des modèles

Afin de bien comprendre l'écologie, il faut comprendre le concept de la complexité, du fait des énormes variations qui existent à tous les niveaux, car avec toutes les espèces et leur différences génétiques, il y aura forcément différents comportements dans un environnement lui aussi complexe. Une modélisation est alors nécessaire afin de bien différencier chaque spécimen et éviter les confusions, cette modélisation est à caractère mathématique, le modèle le plus utilisé en écologie.

**Loi n6 :** Les « écrits populaires » sont dangereux

Il faut absolument éviter de se fier aux croyances et observations non scientifiques, comme avancer des hypothèses non fondées.

**Loi n7 :** Il y a des hiérarchies dans les explications

Lorsque nous faisons des observations, en général, il y a tout de suite une implication rapide qui nous vient tout de suite. Et justement, il ne faut pas prendre pour seule réponse cette explication, mais approfondir la recherche afin de mieux comprendre la recherche.

**Loi n8 :** Il y a des contraintes multiples pour les organismes

Les contraintes dont nous parlons prennent deux formes, physiques et évolutives car nous savons que l'évolution n'est pas parfaite en soi et cela à cause des organismes qui eux-mêmes sont des mélanges de gènes.

**Loi n9 :** Le hasard est important

Le facteur chance joue un rôle important en écologie. On ne peut jamais savoir ce que va engendrer comme conséquence écologique une avalanche, ou une brèche dans une dune de sable sur l'éco système, ils sont relativement imprévisibles. Et donc, l'évolution est aussi touchée par ce hasard. Donc, c'est un élément à prendre en considération car il démontre les limites dans la prédiction.

**Loi n10 :** Les limites de l'écologie sont dans l'esprit de l'écologiste

Les écologistes ne doivent pas oublier d'intégrer d'autres outils, pour une meilleure compréhension de l'écologie comme les mathématiques, la chimie et la physique car l'écologie est une science bien vaste qui traite essentiellement des organismes et de l'environnement et c'est pour cela qu'il faut intégrer les autres sciences.<sup>4</sup>

### **3-2- La naissance de l'écologisme :**

La première fois qu'une catastrophe écologique a pris une ampleur médiatique très grande était en 1967 suite à l'échouement du navire le Torrey Canyon qui a déversé 119000 tonnes de pétrole qui se sont propagées sur les côtes de Bretagne et de Cornouailles.

Cette catastrophe a fait réagir une large opinion, car jusqu'à ce jour, les personnalités qui se préoccupaient de l'environnement étaient limitées aux protectionnistes de la nature et des naturalistes, qui eux seules se souciaient de la protection de notre environnement.<sup>5</sup>

Et c'est en 1948 qu'a été créée la plus ancienne des associations de protection de la nature sous le nom IUCN l'Union Internationale pour la protection de la nature.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> MACKENZIE Auley, Ecologie, BERTI, 2000, Paris FRANCE, p3-5.

<sup>5</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p17.

En 1951, cette association a publié le premier rapport, établissant l'état de l'environnement alarmant, ainsi que la dégradation de la nature.<sup>7</sup>

Tout cela pour dire que l'écologie était un phénomène qui appartenait à la famille des scientifiques, son origine remonterait à Ernest Haeckel qui était un élève de Darwin, celle-ci fut inventée en 1866, qui rappelons-le est la science de êtres vivants avec leur milieu naturel. Cette notion est assez étrangère à monsieur et madame tout le monde. Et ce n'est qu'après une médiatisation vers la fin des années 60, qu'a été née une nouvelle prise de conscience des gens envers leur environnement, c'est devenue une affaire de tout le monde, et le grand public s'approprie son univers en le défendant et protégeant par diverses dénonciations de tous types de pollution causée par une production intense et une industrialisation.<sup>8</sup>

Nous nous dirigeons vers une séparation entre la croissance économique et l'environnement naturel.

C'est une ère, où tout le monde d'un seul coup s'est rendu compte de l'impact négatif qu'a eu la croissance économique sur l'environnement, nous allons voir par la suite comment cette économie à caractère exponentielle s'est elle-même conduite à s'autodétruire, comment l'entreprise qui est un moteur de croissance économique a affecté la qualité de l'environnement.

Mais pour le moment retournons à l'apparition du phénomène écologique : le début des années 70, fut marqué par cet engouement envers l'écologie, à cette époque, plusieurs manifestations contre le nucléaire ont eu lieu, en juillet 1971 des milliers de personnes à Fessenheim ont manifesté contre le projet de la centrale Bugey. Ce mouvement, nous l'appellerons l'écologisme, phénomène de contestation qui touche le volet social, économique, technique et qui ne se soucie pas des ressources naturelles. Ce dernier touche tous les pays européens, ainsi que les pays du Nord d'Amérique.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> [www.iucn.org](http://www.iucn.org)

<sup>7</sup> HAYKEL Nadjaoui, Mémoire de maîtrise en sciences de l'environnement, « Les représentations de la responsabilité sociale de l'entreprise et du développement durable dans le discours des entreprises et des associations patronales québécoises et canadiennes », Université du Québec Montréal, Juin 2008, p5.

<sup>8</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p18.

<sup>9</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p19.

Pour bien comprendre cette distorsion entre la croissance économique et la protection de l'environnement, nous allons étudier de quelle manière pensent les écologistes. Les écologistes ont une autre façon de concevoir la nature, ils pensent différemment, leur combat est voué aux intérêts de la terre.

Les écologistes comprennent tous les phénomènes naturels de l'écosystème, les chaînes alimentaires, les cycles de l'eau et le rapport entre le règne animal et végétal. Les écologistes savent très bien qu'il y a un équilibre à respecter, ce dernier suppose qu'une économie durable devrait respecter le rendement lui aussi durable des écosystèmes dont elle dépend. L'équilibre de la nature est vraiment fascinant, la nature se débrouille de façon à ce qu'un organisme rejeté soit le moyen de vie d'un autre. Tout est recyclé naturellement, c'est ça un système qui fonctionne. Pour rallier l'économie à l'environnement, il faudrait imiter ce système naturel.<sup>10</sup>

Cette séparation entre l'économie et l'écologie s'est vue naître avec le club des Rome en 1970 qui portait le slogan « Halte à la croissance », par rapport à la croissance économique et démographique et la consommation des ressources naturelles.

« Le club des Rome est une association internationale et non politique réunissant des scientifiques, des humanistes, des économistes, des professeurs, des fonctionnaires nationaux et internationaux ainsi que des industriels de 53 pays préoccupés des problèmes complexes auxquels doivent faire face toutes les sociétés tant industrialisées qu'en développements. »<sup>11</sup>

Ce club lance une mise en garde qui est censé effrayer et annoncer la fin du monde : « au cas où aucun changement n'interviendrait dans notre système actuel, l'expansion démographique et l'expansion économique s'arrêterait au plus tard au cours du siècle prochain.<sup>12</sup>

Ce modèle auquel appelle ce club, a beaucoup été critiqué et sera désapprouvé, néanmoins, il a eu le mérite de rappeler une réalité grave.

Et malgré toute cette connaissance des faits économiques, l'activité économique a été développée au détriment de ressources naturelles et des équilibres fragiles de la nature. L'économie mondiale a été sextuplée durant le dernier demi-siècle.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup>BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, pp124-125.

<sup>11</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/club\\_de\\_Rome](http://fr.wikipedia.org/wiki/club_de_Rome)

<sup>12</sup> MEADOWS Denis. L, THE LIMITS TO GROWTH, traduction française « halte à la croissance », Fayard, 1972.

Il est clair que le monde vivait dans une illusion d'une terre avec les possibilités limitées. Il ne faut pas être savant pour se dire qu'une aussi grande croissance dans un espace limitée aura pour conséquence une crise mondiale très grave.<sup>14</sup>

Voilà comment est née cette pensée, et sa relation, pour le moment, divergente avec l'économie, car cette dernière par sa croissance a endommagé l'environnement dont elle puise ses ressources et matières premières. Nous pouvons résumer les grands courants de la pensée de l'économie de l'environnement à travers l'histoire en quatre écoles distinctes :

### **3-2-1- Le courant préservationniste :**

Ce courant se caractérise par la volonté d'une protection parfaite de la nature, en d'autres termes il ne faut en aucun cas toucher à l'équilibre de l'écosystème. L'homme n'a aucun droit sur les ressources naturelles sauf dans les cas urgents, mais le contraire n'est pas vrai, c'est-à-dire que les éléments de la nature possèdent des droits que l'être humain doit respecter.<sup>15</sup>

Bien sur nous pensons que ce courant est très radicale, et loin de la réalité, car l'être humain fait partie de cet équilibre de la nature, et ce courant l'a carrément extrait de l'environnement, l'homme ne peut survivre sans les ressources que lui offre la nature.

### **3-2-2- Le courant conservacionniste :**

Parmi les leaders de ce courant, nous retrouvons le club de Rome dont nous avons parlé précédemment, la pensée de ce courant qualifie la croissance économique comme une contrainte pour les ressources environnementale. C'est pour ça qu'il clame à la croissance zéro ou à un état stationnaire de cette dernière. C'est le sacrifice de la croissance pour la survie des générations futures.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, p125.

<sup>14</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p20.

<sup>15</sup> BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, Paris France, 2007.

<sup>16</sup> BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, Paris France, 2007.

Ce courant est comme nous l'avons déjà dit, tout aussi radicale, mais cette fois ci envers la croissance économique qui devrait être arrêté, c'est un phénomène tout aussi difficile à réaliser.

### **3-2-3- Le courant de l'efficacité économique :**

Ce courant renoue ses relations avec l'économie, en exploitant de la meilleure façon les ressources naturelles. L'idée qui domine ce courant, c'est de laisser faire le marché et d'utiliser un instrument d'analyse des coûts par rapport aux bénéfices.

L'efficacité économique, va aider par le progrès technologique à résoudre certains problèmes, comme le remplacement de certains facteurs de productions nécessaires.

Mais un point négatif caractérise cette pensée, c'est qu'elle ne prend pas en considération les questions d'éthiques.<sup>17</sup>

Ce courant peut aussi être critiqué à notre sens, dans le fait où on donne encore l'exclusivité à un seul facteur qui est l'efficacité économique, mais nous savons que tout ne peut pas être résolu en se concentrant sur un seul élément, le cas échéant l'économie. Reste à trouver un compromis, qui est le quatrième courant sous le nom de :

### **3-2-4- Le courant du compromis :**

Comme son nom l'indique, il s'agit de trouver un compromis vers un développement durable, c'est-à-dire une relation adéquate entre l'utilisation des ressources et l'usage des instruments économiques à l'égard de ces ressources. Ce courant respecte l'éthique intergénérationnelle, l'objectif était de ne pas sacrifier la croissance économique mais plutôt changer la méthode de son utilisation afin de lui permettre de durer plus longtemps.<sup>18</sup>

Ce dernier courant représente la naissance d'une nouvelle économie que nous allons développer un peu plus loin dans ce chapitre, qu'on appellera éco-économie. Mais avant

---

<sup>17</sup> BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, 2007, Paris France.

<sup>18</sup> BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, 2007, Paris France.



d'arriver à cette dernière, nous allons voir dans la prochaine section comment cette économie s'est autodétruite, et le rôle qu'a pu avoir l'entreprise, maillon indissociable de cette économie, dans une descente aux enfers écologique sans précédent.

## **Section 2.- Une économie et des entreprises aut destructrices**

Dans cette section, nous allons commencer par dresser un rapport écolo / économique, c'est-à-dire démontrer les conséquences de cette croissance économique sur notre environnement et cela à tous les niveaux : air, mer, et terre...etc.

Ce sont les mêmes facteurs qui ont participé à la croissance économique qui détruisent au même moment les systèmes écologiques sur lesquelles elle s'appuie. Même si à notre époque, la plupart des gens vivent en zone urbaine et moderne, cela ne nous empêche en aucun cas d'être dépendant des ressources que nous offre la nature. Malheureusement, à cause de cette mauvaise utilisation, tous les écosystèmes sont touchés et détruits, on y retrouve les forêts, les pâturages, les zones de pêche ainsi que les récoltes. Le raisonnement économique sur un écosystème est simple, il fonctionne de la façon suivante : un système naturel est comme un capital de dotation, le revenu que l'on obtient de cette dotation, c'est-à-dire l'intérêt, seront réguliers aussi longtemps que l'on maintienne ce capital. Maintenant si ce capital est entamé, nos intérêts diminueront jusqu'à épuisement, et là nous n'aurons plus de revenus. Ce principe s'applique à tout système naturel quel qu'il soit.<sup>19</sup>

### **1-Un état des lieux des systèmes écologiques à travers le monde :**

Voici quelques systèmes écologiques qui ont subis et continuent à subir à travers le monde un épuisement de leur capitale dotation. Tout cela à cause d'une économie qui puise les systèmes qui l'alimentent.

#### **1-1-Les terres cultivées :**

Parlons un peu des terres cultivées, ces dernières perdent leur couche érabable, c'est la couche la plus fertile de la terre et dans laquelle on retrouve de la matière organique, cette dernière est

---

<sup>19</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, pp18-19.

constituée d'organismes vivants et non vivants, cette couche est relativement fine, pas plus de 20 cm de profondeur. Un tiers des terres cultivées de la planète perdent cette couche, ce qui va engendrer une productivité qui va s'amoinrir à long terme.<sup>20</sup> Plus de la moitié des pâturages de la planète sont surexploités et se transforment en désert.<sup>21</sup>

Ces terres qui perdent cette couche érabale, n'arrive même plus à renouveler naturellement leur sols. Dans pleins de régions dans le monde, les agriculteurs se voient contraint d'abandonner leurs terres qui ont perdu leur couche érabale.

Voici quelques exemples réels :

-Le Nigéria : une perte chaque année de plus de 500 km carrées de terres agricoles qui se transforment en désert.<sup>22</sup>

-Le Kazakhstan : la moitié des terres cultivées ont été abandonnées depuis 1980, car les terres étaient devenues non productives, ce qui a eu pour conséquence une diminution des récoltes de blé qui était de 13 millions de tonnes en 1980 à 8 millions en l'an 2000, évalué à une perte économique de 900 millions de dollars par an.<sup>23</sup>

### **1-2-Les pâturages :**

Passons aux pâturages : celles-ci subissent aussi une pression énorme, car la demande en bétail accroit de même que la population humaine. 180 millions de personnes essaye d'améliorer le niveau de leur vie en élevant 3,3 milliard de cheptels.<sup>24</sup>

Lorsqu'on entend ces chiffres, forcément les demandes en pâturages explosent, ceci a pour conséquence une détérioration dans les plus grands pâturages du monde : comme l'Afrique, le Moyen Orient, l'Asie Centrale, et dans la majeure partie de la Chine du Nord-Ouest. Cette surexploitation des pâturages conduit à une désertification sure et certaine. En Afrique, ce

---

<sup>20</sup> MOHAN k, ASSESSING TERRESTRIAL ECOSYSTEM SUSTAINABILITY: USEFULNESS OF REGIONAL CARBON AND NITROGEN MODEL, Nature ET Ressources, Oct/Dec 1999, pp21-33.

<sup>21</sup> WHITE Robin P, MURRAY Siobhan, ROHWEDER Mark, PILOT ANALYSIS OF GLOBAL ECOSYSTEM: GRASSLAND ECOSYSTEM, edition WRI, Washington (DC), 2000, P3.

<sup>22</sup> AJETUNMOBI Samuel, ALARM OVER RATE OF DESERTIFICATION, This Day, Lagos Nigeria, 2001.

<sup>23</sup> FAO, rapport sur l'état de l'alimentation et de l'agriculture de 1995, ROME, 1995, pp174-195.

<sup>24</sup> FAO, FAOSTAT statistics database : [www.apps.fao.org](http://www.apps.fao.org)

surpâturage conduit à une perte de production estimée à 7 milliards de dollars, ce qui équivaut au produit intérieur brut de l’Ethiopie.<sup>25</sup>

Un autre pays est gravement touché par ce surpâturage, c’est la Chine qui est entrain de s’assécher, car les nappes d’eau souterraine sont surexploitées.<sup>26</sup> Ce phénomène a eu pour conséquence de créer un tourbillon de poussière gigantesque qui se déplace par les vents qui ont voilé le ciel des villes du nord-est de la Chine, ces vents transportent aussi de la poussière vers la Corée du Nord et le Japon.<sup>27</sup>

L’avenir économique de la Chine peut être gravement menacé, car cette surexploitation des pâturages qui engendre cette poussière, pourrait pousser la population à migrer vers les villes du Nord déjà très denses par la population.<sup>28</sup>

### **1-3-La pénurie d’eau :**

Après les pâturages, nous allons rencontrer un autre type de conséquence économique sur l’écologie, c’est la pénurie d’eau, car il y a aussi une surexploitation des sources d’eau et la capacité de pompage a dépassé les possibilités de régénération par les phénomènes naturelles.

Le développement économique engendre des dommages écologiques dans le développement technologique qu’ont connu les pompes qui permettent d’irriguer les eaux souterraines, ces pompes sont apparues au diesel et plus puissantes avec une alimentation électrique.<sup>29</sup>

### **1-4-Les nappes phréatiques :**

Voici un état des lieux de ces nappes phréatiques sur quelques pays à travers le monde : les trois grands pays agricoles producteurs où les nappes phréatiques sont en diminution sont la Chine, l’Inde et les Etats Unis.<sup>30</sup>

---

<sup>25</sup> DREGNE. H, A NEW ASSESSMENT OF THE WORLD STATUS OF DESERTIFICATION, Edition Desertification control bulletin, n20, 1991.

<sup>26</sup> FAO, FAOSTAT statistics database : [www.apps.fao.org](http://www.apps.fao.org)

<sup>27</sup> ZHIBAO Dong, XWMING Wang, LIANYOU Liu, « WIND EROSION IN ARID END SEMIARID CHINA: AN OVERVIEW, Journal of soil and water conservation, Vol 55, n4, 2000, pp439-444.

<sup>28</sup> ECKHOLM Erik, CHINESE FARMERS SEE A NEW DESERT ERRODE THIER WAY OF LIFE, New York Time, 2000.

<sup>29</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, p21.

Sachant que la Chine fournit un quart de la récolte de blé du pays<sup>31</sup>, le niveau des nappes d'eau tombe à 1,5 mètres /an.<sup>32</sup> Pour l'Inde, c'est aussi grave et plus précisément la ville de Pendjab, qui est la zone la plus productive de blé. Concernant les Etats Unis, les zones productives de blé se situent dans les plaines du Sud, malheureusement, ici aussi le niveau de l'eau chute.<sup>33</sup>

### **1-5-La déforestation :**

Passons maintenant à la demande en bois qui a augmenté à cause par la destruction des forêts. On en coupe ou brûle plus rapidement que ces arbres puissent être replantés et poussés. Les zones les plus touchées par la déforestation sont l'Asie du Sud Est, l'Afrique de l'Ouest et l'Amazonie brésilienne.

Un chiffre qui fait peur, 9 millions d'hectares de forêts diminuent par an équivalant à la surface du Portugal.<sup>34</sup>

Une des conséquences catastrophique du déboisement est l'inondation du lit du Yangzi Jiang pendant l'été 1998, durant cette catastrophe, 120 millions de personnes ont dû être évacués à cette époque, on disait que c'était une catastrophe naturelle, c'est ce qui arrangeait les responsables, mais ils ont oublié de préciser que 85% des arbres sur les rives du fleuves ont été abattus, ces arbres et ces végétations auraient pu ralentir ou absorber les eaux des pluies.<sup>35</sup>

### **1-6- La diversité biologique :**

---

<sup>30</sup> POSTEL. S, PILLAR OF SAND, W.W. Norton et Company, New York, 1999.

<sup>31</sup> YONG Hong, ZEHNDER Alexander, ENVIRONMENT AND PLANNING A, "China's regional water scarcity and implications for grain supply and trade", Vol ° 33, janvier, 2001, pp79-95.

<sup>32</sup> KYNGE James, "China approves controversial plan to shift water to drought-hit Beijing ", Financial times, 7 janvier 2000.

<sup>33</sup> TERRELL Bonnie L, JOHNSON Phillip N, ECONOMIC IMPACT OF THE DEPLETION OF THE OGALLALA AQUIFER : A CASE STUDY OF THE SOUTHERN HIGH PLAINS OF TEXAS, Communication à l'assemblée annuelle de l'American Agricultural Economics Association, Nashville (TN), Aout 1999.

<sup>34</sup> FAO, FRA2000 Food and Agriculture Organization [FAO], Forest Resources Assessment [FRA] 2000, [www.fao.org/forestry/fo/fra/index.jsp](http://www.fao.org/forestry/fo/fra/index.jsp) mise à jour le 10 Avril 2001.

<sup>35</sup> RAVENGA Carmen, WATER SHEDS OF THE WORLD, WRI ET World Watch Institute, 1998.

Nous avons vu les conséquences sur les terres, mers, pâturages et nappes phréatiques, voyons ce qui concerne la diversité biologique, sachant que toutes les espèces végétales et animales sont détruites beaucoup plus rapidement que le temps de constituer de nouvelles espèces. Tout cela est dû à la destruction des habitats, la pollution, le changement climatique et bien sûr la chasse.

Selon l'évaluation de l'IUCN- World Conservation Union, dans son dernier rapport en 2000, elle estime que :

-1/8 des 9946 espèces d'oiseaux est en danger d'extinction.

-1/4 des 4763 espèces de mammifères.

-1/3 des 25000 espèces de poissons.<sup>36</sup>

Economiquement parlant, c'est une grande perte, car cette diversité biologique a une valeur inestimable. Non seulement, chaque espèce a son rôle dans l'écosystème, autant que source de médicament que de vaccins. Donc plus ces espèces vont diminuer, plus la pharmacie naturelle va réduire.<sup>37</sup>

### **1-7- L'émission du CO<sub>2</sub> :**

Un autre point négatif, qui concerne l'émission du CO<sub>2</sub> à cause de l'augmentation de l'usage des combustibles. Cette émission de CO<sub>2</sub> est la principale cause du réchauffement climatique. Les quatorze années les plus chaudes depuis qu'on a commencé à relever les températures en 1866 sont toutes après 1980.<sup>38</sup>

Cette hausse de température entraîne par la même occasion des tempêtes qui causent des dégâts jamais imaginés, sans parler des retombés économiques et des coûts énormes qu'elles engendrent.

Les compagnies d'assurance font eux aussi leur bilan après catastrophe. Selon Andrew DULGOLECKI, cadre supérieur du CGMU Insurance Group- un groupe d'assurance

---

<sup>36</sup> Species Survival Commission, 2000 IUCN Red List of Threatened species Gland (Suisse) ET Cambridge (GB), World Conservation Union IUCN, 2000.

<sup>37</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, p24.

<sup>38</sup> HANSEN J, GLOBAL TEMPERATURE ANOMALIES, [www.giss.nasa.gov/data/update/gistemp](http://www.giss.nasa.gov/data/update/gistemp) , 8 juin 2001.

britannique, les dommages immobiliers engendrés par ces catastrophes, sont de l'ordre de 10% par an. En 2065, avec ce taux de croissance, le montant des dommages serait supérieur au PIB mondial prévisionnel, tout en sachant que le monde serait en faillite bien avant cette date.

Nous sommes au 21 siècle, le bilan de nos actes est effrayant. Le désert avance, les mers avancent aussi vers les terres et les univers des océans diminuent, les espèces végétales et animales sont en extinctions, pourquoi les hommes commencent à prendre peur des mécanismes de forces qu'ils ont eux même créés. Et c'est pour cela qu'on parle d'une économie qui par sa croissance s'est détruite petit à petit, et si cela continue, une moindre catastrophe écologique à un niveau locale, aura des répercussions à un niveau mondiale, car nous sommes dans une ère de mondialisation économique qui peut affecté la planète tout entière.

## **2- La relation écologie / entreprise :**

Nous avons parlé d'une économie autodestructrice, ceci est vision globale, mais si nous parlions à une échelle beaucoup plus petite, nous verrons que c'est l'entreprise, moteur très important de cette croissance économique dont les conséquences de son activité affectent directement la qualité de l'environnement. En plus de cette dimension environnementale, il y a aussi la notion d'éthique qui est étroitement lié à cette idée.<sup>39</sup>

Nous allons voir en premier lieu la relation qui lie la pollution et l'entreprise ensuite la relation entre cette dernière et l'éthique planétaire.

Ce que nous pouvons dire à propos de la dégradation de la nature, c'est qu'elle provient de la mauvaise utilisation des ressources qui sont censées être libres et gratuits, à priori l'air et l'eau en font partie. Par contre la définition de l'économie classique est la répartition de la rareté. Et la ressource la plus importante, qui sans laquelle il n'y aurait pas d'activité économique est l'énergie libre, une ressource rare, qui a été dégradé par l'activité entrepreneuriale. C'est là, où on voit la frontière très légère entre l'économie et l'écologie.<sup>40</sup>

Ce phénomène peut être expliqué à travers l'approche éco-énergétique qui fait la liaison entre l'entreprise et l'écologie par la relation entre le temps et l'énergie : c'est une loi claire, « un

---

<sup>39</sup> TALEB Fatiha, LE PHARE, « Entreprise, pollution, éthique planétaire », n33, Alger, 2002, p60.

<sup>40</sup> BRACONNIER. J, LANNIAUX. M, L'ENTREPRISE CONTEMPORAINE, MASSON, 1986.

gain de temps se paie en énergie », c'est-à-dire que si nous voulons une production plus rapide, il faut installer des machines et des chaînes de montage, donc par la robotisation, l'entreprise va gagner du temps en produisant plus et beaucoup plus rapidement. Le revers de la médaille, c'est que cette dépense excessive d'énergie a pour conséquence de démontrer les dommages environnementaux, et ceci à cause d'un manque d'exercice de simulation contre les pollutions. Pour des entrepreneurs, il est plus rentable de payer une amende pour une nuisance occasionnelle, que d'investir dans des technologies beaucoup plus propres, dont les coûts reviendraient plus chers et augmenteraient de ce fait le prix des produits. Il faudrait donc appliquer cette lutte à tous les niveaux et à tout le monde afin qu'elle soit efficace.<sup>41</sup>

C'est pour cela que l'entreprise doit se mettre dans une action préventive, c'est-à-dire lorsqu'elle fera son diagnostic social, elle devra penser aux dommages qu'elle est susceptible de causer à l'environnement, ainsi qu'aux actions qu'elle devra mettre en place afin de s'améliorer envers l'environnement et sa production en même temps.<sup>42</sup> Nous constatons donc bien, que l'entreprise est aussi en relation directe avec le problème de pollution de l'environnement, et qu'elle est un maillon de la chaîne qui affecte la nature d'une manière directe.

Ce qu'elle pourrait faire, c'est introduire au départ ce qu'on appelle le coût de la pollution dans son calcul, comme ça le prix final que payera le consommateur reflètera le coût réel de la production.<sup>43</sup>

Cependant, il y a une distinction à faire, car il existe une réelle différence entre l'apparition de la pollution des entreprises dans les pays développés et les pays en voie de développement. Si dans les pays développés, il peut y avoir un encadrement, c'est une autre histoire dans les pays en voie de développement, car l'équilibre écologique dans ces zones est très fragile, notamment à cause de l'explosion démographique, qui va entraîner une augmentation des émissions de déchets, entre autre, dans les industries des pays en voie de développement, il y a beaucoup plus d'utilisation de produits chimiques polluants, par manque de moyens financiers ou manque de moyen répressifs et règlementaires. Les outils qui peuvent aider ces

---

<sup>41</sup> TALEB Fatiha, LE PHARE, « Entreprise, pollution, éthique planétaire », n33, Alger, 2002, p60.

<sup>42</sup> TALEB Fatiha, LE PHARE, « Entreprise, pollution, éthique planétaire », n33, Alger, 2002, p61.

<sup>43</sup> BRACONNIER. J, LANNIAUX. M, L'ENTREPRISE CONTEMPORAINE, MASSON, 1986.

pays en danger sont d'ordre macro-économique, comme par exemple, ne plus payer de dettes publiques et ce concentrer sur des politiques environnementales propres.<sup>44</sup>

L'entreprise se trouve face à un choix à faire, afin qu'elle puisse continuer à bénéficier des ressources dont elle a besoin pour produire, elle doit respecter ces ressources la, elle ne peut plus ignorer cette réalité qui la menace et qui menace son activité directement, et c'est pour cela qu'on parle d'éthique, car elle doit revoir où se situe ses priorités et responsabilités envers la planète.

L'entreprise rentre dans l'ère du « développement durable » avec sa prise de conscience et son principe de précaution.<sup>45</sup>

Ce principe est apparu lors de la convention de la mer du nord en 1985. Il est défini comme suit : « une approche de précautions imposée afin de protéger la mer du Nord des effets dommageables éventuels des substances plus dangereuses, elle peut requérir l'adoption de mesures de contrôles des émissions de ces substances avant même qu'un lien de cause à effet soit formellement établi sur le plan scientifique. »<sup>46</sup>

Ce principe stipule que nous ne sommes pas sûres que le risque existe, mais nous faisons tout ce qu'on peut et même plus, pour qu'il n'y arrive pas, par la multiplication des mesures de protection et cela beaucoup plus que ce que nous disent les probabilités. Mais en plus nous devons avoir le plus d'informations possible sur ces risques avant l'action et pendant.<sup>47</sup>

Ce que nous pouvons dire comme conclusion, c'est qu'il peut exister une collaboration entre l'entreprise ou l'économie généralement et l'environnement, car cette dernière peut améliorer l'écologie sans pour autant nuire à sa rentabilité, car en prenant en compte cet élément, elle l'introduit comme une nouvelle source de profit. Et donc il devient primordial de concilier économie, entreprise et écologie, ce qui présente une bonne transition pour la prochaine section qui présente la naissance d'une nouvelle éco-économie.

---

<sup>44</sup> TALEB Fatiha, LE PHARE, « Entreprise, pollution, éthique planétaire », n33, Alger, 2002, p61.

<sup>45</sup> DION. N, DALLOZ HEBDOMADAIRE DU 01/03/2001, n9/7018.

<sup>46</sup> TALEB Fatiha, LE PHARE, « Entreprise, pollution, éthique planétaire », n33, Alger, 2002, p61.

<sup>47</sup> MARTIN Gilles. J, IN MELANGES KISS. A, p458.



### **Section 3.- Eco-économie : une nouvelle économie est née**

Comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, le monde était basé jusqu'à présent sur une économie qui s'autodétruit, mais avec la pénurie des ressources naturelles, une nouvelle vision des choses est née, nous parlons d'une économie environnementale durable.

Cette notion de l'environnement durable est apparue comme une réponse au conflit qui oppose les modes de régulation de la nature et ceux auxquels obéit la croissance économique. Il eut à travers l'histoire quelques visionnaires et cela dans le 19<sup>ème</sup> siècle à propos de l'évolution de notre planète, comme Jean-Baptiste Lamarck qui déjà en 1820 avait une vision bien claire de l'évolution de la planète, il écrivait : « L'homme est destiné à s'exterminer lui-même après avoir rendu le globe inhabitable ».

Et le problème n'a cessé de s'aggraver, jusqu'aux années 70, avec de nombreuses publications et travaux concernant ce sujet notamment le célèbre rapport du club de Rome. Mais aussi les publications de René Passet « l'économie et vivant ».<sup>48</sup>

L'expression « développement durable » a été citée pour la première fois à partir de 1987.<sup>49</sup>

Le problème qui se pose maintenant, dans l'application de cette économie environnementale durable ou appelée aussi éco-économie est que jusqu'à présent les personnes chargées de faire

---

<sup>48</sup> PASSET René, «ECONOMIQUE ET VIVANT», ECONOMICA, France, 1979.

<sup>49</sup> PASSET René, PROBLEME ECONOMIQUE, « comment parvenir au développement durable », n2653, France, 23/02/2000, p23.

des expertises environnementales le faisaient toujours après que les économistes aient déjà décidé des investissements qu'ils voulaient faire. Et dans ces cas là, les écologistes n'ont pas le choix que de limiter les dommages des projets choisis déjà par les économistes, ceci n'est pas une action préventive. Les économistes seules ne peuvent mettre en place des projets pour une économie durable, car cette dernière doit respecter à la base des principes écologiques. Afin qu'elle puisse soutenir sur le long terme le progrès, si cette relation n'est pas respectée, l'économie s'effondrera.<sup>50</sup>

Cette nouvelle économie environnementale durable, est une économie qui va pouvoir satisfaire nos besoins actuels, sans mettre en danger les besoins des générations futures.

Afin que cette éco-économie puisse se mettre en place, un important remaniement doit être fait, car il n'est pas facile de changer une économie qui était jusqu'au présent basée sur les forces du marché et non pas sur des bases écologiques. Nous allons voir quelles sont les paramètres, qui doivent être revues pour qu'une éco-économie soit mise en place, d'avance nous savons que c'est loin d'être facile de faire un tel changement.

D'abord la mise en place de nouveaux indicateurs économiques, ensuite changer la manière dont nous produisons et enfin exploiter une nouvelle valeur marchande qui est l'environnement, ce dernier représente l'opportunité d'investissement la plus spectaculaire de l'histoire.

### **1- La mise en place de nouveaux indicateurs économiques :**

Afin de comprendre comment nous allons pouvoir construire une éco-économie, et comprendre quels sont les indicateurs économiques qui doivent être utilisés, nous allons prendre un exemple qui est la déforestation : lorsque l'homme coupe les arbres et exploite les forêts d'une manière irrationnelle, il ne pense qu'à accroître son profit sans penser comment va être renouveler ce capital naturel sans lequel il ne ferait aucun gain. C'est simple : plus il coupe les arbres, plus il va gagner, mais s'il ne les replante pas au fur et à mesure qu'il les coupe, il n'aura plus de gain, et devra faire un autre métier.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, pp123-124.

<sup>51</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p70.

C'est ce mécanisme pervers qui a fait que notre économie détruit la ressource qui lui apporte son activité, et de ce fait, se détruit elle-même. Car le facteur de production naturel, ne rentre pas en ligne de compte d'une économie classique. C'est-à-dire que l'amortissement ne concerne que les biens matériels, lorsqu'un entrepreneur investit, cet amortissement ne prend pas en compte la replantation des arbres, mais uniquement l'appareil qui les coupe. Là où s'est encore plus tordu, c'est que le système économique actuel va encourager la destruction de ce facteur production. L'économie actuelle ne possède aucun indicateur qui mesure la dépréciation des facteurs de production.

Si nous prenons le PIB (Produit Intérieur Brut), un indicateur important qui évalue la croissance économique d'un pays, cet instrument n'évalue à aucun moment la dépréciation des ressources naturelles alors que l'usure du capital technique est prise en compte systématiquement.<sup>52</sup>

Si un arbre est coupé et vendu, ceci est comptabilisé comme une recette, mais si on pollue l'air ou l'eau, ceci ne rentre pas en compte dans la comptabilité nationale. Par contre l'argent que l'on dépense à nettoyer et dépolluer les dégâts occasionnés par l'activité économique constitue des coûts énormes. Tous les pays surestiment leurs richesses naturelles en sous estimant les pertes de patrimoine.

« Selon Robert REPPETTO un économiste qui a parlé du PNB (Produit National Brut) comme un indicateur phare trompeur. Il a fait des calculs qui appuient ce qu'il avance sur l'exemple de l'Indonésie, un pays dont les exportations représentent 75 % de matières premières, son PNB a augmenté de 7.1% par an en moyenne en 1971 à 1984. A première vue, c'est un excellent chiffre. Mais si on prend en considération la dépréciation du capital naturel, notre PNB qui était à 7,1 % descendrait à 4% ». <sup>53</sup>

Ceci démontre bien la tromperie des indicateurs sur lequel s'appuie notre économie que l'on pensait invincible et imperturbable.

Dans d'autres domaines, comme la qualité de la vie, des indicateurs traditionnels ont montré leurs lacunes, il y a déjà longtemps, comme le progrès des pays du tiers monde et des

---

<sup>52</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p70.

<sup>53</sup> REPETTO Robert, RESSOURCE AND ECONOMIC ACCOUNTS, OCDE, 1989.

programmes ont été mis en place par les Nations Unies entre autre à travers l'indicateur du développement humain.<sup>54</sup>

Il en va de même concernant l'environnement, la construction d'une telle économie nécessite un changement systématique rapide selon Lester. R BROWN. Il dit que nous ne pouvons pas réussir une telle guerre avec un projet par-ci et un autre par-là, car nous ne possédons pas de stratégie de changement économique systémique qui mettra le monde sur une voie de développement environnementale durable. Pour cet auteur, aucun pays dans le monde n'est susceptible de rétablir les équilibres carboniques, de stabiliser la population ou bien de conserver les forêts.<sup>55</sup>

Mais heureusement que certains ont commencé à agir, en révisant la notion de croissance économique. Il semble peu probable pouvoir évaluer un élément intangible que nous procure une nature intacte. Mais une autre chose est possible, mettre un lien entre l'économie et l'environnement, et cela grâce aux grands agrégats de la comptabilité nationale.

Voici quelques actions qui ont été faites dans ce sens, entre autre commencer à dresser l'inventaire de leur capital naturel :

-La France depuis 1978 a commencé à la faire, ce projet est pris en charge par l'institut français de l'environnement, cette opération consiste à décrire l'état du patrimoine en terme quantitatif et qualitatif, ainsi qu'évaluer l'impact des activités humaines sur les écosystèmes.

-L'ONU (L'organisation des Nations Unies) travaille aussi dans ce sens, à travers son département statistique qui élabore une méthode afin d'incorporer les dommages écologiques aux comptes nationaux des pays.<sup>56</sup>

-Trente et un pays d'Europe ainsi que le Japon ont réussi à stabiliser leur population, qui est une condition importante pour l'éco-économie. La Chine a un taux de fécondité inférieur à celui des états unis et tend vers une stabilisation de sa population.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p71.

<sup>55</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, p128.

<sup>56</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, pp71-72.

<sup>57</sup> Population Reference Bureau [PRB] 2001: world population data sheet, affiche, Washington (DC), 2001.

- Le Danemark reste le pays leader de l'éco-économie non seulement il a stabilisé sa population, il a interdit la construction de centrales électriques, il exploite des énergies renouvelables comme l'énergie éolienne à 15% de son énergie global<sup>58</sup>, le transport a été restructuré à 32%, les déplacements se font à bicyclette à Copenhague<sup>59</sup>. Ce pays va dans la bonne direction de l'éco-économie.

-La Corée du Sud a mis en place un programme de reboisement qui a commencé il y a plus d'une génération qui a donné pleins d'arbres sur la colline et les montagnes du pays.<sup>60</sup>

-La Costa Rica a aussi mis en place, un plan pour passer entièrement à l'énergie renouvelable avant 2025.<sup>61</sup>

-Quant à l'Islande, elle travaille avec un consortium de sociétés mené par le groupe Shell et Daimler Chrysler, qui veulent devenir la première économie du monde qui fonctionne à l'hydrogène.<sup>62</sup>

Les actions de ces pays à travers le monde, nous montre déjà que cette éco-économie commence à émerger, mais un changement plus profond du système nécessite un changement important des forces du marché, comme des instruments qui pourront mieux calculer les coûts d'une activité économique mais pour l'environnement. Et c'est avec ces nouveaux mécanismes, plus fiable que l'on espère que les économistes pourront mieux prendre en compte ce qu'il possède comme ressources naturelles, afin de mieux produire et penser à la reproduction durable de cette ressource. C'est ainsi que nous passons à la deuxième étape de transition pour une économie environnementale durable.

## **2- Une nouvelle façon de produire :**

---

<sup>58</sup> FLAVIN Christopher, World Watch Institute, conference de presse vital Signs 2001, Washington (DC), World Watch Institute, juin 2001, p11.

<sup>59</sup> SHEEHAN Molly O'Mell, City Limits: Putting the Brakers on Sprawt, document du world watch, n°156, Washington (DC), World Watch Institute, juin 2001, p11.

<sup>60</sup> Observations personnelles de l'auteur, BROWN Lester. R, novembre 2000.

<sup>61</sup> Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), sustainable Développement Networking Programme, (SDNP) Programme de capacité 21, Costa Rica Country Report 1998, [www.solnp.undp.org](http://www.solnp.undp.org) consulté le 07 aout 2001.

<sup>62</sup> DUNN Seth, THE HYDROGEN EXPERIENCE, world Watch, Novembre/décembre 2000, pp14-25.

Les nouveaux indicateurs économiques dont nous avons parlé vont aider les agents économiques à participer à l'élaboration d'un environnement durable, c'est déjà un bon pas vers l'avant, mais guère suffisant car il faut aller profondément, et cela jusqu'à la façon même dont nous produisons.

Il faut dire que nous sommes devenus une société de consommation pure, l'industrie nous a rendu obsédés à satisfaire le moindre de nos besoins qui se renouvellent constamment. Toutes les sociétés nous incitent à consommer plus, et tout est devenu jetable. L'amas des déchets qui s'est formé à travers le monde est devenu un gros problème pour les gouvernements et en même temps, nous puisons les ressources naturelles, pour satisfaire des consommateurs polluants.

Un changement productif important doit être fait : limiter les prélèvements naturels, réduire notre consommation d'énergie, diminuer les rejets de déchets, ainsi que les émissions de gaz dans l'air. La base de la nouvelle production va se faire essentiellement à travers le recyclage de tous les matériaux qui peuvent être recyclés et la mise en valeur des biens qu'on ne peut pas recycler.<sup>63</sup>

Les changements vont opérer dans les trois secteurs économiques clés à savoir : l'énergie, les matériaux, et l'alimentation.

-Le changement le plus important concernera le secteur de l'énergie : il faut passer du pétrole, charbon et gaz à l'énergie solaire, éolienne et géothermie.

-Concernant les matériaux : le changement sera pour les matériaux eux même et pas que, il va y avoir un changement dans la structuration du secteur, c'est-à-dire que le chemin de parcours d'un matériel va changer d'un chemin linéaire (foret -> décharge) à un chemin de réutilisation et de recyclage, un système en boucle qui se rapproche du système de la nature. Ce phénomène devra faire de la place à d'autres types d'industries de recyclage au lieu d'industrie d'extraction pure.

-Quant au secteur alimentaire : les changements ne concerneront pas la structure mais la façon de gérer le secteur et le capital naturel, stabiliser les aquifères en augmentant la productivité de l'eau, protéger les couches fertiles de la terre en modifiant les pratiques agricoles, ainsi qu'améliorer la productivité de la terre.

---

<sup>63</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, pp72-73.

Comme nous pouvons le constater, cette nouvelle éco-économie devra fonctionner grâce à des ressources comme le soleil, le vent et la lumière.<sup>64</sup>

Maintenant, il est bien clair que seuls les producteurs ne peuvent pas bâtir une économie durable. Comme le dit Joël de ROSNEY : « c'est à chacun de nous de devenir un éco-citoyen ».

L'économie dans laquelle nous avons vécu a mis plusieurs intermédiaires entre le producteur et le consommateur final, ce dernier ne souciait plus d'où venaient les matières premières, il n'avait plus de relation avec elles.<sup>65</sup>

Ce qu'il faut, c'est un retour au source, un rapport direct avec l'énergie et les produits que nous utilisons, si chacun d'entre nous agissait en pensant aux conséquences de ses actes, en changeant ses habitudes quotidiennes l'homme deviendrait éco-citoyen : faire attention aux sources de chaleurs à la maison, prendre une douche au lieu d'un bain, prendre un sac réutilisable au lieu d'un sac en plastique lorsqu'on va au supermarché, ne plus consommer du jetable, faire un tri sélectif dans chaque foyer, et c'est de cette manière qu'on peut réussir à diminuer nos déchets.

A travers plusieurs petits gestes écologiques, on peut faire basculer les choses, et on y arrivera qu'en sensibilisant au maximum les gens, afin de leur inculquer une nouvelle éthique de la production ainsi que de la consommation.

Ce phénomène du civisme environnemental n'a pas échappé aux industriels et publicitaires, actuellement ce sont eux qui essaient de tirer la corde vers eux pour bénéficier de ce nouveau marché. Avant les publicités des produits qu'on nous vendaient parlait des adjuvants dans les produits, c'était ça qui rassurer les consommateurs, plus il y avait de composants, mieux c'était, et cela se vendait mieux, comme signe d'une efficacité supérieure, par exemple un shampoing, plus il contenait des produits divers, plus le consommateur était sûr de son efficacité, actuellement c'est le contraire, c'est le « sans » qui gagne : sans conservateurs, sans

---

<sup>64</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, p131.

<sup>65</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, p77.

sel d'aluminium, sans produits chimiques ... et les industriels on en vue un nouveau marché à exploiter et à investir.

Les valeurs et les slogans ont changé, on parle de l'eau minérale comme source pure qui jaillit de la terre avec ses richesses, maintenant nous mettons des vêtements avec des fibres naturelles, le synthétique ne fait plus mode, les véhicules les plus en vogue sont ceux qui roulent propres, silencieux et en sécurité, on ne cherche plus à montrer sa belle carrosserie avec un moteur puissant et polluant...etc. <sup>66</sup>

Tout cela pour démontrer que l'environnement à susciter de nouveaux intérêts, et de nouvelles façons de consommations, il existe un marché nouveau, celui de l'énergie propre, de l'alimentation bio, du prêt à porter naturel de transport propre, une nouvelle relation va lier l'homme à la nature et à sa façon de consommer. L'environnement est devenu une bonne méthode de faire acheter.

### **3- L'environnement un nouveau marché à investir :**

Ce nouvel attrait envers l'environnement n'a jamais connue de précédant dans l'histoire, et il ressemble à la révolution industrielle dans le fait que c'est un passage à une nouvelle énergie. Cette révolution non seulement va changer le cours des choses, mais elle devra se faire dans un laps de temps beaucoup plus court que les révolutions historiques précédentes, c'est-à-dire qu'il faudrait que d'importants changements environnementaux s'effectuent dans quelques décennies, et cela à cause de la gravité des dommages déjà existant, et du manque de ressources naturelles auxquelles nous devons faire face.

Cette révolution est celle de la survie de l'espèce humaine, naturelle et animale. Dans toute l'histoire, nous n'avons jamais assisté à un tel phénomène d'investissement. Les sommes qui sont investies dans le pétrole chaque année donnent une idée des sommes qui peuvent être réinvestis dans l'éco-économie.

En 2000, nous avons consommé à travers le monde 28 milliards de barils de pétrole soit 76 millions de barils /jours. <sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, p78.

<sup>67</sup> US department of energy [DOE] Energy information administration, [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov)



Combien faudrait-il d'éoliennes ou de panneaux solaires pour produire autant d'énergie ? Certes d'énormes sommes sont en jeu, mais l'énergie éolienne par le vent et les toitures solaires sont des énergies renouvelables qui ne s'épuisent pas contrairement au pétrole. Si l'argent dépensé en un an en pétrole était investi en éolienne cela pourrait couvrir 1/5 des besoins mondiaux en énergie électrique.<sup>68</sup>

C'est incroyable le temps et l'argent que l'on aurait pu gagner et épargner notre environnement de la pollution de cette énergie combustible.

Afin de remplacer l'énergie pétrolière, il y aura d'importants investissements qui devront être faits, car cette énergie finira par s'épuiser, il faudra ajouter des lignes électriques afin de relier les éoliennes aux domiciles. L'installation qui existe déjà pour l'économie énergétique devra servir en grande partie pour cette nouvelle énergie.<sup>69</sup>

Dans ce nouveau marché, les événements vont s'accélérer, qui sera le premier qui proposera la meilleure solution environnementale dans son domaine, et qui sera commercialisée à grande échelle : de nombreuses guerres éco-économique vont être déclarées, le marché environnemental est devenu une arme redoutable et la demande des consommateurs accroît plus rapidement chaque jour, et ces derniers culpabilisent envers leur environnement. Prenons l'exemple du pot catalytique qui a été instauré par les Allemands, ces derniers ont eu une avance technologique considérable dans le domaine, le pays le plus gros producteur de grosses cylindrées mets en place le pot catalytique, pendant qu'ailleurs en France, les fabricants de voiture préfèrent rechercher dans le créneau des moteurs propres, car se sont des producteurs de petites voitures et le coût supporté par la mise en place d'un pot catalytique n'arrange pas leur prix de vente. Seulement voilà, en 1985 la commission européenne met en place une réglementation stricte sur les émissions, parmi eux les grosse cylindrées. Et les Allemands avaient une longueur d'avance, toutes leurs voitures étaient déjà équipé afin de répondre aux normes de la commission, l'Allemagne a largement gagné un marché très important grâce à son invention qu'elle maîtrise parfaitement.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> Sur la base d'un coût d'installation des éoliennes d'un million de dollars par méga watt, d'un facteur de capacité de 40% et d'une consommation mondiale d'électricité de 12800 milliard de KWh, selon le [DOE] US Département Energy.

<sup>69</sup> BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France, p144.

<sup>70</sup> DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES, pp80-81.

Le marché de l'éco-économie n'a pas fini de se développer, aidée par une réglementation de plus en plus sévère et des outils économiques répressifs. Il ne va épargner aucun secteur, bien sur tous ne feront pas que des bénéfices, mais ceux qui réussiront sont ceux qui seront toujours anticipés et auront une longueur d'avance sur les nouvelles technologies et procédures propres.

**Conclusion :**

Voilà comment la boucle est bouclée, nous sommes passés de l'écologie à travers l'histoire, ensuite l'économie de l'énergie et la dictat de la consommation du tout jetable à la réutilisation de l'économie envers l'écologie, l'entreprise a retrouvé un rôle en faveur de l'environnement. Cette économie qui a tendu nuit à la nature, sans le vouloir peut être au début, a ensuite fait naître une vague de conscience importante, qui a fait changer les mœurs et a fait naître un civisme envers l'environnement, nous pouvons commencer à croire à un monde meilleure.

Nous allons essayer de voir maintenant avec quels outils nous allons lutter contre la pollution qui nous envahie, quels sont les moyens dont nous disposons ou que nous devons créer pour un environnement durable.

www.oxproff.com

# CHAPITRE 2 : Réconciliation entre l'économie et l'écologie

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

## **CHAPITRE 2.- RECONCILIATION ENTRE L'ECONOMIE ET L'ENVIRONNEMENT**

### **Introduction :**

Comme nous venons de le voir, la relation entre l'économie et l'environnement a beaucoup évolué, actuellement Il est nécessaire de réaliser une intégration efficace de l'économie et de l'environnement et de développer des outils et des stratégies qui satisfont les exigences d'un développement durable, c'est-à-dire un « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »<sup>71</sup>.

Afin que cette intégration se passe dans les meilleures conditions, nous allons avoir besoins d'instruments, et de mécanismes ainsi que des règles pour structurer cette transition vers un développement durable.

Comme l'a suggérer le professeur AMRANI dans un article sur un essai de modélisation environnementale des entreprises Algérienne, selon lui pour entrer dans une logique du développement durable, il est nécessaire de construire une stratégie à la fois bénéfique pour l'environnement et le développement et d'initier des politiques, des réglementations et des incitations économiques qui intègrent les considérations environnementales dans le processus de décision.<sup>72</sup>

Ces outils se divisent en trois catégories :

1. La réglementation environnementale ;
2. Les instruments financiers et les mécanismes de marché ;
3. La certification environnementale et les labels écologiques.

Chacun de ses éléments va être vu d'une manière plus approfondi, mais pour bien comprendre cette relation, nous devons étudier tous les instruments qui vont occuper une place de plus en plus importante dans les préoccupations environnementales et économiques d'un pays.

### **Section 1.- Les outils de protection de l'environnement**

#### **1- La réglementation environnementale :**

Les politiques réglementaires concernent un ensemble de mesures et législations mis en place dans un but de trouver des solutions et de diminuer des problèmes environnementaux en définissant des normes, des standards, et des seuils limites qu'il ne faut pas dépasser...

---

<sup>71</sup> Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1988, p.51

<sup>72</sup> AMRANI Abdenour Kamar, FETTAT Faouzi, Revue Les économies du nord Africain, La sensibilité environnementale dans les entreprises algériennes : Essai de modélisation, n°03, Sidi bel Abbes, Décembre 2005, pp. 38-39.

La réglementation définit à la fois ce qui est toléré et ce qui est interdit en matière de production et de consommation en matière d'environnement. L'intervention publique avait pour but de mettre en place un droit de l'environnement.

**Avantage :**

- c'est l'interdiction dans le but d'une préservation stricte de certaines espèces qui sont menacées.
- L'avantage aussi c'est que nous nous dirigeons avec cette réglementation vers la première étape pour mettre en place une régulation minimale.

L'objectif visé est de sensibiliser les acteurs économiques aux effets environnementaux. La réglementation est apparue dans de nombreux domaines : l'air, l'eau, la gestion des déchets ménagers et toxiques, etc....

La législation utilise ici à la fois de la force contraignante, des mesures (lois, décrets, ordonnances, etc....) et l'information sur la nature et les conséquences des dommages subis par l'environnement.

L'action de cette réglementation est fondée sur son degré d'information. Cette approche nécessite, une fois la législation mise en place, que l'autorité contrôle l'action des agents économiques. On appelle ce concept l'approche commande et de contrôle.<sup>73</sup>

Cette approche est utilisée notamment, lorsque les mécanismes de marché ne donnent pas de bon résultats, le gouvernement doit intervenir pour corriger. Et comme nous l'avons déjà dit, cela se fera à travers l'utilisation d'une réglementation, cette dernière impose des normes de performances ou de moyens.

La norme de performance consiste à fixer le niveau maximal de pollution acceptable et laisser les firmes choisir les moyens de l'atteindre. Cependant, comme il est souvent difficile de déterminer le niveau maximal de pollution acceptable en fonction des milieux, on a plutôt recours aux normes de moyens. Celles-ci déterminent le type de moyen de contrôle de la pollution qui doit être installé.<sup>74</sup>

**Inconvénients et limites :**

---

<sup>73</sup> BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, Paris France, 2007.

<sup>74</sup> Étude réalisée pour le Regroupement National des Conseils Régionaux de l'Environnement du Québec, Les instruments économiques et la protection de l'environnement, Mai, 1998, pp.5-6.

La réglementation a fait ses preuves dans certains secteurs, mais elle montre pas mal de lacunes et de limites, comme le coût élevé de l'intervention bureaucratique, ainsi que les différents litiges et les charges pour l'industrie.

Parmi ces inconvénients :

-Le manque de flexibilité ne permet pas d'atteindre l'objectif de dépollution à moindre coût.

-La réglementation contrairement aux autres instruments, n'a pas un effet incitatif continu de réduction des émissions. Les entreprises ne sont pas incitées à continuer à réduire leurs émissions une fois la norme respectée.

-Certains ministères de l'environnement n'ont pas la capacité d'enquête ou une expertise scientifique suffisante pour imposer une réglementation.<sup>75</sup>

Au fil des ans, ces facteurs sont devenus de plus en plus problématiques. Nous avons été forcés d'admettre que si l'on veut avancer dans la protection de l'environnement, le cadre réglementaire devrait être complété par d'autres approches dont l'utilisation des mécanismes de marché et des instruments financiers.

## **2- Les instruments financiers et forces de marché :**

Les instruments économiques reposent sur les principes et les forces du marché. Il s'agit d'utiliser les prix, c'est-à-dire de modifier les coûts et les avantages des options offertes aux agents économiques, en fonction d'objectifs environnementaux.

Autrement dit, on doit utiliser le mécanisme des prix. C'est à dire, soit imposer une taxe, soit mettre en place un marché de droits à polluer.

Le fondement théorique des instruments économiques ne date pas d'hier, il remonte à 1920, c'est l'économiste britannique Arthur Pigou qui dit que le prix des biens et services devrait dans l'idéal refléter l'intégralité des coûts sociaux, y compris les coûts du point de vue de l'environnement liés à la pollution, à l'exploitation des ressources et à d'autres formes de dégradation de l'environnement.<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, Paris France, 2007.

<sup>76</sup> Étude réalisée pour le Regroupement National des Conseils Régionaux de l'Environnement du Québec, Les instruments économiques et la protection de l'environnement, Mai, 1998, p6.

Ce que l'on peut espérer avec ces instruments et à travers le mécanisme du marché, c'est d'une part lorsque les prix vont augmenter, les quantités vont diminuer, c'est la loi basique de l'offre et de la demande, et d'un autre côté une incitation à se lancer dans la recherche des technologies propres. La fiscalité verte va démontrer son efficacité par un concept qu'on appellera le concept de double dividende : le premier va se traduire par la réduction de dommages de pollution, qui découle directement de l'effet que va provoquer l'augmentation des prix; le deuxième se présente sous la forme d'un gain collectif, qui permettra une utilisation pertinente des recettes générées par la taxe.<sup>77</sup>

Plusieurs instruments vont être mis en place, nous les verrons un par un dans la section suivante, nous en parlons dans cette section comme un passage obligatoire pour comprendre pourquoi et comment les gouvernements ont commencé à y recourir, car les principaux facteurs qui poussent à utiliser ces outils sont les suivants :

- la recherche de moyens d'action plus efficaces en matière d'environnement;
- la réforme des réglementations
- la réforme de la fiscalité
- la recherche de recettes publiques.

### **3- La certification environnementale et labels écologiques :**

La certification a été mise en place dans le but d'améliorer la qualité environnementale sur le marché, et cela à cause de l'existence d'une asymétrie de l'information.

Il existe deux types de certification environnementale :

La certification par processus : comme la norme ISO 14000. (Voir chapitre 4)

La certification des produits : Labels écologiques.

Concernant les labels écologiques : « ce sont des marques volontaires attribuées à des produits en raison de leur qualité de moindre nocivité sur l'environnement que d'autres produits de la même catégorie ».

---

<sup>77</sup> Crassous Renaud, Quirion Phillipe, Gherzi Frédéric et Combet Emmanuel, Taxe carbone : recyclage des recettes et double dividende, centre CIREC Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement, 2009.

Lors de la conférence internationale sur le développement durable de Rio (1992), le sujet des labels écologique a été abordé et leur usage a été recommandé. Ces derniers agissent à la fois sur les comportements des consommateurs et des producteurs.<sup>78</sup>

Les labels ont un certains nombre de caractéristiques notamment :

- Le fait d'être des instruments incitatifs.
- Permettent d'éviter dans une certaine mesure les problèmes de commerce international.
- La lutte contre la pollution dépend du comportement d'achat des consommateurs.

Tous ces outils participent d'une manière ou d'une autre à une meilleure satisfaction aux exigences d'un environnement durable, chacun avec ces avantages et limites, cependant, ils représentent une grande avancée de pensée économique dans une perspective de protection de l'environnement, nous allons continuer dans cette lancée en développant un de ces outils qui sont les instruments financiers, car comme nous l'avons dit il représente un gros avantage de double dividende, voyons quels sont ces instruments ainsi que leur applicabilité.

## **Section 2.- Les instruments financiers de lutte contre la pollution**

Nous allons parcourir les différents instruments financiers qui peuvent aider à freiner la pollution ou participer d'une manière ou d'une autre à protéger l'environnement. Cependant, il ne suffit pas de les parcourir, il faut étudier quel instrument choisir ainsi que la possibilité de les appliquer et de les mettre en œuvre réellement.

### **1- Les taxes :**

#### **Définition n1 :**

---

<sup>78</sup> BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, Paris France, 2007.



« Une taxe est imposée lorsqu'un bien, jugé par la loi comme malsain pour l'environnement, est émis pour consommation ». <sup>79</sup>

### **Définition n2 :**

D'après la législation belge une écotaxe est « toute taxe d'un montant suffisant pour réduire significativement l'utilisation ou la consommation de produits générateurs de nuisance écologiques... » <sup>80</sup>

### **Définition n3 :**

On l'appellera aussi « taxe de Pigou », due à son précurseur Arthur Cécile Pigou, qui est un économiste britannique, et qui a particulièrement étudié l'économie du bien être et de l'environnement, en introduisant le principe du « pollueur-> payeur ».

La taxe de Pigou signifie qu'à chaque fois que les pollueurs dépasseront un seuil permis de pollution, ils devront payer une taxe pour chaque unité de déchets jetés dans l'environnement.

Certains diront, que cet outil donne le droit de polluer l'environnement, mais seulement jusqu'à une limite fixée, au-delà de cette limite, les pollueurs doivent versée une taxe. <sup>81</sup>

## **1-2- Les différents types des écotaxes :**

### **1-2-1- Les redevances :**

La redevance est une taxe que l'on paie sur chaque unité de pollution produite.

Les redevances tendant à :

-Augmenter le prix d'un bien : mais attention il y a un équilibre à ne pas rompre afin de ne pas perdre le côté bénéfique de cette redevance, c'est-à-dire :

---

<sup>79</sup>ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, p 34.

<sup>80</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, p 35

<sup>81</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, pp.61-73.

Il faudrait que par l'augmentation du prix, les coûts de production doivent toujours être internalisés, par contre, si cela vise à externaliser les coûts de production cela devient une distorsion du marché.

C'est pour cela que la redevance peut être mise en cause comme outil de lutte contre la pollution, car la valeur de l'environnement est une valeur difficilement mesurable.

-La redistribution économique : une autre finalité de la redevance c'est-à-dire que ces redevances peuvent servir à redistribuer la richesse.

-Enfin la redevance peut inciter à la formation de capital ; cette dernière va décourager la consommation et de ce fait encourager l'épargne et donc la formation du capital et cela selon la théorie de Keynes.<sup>82</sup>

### **Classification des redevances:**

Nous avons quatre types de redevances :

-Les redevances de déversement : Une écotaxe est une redevance de déversement lorsqu'elle est égale à une quantité de CO<sub>2</sub> déversée.

-Les redevances pour des services rendus : Ici la redevance est payée en contre partie d'un service rendu, comme le ramassage des ordures ou de déchets public.

-Les redevances sur produit : Cette dernière consiste en une taxe que l'on rajoute automatiquement au prix du produit et donc payé par le consommateur. Exemple : si c'est un produit jetable et on sait qu'il va ne plus servir après sa première utilisation, comme un appareil photo jetable, on y rajoute cette redevance au prix du produit.

-Les redevances administratives : C'est un droit que l'on paie pour avoir accès à un bien d'environnement comme par exemple un permis pour pêcher dans un lac, ou un terrain pour y déverser des déchets.<sup>83</sup>

### **1-2-2- Le recyclage :**

---

<sup>82</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, p35.

<sup>83</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, pp. 35-36.

Cela concerne les entreprises qui font du recyclage, on leurs accorde des crédits importants qui peuvent servir à réduire d'une manière importante leurs impôts.

### **1-2-3- Les péages et droits d'entrée :**

Ceci est aussi une bonne manière de réduire la pollution de l'air et les dérangements sonores, en imposant une somme d'argent pour avoir accès par exemple au centre ville à certaines heures de la journée de grande influence.

### **1-2-4- Les taxes parafiscales :**

C'est un prélèvement perçu au profit d'une personne morale autre que l'état ou un établissement public administratif. Nous pouvons citer comme exemple la taxe sur les papiers ou les cartons.<sup>84</sup>

### **1-2-5- Les taxes d'utilisations :**

Ce type de taxe suppose qu'afin d'éliminer ou traiter des déchets polluants, il y aura des paiements pour un service public ou privé.

Cela sous-entend bien sûr, l'existence d'équipements et d'installations nécessaires et capables d'éliminer les déchets résultants de la pollution.

### **1-2-6- Les taxes sur les produits :**

Cette taxe est appliquée lorsque le produit en question engendre une pollution de n'importe qu'elle nature pendant sa phase de production ou de consommation. Cette taxe est généralement payée par le dernier consommateur. Le producteur ne prend pas à sa charge cette taxe, il ne sentira cette différence, que s'il existe un autre produit non polluant et moins cher que celui qu'il produit.

Le but à long terme de cette taxe, est bien sûr, de racheter des processus de production qui éliminera ou réduira la pollution, car si cette dernière ne cessera d'augmenter, cela affectera directement les producteurs car la demande de leur produit diminuera.

### **1-2-7- Les taxes sur le prix des facteurs de production :**

---

<sup>84</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, p38.

C'est une taxe qui est directement appliquée sur le facteur de produit en augmentant son prix dans le but de réduire la quantité utilisée qui engendre la pollution en question.

Dans quel cas appliquer cette taxe ? Surtout lorsqu'on n'arrive pas à mesurer la quantité de la pollution produite.

Cette taxe est calculée en fonction de la production et la relation entre le facteur de production-pollution.

Cependant ce type de taxe a des limites ; qui résident justement dans l'exactitude des données quantifiables.<sup>85</sup>

### **1-3- Applicabilité de la taxe :**

Cette dernière a des limites :

- La taxe peut n'être pas assez élevée pour dissuader les pollueurs de diminuer leur production de pollution, et dans ce cas elle ne servira qu'à être redistribuée pour financer par exemple des recherches pour de nouvelles technologies moins polluantes. Nous observons que l'objectif est complètement détourné de la fonction première de la taxe de Pigou.
- Autre limite d'applicabilité de la taxe, est comment estimer sa valeur exacte. Pour cela nous aurons besoin d'informations pertinentes qui concernent ce qui a été déjà pollué, et les coûts qui sont mis en œuvre pour contrôler la pollution.

Nous avons dit précédemment, que la taxe de Pigou est égale au coût de pollution marginale et justement cette donnée est loin d'être facile à obtenir.

Il eut des auteurs qui ont voulu détourner cette règle, pour faciliter le calcul et proposèrent de ce fait, de la calculer au coût de pollution marginale actuel et de l'ajuster selon le changement de la pollution.

---

<sup>85</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, pp.61-73.

-La dernière limite, tout aussi importante, c'est que dans certains cas on ne peut même pas calculer la quantité des déchets émis. C'est pour cela qu'on a recours aux taxes sur le produit ou ses facteurs de production.

Pour qu'une taxe soit véritablement efficace ; il faudrait qu'elle soit applicable directement sur les quantités des déchets ou des éléments polluants. Le fait de l'appliquer sur le prix du produit ou sur le facteur de production n'est à utiliser qu'en second choix, lorsqu'on trouve des difficultés à mesurer ou à calculer la quantité exacte des éléments polluants.<sup>86</sup>

#### **1-4- La Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) :**

Nous allons prendre comme exemple la TGAP, qui est une taxe qui a été appliquée en France. C'est Lionel JOSPIN, en 1997, qui se préoccupaient d'instaurer une fiscalité écologique. La TGAP a été adoptée en 1999, et son application est passée par trois étapes.

La première s'est concentrée principalement dans le regroupement de cinq taxes qui existaient déjà, pour n'en former qu'une seule, ces cinq taxes sont les suivantes :

- « -La taxe sur le stockage des déchets ménagers ;
- La taxe sur l'élimination des déchets industriels spéciaux ;
- La taxe d'atténuation des nuisances sonores ;
- La taxe sur la pollution atmosphérique ;
- La taxe sur les huiles de base. »

Cette taxe a endossé aussi un autre rôle qui n'était pas son objectif au départ, qui est la promotion de l'emploi.

Deuxième étape de la TGAP, était consacrée à l'eau, c'est-à-dire qu'elle visait les activités et les produits qui nuisaient à l'eau en proposant d'autres méthodes, ou des produits de substitutions beaucoup moins nocifs.

---

<sup>86</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, pp.61-73.

Troisième et dernière étape de l'application de la TGAP, en 2001, cette dernière aurait dû être consacrée au domaine de l'énergie. Cependant, les événements politiques qui suivirent, ont fait que les choses ne se sont pas déroulées comme prévu.

Il eut un conseil constitutionnel, le 28 Décembre 2000, qui n'a pas adopté la loi et qui l'a condamné, le motif étant que cette taxe ne respectait pas le principe d'égalité, car les entreprises concernées n'allaient pas subir les mêmes conséquences, et chacune aura un impact différent, quant à la quantité du gaz à effet de serre émise.

C'est pour cette raison selon le gouvernement Français, que le 30 Août 2001, que la taxe sur l'énergie ne fut pas appliquée.<sup>87</sup>

## **2- Les aides financières :**

C'est le deuxième outil financier qui participe à la diminution de la pollution environnementale.

### **2-1- Objectif des aides financières :**

Les aides financières ont pour objectif :

- Taxer toute manœuvre qui participe à la destruction de notre environnement et encourager les activités positives.
- Offrir ces aides, dans le but d'inciter les industries ou autres secteurs à recourir à des technologies moins polluantes.
- Et enfin, des aides financières qui peuvent permettre de traiter des problèmes bien spécifiques, selon les dégâts ou le degré d'endommagement.<sup>88</sup>

### **2-2- Classification des aides financières :**

Nous en distinguons trois types :

- Les subventions ;

---

<sup>87</sup>LONDON Caroline, Revue Française de finances publiques, « *Protection de l'environnement : les instruments économiques et fiscaux* », N°90, France, 2005, pp22-24.

<sup>88</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, pp.38-39.

-Les prêts à taux réduits ;

-Les allègements fiscaux.

### **2-2-1- Les subventions :**

Les subventions jouent un rôle déterminant dans la dissuasion à utiliser des équipements polluants, et à investir dans des technologies et équipements moins polluants.

Il existe une formule qui permet de calculer la subvention totale :

$$S = s (Q-M)$$

Sachant que

S : Subvention totale

s : Subvention par unité de non pollution

Q : Le niveau de pollution en dessous duquel est versée la subvention

M : Le niveau de pollution de la firme après l'effort de dépollution

#### **2-2-1-1- Les limites d'applicabilité des subventions :**

-Parmi les effets pervers de la subvention, elles peuvent inciter des nouveaux acteurs qui veulent rentrer dans le marché, uniquement pour bénéficier de l'argent en question.

-il y a aussi le fait que la subvention pèse lourd dans certains budgets de l'état, car en général, le coût de ces équipements devient beaucoup moins cher que son prix au marché afin que les entrepreneurs puissent investir dedans.<sup>89</sup>

« -Les subventions ne favorise en aucun point la recherche et le développement de technologies moins polluantes et coûtent moins chers, car la subvention est une sorte de solution de facilité qui permet d'obtenir les équipements non ou moins polluantes sans aucune difficultés pour l'entreprise.

---

<sup>89</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, p39.

Nous constatons que l'état ou les contribuables prennent en charge la plus grosse partie de frais pour la réduction de la pollution, à la place des entrepreneurs qui finalement profitent bien de cet avantage et payeront la partie qui reste.

#### **2-2-1-2- Comparaison entre l'outil de la taxe et celui de la subvention :**

L'application de l'écotaxe va diminuer le profit, alors que la subvention va l'augmenter. Ce qui va se passer sur le long terme, c'est que les entreprises vont préférer de conserver le système de subvention plutôt que celui de la taxe et malheureusement ceci va engendrer une augmentation du niveau de la pollution.

#### **2-2-2- Les prêts à taux réduits :**

C'est une sorte de subvention indirecte, qui se traduit par un accord d'un prêt dans le but d'acquies des technologies moins polluantes, mais avec un taux d'intérêt nettement inférieurs au taux du marché. La différence entre les taux étant payée par l'état.

#### **2-2-3- Les allègements fiscaux ou réduction des impôts :**

Ce sont eux aussi des subventions indirectes qui consistent soit en accordant des crédits ce qui va réduire l'impôt, ou bien en faisant en sorte que l'amortissement de certains équipements anti pollutions soit accéléré. »<sup>90</sup>

#### **2-2-1-3- Exemple de subventions appliquées en France :**

Pour cet exemple, il existe deux agences principales en France qui sont les suivantes :

- L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME) ;
- Les agences de l'eau.

Avant de connaître les activités de ces deux agences, il faudrait comprendre comment se passe en réalité ce système.

Il y a un conseil d'administration dans chaque agence et c'est à lui de prendre la décision d'accorder ou pas ces aides.

---

<sup>90</sup> ZEKRI, S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, pp.61-73.



Elle sera présentée sous forme d'une convention dans laquelle sont mentionnées les activités exactes qui vont être effectuées avec cet argent, et ceci afin de préciser quel fonds va à quels travaux avec une garantie de résultat.

Cette convention doit préciser aussi les garanties de l'agence elle-même qui présentera elle aussi le montant de l'aide et les modalités de son versement.

- **Les activités de l'ADEME :**

De 1992 à 1999 : l'ADEME accroît son aide

De 2000 à 2003 : Il y a un léger recul, en 2003, (-22%) par rapport à 2002

Le montant de cette aide en 2003, est égale quand même à la somme conséquente de 265 M d'euros qui était destiné au domaine de l'air, c'est-à-dire les énergies renouvelables, la maîtrise de la consommation d'énergie...<sup>91</sup>

- **Les activités de l'agence de l'eau :**

Il y a eu un programme sous le nom du VIII programme d'action entre 2000 et 2006.

Durant cette période, il y a eu un calendrier établi comportant les travaux qui doivent être entrepris, ainsi que la somme d'argent qui devait leur être consacrée.

Durant la période 2003-2004, les agences de l'eau ont réussi à apporter pour chaque année deux milliards d'euros d'aides qui se constituent principalement de subventions et / ou de prêts.<sup>92</sup>

### **3- Les permis négociables :**

Les permis négociables sont comme leur nom l'indique, c'est-à-dire des permissions pour polluer, pourquoi négociable ? Car nous pouvons les acheter ou les céder.

Autrement, on peut dire que, par exemple, chacun d'entre nous possède un bon qui lui donne le droit d'émettre une certaine quantité de CO<sub>2</sub>, s'il en veut plus, il peut en acheter, par contre s'il n'en veut pas, il peut vendre son bon.

---

<sup>91</sup> Rapport d'activité, L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME), 2003.

<sup>92</sup> LONDON Caroline, Revue Française de finances publiques, « *Protection de l'environnement : les instruments économiques et fiscaux* », N°90, France, 2005, pp27-28

Dans la réalité économique, il s'agit de la création d'un marché artificiel où offreur et demandeur peuvent s'échanger des permis de pollution.

Cet instrument a été créé dans le but de lutter contre la pollution atmosphérique causée par l'oxyde de carbone CO<sub>2</sub>, le Dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et le dioxyde d'azote (NO<sub>x</sub>).

Comment se passe réellement cette transaction dans ce marché pas comme les autres ?

Avant toute chose, les autorités concernées doivent déterminer un niveau optimale de la pollution sur lequel ils vont se baser pour déterminer à partir de quel point il n'est plus permis de polluer.

Vient ensuite, l'émission de ces permis, qui sont soit distribuées gratuitement aux entreprises qui polluent beaucoup, soit ces permis seront vendus aux enchères.

A ce moment la, un marché aura été créé, et les entreprises qui détiennent ces bons peuvent les échanger entre elles. Si, par exemple, une entreprise détient un permis et qu'elle pollue beaucoup moins que ce qu'elle a dans son permis, elle a intérêt à le vendre à une entreprise qui en a plus besoin qu'elle. Et vis-versa, nulle entreprise n'a le droit de polluer plus que ce qu'elle ne possède dans son bon.

Si nous observons les choses d'un certain angle, nous pouvons dire que c'est facile, une entreprise peut se dire qu'elle peut polluer autant qu'elle veut pour continuer à produire, mais non, elle peut se permettre de le faire, jusqu'à un certain point où le prix du permis sera égal au coût de production.<sup>93</sup>

### **3-1- Applicabilité et limite des permis négociables :**

Une des conséquences positives à long terme de cet instrument, c'est que ça poussera les entreprises à réduire leur production afin de diminuer la pollution, ou à rechercher des technologies moins polluantes et moins coûteuses que ces permis.

D'un point de vue d'applicabilité, les choses sont loin d'être simple que la théorie. Ces permis sont difficiles à mettre en œuvre en pratique. Deux points sont supposés exister d'une manière fluide :

---

<sup>93</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, p70.

- Un marché fluide inter- entreprise ;

-La disponibilité d'information, afin de diminuer les coûts de transaction qui représente une moyenne de 30% de la transaction.

Les pays développés rencontrent déjà ces difficultés, il n'est donc même pas envisageable de les appliquer aux pays en voie de développement, auxquels, on y rajoutera le souci de quantifier les émissions de pollution afin de déterminer son niveau optimale.

Les limites que nous venons de citer ont rencontré uniquement un marché national et régional.<sup>94</sup>

#### **4 – Le système de dépôt- Remboursement :**

Ce système fonctionne de la manière suivante : un prix est imposé sur un produit polluant, exemple des plus faciles et courant, ce sont les bouteilles en verre.

Lorsque le commerçant achète la bouteille, il paie et le contenu et le contenant, à ce moment lorsque le consommateur vide sa bouteille et la rend à son commerçant, ce dernier lui rembourse le montant de la bouteille.

Ce système est un bon outil dans le sens où il aura pour effet de diminuer la pollution par les déchets en verre. Et le fait de les rendre va entrainer leur réutilisation. Cet outil est parait-il préférable au recyclage d'un point de vue des prix, puisqu'il permet d'avoir le prix des boissons au plus bas, car on va utiliser moins d'énergie et de matières premières à reproduire d'autres bouteilles.

Malheureusement, tout n'est pas aussi facile dans la réalité, car il y a une autre production de bouteilles de jus de fruit, ou de pots qui sont destinés à être remboursés ou retournés, et qui contribuent négativement à l'augmentation de la pollution par les déchets, ce qui aura pour conséquence, l'augmentation de l'impôt sur les déchets ainsi que le coût de recyclage.<sup>95</sup>

#### **4-1-La performance du système dépôt-remboursement :**

##### **4-1-1- Performance économique :**

---

<sup>94</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, p71.

<sup>95</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, p69.

Cet outil est performant puisqu'il prévient la pollution. D'un point de vue économique : si jamais, il n'y a pas de retournement du produit, le consommateur va perdre la somme déposée. Par contre, ce montant va retourner à l'entreprise productrice, mais ce qui aurait été plus bénéfique c'est que cette somme aurait du revenir aux autorités qui s'occupent du traitement des déchets.

#### **4-1-2- Efficacité environnementale :**

Le non retournement des éléments polluants, va participer massivement à la pollution des paysages par le plastique et le verre ainsi que la pollution des sols et des eaux par le biais de certains produits chimiques provenant de l'emballage de certains produits comme le Mercure dans des batteries et des piles. En résumé, pour qu'il y ait une efficacité environnementale, il faut une majorité participative à ce système, pour en apprécier sa juste valeur et sa réelle efficacité.

#### **4-1-3- Performance administrative :**

Le système est efficace à ce niveau, puisqu'il ne nécessite presque pas de procédure administrative sauf au début de la mise en œuvre pour que les différentes industries doivent mettre en place le système.<sup>96</sup>

#### **4-2- Applicabilité de ce système :**

Malgré son efficacité, les industries ne sont pas forcées d'accepter d'appliquer ce système, car il nécessite des installations spécifiques comme des lieux de stockage, et aussi des moyens de transport pour collecter les retournements.

Il y a aussi le risque de la concurrence, avec la mise sur le marché des produits qui n'auraient pas besoin d'être retournés et plus pratique pour l'utilisateur.

C'est pour cela, qu'il faut prendre tout ces facteurs en considération afin d'en assurer l'efficacité.<sup>97</sup>

### **5- La recherche et l'innovation :**

---

<sup>96</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, pp.69-70.

<sup>97</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, p70.

Ces deux éléments sont présentés ensemble, car l'un est une conséquence de l'autre, on fait des recherches pour trouver des technologies innovantes. Elles peuvent être sous formes de processus ou équipements de production, ou carrément des produits finis.

### **5-1- La recherche :**

La recherche constitue, en réalité, un outil de résolution d'un problème de pollution donnée à long terme.

Mais en plus, la certitude d'un résultat n'est pas garantie après tant de temps de recherche et de moyens financiers déployés pour une telle action. Ce qui la rend moins efficace à court terme autant qu'instrument de lutte contre la pollution.

Si l'on veut que cet instrument soit utilisé à bon escient, il faudrait le considérer comme un instrument complémentaire à un autre outil cité précédemment.

Si par exemple, l'état impose une taxe chère de pollution sur un élément qui nuit à l'environnement cela encouragerai les entreprises à faire des recherches pour trouver des solutions.

Le fait que c'est l'entreprise qui va faire cette recherche, c'est elle qui va engager des moyens financiers consacrés à un budget de recherche.

Ceci implique, deux avantages considérables :

-Le premier, c'est que l'agent responsable de la pollution paye pour la recherche de solution

-Le deuxième, l'état va ramasser des ressources qu'il pourra utiliser pour d'autres priorités.<sup>98</sup>

### **5-2- L'innovation :**

Les innovations dont nous allons parler, sont exclusivement appliquées aux Etats-Unis et sont considérées comme réussites jusqu'à présent :

#### **5-2-1- La banque de l'eau :**

En Californie, un nouveau mécanisme a été instauré pour mettre en œuvre une fiscalité environnementale : c'est la banque de l'eau : ils ont installé un système pour augmenter

---

<sup>98</sup> ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993, pp.71-72.

l'efficacité de la distribution de l'eau dans cette région, sachant que le Sud de la Californie est un désert.

### **5-2-2- La banque de l'environnement :**

Ce système a été mis en place au niveau des Etats, toujours aux Etats Unis. Par exemple : au Minnesota, les ressources récoltées grâce aux impositions sur l'émission du CO<sub>2</sub> sont réinvestis dans une banque qui fiance des projets écologiques.

Mais comme dit plus haut, ce sont des réformes qui s'appliquent au niveau étatique.

Chaque état examine la question à part, d'abord d'appliquer les écotaxes, et ensuite examiner la question de la réutilisation des recettes collectées.<sup>99</sup>

### **6- Comment choisir le bon instrument ?**

Après avoir étudié les outils financiers, comment en choisir un ?

Il n'est pas nécessaire d'être catégorique et en privilégier un par rapport aux autres. Il faut dire que le choix de l'instrument dépend beaucoup de l'effet qu'il aura sur l'économie d'une part et le respect de l'environnement d'autre part, bien que des fois ça sert plus l'un que l'autre.

Prenons par exemple les deux outils qui ont le plus d'impact sur les deux facteurs : les taxes et les permis négociables.

Les permis négociables ont pour incidence de réduire la pollution, mais économiquement, le coût est incertain. Ce qui n'est pas le cas de l'écotaxe.

Par contre si au moment de déterminer le seuil minimale de pollution, et une erreur est commise, là ce sont les permis qui sont à privilégier.

Pour résumer, lorsque le coût de dédommagement est inférieur au coût de prévention de la pollution par le biais des permis, ce sont les taxes les mieux conseillées et vis-versa.

Cette conclusion bien sur concerne cet exemple en particulier, maintenant, le choix n'est pas exhaustif, et surtout il ne faut négliger aucun des facteurs financiers et écologiques en même temps.<sup>100</sup>

---

<sup>99</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, p44.

### **Section 3.- L'expérience étrangère dans l'utilisation des instruments financiers de lutte contre les pollutions : cas de la pollution marine par les hydrocarbures**

Nous allons nous intéresser à présent aux expériences étrangères dans l'utilisation des instruments financiers contre la pollution en général et ensuite nous intéresser plus particulièrement à la lutte contre les pollutions marines par les hydrocarbures dans les pays développés et les outils utilisés dans ce combat.

J'ai choisi spécifiquement ce type de pollution, car je trouve que c'est un domaine très intéressant vu l'importance et la rareté de l'énergie des hydrocarbures par ces derniers temps, et surtout que nous sommes un pays qui vit à travers ce commerce, nous ne pouvons passer à côté d'un tel sujet, et donc ma comparaison va se faire sur la base du même type de pollution.

#### **1- Le programme LIFE (L'Instrument Financier pour l'Environnement) :**

Cet instrument a été lancé par l'Union européenne et quelques pays en voie de développement. Il a été lancé en 1992 pour servir l'environnement.

Son application est passée par plusieurs étapes :

-1992-1995 : dotation de 400 millions d'euros

---

<sup>100</sup> ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009, pp. 45-46.

-1996-1999 : dotation de 450 millions d'euros

-2000-2004 : projet LIFE III avec un budget de 640 millions d'euros.

Cet instrument a été mis en place afin de mettre en œuvre toutes les solutions possibles dans le domaine de la protection de l'environnement et aussi afin d'intégrer le concept dans les différentes politiques de l'union européenne.<sup>101</sup>

Toutefois, l'application de cet instrument doit être soumise à certaines conditions et critères généraux et peut néanmoins être appliquée par toute personne physique ou juridique, les critères sont :

-Les actions menées avec cet instrument doivent avoir le même objectif et répondre aux priorités qui ont été établies préalablement par la communauté instauratrice de l'instrument.

-Les personnes qui se chargeront du projet en question doivent avoir une bonne crédibilité d'un point de vue financier et technique.

-Et enfin, le projet doit répondre aux exigences d'un planning bien organisé en terme de délai, de faisabilité technique, et financière avec en prime un très bon rapport coût / avantages.

La procédure est simple : lorsqu'il y a un projet à financer, les pays membres doivent soumettre leurs propositions à une commission, cette dernière la publie dans le journal officiel avec tous les détails concernant la soumission. La commission doit vérifier les financements, faire le suivi de la mise en œuvre de l'instrument LIFE. Le suivi doit être aussi assuré sur le terrain, avec une transparence de l'information sur les résultats du projet.<sup>102</sup>

### **1-1- Les volets thématiques de LIFE :**

LIFE comporte trois volets dans son programme :

-LIFE Nature ;

-LIFE Environnement ;

---

<sup>101</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p2.

<sup>102</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p2.



-LIFE Pays-tiers.

Il faut savoir que pendant la période 1992-2002, il y aurait 2060 projets qui ont été soutenus par LIFE, ces projets se divisent comme suit :

-700 projets pour LIFE Nature ;

-1199 projets pour LIFE Environnement ;

-161 projets pour LIFE Pays-tiers.

Nous allons nous intéresser à chacun des volets de cet instrument, voir l'objectif de leur projet et ce qui a été réalisé dans différents pays pour chaque volet.

### **1-1-1- LIFE Nature :**

#### **1-1-1-1- Objectif :**

Ce volet vise en tout premier lieu à mettre en œuvre une réglementation destinée à protéger la faune, la flore et les habitats dans l'espace de l'union. Les principaux projets de conservation de la nature se concentrent sur la réhabilitation des habitats naturels, ainsi que les espèces dans un état de conservation naturel. Ces projets doivent être menés dans des zones bien spéciales ou bien des sites préalablement convenus et concerne aussi des espèces spécifiques mentionnés dans les directives du départ. Le budget qui a été consacré à LIFE Nature pendant la période 2000-2004 s'élève à 300 millions d'euros, avec un cofinancement par la communauté qui peut atteindre les 50 % des coûts. Mais concernant les projets de protection d'habitats ou les espèces prioritaires, et ceci à titre exceptionnel, le financement communautaire peut aller jusqu'à 75 % des coûts.

#### **1-1-1-2- Les actions menées par LIFE-Nature :**

Comme mentionné précédemment, l'objectif de LIFE Nature est la protection et la conservation de la nature, mais pas seulement, il y a bien d'autres projets différents, bien sur toujours dans le même cadre, et cela pour démontrer la diversité des milieux naturels dans l'Europe. Et voici quelques exemples des projets menés dans différents pays de l'union résumé dans le tableau suivant :

**Tableau 1- Les actions de LIFE-Nature<sup>103</sup>**

Pays de l'Union Européenne	Projet de LIFE-Nature
Belgique	Rachat de terres afin de restaurer des milieux naturels.
Danemark	La restauration de berges de cours d'eau et de terres humides : réouverture des pâturages.
Allemagne	La restauration de terres humides.
Estonie	Restauration de prairies boréales côtières de la Baltique.
Grèce	La protection d'espèces pratiquement disparues telles le phoque noire de la méditerranée.
Espagne	Protection des terres humides, dunes, lagons, zones côtières et maritimes, protection d'espèces en déclin (ours brin, vautour noir, vison européen, chauves-souris)
France	Etablissement de contrats de gestion territoriale écologique avec des groupes d'agriculteurs.
Irlande	La mise en valeur du patrimoine naturel irlandais par la promotion de l'écotourisme
Italie	La protection d'espèces particulières comme les loups, ours, et les chauves-souris..., ainsi

<sup>103</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p3.

	que des habitats particuliers (terres humides, les écosystèmes de rivière, ainsi que les sources...)
Lettonie	La restauration et protection de vastes espaces naturels.
Luxembourg	La restauration de la biodiversité
Hongrie	La préservation du loup et du lynx au nord-est du pays
Pays-Bas	Réintroduction du processus spontané pour créer des habitats naturels.
Autriche	La mise en place d'un pont vert au dessous d'une auto-route afin de permettre que les ours-bruns puissent immigrer dans les alpes.
Portugal	Instauration de plan de gestion pour les sites du réseau Natura 2000.
Roumanie	Le plan national d'action pour la protection des dauphins dans la mer Noire.
Finlande	La surveillance de certaines espèces de papillons qui sont des indicateurs de l'état de l'environnement très efficaces
Suède	La restauration d'une grande quantité de prairies humides dans les îles de la mer Baltique.
Royaume-Uni	Protection des oiseaux qui nichent sur le terrain.

Comme nous pouvons le voir, presque tous les pays d'Europe ont entamé des actions préventives écologiques, par des plans d'action et des programmes de protection des espèces

naturelles et leurs habitats, car ils savent très bien que tous l'écosystème sera chamboulé s'ils ne les protègent pas. Passons maintenant à la deuxième partie dont s'est préoccupé le programme LIFE consacré cette fois à l'environnement.

### **1-1-2- LIFE-Environnement :**

#### **1-1-2-1- Objectif :**

Ce volet a pour objectif la contribution au développement des techniques et des nouvelles méthodes dans le domaine d'environnement, par le financement de projet qui servent dans un premier temps à la démonstration. LIFE Environnement intervient dans cinq domaines bien précis, ce sont :

- L'aménagement et mise en valeur du territoire ;
- La gestion de l'eau ;
- La réduction des incidences environnementales dues aux activités économiques ;
- La gestion des déchets ;
- La réduction de l'incidence des produits sur l'environnement grâce à une politique de produit intégré.

Il faut bien faire la distinction avec d'autres projets qui sont destinés à la recherche dans des technologies qui existent déjà, ou bien à réinvestir dedans, ceci n'est pas le cas de LIFE Environnement qui lui a pour but de combler le vide qu'il y a après avoir collecté les résultats nécessaires pour le projet, et justement LIFE-Environnement intervient à cette étape du développement du projet et sa mise en œuvre à une grande échelle. Suite à cela, nous obtiendrons le projet de démonstration qui a été établi sur la base des recherches préalablement effectuées, et c'est ainsi que les projets dans le domaine de l'environnement sont vivement encouragés. Ceci, confirme une fois de plus l'importance de l'information, dans la diffusion des résultats, qui sans ces données d'une importance impérative, l'application des procédés au sens large ne peut se faire. L'union européenne a consacré pendant la période 2000-2004, 300 millions d'euros à LIFE Environnement. Lorsque les

projets génèrent des recettes, le cofinancement atteint les 30 % et 50 % dans le reste des cas.<sup>104</sup>

### 1-1-2-2- Les actions de LIFE-Environnement :

Une fois encore, nous allons parcourir les différentes actions de LIFE-Environnement à travers l'Union européenne dans le tableau suivant :

**Tableau 2- Les actions de LIFE-Environnement** <sup>105</sup>

<b>Pays</b>	<b>Projet de LIFE-Environnement</b>
Belgique	L'intégration et l'application de système de gestion environnementale à l'événementiel comme les foires, et les festivals...
Danemark	Le recyclage des déchets du bois traité, ainsi que l'établissement d'un label écologique pour les commerçants de détail.
Allemagne	Le recyclage des déchets de démolition des actions pour améliorer la qualité des eaux.
Grèce	L'instauration d'un plan de gestion de l'environnement pour les jeux Olympiques d'Athènes de 2004.  La production de l'huile d'olive subit une écologisation.
Espagne	Des actions pour le développement durable et le tourisme

<sup>104</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p4.

<sup>105</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p4

France	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Le design des pièces automobile prend la responsabilité de recycler les voitures en fin de vie.</li> <li>-Un transport respectueux de plus en plus de l'environnement.</li> <li>-Traitement innovant des eaux usées.</li> </ul>
Irlande	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Faire en sorte d'instaurer une politique de recyclage des appareils électroniques.</li> </ul>
Italie	<ul style="list-style-type: none"> <li>La lutte contre l'effet de serre et la pollution atmosphérique.</li> </ul>
Luxembourg	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'élaboration de logiciels de simulation afin de contrôler l'efficacité des traitements des eaux-usées.</li> </ul>
Pays-Bas	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La récupération des eaux de pluie et l'utilisation rationnelle de cette ressource dans les villes.</li> <li>-Promouvoir la construction écologique.</li> <li>-Offrir des points bonus ainsi que certains avantages qui encouragerait la consommation de produits moins polluants et plus respectueux de l'environnement.</li> </ul>
Autriche	<ul style="list-style-type: none"> <li>La promotion de biocarburants ainsi que des matériaux de construction recyclés.</li> </ul>
Portugal	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La surveillance de la qualité de l'air.</li> <li>-Transformer l'élevage porcin en élevage écologique.</li> </ul>
Roumanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Le tri sélectif des ordures ménagères.</li> </ul>

Suède	-La promotion de produits biologiques comme les laques et les solvants biologiques.  -Traitement écologique des déchets.
Royaume-Uni	La collecte, redistribution et réutilisation des ordinateurs déjà utilisés.

Cette fois-ci, les pays européens se sont concentrés sur la lutte contre la pollution par la mise en place, comme nous pouvons le constater dans le tableau ci-dessus, de programmes consacrés à la réutilisation des matières et leur recyclages, ainsi que la promotion de nouvelles technologies propres et l'utilisation de produits moins polluants.

Le programme LIFE s'est consacré dans son troisième volet aux pays tiers qui peuvent avoir plus ou moins des difficultés à appliquer une nouvelle politique environnementale.

### **1-1-3- LIFE –Pays-tiers :**

#### **1-1-3-1- Objectif :**

Ce volet de l'instrument LIFE, a vraiment pour but d'aider les pays autre que ceux de l'Union Européenne notamment les pays riverains de la méditerranée et de la mer Baltique à avoir les capacités techniques et administratives dans le domaine de la préservation de l'environnement. Bien sur tout cela se fait dans des conditions préalablement établies, c'est-à-dire qu'un projet LIFE pays tiers n'est pas accepté s'il ne remplit pas un certain nombre de conditions :

- D'abord, bien évidemment le projet doit avoir un intérêt pour les pays de la communauté.
- Ensuite, il doit avoir comme principal objectif le développement durable que ce soit au niveau national, international ou régional.
- Et enfin, une plus-value réelle par l'apport de solutions concrètes à des problèmes de l'environnement dans la région concernée.<sup>106</sup>

<sup>106</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p5.

Il faut signaler que les projets qui sont les plus favorables à accorder sont ceux qui favorisent les relations de coopération transfrontalière, ou transnationale. Toujours pendant la période 2000-2004, l'Union européenne a accordé à LIFE Pays-tiers un budget conséquent de 38 millions d'euros. Le cofinancement peut atteindre jusqu'à 70 % des coûts du projet, surtout dans le domaine d'assistance technique, domaine dans lequel les pays tiers peuvent avoir une certaine défaillance.<sup>107</sup>

### 1-1-3-2- Les actions de LIFE Pays-tiers :

Voici dans un petit résumé, les actions menées récemment dans quelques pays tiers membres de la communauté.

**Tableau 3- Les actions de LIFE Pays -Tiers**<sup>108</sup>

Pays –tiers	Projet LIFE Pays-tiers
Albanie	La réduction des nuisances dues à la circulation à Tirana
Algérie	La création d'un centre d'information, de sensibilisation, de formation et de diffusion d'une nouvelle culture environnementale.
Bande de Gaza et Cisjordanie	La gestion intégrée de l'environnement rural
Bosnie	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Plan d'action environnementale pour la zone humide de Bardaca</li> <li>-La réduction d'impact des activités industrielles sur l'environnement.</li> <li>-Une assistance à l'élaboration d'une</li> </ul>

<sup>107</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p5.

<sup>108</sup> Commission européenne, « L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002, p6.



	législation pour réduire la pollution.
La Croatie	Plan national en matière de pollution de l'air et la gestion des déchets.
Chypre	Etablissement d'une législation dans le domaine de la pollution de l'air.
Jordanie	La création d'un parc naturel et touristique.
Liban	-La réduction des pollutions et déchets industriels.  -La lutte contre les feux de forêt.
Malte	La mise en place d'une législation pour lutter contre les nitrates.
Russie	L'assistance administrative pour la protection des rives de la Baltique.
Tunisie	-Introduction de la norme ISO14001 dans les PME  -En collaboration avec le Maroc, la mise en place d'un plan de système pilote qui suit le phénomène de la désertification.
Turquie	-Améliorer la quantité de l'air, de l'eau et une meilleure gestion des déchets.  -Un programme de lutte contre les mauvaises odeurs.

Ce dernier tableau montre les actions des pays en voie de développement, même si elles sont plus timides que celles des pays européens, dans le sens qu'ils sont encore à l'étape de la mise en place d'une réglementation et des normes, mais néanmoins ils ont le mérite de prendre en considération leur environnement, car autrefois ils ne comptaient que sur leurs richesses

naturelles pour vivre, mais la menace de son épuisement les a fait réagir, et le fait que d'autres pays plus développés les aident dans ce sens, a augmenté leur motivation.

Voici déjà un exemple d'outil financier qu'utilisent les pays développés dans leur lutte de protection environnementale, et à l'intérieur même de leur programme, ils ont introduit l'aide aux pays-tiers qui commencent eux aussi à s'intéresser sérieusement au problème.

Ceci étant, que cet outil n'est pas suffisant et heureusement qu'il y a aussi d'autres actions menées que nous pouvons prendre comme exemple, c'est pour cela que nous allons nous intéresser dans le point suivant à un cas bien précis qui est la pollution marine par les hydrocarbures, et voir comment les pays développés gèrent ce problème et avec quels outils luttent-ils contre ce type de pollution qui concerne fortement l'Algérie, grand exportateur des hydrocarbures par les navires, en espérant tirer quelques leçons et constatations de l'expérience des pays qui nous dépassent dans cette lutte. Mais avant de nous intéresser à la pollution marine, il y a un nombre d'outils qui ont été utilisés dans le domaine de l'eau notamment par les agences françaises du bassin, en instaurant une nouvelle architecture institutionnelle dans le secteur de l'eau.

## **2-Les outils financiers utilisés dans le domaine de la pollution de l'eau par les agences françaises du bassin :**

« Les outils en question sont représentés ici par les redevances, les aides et les primes :

**2-1-Les redevances :** les agences sont autorisées à prélever pour le compte des comités du bassin, différents types de redevances sont versés par les consommateurs d'eau, deux types se distinguent :

-Des redevances de prélèvement d'eau destinées à améliorer la quantité d'eau disponible et basées sur le volume extrait des eaux souterraines et superficielles.

-Des redevances de pollution pour améliorer la qualité des ressources basées sur le poids de la pollution rejetée.

**2-2- Les aides financières :** elles sont constituées de subventions à raison des deux tiers et des prêts à très bas taux d'intérêt pour le reste. Le principe d'aide consiste à aider les pollueurs industriels ou agricoles qui font des efforts dans l'épuration et le traitement des pollutions occasionnées. Les aides sont octroyées sous formes de redistribution des redevances perçues dans le cadre de la lutte contre les pollueurs.

Voici un tableau représentant les montants programmés des aides versées par les six agences du bassin de 1992 à 1996.

**Tableau 4- Les montants programmés des aides financières par les agences de bassin françaises entre 1992-1996<sup>109</sup>**

Bassins	Aides versées (millions de Francs)	Effectif
Adour-Garonne	3200	160
Artois-Picardie	2475	128
Loire Bretagne	5236	181
Rhin-Meuse	3600	164
Rhône médit-Corse	5995	224
Seine-Normandie	15220	318

**2-3-Les primes :** l'agence prélève une redevance représentant une pollution forfaitaire ou moyenne de chaque particulier. En contrepartie elle verse aux collectivités exploitant des ouvrages d'épurations, une prime en fonction de la pollution épurée. Ces aides ont pour but d'amortir les charges d'exploitations des collectivités locales. »<sup>110</sup>

### **3- Analyse des conventions internationales relatives à la protection marine :**

Nous avons abordé le thème de LIFE III qui est l'instrument financier pour l'Environnement, ce dernier représente l'un des exemples d'outils de lutte contre la pollution en général des pays développés, j'ai voulu passer à un point beaucoup plus précis en prenant un type particulier de pollution qui est la pollution marine par les hydrocarbures, et étudier comment des pays développés on en fait leur expériences en matière de lutte contre ce phénomène. Nous savons tous que le commerce international du pétrole ainsi que son transport a connu une évolution fulgurante. C'est un commerce qui fait vivre beaucoup de nations et donc par conséquent d'une importance vitale, mais le revers de la médaille, ce sont tous les risques graves qu'il comporte. Les navires qui transportent le pétrole et autres hydrocarbures vont

<sup>109</sup> Les agences de l'eau : document du Ministère de l'environnement, Mai, 1992.

<sup>110</sup> SALEM Abdelaziz, thèse de doctorat, « Les aspects institutionnels et financiers pour une nouvelle gestion de l'eau en Algérie : analyse sur les acteurs, la demande et la tarification de l'eau », Université d'Oran Es-Senia, 2001, pp.143-145.

avoir un rôle très importants, et comme la demande de pétrole n'a cessé d'augmenter, le nombre de ces navires a augmenté et malheureusement ceci a conduit à une réalité que tout le monde craignait. Ce sont les accidents pétroliers, les marées noires, et la catastrophe écologique marine. Vers la fin des années 60, ces phénomènes vont accroître, et vont devenir la menace la plus dangereuse pour le milieu marin. Tout le monde un jour a vu à la télévision un fois dans sa vie ce phénomène qu'on médiatise très rapidement et qui touche d'une manière ou d'une autre l'opinion publique, à petite échelle, ainsi que des organisations et associations internationales qui peuvent faire bouger les choses.<sup>111</sup>

Nous allons parcourir quelques conventions internationales qui visent la protection et la lutte contre la pollution marine, car il est important de parcourir l'évolution et le développement des contenus réglementaires et des répressions contre la pollution marine sur le plan internationale afin de mieux illustrer nos propos et situer les actions de l'Algérie dans ce domaine.

Tout le monde était optimiste quant à l'établissement des droits de la mer en faveur de la protection de l'environnement, mais il y a un point important qui pourrait soit poser problème ou au contraire aider ce dispositif, c'est la coopération dans la recherche scientifique et le transfert des technologies des pays évolués et ceux en voie de développement, il reste beaucoup d'efforts à faire dans ce domaine, mais il n'est pas impossible d'y arriver à travers des traités et des accords collectifs régionaux et internationaux spécifiques et propres à chaque situation.<sup>112</sup>

Les dommages écologiques et environnementaux survenus lors des premières marées noires (Torrey-Canyon en 1967, Amoco Cadiz en 1978 et Exxon Valdez en 1989) étaient graves. Les plages étaient souillées ou couvertes de pétrole, l'économie locale touchée, le commerce des produits de la pêche et le tourisme affectés et les écosystèmes marins et côtiers détruits.

Afin d'avoir une meilleure vision de l'état de cette pollution par les hydrocarbures voici un tableau retraçant les 30 catastrophes des navires citernes les plus dévastatrices.

---

<sup>111</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999.

<sup>112</sup> CHEBLI Liamine, LA POLLUTION EN MEDITERRANEE : ASPECTS JURIDIQUES DES PROBLEMES ACTUELS, OPU, ALGERIE, p72.

**Tableau 5- Les 30 déversements d'hydrocarbures les plus importants en volume dus à des accidents de navires-citernes<sup>113</sup>**

Nom du navire	Année de l'accident	Lieu de l'accident	Quantité déversée (10 <sup>3</sup> t)
<i>Atlantic Empress</i>	1979	Large de Tobago	287
<i>ABT Summer</i>	1991	Large de la Namibie	260
<i>Castillo de Bellver</i>	1983	Large du Cap	252
<i>Amoco Cadiz</i>	1978	Bretagne, France	223
<i>Haven</i>	1991	Gênes, Italie	144
<i>Odyssey</i>	1988	Atlantique Nord	132
<i>Torrey Canyon</i>	1967	Cornouailles, GB	119
<i>Sea Star</i>	1972	Golfe d'Oman	115
<i>Irenes Serenade</i>	1980	Grèce	100
<i>Urquiola</i>	1976	La Corogne, Espagne	100
<i>Hawaiian Patriot</i>	1977	Pacifique Nord	95
<i>Independenta</i>	1979	Bosphore, Turquie	95
<i>Braer</i>	1993	Shetlands, Ecosse	85
<i>Jacob Maersk</i>	1975	Portugal	85
<i>Khark 5</i>	1989	Large du Maroc	80
<i>Aegean Sea</i>	1992	La Corogne, Espagne	74
<i>Sea Empress</i>	1996	Milford Haven, Galles	72
<i>Katina P</i>	1992	Large du Mozambique	72
<i>Prestige</i>	2002	Galicie, Espagne	63
<i>Epic Colotranis</i>	1975	Large de Porto Rico	61
<i>Assimi</i>	1983	Large de Muscat	53
<i>Yuyo Maru 10</i>	1974	Baie de Tokyo	53

<sup>113</sup> BOCARD Christian, « Marrées noires et sols pollués par les hydrocarbures : enjeux environnementaux et traitement des pollutions », Edition TECHNIP, France, juin 2006, p7.

<i>Metula</i>	1974	Detroit de Magellan	53
<i>Sinclair Petrolore</i>	1960	Large du Brésil	52
<i>Andros Patria</i>	1978	Large de l'Espagne	50
<i>Pericles GC</i>	1983	Large du Qatar	46
<i>World Glory</i>	1968	Large du Durban	45
<i>Burmah Agate</i>	1979	Baie de Galveston, USA	40
<i>Wafra</i>	1971	Large du Cap	38
<i>Exxon Valdez</i>	1989	Valdez, Alaska	37
<i>Erika</i>	1999	Bretagne Sud, France	18

Malheureusement, ces catastrophes ont eu lieu, mais nous ce qui nous intéresse c'est un moyen de lutter à la prévention de tels désastres, tout en pensant au développement de ce type de transport ainsi qu'au bien être et la sécurité de l'homme, des animaux et de la nature.

Avant cette époque de grandes catastrophes, il existait déjà des conventions internationales sur le droit marin, mais c'était plus un ensemble de recommandation comme lors de la convention de Genève de 1958, car les états ne prenaient pas vraiment aux sérieux les questions de la pollution qui les gênaient beaucoup plus dans leurs activités, mais lorsque les catastrophes écologiques se sont produites, ces conventions étaient bien dépassées, les technologies avaient avancé d'une manière très rapide, et l'évolution des textes relatifs à la protection marine n'ont pas pu suivre les événements. Et c'est pour cela que l'arsenal des conventions s'est renforcé depuis.<sup>114</sup>

### **3-1- La convention de Londres OILPOL 1954 :**

Cette convention est relative à la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures. Cette dernière était un des premiers instruments utilisé dans ce domaine, qui a été d'un grande aide et réutilisé dans les conventions suivantes.

Les textes disaient qu'il est strictement interdit de rejeter dans les zones situées à moins de 50 milles marins des côtes, ainsi que dans les zones dites spéciales. Au-delà de ces zones,

<sup>114</sup> CHEBLI Liamine, LA POLLUTION EN MEDITERRANEE : ASPECTS JURIDIQUES DES PROBLEMES ACTUELS, OPU, ALGERIE, pp73-74.

l'interdiction est levée mais cela ne veut pas dire qu'on peut faire ce qu'on veut dans ces zones, il y a des conditions strictes concernant les rejets, notamment leur quantités.

Il est interdit de rejeter des mélanges qui contiennent plus de 100 ppm (parties par million) d'hydrocarbure, autrement 0,01% d'hydrocarbures dans la mer. Ces rejets ne doivent pas dépassés les 60 litres par milles.

Si un rejet est effectué d'une manière volontaire au-delà des eaux territoriales, l'état-pavillon reste seul pour statuer. Si l'état pavillon est partie contractante à la convention, on appliquera des sanctions sévères qui devront décourager les pollueurs, sachant que les pénalités appliquées ne devraient pas être inférieure à celles qui sont commises dans les eaux territoriales.<sup>115</sup>

### **3-1-1- Présentation et objectif :**

La convention d'OILPOL sous le vrai nom de la convention de Londres a été signée le 12 Mai 1954 qui a pour but la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures. Elle représente le plus ancien texte international dans ce domaine.

Cette convention n'est rentrée en vigueur qu'en 1958 après avoir été approuvé par la France, elle connaîtra aussi plusieurs amendements et une adhésion au final de 69 états.

Le but étant de lutter contre les rejets volontaires des hydrocarbures en mer, cela se fera par l'instauration d'un système de zones maritimes où les rejets sont limités ou carrément interdits.

### **3-1-2- Principe de la convention :**

La convention repose sur trois principes :

-Le premier qui interdit tout rejet à proximité des côtes.

-Le deuxième est qu'il est strictement interdit de jeter un mélange à forte concentration en hydrocarbures.

-Et le dernier c'est que les deux premiers principes s'appliqueront à tous les navires de mer sauf les navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux et les navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux. Sachant que la jauge brute est une

---

<sup>115</sup> CHEBLI Liamine, LA POLLUTION EN MEDITERRANEE : ASPECTS JURIDIQUES DES PROBLEMES ACTUELS, OPU, ALGERIE, année ?, p75.

mesure de la capacité de transport d'un navire. Un tonneau de jauge brute vaut 2.832 m<sup>3</sup>. Donc il est interdit aux autres navires de jeter d'une manière volontaire des hydrocarbures dans les zones déterminés appelés « zones d'interdiction », ces zones là sont déterminés sur une largeur d'au moins 50 milles des terres mais certaines zones sensibles avec un écosystème fragile comme les mers méditerranées, la mer rouge et les mers Adriatique nécessitent d'être sur une largeur de 100 milles.<sup>116</sup>

Un dernier principe stipule que tous les navires citernes et les navires qui utilisent les hydrocarbures comme combustible, doivent enregistrer dans les registres toutes opérations de transfert d'hydrocarbures et du lestage.

### **3-1-3- Les limites d'application de la convention d'OILPOL :**

Cette convention, même si elle visait au départ un objectif très important, elle n'a pas été assez sévère et dissuasive. Les répressions imposées n'étaient pas assez affligeantes pour dissuader les pollueurs. Même s'il eut l'effort de plusieurs amendement, cette convention n'a pas beaucoup modifier les utilisations et les pollutions dues aux différentes manœuvres opérationnelles n'ont pas été bloquées.

### **3-1-4- Avantages de la convention :**

Cette convention n'a pas eu que des résultats négatifs, elle a permis néanmoins :

- L'apparition de nouvelles techniques non polluantes efficaces.
- L'imposition d'une technique appelée « le changement par-dessus « Load on top » c'est-à-dire que les grands navires ne jetteront à la mer que les eaux du ballast et conservent sur le navire tout le reste des résidus polluants.
- La mise en place d'un système de certificat de conformité et la tenue d'un registre d'hydrocarbures qui présente tous les transferts d'huiles à bords.

Avec le grand développement du transport des hydrocarbures au cours des années 60, la convention d'OILPOL n'était plus efficace et la nécessité d'instauration de nouvelles règles

---

<sup>116</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, p19.



plus sévères est devenue très urgente. Ce fut la naissance de la convention de MARPOL (1973).<sup>117</sup>

### **3-2- La convention de MARPOL (1973) :**

#### **3-2-1- Présentation :**

La convention de MARPOL est aussi une convention qui s'est établie à Londres du 8 octobre du 2 décembre 1973, cette réunion a abouti à une signature d'un traité dans le domaine de la pollution marine, ce traité portera le nom de convention MARPOL, ce dernier est rentré en vigueur le 2 octobre 1983, dix ans ce sont écoulés depuis la première signature.

#### **3-2-2- Objectif :**

Cette convention avait pour objectif :

- De prendre la suite des choses en main, nous entendons par là, le remplacement d'OILPOL qui ne remplissait plus son rôle de répression.
- La sécurité à bord des navires devait être revue et surtout renforcer.
- Mettre en place des contrôles plus sévères par les états abritant les navires à leur port.
- L'interdiction totale de tout rejet volontaire des matières polluantes qui proviennent des navires.<sup>118</sup>

La convention de MARPOL 73/78 contient des normes de rejet et des exigences en matière d'équipement pour les navires en prévention d'une pollution opérationnelle par les hydrocarbures, ces normes sont abordés dans l'Annexe I de la convention qui a consacré cette partie à la pollution par les hydrocarbures et elle contient des restrictions en fonction de la nature du navire.

Voici un tableau résumant ces normes et exigences :

---

<sup>117</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp20-22.

<sup>118</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp23-24

**Tableau 6- Principales disposition de MARPOL 73/78<sup>119</sup>**

<b>Normes de rejets</b>	A une distance de 50 milles de la côte et dans d'autres zones spéciales désignées, les pétroliers sont autorisés à rejeter de l'eau contenant jusqu'à 15 ppm d'hydrocarbures. Au-delà de cette concentration, une pellicule brillante serait visible à la surface de l'eau, constituant une preuve de non-conformité. Au-delà d'une limite de 50 milles de la côte et hors des zones spéciales, les pétroliers sont autorisés à déverser jusqu'à 60 litres par mille parcouru, jusqu'à un rejet total maximum représentant 1/15.000 de leur cargaison totale pour les navires-citernes existants ou 1/30.000 pour les navires citernes neufs.
<b>Exigences en matière d'équipement des navires</b>	<p>Tout pétrolier neuf transportant du brut et jaugeant plus de 20.000 tonneaux de poids sec doit être équipé de compartiments de ballast complètement séparés des citernes contenant ma cargaison ; cette disposition a remplacé une pratique ancienne qui consistait à remplir les citernes renfermant la cargaison avec de l'eau de lest, entraînant le mélange des résidus de pétrole brut avec l'eau. Les nouveaux navires-citernes sont également tenus de recourir à la technique du lavage au pétrole brut pour nettoyer les compartiments contenant la cargaison, ce qui a réduit les rejets d'eau polluée d'hydrocarbures provenant des opérations de nettoyage des citernes.</p> <p>Les navires existants jaugent plus de 70.000 tonneaux ont l'obligation de s'équiper de ballasts séparés ; ceux dont la capacité s'établit dans une fourchette allant de 40.000 à 70.000 tonneaux doivent se doter des mêmes équipements ou dispositifs de lavage au pétrole brut. Ces derniers revenants considérablement moins chers, ont été adoptés par les propriétaires des navires existants.</p>
<b>Action des gouvernements</b>	Les infrastructures nécessaires pour recevoir l'eau souillée d'hydrocarbures doivent être mises en place dans l'ensemble des ports.

<sup>119</sup> HECHT Joy, Les incidences sur l'environnement du transport des marchandises, OCDE (Organisation de Coopération du Développement Economique), Paris France, 1997, p14.

## **Conclusion :**

La convention de MARPOL n'était pas là pour remplacer l'OILPOL en répudiant son existence, mais plutôt comme une suite complémentaire, beaucoup plus technique mais surtout plus sévère et dissuasive envers les pollueurs. Il faut savoir aussi que les normes citées de cette convention n'est qu'un bref aperçu par rapport à tout l'arsenal juridique et les textes de loi qui sont venus compléter par la suite la convention en s'adaptant et en précisant le plus possible les lois. Mais la n'est pas notre préoccupation, ces deux conventions ont été citées afin de préparer le terrain à des cas plus proches de notre questionnement, mais le passage par le droit était inévitable car c'est lui qui a bâti l'ossature de cette structuration, et grâce à lui nous pourrions passer à la lutte par les outils financiers et économiques. Pour se faire, trois systèmes vont être étudiés : le système de Bruxelles, le système des Etats-Unis appelé The Oil Pollution Act, ainsi que le rôle de l'assurance maritime et l'indemnisation des accidents de la pollution. Nous allons voir quels sont les instruments financiers avec lesquels luttent ces systèmes contre la pollution marine par les hydrocarbures.

### **3-3- La convention de Bruxelles de 1969 :**

#### **3-3-1- Présentation :**

Afin de remédier aux insuffisances répressives que ne contenaient pas les conventions antérieures d'OILPOL et MARPOL, l'OMI (l'Organisation Maritime Internationale) a fortement participé à la création d'une autre convention qui est celle de Bruxelles signée le 29 novembre 1969 appelée aussi la convention CLC Convention on Civil Liability, avec ses différents protocoles de 1976, 1984 et 1992. Cette convention a introduit deux notions révolutionnaires dans le domaine de lutte contre les pollutions par les hydrocarbures, ce sont la responsabilité des pollueurs et l'indemnisation à l'égard des victimes qu'elles soient physiques ou matériels. Cette convention est entrée en vigueur le 19 juin 1975, en 1998 on comptera 90 pays adhérents, mais un point noir vient tacher cette toile, c'est l'absence handicapante des Etats Unis.

Comme nous l'avons dit, cette convention de 1969 a introduit le système de responsabilité, et elle est assez radicale, c'est-à-dire que catégoriquement c'est le propriétaire du navire qui est

le fautif et devra prendre seule la responsabilité des dommages causés, en cas de rejet illicite d'hydrocarbures sur le territoire d'un état faisant partie de la convention.<sup>120</sup>

### 3-3-2- Principes de la convention :

Il existe six principes qui déterminent le degré de la responsabilité, nous n'allons pas énumérer tous ces principes car il y a eu pas mal qui relèvent du cadre juridique, celles qui nous intéressent sont plus proche du cadre éco-financier.

-Le premier principe est très important afin de pouvoir comprendre la suite des principes qui proclame la responsabilité objective, c'est-à-dire la victime du dommage n'a pas à prouver qu'il y a eu faute afin de pouvoir bénéficier d'une indemnisation, ce principe est très dur et sévère envers le responsable, c'est totalement contre lui sans qu'il puisse se défendre, mais heureusement il existe un autre principe pour équilibrer cette défaillance, qui nous permet de passer au principe suivant.

-Le troisième principe dans la liste officielle qui énonce que la responsabilité ou du moins la réparation des dommages est limitée dans son montant, fort-heureusement pour le responsable dont le premier principe était à son encontre. Et dans cette limitation du montant d'indemnisation permet au propriétaire du navire, d'avoir un plafonnement de réparation. Exception faite des cas où la catastrophe des dommages a été la cause de faute personnelle.

Pour chiffrer tout cela, la limitation sera à hauteur de 3 millions de DTS<sup>121</sup> pour un navire qui ne dépasse pas 5000 tonnes, et 420 DTS en supplément par tonneau additionnelle, avec un plafonnement final limité à 59,7 millions de DTS.

-Un autre principe, le sixième dans sa liste qui dit : le dommage doit être non seulement subi mais aussi chiffré. Ce principe présente une difficulté dont on a déjà parlé dans l'applicabilité des outils et la quantification des dommages de pollution.<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp30-32.

<sup>121</sup> DTS : Droit de tirage spécial du fond monétaire international, le 27 janvier 2011 1DTS = 1.564064 dollars selon le taux de change de ce jour.

<sup>122</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp32-34.

Il paraît beaucoup plus facile de réparer les dommages matériels et économiques causés par l'homme, par contre, c'est toute une autre histoire pour les dommages causés envers la nature. Pour parler plus simplement, quelle valeur donner à un pauvre oiseau mort par une marée noire, ou bien encore une plante maritime ou algue morte. Nous sommes devant un problème très handicapant du à la difficulté de quantifier un dommage écologique, mais pour les pures écologistes si on s'arrête à ça, ou ignore cette difficulté et qu'on ne prenne pas en compte ces dommages, on donnerait raison aux auteurs de la pollution. Il y a bel et bien un réel effort à faire dans le domaine de la quantification des dommages écologiques.

### **3-4- La convention de Bruxelles de 1971 :**

Le 18 décembre 1971 fut signé à Bruxelles toujours, une nouvelle convention qui a porté principalement sur la création du Fond international d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures le FIPOL, ce texte est entré en vigueur le 16 octobre 1978. Seuls les états qui faisaient parties de la première convention de 1969 ont le droit de faire partie de la nouvelle convention 1971.

Une des limites flagrante de la convention de 1969, c'est que seul le propriétaire du navire était tenu pour responsable d'indemniser les victimes. L'instauration du FIPOL a pour but d'alléger cette charge au seul responsable en partageant les indemnités avec lui.

Le rôle principal du FIPOL sera d'indemniser lui aussi les victimes du dommage lorsque ces derniers n'ont pas pu obtenir un gain de cause totale et satisfaisant avec la convention de Bruxelles de 1969 et ceci dans trois cas bien précis :

-Première éventualité : lorsqu'on n'arrive pas à faire porter la responsabilité du dommage, par exemple dans le cas où le propriétaire a pu échapper à sa responsabilité par une exonération.

-Deuxième éventualité : lorsque le propriétaire responsable est dans l'incapacité financière à indemniser les dommages et que son assurance ne suffit pas

-Troisième et dernière éventualité : c'est que le montant du dommage dépasse le plafonnement dont on a parlé tout à l'heure, dans ce cas c'est le fond qui assure le reste du montant mais toujours à une hauteur plafonné à 200 millions de DTS par catastrophe.<sup>123</sup>

---

<sup>123</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp34-35.

Une précision importante, le FIPOL a eu beaucoup plus d'occasions d'intervenir pour la dernière éventualité pendant son action. Nous avons parlé des interventions du FIPOL avant même de le présenter : Ce qu'il faut retenir brièvement, c'est une organisation qui a ses bureaux au sein même de l'OMI à Londres. Composé de trois organes : l'assemblée, un comité exécutif et le secrétariat. Le FIPOL fonctionne tout simplement grâce aux contributions, ces dernières proviennent des états ou personnes qui bénéficient du transport maritime des hydrocarbures membre des états du FIPOL. Mais ce sont seulement les gros importateurs qui sont concernés par ces fonds, prendre en compte tous les importateurs, aurait été beaucoup plus compliqué et rendrait les choses moins efficaces. La distinction entre gros et petits importateurs se fera donc à l'aide d'un plafonnement, c'est-à-dire qu'il faudrait au minimum plus de 150 000 tonnes au cours d'une année et cela toujours dans un état faisant partie de la convention du FIPOL 1971.<sup>124</sup>

On notera un bilan plus au moins positif de ce FIPOL car il a permis d'établir un partage équitable des indemnités de préparations avec les propriétaires des navires et les entreprises dans le domaine du pétrole. Ainsi qu'un bon dédommagement pour les victimes des marées noires qui ont réussi à obtenir des montants beaucoup plus satisfaisants que s'ils n'étaient pris en charge par le seul responsable propriétaire du navire.

Malheureusement le FIPOL a montré ses points faibles avec le temps, car il eut plusieurs accidents écologiques encore plus graves et les montants du fond sont devenus très insuffisants pour pallier à des indemnités satisfaisantes. Plus tard celles-ci sont complétées par des associations privées. Mais malgré cela, au tout début de la première convention de 1969 était déjà partie avec handicap qui est la non adhésion des Etats-Unis d'Amérique à ce système qui a préféré la création de son propre système de lutte contre la pollution par les hydrocarbures : l'Oil Pollution Act.<sup>125</sup>

### **3-5- Le système Américain : the Oil Pollution Act**

#### **3-5-1-Présentation :**

---

<sup>124</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, p36.

<sup>125</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, p37.

C'est une très grande catastrophe écologique qui est à l'origine de la création de ce système, en effet l'échouement du célèbre Exxon-Valdez en Alaska, a eu un effet d'électrochoc au sein de la législation américaine dans le transport maritime des hydrocarbures.

Le 03 août 1990, l'Oil Pollution Act passe au congrès pour être approuvé ensuite par le président Bush le 18 août 1990, il entrera en vigueur en décembre 1994. Et c'est comme ça que les états unis n'ont pas voulu adhérer à d'autres conventions, et en créer la leur, l'Oil Pollution Act (OPA) incarne la loi américaine qui régit la responsabilité et l'indemnisation des dommages.

Par rapport à celle de Bruxelles, celle-ci est beaucoup plus sévère et d'un nationalisme pur c'est-à-dire ne concernent que les navires qui passent sur les eaux américaines. Mais très intelligente en soi, car au jour d'aujourd'hui, dans ce commerce pétrolier internationale, comment peut-on nous passer du marché des états unis, tous les états du reste du monde qui travaillent dans ce domaine ne peuvent l'ignorer, et se trouvent par conséquent contraint de l'accepter sans le vouloir à la base.<sup>126</sup>

### **3-5-2- Principes :**

Ce texte est composé de 09 titres traitant comme la convention de Bruxelles de la responsabilité et l'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures. Mais les textes se caractérisent par une sévérité et des répressions encore jamais vu dans aucunes autres conventions.

L'Oil Pollution Act traite de trois principes importants : la prévention, la lutte contre la pollution et l'indemnisation.

Tous les types d'huiles et de pétrole sont pris en compte ainsi que tous les navires qui transportent ces produits sauf les navires d'état. Les indemnités quant à eux sont divisées en deux parties : les frais d'enlèvement et les dommages.

-Le premier thème de la sécurité maritime est la prévention, le texte américain portant sur cette dernière est aussi très contraignant, il va passer au peigne fin tous les détails de la

---

<sup>126</sup>HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp37-39.

construction des navires, leurs exploitation et enfin la navigation. Tous ces points vont subir une sécurité et un contrôle maximal.

-Deuxième thème la lutte contre la pollution : ici la règle est simple et sévère : tout navire qui transporte des hydrocarbures doit être muni d'un plan d'action et d'équipements en matériels performants de récupération de n'importe quel déversement. Sachant que ces situations doivent être envisagé préalablement et les pires qu'ils puissent exister. Ces plans bien sur subiront la validation ou non des autorités américaines administratives.

-Troisième et dernier thème qui est en commun avec la convention de Bruxelles est la responsabilité et l'indemnisation.

### **Responsabilité :**

L'Oil Pollution Act va nettement se démarquer de la convention de Bruxelles de 1969. Ce système la n'impose pas la responsabilité en une seule et même personne, bien au contraire, elle va imposer la responsabilité à toutes les personnes concernées par le dommage.

L'OPA met en place une responsabilité objective, partagée et solidaire. Néanmoins, il existe des exonérations de responsabilité dans le cas où les tiers pourront démontrer que le dommage a été une conséquence entraîné par :

- Un acte de dieu ;
- Un acte de guerre.<sup>127</sup>

### **L'indemnisation :**

L'indemnisation à son tour va dépendre du responsable du dommage suivant si c'est un navire ou un tiers.

a- Si c'est un navire pollueur : on distinguera un navire citerne et navire ordinaire

\*Pour les navires citernes :

-≤ à 3000 tjb, l'indemnisation est de 2 millions de dollars US

---

<sup>127</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, p40.



-> À 3000 tjb, l'indemnisation est de 10 millions de dollars US.

\*Pour les navires ordinaires :

L'indemnisation est de 6000 dollars Us par tjb ou de 500.000 dollars si ce dernier est plus élevé.

b- Pour les tiers : on retrouve le cas où le tiers responsable est un navire et dans ce cas il subit la même indemnité que le navire pollueur qu'il soit citerne ou ordinaire. Pour les tiers responsables qui ne sont pas lié à un navire, la limite de responsabilité sera appliquée au propriétaire du navire s'il est le responsable de la faute. Une autre contrainte qu'impose l'OPA qui est la garantie financière : c'est-à-dire que les navires de plus de 300 tjb doivent posséder un certificat prouvant leurs capacités financières à prendre en charge les responsabilités énumérées dans les textes légaux, sinon les navires n'auront pas le droit d'entrée dans le port et pourront même être saisis.<sup>128</sup>

Nous remarquons que l'OPA a mis en place un système très sévère pour éviter et prévenir au maximum les accidents écologiques de pollution par les hydrocarbures.

L'OPA a aussi créé un fond similaire au FOPI de Bruxelles, c'est l'Oil Spill Liability trust Fund. Ce fond est très important pour les victimes de la pollution, il a un plafond d'un milliard de dollars US. L'alimentation de ce fond se fait par les industries dans le commerce pétrolier et qui réalisent dans bénéfices conséquents, et cela sous forme de taxes sur les barils imposés. Cette collecte s'arrête à chaque fois que le montant atteint un million de dollars US, et on recommence dès que ce montant n'est plus disponible.

L'Oil Pollution Act s'est convaincu d'être au maximum des préventions et des sévérités afin d'éviter une autre catastrophe comme celle d'Exxon Valdez, mais en même temps, les USA se sont isolés par ce système, un phénomène qu'ils savent bien maîtriser quand il faut défendre leur intérêts propres.

Maintenant, d'un autre point de vue, on sait que le fonctionnement d'un système pareil nécessite une uniformisation et une acceptation par les différentes nations.

---

<sup>128</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp41-42.

Les deux systèmes ne se rapprocheront pas, car les deux parties refusèrent malgré plusieurs tentatives de rapprochement. Et c'est à l'OMI de rentrer en jeu et instaurer un système tout aussi sévère que l'OPA afin de se rapprocher indirectement de ce dernier.<sup>129</sup>

#### **4- Le rôle de l'assurance maritime et l'indemnisation des accidents de la pollution :**

Comme nous l'avons déjà vu, les pollutions marines par hydrocarbures peuvent causer des dommages énormes, désastreux et parfois même irréversibles au milieu naturel marin, mais aussi à l'atmosphère, au littoral et enfin à l'homme, et toutes les conventions que nous avons déjà vu intègrent le volet de l'indemnisation des victimes des accidents de la pollution, nous allons voir dans cette partie qui sont ces victimes, mais aussi l'importance d'un élément dont tous les navires doivent se munir, c'est l'assurance maritime contre les risques d'accidents de la pollution qui est différente de l'assurance du navire.

Les victimes d'une pollution peuvent être différentes et nombreuses selon l'importance de l'accident

-Tout d'abord, nous retrouvons les victimes de dommages touchées dans leurs activités commerciales par la marée noire

Celles-ci, font parties des individus qui vont économiquement et financièrement souffrir de la pollution. Nous pouvons citer, par exemple les propriétaires de plages, de restaurants mais aussi d'hôtels qui se trouvent dans le périmètre de littoral touché par la pollution, ainsi que tous les autres professionnels du tourisme directement ou indirectement touchés par la pollution, les pêcheurs travaillant dans la zone sinistrée sont aussi concernés.

-Nous retrouvons, ensuite les individus qui ont pu aider les autorités pour minimiser ou éviter les effets de la pollution. Ces individus peuvent être des personnes privées ou publiques.

- Il y a aussi l'état car c'est lui qui mettra en place des mesures de sauvegarde afin de réduire la pollution par les hydrocarbures.

- Et enfin les collectivités locales (communes, régions, ...) touchées aussi par la pollution.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, p43.

<sup>130</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, pp65-66.

Cette liste n'est pas exhaustive, mais elle montre bien la variété et la multitude des personnes qui peuvent être touchées par une pollution.

Néanmoins, la totalité des indemnités qui peuvent être versés à ces victimes ne représente qu'une petite partie de la totalité des réclamations.

Prenons l'exemple de l'affaire de l'*Amoco-Cadiz* : après 14 ans de procès, plus de 200 témoignages, les victimes ont gagné 220 millions de francs pour les communes et 1,45 milliards pour l'Etat.

Cela représente quand même une amère déception pour les parties civiles car le préjudice écologique n'a pas été reconnu, cette perte était estimée à 1,5 milliards de francs et le tribunal de Chicago n'a pas pris en compte leur réclamation.

Avec L'Oil Pollution Act, les américains sont les seuls à prendre en compte la nature dans le calcul des dommages.

La fait de na pas prendre en considération le dommage écologique car il est difficile de le quantifier ou de le matérialiser incite indirectement à la pollution.

Comme nous l'avons précédemment, le responsable du dommage qui peut être soit le propriétaire du navire selon la convention de Bruxelles de 1969, ou bien toutes les personnes à bord du navire responsable de l'accident. Quoi qu'il en soit, le responsable qui doit indemniser les victimes d'une pollution par des hydrocarbures, devra aussi respecter une obligation, c'est de se munir d'une assurance introduite par la convention de Bruxelles de 1969 dans son article 7 paragraphe1. Cette loi énonce que « Désormais, les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures devront être munis d'un certificat établissant que la responsabilité civile pour les dommages par pollution de leur propriétaire est couverte par une assurance ou une garantie financière d'un montant égal à la limite de responsabilité fixée par la convention. Les infractions à ces dispositions seront punies par amende. »<sup>131</sup>

Il devra aussi obtenir un certificat attestant que l'assurance qu'il a souscrite ou la garantie financière est valable et conforme<sup>132</sup>. Chaque état qui a ratifié cette convention est tenu de

---

<sup>131</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, p66.

<sup>132</sup> Article 7 paragraphe 2 de la Convention de Bruxelles de 1969.

délivrer de tels certificats aux navires qu'il aura lui-même immatriculé. Il devra aussi reconnaître la valeur des certificats délivrés par les autres états contractants.

Concernant les navires-citernes d'un état non contractant et qui souhaiteraient entrer dans le port d'un état contractant, doivent se prémunir, auparavant d'un certificat.

La mise en place de cet outil d'assurance obligatoire a été l'une des grandes réussites de la Convention de 1969. Et le certificat d'assurance est un élément supplémentaire qui assure une indemnisation plus juste envers les victimes d'une pollution par les hydrocarbures, lorsqu'un autre état donne la garantie de la solvabilité de l'auteur de la pollution.<sup>133</sup>

La différence entre un certificat d'assurance et l'assurance proprement dite, est que cette dernière est délivrée par l'assureur alors que le certificat est délivré par l'état suite à la présentation de l'assurance.

Les assureurs spécialisés dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures sont appelés les P&I Clubs « Protection & Indemnity Club », ce sont ces clubs qui délivrent l'assurance, cette dernière sera ensuite adressée aux autorités compétentes de l'état d'immatriculation du navire, ce dernier délivre le certificat d'assurance qui atteste que l'assurance souscrite remplit les conditions exigées par la convention de 1969.

Le certificat doit comporter un certain nombre de renseignements :

- Le nom du navire et le port d'immatriculation.
- Le nom et le lieu du principal établissement du propriétaire.
- Le type de garantie souscrite.
- Le nom et le lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie.
- Enfin la durée de validité du certificat. Notons que cette durée ne pourra excéder celle prévue pour l'assurance.<sup>134</sup> Sachant que la durée de l'assurance souscrite devra être au minimum de trois mois<sup>135</sup>.

---

<sup>133</sup> HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour l'obtention d'un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999, p67.

<sup>134</sup> Article 7 paragraphe 2 de la Convention de Bruxelles de 1969.

- Le certificat devra être rédigé dans la ou les langues officielles de l'état qui le délivre.

Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte devra comporter une traduction dans l'une de ces deux langues<sup>136</sup>.

Ce certificat doit toujours se trouver à bord du navire-citerne et une copie de ce certificat devra être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire<sup>137</sup>

Les fonds constitués par l'assurance ne serviront à régler que les indemnités que spécifient la convention<sup>138</sup>, et cela dans les limites financières fixées par elle en prenant compte le plafonnement de l'indemnisation.

Les clubs d'assurance de protection et d'indemnisation mutuelle les plus répandues dans le monde sont ceux du Royaume-Uni.

Aujourd'hui l'International Group of P&I Clubs<sup>139</sup> assure la responsabilité de 90 à 95 % de la marine marchande mondiale.

Les P&I Clubs sont donc omniprésents dans la couverture des risques liés à la responsabilité des propriétaires de navires, dans la couverture de leur responsabilité pour pollution par hydrocarbures.

Ce que nous retiendrons de ces expériences qu'on vient de parcourir, ce sont les outils ou systèmes économiques et financiers de lutte contre la pollution maritime par les hydrocarbures. Nous y avons retrouvé le besoin de mettre en place des fonds monétaires qui pallieraient à de grave besoin en cas d'accidents écologiques, nous pouvons classer cet outil dans la case des aides financières. Nous retrouverons aussi un deuxième outil commun qui est

---

<sup>135</sup> Article 7 paragraphe 5 de la Convention de Bruxelles de 1969.

<sup>136</sup> Article 7 paragraphe 3 de la Convention de Bruxelles de 1969.

<sup>137</sup> Article 7 paragraphe 4 de la Convention de Bruxelles de 1969.

<sup>138</sup> Article 7 paragraphe 9 de la Convention de Bruxelles de 1969.

<sup>139</sup> Ce groupe réunit les clubs de protection et d'indemnité au nombre d'une vingtaine dans le monde. Ces associations d'assurances mutuelles ont été créées au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle par des groupes d'armateurs pour couvrir les risques liés aux expéditions maritimes. De nos jours, les clubs couvrent la responsabilité des armateurs ou des affréteurs sur le plan contractuel (dommages causés aux passagers, à la marchandise, ...) ainsi que sur le plan délictuel (dommages causés aux tiers tels que par exemple les dommages de pollution, ...). Exclusivement britanniques à l'origine, les clubs sont progressivement devenus des institutions internationales.

l'indemnisation ou la compensation, cet outil applique le principe du pollueur-payeur, en effet on estime que les personnes et matériaux touchés ou endommagés doivent être indemnisés ses fautes et ceci est un bon moyen dissuasif pour le futur responsable. Vu que l'outil part du principe pollueur-payeur, il devrait être classé dans les taxes ou éco taxe car c'est un prix que le pollueur devra verser pour chaque unité de pollutions causées.

### **Conclusion :**

Nous avons vu au début l'état de pollution générale en Algérie, ensuite nous sommes passés à la réglementation judiciaire et financière concernant cette pollution en Algérie, à notre grande satisfaction, l'Algérie s'en inquiète, nous avons pu constater les différents outils financiers comme l'indemnisation, la fiscalité verte qui ont été appliqués, même s'il reste beaucoup à faire. Afin de nous aider à avancer dans ce chemin, nous sommes allés nous inspirer des pays développés, où nous avons notamment étudié l'instrument LIFE qui non seulement participe à la lutte avec ses différents adhérents de l'union européenne, mais pas seulement, ils aident aussi les pays en voie de développement à combattre cette pollution.

Comme au tout début, on a vu seulement un état général de la pollution en Algérie et des outils financiers pour la combattre d'une manière tout aussi globale, nous sommes restés sur notre fin à ce sujet, quoi de mieux, que de prendre un domaine précis dans lequel excelle l'Algérie, c'est l'exportation des hydrocarbures par les voies marines afin de voir si l'Algérie prend toutes ses précautions, et fais tout son possible pour éviter les catastrophes écologiques et autres marées noires, pour se faire, nous avons étudié au préalable ce qui a été déjà fais à l'étranger dans ce même domaine, les différentes conventions qu'on a vu, nous ont déjà donné une bonne idée sur la question, les outils et politiques qu'ils utilisent.

Maintenant reste à voir un cas de l'Algérie, j'ai choisis de faire immersion au sein de la société HYPROC shipping company, leader dans le transport des hydrocarbures et produits chimiques par les voies maritimes.

# CHAPITRE 3 : L'environnement et l'Algérie

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

## CHAPITRE 3.- L'ENVIRONNEMENT ET L'ALGERIE

### Introduction :

Il est vrai que l'Algérie depuis son indépendance n'a cherché qu'à améliorer le niveau de vie de sa population et cela accompagné d'un processus d'industrialisation qui néglige complètement le côté écologique, si bien qu'elle s'est même concentrée sur les secteurs les plus polluants et à grande consommation de ressources non renouvelables.

Même si plusieurs appels d'SOS ont été émis par le Ministre de l'industrie et de l'Energie dans les années 1970, ainsi que la presse qui établissait les conséquences catastrophiques que subissaient notre environnement, pour le gouvernement quant à lui ceci était un passage obligatoire et inévitable si on voulait aller vers une croissance de production et de création de l'emploi. Donc, tout ce tintamarre sur la pollution n'était pas du tout signalé par les industries dans leur rapport d'activité, jusqu'à ce que la première loi sur l'environnement fût promulguée.<sup>140</sup>

Malheureusement, l'Algérie vit encore cette crise écologique jusqu'à présent, à cause justement de cette politique industrielle qui a été adoptée dès le début, en rupture totale avec l'écologie, ce qui a engendré des impacts importants sur la vie et la santé de la population. Nous allons essayer d'évaluer l'ampleur de cette pollution en Algérie sur les trois principaux espaces : air, mer et la terre.

### Section 1.-La pollution en Algérie dans tous ses états

#### 1- La pollution de l'air ou atmosphérique :

Sans trop nous attarder sur la pollution de l'air en général, un bref rappel à ce sujet : la pureté de l'air est touchée par un ensemble de produits chimiques et de déchets qui engendrent des soucis de santé et détériorent l'environnement.

Nous nous posons la question, qu'en est-il de cet état en Algérie ?

Comme déjà mentionné précédemment, il est bien facile de parler de la pollution d'une manière générale, mais sa quantification reste un point difficile à atteindre, c'est pour cela que la méthode la plus utilisée c'est la fixation d'un seuil à ne pas dépasser, mais

---

<sup>140</sup> BOUYACOUB Ahmed, les cahiers de CREAD, « les stratégies industrielles en Algérie en matière d'environnement : états des lieux et perspectives », n° 45, Alger, 1998, p90.



objectivement cela reste quand même insuffisant. Les personnes chargées de quantifier les niveaux de pollution trouveront la tâche difficile surtout lorsque le degré de pollution est faible ou bien que la pollution se fait sur le long terme. Nous distinguons trois types de polluants de l'air en Algérie :

- La pollution due au trafic automobile ;
- La pollution due aux décharges publiques et déchets ;
- La pollution industrielle.<sup>141</sup>

### **1-1- La pollution de l'air due au trafic automobile :**

Cette pollution s'est vue accroître ces dernières années à cause de l'augmentation du parc automobile surtout dans les grandes villes comme Alger, Oran, Constantine et Blida.

La pollution de l'air due au trafic routier se voit aggravée par un ensemble de facteurs comme la vétusté des véhicules, ou leurs manques d'entretien, ainsi que par l'architecture de nos villes caractérisée par des petites rues au milieu de grands immeubles.

Lorsque nous parlons de pollution due au trafic routier, cela veut dire que c'est la combustion du carburant qui est en cause et les principales émanations de gaz toxiques que l'on retrouve dans l'air sont :

- Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) qui contiennent du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et du monoxyde d'azote (NO) ;
- Le monoxyde de carbone (CO) ;
- Les métaux lourds comme le plomb et des poussières.<sup>142</sup>

#### **1-1-1- La pollution par le trafic routier au sein de la ville d'Oran :**

Cet audit a été publié dans le cadre d'une étude toujours effectué par le professeur Mahi TABET AOUEL. L'audit en question a été réalisé en 1993 dans la ville d'Oran par le METAP (Mediterranean Environmental Technical Assistance Program).

---

<sup>141</sup> TABET AOUEL Mahi, Santé publique et sciences sociales, « état actuel de la pollution de l'air en Algérie », n°1, Oran ALGERIE, 1998, pp 71-90.

<sup>142</sup> TABET AOUEL Mahi, Santé publique et sciences sociales, « état actuel de la pollution de l'air en Algérie », n°1, Oran ALGERIE, 1998, pp 71-90.

Cette étude a porté aussi sur la qualité de l'air dans la ville d'Oran. Celle-ci a révélé la présence d'Oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>), du monoxyde de carbone (CO) et du plomb (Pb).

Voici un tableau illustrant ces taux de pollutions mesurés par des capteurs d'air pendant les heures de pointes dans la ville d'Oran.

**Tableau 7- Taux de pollution pendant les heures de pointe dans la ville d'Oran (1993)<sup>143</sup>**

Type de polluants	Normes OMS en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Concentration calculée en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Observations
NO <sub>2</sub>	150 (8h)	250 (4h)	Hors norme
CO (horaire)	10000	7000	Au dessous de la norme
Plomb (en présence de vent)	1	2	Hors norme
Plomb (en absence de vent)	1	5	Hors norme

$\mu\text{g}/\text{m}^3$  : microgramme par mètre cube

OMS : Organisation mondiale de la santé

Ce que nous remarquons sur ce tableau, c'est que presque tous les types des polluants présents dans l'atmosphère de la ville d'Oran pendant les heures de pointe sont hors normes par rapport aux normes fixées par l'OMS, avec un écart considérable, à part le niveau d'Oxyde de Carbone qui est inférieur à la norme fixée.

### 1-2- La pollution de l'air due aux décharges publiques :

<sup>143</sup> METAP (Mediterranean Environmental Technical Assistance Program) « *audit d'environnement de la ville d'Oran* », 1993, pp 102-104.

Ce type de pollution vient s'accumuler à celui due au trafic routier par l'émanation d'autres types de produits toxiques qui se trouvent dans les décharges publiques.

« Nous retrouvons :

- Les acides comme l'acide Chlorhydrique et l'acide fluorhydrique ;
- Des composés organiques volatils (COV) ;
- La dioxine ;
- Le méthane ;
- Le dioxyde de soufre en grande quantité ;
- Des particules de métaux lourds. »<sup>144</sup>

Nous allons prendre comme exemple l'étude publiée par Mahi TABET AOUEL et réalisé par le CERHYD (centre de Recherche des Hydrocarbures) concernant la décharge publique de « Oued Smar » à Alger. Cette étude a montré une malheureuse réalité car à 1Km de la décharge, la concentration des polluants est largement supérieure aux valeurs limites d'exposition (VLE). Encore plus grave, certaines émanations toxiques avoisines même le taux maximale autorisé et ceci dans un rayon de 10 Km autour de la décharge.

Ceci est très dangereux pour la santé de la population qui vit aux alentours de cette décharge.

Voici un tableau qui présente les principaux polluants émis par cette décharge avec ces taux de concentration.

**Tableau 8- Principaux polluants émis par la décharge d'Oued Smar Alger** <sup>145</sup>

<b>Polluants</b>	<b>Concentration à 1km (mg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>Concentration à 10km (mg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>Valeur limite d'exposition (mg/m<sup>3</sup>)</b>
------------------	---	--	--

<sup>144</sup> TABET AOUEL Mahi, Santé publique et sciences sociales, « Etat actuel de la pollution de l'air en Algérie », n°1, Oran ALGERIE, 1998, p78.

<sup>145</sup> TAYEB AOUDIA M, Revue Pollution Atmosphérique, « Cas de la décharge d'Oued Smar », Paris, 1994, pp102-116.

<b>Oxyde de soufre (SO2 + SO3)</b>	158	28	10
<b>Oxyde d'azote (NO + NO2)</b>	38.6	7	6
<b>Acide chlorhydrique(HCL)</b>	158	28	7
<b>Acide fluorhydrique (HF)</b>	0.151	0.028	2.5
<b>Méthane (CH4)</b>	3.024	0.558	-
<b>Monoxyde de carbone (CO)</b>	457	81	55
<b>Poly aromatiques</b>	7.9	1.395	-
<b>Dioxine</b>	$38. 10^{-6}$	$7. 10^{-6}$	-
<b>Poussières</b>	788	28	10

<b>Aluminium (AL)</b>	158	28	10
<b>Zinc (Zn)</b>	23.5	4.185	5
<b>Plomb (Pb)</b>	3.02	0.558	0.5
<b>Cuivre (Cu)</b>	1.51	0.279	1
<b>Chrome (Cr)</b>	0.75	0.223	1
<b>Cadmium (Cd)</b>	0.34	0.056	0.05

Cette étude montre que les polluants émis par la décharge de « Oued Smar », sont en trop grande concentration sur un rayon d'un 1 km par rapport aux valeurs limites de concentration, prenons l'exemple de la poussière, il est indiqué que sur un rayon d'un 1 km, la concentration de la poussière est de 780mg /m<sup>3</sup> alors que la valeur limite est de 10mg/m<sup>3</sup>. Les habitants aux alentours doivent souffrir de graves problèmes de santé et de respiration, les valeurs limites de concentration ne sont pas du tout respectées.

### **1-3- La pollution de l'air par l'industrialisation et les installations de stockage :**

L'industrialisation algérienne s'est faite dans des conditions qui n'ont pas respecté les normes environnementales, ce qui a engendré de grave pollution atmosphérique dans les régions à proximité des unités de production telles que les cimenteries, les raffineries de pétroles et les

unités de plâtre et de la chaux etc.... Les émanations toxiques qui proviennent de ces industries dépendent de la nature d'activité de ses unités, de leurs processus de fabrication et des matières premières qu'ils utilisent.

Il existe un grand nombre de ces polluants, ça ne sert à rien de les citer tellement il y a différents types d'industries, il serait plus simple de donner des exemples de quelques unités industrielles très polluantes qui se situent dans la périphérie des grandes villes d'Algérie.<sup>146</sup>

### 1-3-1- Exemple de l'usine ASMIDAL d'Annaba :

La ville d'Annaba est connue par ses deux grands complexes industriels qui sont le complexe sidérurgique d'El HADJAR et l'usine ASMIDAL qui fabrique des engrais phosphatés et azotés. Il faut souligner que les polluants solides rejetés par cette dernière sont principalement constitués de poussières de photo gypse autrement dit des pierres à plâtre.

### 1-3-2- Exemple de polluants émis par des installations industrielles à Oran :

Nous allons énumérés quelques unités de production industrielles à Oran et aussi dans la zone d'Arzew avec le type de production et le type de combustions qu'elles dégagent dans le tableau suivant :

**Tableau 9- Polluants émis par des installations industrielles à Oran<sup>147</sup>**

Nom de l'industrie	Type d'activité	Type d'émanation
La centrale électrique du Ravin Blanc	Fonctionne au gaz et fuel.	NO <sub>x</sub> et oxyde de Soufre.
Parc de stockage Naftal	Utilisation de grandes cuves pour stocker les carburants.	Evaporation des hydrocarbures car les cuves n'ont pas de système anti-évaporation.
Les fonderies UFO (ex	Fabrication de produits	Emanation de poussières

<sup>146</sup> TABET AOUEL Mahi, Santé publique et sciences sociales, « état actuel de la pollution de l'air en Algérie », n°1, Oran ALGERIE, 1998, p81.

<sup>147</sup> TABET AOUEL Mahi, Santé publique et sciences sociales, « état actuel de la pollution de l'air en Algérie », n°1, Oran ALGERIE, 1998, pp 82-84.

DUCROS) et ENTPL	sidérurgiques.	noires et de particules de métaux lourds.
L'entreprise ERCO	Fabrication de tuyaux et cuves en ciment chargés d'amiantes.	Emanation de quantités de poussières de ciment et de fibres d'amiante.
Le complexe COTITEX	Usine de textile	Poussières dégagées par les fibres
L'aéroport d'Oran	-	Gaz à combustion : NO <sub>x</sub> , CO, HCMN, métaux lourds
<b>La zone d'Arzew</b>		
Les unités GNL et GPL	Gaz naturel liquéfié et gaz pétrole liquéfié	Milieu de m <sup>3</sup> de CO <sub>2</sub> et CO par les torches qui brûlent
Cimenterie de Zahana (40km environ au Sud Est d'Oran)	Fabrication de ciment	Rejet de fumé et de poussière en grandes quantités.
Unité d'ammoniac et d'engrais azotés	Production d'ammoniac	Rejet de CO, CO <sub>2</sub> , Oxyde d'azote NO <sub>x</sub> , gaz d'ammoniac NH <sub>3</sub> , et nitrate d'ammonium NH <sub>4</sub> NO <sub>3</sub> .
Site d'Arzew		Oxyde d'azote NO <sub>x</sub> , hydrocarbure (HC), Benzène au moment du chargement des navires pétroliers.

Ce tableau montre d'une part que la ville d'Oran abrite une activité industrielle très diversifiée, et avec des productions importantes, néanmoins cette activité économique a des répercussions graves sur l'environnement, cela est montré par les différents rejets de cette activité, ces rejets sont en formes de gaz, de liquides et de poussières très toxiques.

### 1-3-3- Les populations touchées et le danger pour la ville d'Oran :

Les populations qui sont soumises directement aux effets permanents des rejets industriels sont la population de Bethioua, Ain El Bya, et Arzew.

Il y a un réel danger pour la population urbaine d'Oran, car il faut savoir que la pollution atmosphérique se déplace par simple mouvement du vent, donc par un simple vent Est faible, la ville d'Arzew vers Oran à une vitesse de 2.5 m/seconde, les polluants arrivent à Oran au bout de cinq heures.

Imaginons une seconde, le cas d'un grave accident de pollution sur le site d'Arzew et ses conséquences sur Oran.

### 1-3-4- La santé et la pollution atmosphérique en Algérie : cas de Annaba

Les effets sont certes là et nombreux, vu le nombre de pollution qu'il y a. Nous avons pris l'exemple d'Annaba car une enquête de santé a été réalisée par le service de prévention du CHU d'Annaba entre 1992 et 1993. Sur un échantillon de 1000 ménages équivalant à 6404 sujets et sur quatre passages pendant ces deux années.<sup>148</sup> Le résultat de cette enquête a été comparé avec une enquête nationale afin de mieux démontrer la gravité de la situation de pollution atmosphérique dans la ville d'Annaba par la présence de Maladie aigüe et les maladies chroniques<sup>149</sup>. Nous observons les chiffres dans le tableau suivant :

**Tableau 10- Résultats comparatifs des taux d'affections aigües et chroniques entre enquête nationale et enquête d'Annaba<sup>150</sup>**

Types d'affections	Enquête nationale en %	Enquête Annaba en %	Norme de comparaison
Maladies aigües	16,7	18,4	Degrés de seuil de pollution <0.01
Affections respiratoires aigües	37,7	42,3	

<sup>1</sup>BOUNECER H, BACHTARZI T, CHASBI M, « Enquête santé de la Wilaya de Annaba –JAM », Vol VII, n°3, Algérie, 1997, pp148-159.

<sup>149</sup> CHAMI T, H Khalef, « Le développement industriel, ses répercussions sur l'écosystème et la ville d'Annaba » ICI, université de Blida-Col Int ARCE, 1995.

<sup>150</sup> BOUNECER H, BACHTARZI T, CHASBI M, « Enquête santé de la Wilaya de Annaba –JAM », Vol VII, n°3, Algérie, 1997, pp148-159.



Maladies chroniques	7	16,3	Degrés de seuil de pollution <0,001
Asthme	9,2	10,4	
Affections cardio-vasculaires	22	23,2	

Cette étude montre la gravité des maladies et les affections sur la ville d'Annaba par rapport à tout le territoire nationale, et les chiffres sont graves, tout d'abord, les deux enquêtes montre que les taux d'affections sont bien au dessus du seuil de pollution autorisé, mais encore, le tes taux de maladie de la ville d'Annaba sont beaucoup plus élevé par rapport aux pourcentages du territoire nationale. La ville d'Annaba enregistre de grave taux, l'activité industrielle dans cette ville représente une part très importante, mais elle engendre de graves conséquences sur la santé de sa population.

## **2- La pollution marine en Algérie :**

L'Algérie possède une bande côtière de 1200 km de long, sachant que presque la moitié de la population algérienne est concentrée dans cette zone et exerce la plupart de ses activités économiques et industrielles du pays. Cette zone de la méditerranée subie une pollution grave. Sachant qu'une grande majeure de la population vie là-bas, ceci implique le grand nombre des véhicules et une importante production de déchets ménagers et bien sur la croissante demande en eau potable.

La pollution par les hydrocarbures est très présente, car ne l'oublions pas 28% du pétrole mondiale transite dans la mer méditerranée, ce qui présente moins de 1% de la surface de toutes les mers du monde, le danger y est donc considérable. Cette pollution par hydrocarbures est estimée à 1,5 millions de tonnes par an et cela sans qu'il y ait une catastrophe de marées noires graves, ce chiffre n'est relatif qu'au rejet des bateaux par leurs activités habituelles, qui sont les lavages de citernes, les vidanges etc....<sup>151</sup>

<sup>151</sup>HERDA Slimane, La lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, 6<sup>ème</sup> conférence stratégique internationale, Alger ALGERIE, 16-17 Novembre 2008.

La mer d'Algérie est carrément utilisée comme un dépotoir pour tous les déchets, qu'ils soient ménagers ou industriels. Il y a un réel déficit dans les installations des réseaux d'assainissement, les stations d'épuration et traitement des eaux usées, ce n'est pas qu'elles sont inexistantes, mais plutôt insuffisantes par rapport à la croissance démographique, et le besoin en eau potable.

## **2-1- Classification de la pollution marine :**

Nous retrouvons deux types de classification, une qui s'appuie sur le type de responsabilité, par conséquent : une volontaire et une autre accidentelle. L'autre classification s'appuie sur le type des eaux polluées, on aura donc une pollution des eaux de surfaces et des eaux souterraines.

### **2-1-1- Classification de la pollution marine par type d'exécution :**

#### **2-1-1-1- Pollution volontaire :**

C'est une pollution qui est générée d'une manière volontaire par les navires et cela à cause de leurs fonctionnements, ils y déversent tout un mélange d'hydrocarbures et de produits huileux, de rejets d'eaux de ballast, des résidus de lavage des citernes etc....

Qu'est ce que les eaux ballast ? ce sont des eaux que les navires Algériens changent à bord et cela pour ne pas rompre leur équilibre en mer, cette eau est à la base de l'eau de mer, mais une fois chargée à bord et au contact de résidus d'hydrocarbures et autres produits pollués, elles deviennent à leur tour contaminées, bien sûr arrivé au port ce navire devra charger sa cargaison et pour cela, il devra se débarrasser de cette eau ballastée et malheureusement ils vont la jeter sauvagement dans la mer, c'est l'opération de déballastage ou bien une vidange illicite. L'état a adhéré pourtant à un protocole en 1978 qui limite les volumes de rejets des hydrocarbures et a ordonné aux autorités côtières de fournir du matériel et des installations permettant de faire ces rejets de ballast à terre afin que cette eau puisse être traitée.

Notons que pour le moment en Algérie, ces installations en question ne sont pas conformes à la demande et ne pourront pas satisfaire le rôle qu'il leur ait été attribué à la base. Et même si ces installations existaient, le coût qu'il faudrait pour faire ce déballastage sur terre serait très élevé pour les autorités de bord. Alors que dans les pays Européens ou Nord Américains, l'exécution de l'opération sur la terre est vérifiée à l'arrivée au port, donc le navire n'aura pas l'autorisation d'accoster s'il n'a pas effectué son déballastage avant. Concernant non ports de

chargement des hydrocarbures, cette prestation n'est pas fournie par les quatre ports les plus connus : Alger, Arzew Bethioua, Skikda et Bejaia. Il y a aussi un autre frein à la résolution de ce problème, c'est le manque de surveillance des eaux par le manque de moyens nautiques et aériens.<sup>152</sup>

### **2- 1-1-2- Pollution accidentelle :**

Elle représente 10 à 15% de la pollution totale des mers par les hydrocarbures. Ce type de pollution est assez étonnant en soi, de part les quantités énormes qui sont déversées en mer.

Bien que les accidents ont été maîtrisés rapidement, il est bien évident qu'il serait meilleur de pouvoir les éviter en prévoyant les circonstances et cela en prenant en compte certains facteurs important dont l'état des navires qui transportent les hydrocarbures et la conformité des normes, une inspection et un entretien régulier de leur état, les normes de sécurité à bord ainsi que la gestion des cargaisons.<sup>153</sup>

### **2-1-2- Classification de la pollution marine par type des eaux :**

#### **2-1-2-1- Pollution des eaux de surfaces :**

Nous entendons par les eaux de surfaces, les eaux issues des précipitations, et le phénomène se caractérise par le rejet de quantités importantes d'eaux usées provenant des villes et unités industrielles. Cette situation est accentuée en Algérie, pourquoi ? Parce que la plupart des grandes villes se trouvent au même endroit que les zones industrielles.

Le grand phénomène du moment ce sont les Oueds qui sont touchés. Nous retrouvons les plus touchés comme Tafna, Mina, Seybouse, et El Harrach qui est gravement pollué, ce dernier traverse toute la plaine de Mitidja et se jette dans la mer dans la baie d'Alger. Rajoutons à tout cela plusieurs facteurs qui aggravent la situation, dont un très important qui est le manque de moyen dans le domaine d'épuration des eaux usées. D'après une enquête effectuée en 1996, sur les 67 stations de tout le territoire nationale, 15 stations ne sont pas en activité, les stations qui restent font le traitement de 15 % de l'ensemble des rejets. Il y a aussi le cas des barrages,

---

<sup>152</sup> IKKACHE Belkheir, LE PHARE, « L'Algérie et la problématique de la pollution marine », N°130, Alger, 02/2010, pp43-44.

<sup>153</sup> IKKACHE Belkheir, LE PHARE, « L'Algérie et la problématique de la pollution marine », N°130, Alger, 02/2010, pp44.

l'ANRH (Agence Nationale des Ressources Hydrauliques) a fait un contrôle de pollution des barrages, cela a montré que 22% d'entre eux présentent un niveau de pollution majeure.

Exemple :

- Le barrage d'Ouizert (rejet de l'usine de papeterie) ;
- Hammam Boughrara (rejet en provenance d'Oujda) ;
- Barrage Bakhada (rejet de la ville de Tiaret).

Nous sommes encore loin de nous rendre compte de la gravité et de l'impact sanitaire sur notre population, car il y a un vrai manque de données dans ce domaine.<sup>154</sup>

### **2-1-2-2- Pollution des eaux souterraines :**

C'est une des formes de pollution des plus dangereuses, elle se produit par les rejets industriels et des produits utilisés dans l'agriculture.

La situation actuelle est plus qu'alarmante, car l'eau devient insalubre et non potable, par la quantité de nitrate qu'elle contient.

Plusieurs surfaces ont été touchées :

- La nappe de Mitidja en 1985 ;
- La nappe de Tlemcen et Relizane à cause des fuites d'essences au niveau des réservoirs ;
- Des nappes souterraines sahariennes : ce phénomène a fait des dégâts considérables en provoquant l'asphyxie de plusieurs palmeraies et beaucoup de problème d'assainissement.<sup>155</sup>

### **3- La pollution terrestre :**

Nous entendons par pollution terrestre, tous les déchets qui sont jetés dans la nature, et ils sont de plusieurs nature, mais un point en commun les relie, c'est qu'ils sont tous commis par l'homme. On retrouve en premier lieu des déchets ménagers, ensuite il y a les déchets plus dangereux ou à une toxicité plus élevée, tels que les produits pharmaceutiques, ou issus de la fabrication de médicaments, et enfin nous avons les déchets provenant de l'activité

---

<sup>154</sup> BOUZIANI M, LE PHARE, « La pollution chimique de l'eau en Algérie », N°95, Alger, 2007, p42.

<sup>155</sup> BOUZIANI M, LE PHARE, « La pollution chimique de l'eau en Algérie », N°95, Alger, 2007, p43.

industrielle, urbaine ou agricole, on y retrouve des produits comme l'amiante, des pesticides ou encore des boues de pétroles.

Nous apporterons quelques chiffres qui illustrent la réalité des déchets que l'on génère, ainsi que leur mauvaise gestion, ces chiffres datent de 2005, ils sont énoncés par le Ministre de l'aménagement du territoire de l'environnement et du Tourisme, dans le cadre d'établissement d'un guide des techniciens communaux pour la gestion des déchets ménagers et assimilés, cela sous le patronage du PNUD (le Programme des Nations Unies pour le Développement), voici les données nationales :

-L'Algérie génère 10 à 12 millions de tonnes de déchets ménagers par an ;

-L'Algérie possède 3000 décharges sauvages ce qui équivaut à une surface de 150 000 hectares ;

-Ces décharges coûtent 0,13% du PIB en pertes économiques (cette somme peut être redistribuées autrement, en recyclage ou revalorisation des déchets) ;

-Il y a un déficit national en véhicules de collecte estimé à 87,5%, car il y a un véhicule pour 7500 habitants alors que la norme internationale est d'un véhicule pour 4000 habitants ;

-Les emballages représentent 200 000 tonnes de déchets par an, 95% sont en plastiques, les 5% restantes représentent les métaux ;

-Parmi tous les déchets d'emballages, 4000 tonnes sont recyclées, c'est-à-dire 2% ;

-Les Algériens utilisent 300 millions de piles et accumulateurs. Une estimation de 70 % de ces piles terminent dans les décharges ou la nature, sachant qu'il y a un grand risque de contamination de la nature par le mercure, le plomb, le zinc...

-Le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a lancé un programme de 300 centres d'enfouissements techniques et des décharges contrôlées, 90 sont achevés ou en voie d'achèvement.

-Il existe 317 incinérateurs opérationnels qui détruisent les déchets.

Afin de mieux se représenter le danger de ces déchets qui restent dans la nature voici un tableau qui représente le temps de dégradation naturelle (biodégradation) de quelques produits que l'on jette dans nos poubelles domestiques.<sup>156</sup>

**Tableau 11- Temps de dégradation naturelle (biodégradation) de quelques produits dans l'environnement.**<sup>157</sup>

PRODUIT	TEMPS DE DEGRADATION
Morceau de coton	1 à 5 mois
Papier	2 à 5 mois
Corde	3 à 14 mois
Pelure d'orange ou de pomme	1 mois
Chaussette en laine	1 à 5 ans
Mégot de cigarette	1 à 12 ans
Brique de lait (plastique + carton)	5 ans
Chewing-gum	5 ans
Chaussures en cuire	25 à 40 ans
Tissu de nylon	30 à 40 ans
Boite de conserve	50 à 100 ans
Canette en aluminium	200 ans
Sac en plastique	400 ans

<sup>156</sup>LOUDJANI Fayçal, « Guide des techniciens communaux pour la gestion des déchets ménagers et assimilés », Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, édition PNUD, Algérie, 2011, pp46-47

<sup>157</sup>LOUDJANI Fayçal, « Guide des techniciens communaux pour la gestion des déchets ménagers et assimilés », Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, édition PNUD, Algérie, 2011, p47.

Emballage plastique d'un pack de 06 bouteilles	400 ans
Bouteille en plastique	400 ans
Bouteille en verre	4000 ans

Ce tableau nous met en face de nos actes, lorsqu'on observe ceci, nous sommes frappés par la réalité catastrophique que nous commettons en jetant un simple sac en plastique et que cela met 400 ans à disparaître.

Si on applique différemment le principe du pollueur-payeur en imposant une somme d'argent, pas sur le produit en question, mais plutôt sur chaque jour que devra prendre ce produit à se dégrader dans la nature, à ce moment la, chacun d'entre nous réfléchirai à deux fois avant même d'acheter ce sac en plastique. Je suis bien consciente que mon pragmatisme est bien idéaliste et ma solution ne prend en considération aucunes contraintes socio-économiques, mais y penser quelques instants donnerait à réfléchir sérieusement.

## **Section 2.- La réglementation environnementale en Algérie**

Afin de relancer sa croissance, l'Algérie est rentrée dans une politique industrielle à outrance, et pendant toutes ses années cela ne la dérangeait guère, mais de plus en plus, elle a vu naître

autour d'elle une pollution qui commençait à être très dangereuse, car pas prise en compte à temps.

L'état Algérien s'est vu contraint de revoir sa politique dans ce domaine et réglementer un peu tout ça, car cette crise écologique menace la santé publique, l'écosystème et une rareté des ressources naturelles indispensables à l'activité économique et sociale du pays.

« De ce fait, l'état Algérien a commencé d'abord par établir un rapport national sur l'état et l'avenir de l'environnement en l'an 2000, qui a été adopté par le conseil des ministres le 12 Août 2001 et un autre en 2003 »<sup>158</sup>

A partir de ce rapport est né un certain nombre d'instruments réglementaires, nous retrouvons d'un côté des instruments juridiques par la promulgation des lois, et d'autres instruments économiques et des incitations financières.

Par ailleurs, il y a eu la création d'un certain nombre d'institutions spécialisés dans le domaine du combat écologique, et pleins de programmes et plans nationaux établis par l'état.

L'Algérie vise par ce programme :

-Inculquer à la population et notre industrie, le principe du développement durable, ainsi que la sensibilisation aux gaspillages des ressources environnementales.

-L'état Algérien espère que d'ici 2015, le pourcentage de la population qui n'a pas accès et ceci de façon durable à une eau potable aura réduit de moitié.

-Et enfin, d'ici 2020, l'amélioration du cadre de vie d'au moins 100 millions de gens qui vivent dans les taudis.<sup>159</sup>

Nous allons à présent voir la réglementation concernant l'environnement en général, les différentes lois de finances portant sur l'environnement, les lois concernant la gestion, le contrôle et l'élimination des déchets, et les lois relatives à l'aménagement et le développement durable du territoire.

## **1- Le code de l'environnement :**

---

<sup>158</sup> Le gouvernement Algérien, « Rapport national sur les objectifs du millénaire pour le développement », édité par le gouvernement Algérien, Juillet 2007, P67.

<sup>159</sup> Le gouvernement Algérien, « Rapport national sur les objectifs du millénaire pour le développement », édité par le gouvernement Algérien, Juillet 2007, P67.



Les textes réglementaires en matière d'environnement sont nombreux, néanmoins, nous allons sélectionner quelques articles des différentes lois publiées dans les journaux officiels de la république Algérienne, parmi ces lois, il y a la loi relative à la protection de l'environnement, qui se divise en plusieurs chapitres, chaque chapitre est relative à une partie de l'environnement que ce soit la faune et la flore, les réserves naturelles et les parcs nationaux, la protection de l'atmosphère, la radioactivité, les substances chimiques, ainsi que les déchets.

## **Loi n° 83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement<sup>160</sup>**

### **TITRE I**

#### **DISPOSITION GENERALES**

**Article 1er.** - La présente loi a pour objet la mise en œuvre d'une politique nationale de protection de l'environnement tendant à:

- la protection, la restructuration et la valorisation des ressources naturelles,
- la prévention et la lutte contre toute forme de pollution et nuisance,
- l'amélioration du cadre et de la qualité de la vie.

#### **Chapitre I**

##### **Principes généraux**

**Art. 2.**- La planification nationale prend en compte le facteur protection de l'environnement qui est une exigence fondamentale de la politique nationale de développement économique et social.

**Art. 3.** - Le développement national implique l'équilibre nécessaire entre les impératifs de la croissance économique et ceux de la protection de l'environnement et de la préservation du cadre de vie de la population.

**Art. 4.** - Dans le cadre de l'aménagement du territoire, l'Etat détermine les conditions d'insertion des projets dans l'environnement et définit les prescriptions techniques et réglementaires relatives au maintien des équilibres naturels.

### **TITRE II**

#### **PROTECTION DE LA FAUNE**

##### **Chapitre I De la faune et de la flore**

**Art. 8.** - La protection de la nature, la préservation des espèces animales et végétales, le maintien des équilibres biologiques et la conservation des ressources naturelles contre toutes

---

<sup>160</sup> Journal Officiel de la république Algérienne démocratique et populaire n°6, 08 Février 1983, pp250-264.

les causes de dégradation qui les menacent sont d'intérêt national. Il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde du patrimoine naturel.

**Art. 9.** - La protection des terres contre la désertification, l'érosion et la remontée des sels dans les terres a vocation agricole est d'utilité publique.

Des textes législatifs ou réglementaires en fixeront toutes les dispositions.

## **Chapitre II**

### **Les réserves naturelles et les parcs nationaux**

**Art. 17.** - Des parties du territoire d'une ou de plusieurs communes peuvent être classées par décret, pris sur rapport du ministre chargé de l'environnement, en parc national, ou en réserves naturelles lorsqu'il y a nécessité de conserver la faune, la flore, le sol, le sous-sol, les gisements de minéraux et de fossiles, l'atmosphère, les eaux et, en général, lorsqu'un milieu naturel présente un intérêt particulier qu'il importe de préserver contre tout effet de dégradation naturelle et de la soustraire à toute intervention artificielle susceptible d'en altérer la composition et l'évolution.

Le territoire délimité peut s'étendre au domaine maritime national et aux eaux sous juridiction algérienne.

## **Chapitre III**

### **Des délits et des peines**

**Art. 27.** - Quiconque a, sans nécessité, abandonné et publiquement ou non, exercé des sévices graves ou commis un acte de cruauté envers un animal domestique ou apprivoisé ou tenu en captivité, est puni d'une amende de 200 à 2.000 D.A et d'un emprisonnement de dix jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, les peines sont portées au double.

**Art. 28.** - Sont punies d'une amende de 500 à 20.000 D.A., les infractions aux dispositions des articles 10 et 20 de la présente loi.

En cas de récidive, l'amende pourra être portée au double.

Les agents chargés de constater ces infractions peuvent procéder à la saisie des animaux vivants et de leurs produits ou de leurs dépouilles.

**Art. 29.** - Sont punies d'un emprisonnement de dix (10) jours à deux (2) mois et d'une amende de 500 à 5.000 D.A ou de l'une des deux peines seulement, les infractions aux articles 23 et 24 de la présente loi. En cas de récidive, les peines sont portées au double.

**Art. 30.** - Les dispositions de l'article 24 de la présente loi s'appliquent aux sites et monuments naturels créés en application du titre IV de l'ordonnance N° 67-281 du 20 décembre 1997 relative aux sites et monuments.

### **TITRE III**

#### **PROTECTIONS DES MILIEUX RECEPTEURS**

**Art. 31.** - En cas de crise ou d'urgence de nature à constituer des menaces graves de pollution, de contamination des milieux récepteurs prévus au titre III de la présente loi, sont mis en œuvre des plans nationaux d'urgence. Les plans nationaux d'urgence sont établis en fonction des facteurs de risques de pollution potentielle.

Des décrets, pris sur le rapport du ministre chargé de la protection de l'environnement et des ministres concernés, instituent et déterminent les conditions d'applications des plans nationaux d'urgence.

#### **Chapitre I**

##### **Protection de l'atmosphère**

**Art. 32.** - On entend par pollution de l'atmosphère, au sens de la présente loi, l'émission dans l'atmosphère de gaz, de fumées ou de particules solides ou liquides, corrosives, toxiques ou odorantes, de nature à incommoder la population, à compromettre la santé ou la sécurité publique ou à nuire aux végétaux, à la production agricole et aux produits agroalimentaires, à la conservation des constructions et monuments ou au caractère des sites.

**Art. 34.** - Lorsque les émissions dans l'atmosphère sont susceptibles de constituer une menace pour les personnes ou pour les biens, leurs auteurs doivent mettre en œuvre toutes dispositions utiles pour supprimer ou réduire leurs émissions polluantes.

#### **Chapitre II**

##### **Des déchets**

**Art. 89.** - Est un déchet au sens de la présente loi, tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou, plus généralement, tout bien, meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon

**Art. 90.** - Toute personne physique ou morale qui produit ou détient de déchets, dans les conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs et, d'une façon générale, à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément aux dispositions de la présente loi, dans des conditions propres à éviter lesdits effets.

L'élimination des déchets comporte notamment: les opérations de collecte, transport, stockage, tri et traitement nécessaires à la récupération de l'énergie ou des éléments et matériaux réutilisables, ainsi qu'au dépôt ou au rejet dans le milieu naturel de tous autres produits dans des conditions propres à éviter les nuisances mentionnées à l'alinéa précédent.

### **Chapitre III**

#### **De la radioactivité**

**Art. 102.** - Le présent chapitre a pour but de fixer les principes généraux de protection contre les dangers pouvant résulter de rayonnements ionisants.

Il s'applique à toute activité impliquant la protection de la population et de l'environnement, l'importation, la production, la fabrication, la détention, le transit, le transport, l'offre en vente, la vente, la cession à titre onéreux ou gratuit, la distribution et l'emploi à des fins commerciales, industrielles, scientifiques, médicales ou autres, d'appareils ou de substance capables d'émettre des rayonnements luisants.

Ils s'appliquent également aux opérations d'élimination ou d'évacuation des substances radioactives.

**Art. 107.** - Quiconque détient, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, des substances radioactives ou des appareils d'irradiations, est tenu d'envoyer au ministre chargé de la protection de l'environnement, dans le délai de trois (3) mois à compter de la promulgation de cette loi, une déclaration spécifiant la quantité, la qualité et la localisation de chaque type de substance détenue et d'appareil d'irradiation.

**Art. 108.** - Sous réserve des sanctions pénales, toute personne titulaire d'une dispense, d'une autorisation ou d'une habilitation, qui ne se conforme pas aux dispositions législatives relatives à la radio protection, peut faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait de la dispense de l'autorisation ou de l'habilitation.

### **Chapitre IV**

#### **Des substances chimiques**

**Art. 109.** - Les dispositions du présent chapitre tendent à protéger l'homme et son environnement contre les risques qui peuvent résulter des substances chimiques, tels qu'ils se présentent à l'état naturel ou qu'ils sont produits par l'industrie tant à l'état pur qu'incorporés dans les préparations,

**Art. 110.** - Le présent chapitre ne s'applique pas:

- 1°) aux substances chimiques pour leur utilisation à des fins de recherche;
- 2°) aux substances radioactives.

Toutefois, des décrets doivent fixer les conditions dans lesquelles les dispositions réglementaires applicables au présent article déterminent les mesures propres à parer aux dangers que peut présenter leur dispersion dans l'environnement.

## **Chapitre VI**

### **Des délits et des peines**

**Art. 122.** - Quiconque exploite sciemment une installation sans autorisation ou la déclaration requise aux articles 76 et 77 de la présente loi ou en méconnaissant les conditions imposées par l'autorisation prévue, est puni d'une amende de 2.000 à 20.000 D.A.

En cas de récidive, il sera prononcé une peine d'emprisonnement de 2 à 6 mois et d'une amende de 20.000 à 100.000 D.A ou l'une de ces deux peines seulement.

**Art. 123.** - En cas de condamnation conformément à l'article 122 ci-dessus, le jugement fixe, s'il y a lieu, le délai dans lequel doivent être respectées les dispositions légales auxquelles il a été contrevenu.

En cas de non-exécution dans le délai prescrit, une amende de 2.500 à 25.000 D.A est prononcée.

Le tribunal peut prononcer l'interdiction d'utiliser les installations jusqu'à l'achèvement des travaux.

Il peut, en outre, ordonner que ces derniers soient exécutés d'office aux frais de l'exploitant condamné.

**Art. 124.** - Quiconque fait fonctionner une installation en infraction à une mesure de fermeture ou de suspension de fonctionnement prise en application des dispositions des articles 87 et 123 de la présente loi, est puni d'une peine d'emprisonnement de 2 mois à 6 mois et d'une amende de 10.000 à 100.000 D.A ou de l'une de ces deux peines seulement.

**Art. 125.** - Est puni d'une amende de 2.000 à 100.000 D.A et d'un emprisonnement de 2 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura refusé de fournir aux représentants assermentés du ministre chargé de l'environnement, les informations visées aux articles 94 et 97 de la présente loi ou fourni des informations inexactes;

- remis ou fait remettre les déchets définis à l'article 97, à tout que l'exploitant d'une installation agréée;
- éliminé ou récupéré des déchets ou matériaux sans satisfaire aux dispositions fixées en application des articles 98, 99 et 101 de la présente loi;
- mis obstacle à l'accomplissement des contrôles ou à l'exercice des fonctions des agents chargés de la protection de l'environnement;
- enfreint les prescriptions des articles 90 et 91 de la présente loi.

**Art. 126.** - Toute commission ou négligence entraînant l'inobservation des dispositions du chapitre III du titre IV de la présente loi, tout acte ou tentative faits en violation desdites dispositions dont est assortie une dispense, habilitation ou autorisation au titre de la présente loi, constitue un délit.

Ce délit, nonobstant toute sanction entraîne pour son auteur une amende de 2.000 à 20.000 D.A. et d'un emprisonnement de 1 à 6 mois, ou de l'une de ces peines seulement.

**Art. 127.** - Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 128 ci-dessous, toute personne qui a omis d'adresser la déclaration prévue à l'article 111 sera punie d'une amende de 1.000 à 30.000 D.A.

**Art. 128.** - Est puni d'un emprisonnement de 2 mois à 2 ans et d'une amende de 20.000 à 500.000 D.A. ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne:

1. - qui a sciemment fourni des renseignements inexacts, susceptibles d'entraîner pour la substance considérée des prescriptions moins contraignantes que celles auxquelles elle aurait normalement dû être soumise ou dissimulé des renseignements dont elle pouvait avoir connaissance;
2. - qui a omis de faire connaître, conformément à l'article 116, alinéa 2, les faits nouveaux visés à cet article;
3. - qui n'a pas respecté les mesures d'interdiction ou les prescriptions édictées en application de l'article 114.

En outre, le tribunal peut ordonner la confiscation des substances et préparations mises sur le marché en infraction avec les mesures d'interdiction ou les prescriptions ci-dessus évoquées, l'interdiction totale de la mise sur le marché et de l'emploi de ces substances ou préparations ainsi que la fermeture temporaire ou définitive des installations de production en cause.

Le tribunal pourra également ordonner que le jugement de condamnation soit publié intégralement ou par extrait dans les journaux qu'il désignera, aux frais du condamné, sans toutefois que les frais de cette publication puissent dépasser le maximum de la peine d'amende encourue. Il peut, de plus, ordonner la diffusion, aux frais du condamné un lités de leur diffusion et impartit au condamné un délai pour y faire procéder; en cas de carence, il est procédé à cette diffusion à la diligence du ministère public, aux frais du condamné.

**Art. 129.** - Est puni de 10 jours à 2 mois d'emprisonnement et d'une amende de 500 à 10.000 D.A ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne auteur d'émission de bruits au sens des articles 119 et 120 de la présente loi.

En cas de récidive, les peines sont portées au double.

Cette loi est assez globale en matière d'environnement, néanmoins le chapitre consacré aux peines et délits se trouve à la fin de chaque partie, et c'est ce chapitre qui nous importe le plus, car il démontre les peines encourus si jamais il y a délit de pollution.

Le premier concernait la partie sur la protection de la flore, et il y a un certain nombre d'amendes à payer, la plus élevée atteint à peine les 20.000 DA et au pire elle sera doublée si jamais il y a une récidive, ou bien un emprisonnement de 10 jours. Ces punitions sont loin d'être répressives à notre sens et pas très sévères envers les animaux, leurs environnements ou bien des plantes.

Le deuxième chapitre délits et peines est consacré à la partie de la protection des milieux récepteurs, ici les peines sont plus importantes par rapport aux peines encourus pour la protection de la flore, une amende qui peut aller jusqu'à 500.000 DA et un emprisonnement de deux mois, néanmoins le délit commis dans ce cas est grave comme cacher des renseignements sur la nocivité d'une substance chimique, mais si nous comparons les dégâts que pourrait faire cette substance et les conséquences qu'elle peut avoir, cette amende ne représente que une infime partie de la totalité des pertes à calculer.

Ceci est la loi relative à l'environnement en général, elle traite tous les champs sur plusieurs chapitres : de la faune et de la flore, protection de l'atmosphère, les réserves naturelles et les parcs nationaux, les substances chimiques, la radioactivité et les déchets, ainsi que les délits et les peines si jamais il y a infraction des lois.

## **2- La loi sur le contrôle et l'élimination des déchets :**

**Loi n° 01 - 19 du 12 décembre 2001 relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets.**<sup>161</sup>

### **TITRE I**

#### **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

##### **Chapitre I**

###### **Objet et champ d'application Article premier**

La présente loi a pour objet de fixer les modalités de la gestion, de contrôle et de traitement des déchets.

###### **Article 2**

---

<sup>161</sup> Journal officiel de la république algérienne, n°77, 15 décembre 2001, pp. 15- 24.

La gestion, le contrôle et l'élimination des déchets reposent sur les principes suivants:

- la prévention et la réduction de la production et de la nocivité des déchets à la source;
- l'organisation du tri, de la collecte, du transport et du traitement des déchets;
- la valorisation des déchets par leur réemploi, leur recyclage et toute autre action visant à obtenir, à partir de ces déchets, des matériaux réutilisables ou de l'énergie;
- le traitement écologiquement rationnel des déchets;
- l'information et la sensibilisation des citoyens sur les risques présentés par les déchets et leur impact sur la santé et l'environnement, ainsi que les mesures prises pour prévenir, réduire ou compenser ces risques.

## **TITRE VII**

### **DISPOSITIONS PÉNALES**

#### **Article 55**

Toute personne physique qui jette, abandonne des déchets ménagers et assimilés ou refuse d'utiliser le système de collecte et de tri mis à sa disposition par les organes désignés à l'article 32 de la présente loi est punie d'une amende de cinq cent (500) à cinq mille dinars (5.000). En cas de récidive, l'amende est portée au double.

#### **Article 56**

Toute personne physique exerçant une activité industrielle, commerciale, artisanale ou toute autre activité, qui jette, abandonne des déchets ménagers et assimilés, ou refus d'utiliser le système de collecte et de tri mis à sa disposition par les organes désignés à l'article 32 de la présente loi, est punie d'une amende de dix mille (10.000) à cinquante mille dinars (50.000).

En cas de récidive, l'amende est portée au double.

#### **Article 57**

Quiconque dépose, jette ou abandonne des déchets inertes sur tout site non désigné à cet effet et notamment sur la voie publique est puni d'une amende de dix mille (10.000) à cinquante mille dinars (50.000).

En cas de récidive, l'amende est portée au double.

#### **Article 58**

Toute infraction aux dispositions de l'article 21 de la présente loi, est punie d'une amende de cinquante mille (50.000) à cent mille dinars (100.000). En cas de récidive, les amendes sont portées au double.

#### **Article 58**



Toute infraction aux dispositions de l'article 10 de la présente loi, est passible d'une amende de cent mille dinars (100.000) à deux cent mille (200.000) dinars.

En cas de récidive, l'amende est portée au double.

#### **Article 59**

Toute infraction aux dispositions de l'article 10 de la présente loi, est punie d'une amende de cent mille (100.000) à deux cent mille (200.000) dinars.

En cas de récidive, les peines et les amendes sont portées au double.

#### **Article 60**

Toute infraction aux dispositions de l'article 9 de la présente loi, est punie d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de deux cent mille (200.000) à quatre cent mille (400.000) dinars ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, les peines sont portées au double.

#### **Article 61**

Toute infraction aux dispositions de l'article 17 de la présente loi, est punie d'un emprisonnement de trois (3) mois à deux (2) ans et d'une amende de trois cent mille dinars(300.000) à cinq cent mille (500.000) dinars ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, les peines sont portées au double.

#### **Article 62**

Quiconque remet ou fait remettre des déchets spéciaux dangereux en vue de leur traitement, à une personne exploitant une installation non autorisée pour le traitement de cette catégorie de déchets, est puni d'un emprisonnement de six(6) mois à deux (2) ans et d'une amende de quatre cent mille (400.000) à huit cent mille (800.000) dinars ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, les peines sont portées au double.

#### **Article 63**

Quiconque exploite une installation de traitement des déchets sans se conformer aux dispositions de la présente loi est puni d'un emprisonnement de huit (8) mois à trois (3) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à neuf cent mille (900.000) dinars ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, les peines sont portées au double.

#### **Article 64**

Quiconque dépose, jette, enfouit, abandonne ou immerge des déchets spéciaux dangereux dans des lieux non réservés à cet effet, est puni d'un emprisonnement de un (1) an à trois (3) ans et d'une amende de six cent mille

(600.000) à neuf cent mille (900.000) dinars ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, les peines sont portées au double.

#### **Article 65**

Toute infraction aux dispositions de l'article 43 de la présente loi est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à dix huit (18) mois et d'une amende de sept cent mille (700.000) à un million (1.000.000) de dinars ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, les peines sont portées au double.

#### **Article 66**

Quiconque importe, exporte ou fait transiter des déchets spéciaux dangereux en infraction aux dispositions de la présente loi sont punis d'un emprisonnement de cinq (5) ans à huit (8) ans et d'une amende d'un million (1.000.000) de dinars ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, les peines sont portées au double.

Concernant cette loi, nous avons choisi de reprendre essentiellement les articles sur les dispositions pénales en cas de rejet ou abandon de déchets, et nous remarquons que les pénalités sont beaucoup plus sévères dans ces cas, la loi ne transige pas avec les personnes qui importent ou exportent des déchets avec des amendes d'un million de dinars et 5 ans de prisons, cela n'est qu'un exemple parmi d'autres peines tout aussi sévères, et c'est rassurant, car la gestion des déchets en Algérie a besoin de se développer, et c'est à chacun de nous autant que citoyens de participer à cette gestion, en regardant mieux ce qu'on jette et comment on jette.

### **3- La loi relative à l'aménagement et au développement durable du territoire :**

#### **Loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire<sup>162</sup>**

Article 1er- Les dispositions de la présente loi définissent les orientations et les instruments d'aménagement du territoire de nature à garantir un développement harmonieux et durable de l'espace national, fondé sur:

-Les choix stratégiques que requiert un développement de cette nature

---

<sup>162</sup> Journal Officiel de la république Algérienne démocratique et populaire n°77, 15 Décembre 2001, pp15-24.

-Les politiques qui concourent à la réalisation de ces choix:

-La hiérarchisation des instruments de mise en œuvre de la politique d'aménagement et de développement durable du territoire.

### **Des instruments financiers et économiques de la politique d'aménagement du territoire**

**Art. 56.-** Les financements relevant de l'Etat pour la réalisation des grandes infrastructures et services collectifs d'intérêt national prévus aux articles 22 à

41 ci dessus, font l'objet de lois de programmation pluriannuelles.

**Art. 57.-** En vue d'assurer le développement des espaces, territoires et milieux à promouvoir, en conformité avec les instruments d'aménagement du territoire approuvés, des mesures incitatives sont définies dans le cadre des lois-de finances.

Cette loi par contre vise à bâtir un environnement en harmonie avec la nature dans le but d'un développement durable, notamment par la mise en place d'instruments financiers et économique, sujet qui nous intéresse, dans le but de financer de nouveaux aménagements.

Voilà un petit aperçu de la réglementation algérienne dans le domaine de l'environnement.

Comme nous nous sommes intéressés à la pollution marine par les hydrocarbures, voyons ce qu'a fait la réglementation algérienne dans ce domaine, nous retrouvons plusieurs programmes : notamment le code de l'eau, le code du littoral et le plan Tel Bahr qui est consacré exclusivement à ce type de pollution afin de mieux réglementer cette activité et de prévenir cette pollution, et ensuite toutes les taxes contre les activités de pollutions.

WWW.OLJOUR.COM

### **Section 3.- La réglementation environnementale et les outils utilisés dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures**

Cette dernière section est consacrée aux lois concernant la pollution marine : il y a le code de l'eau, les lois relatives à la protection et valorisation du littoral, afin de voir les moyens de répressions en matière de pollution marine et notamment par les hydrocarbures, nous étudierons aussi les moyens de répressions financières et cela toujours dans le cadre d'une réglementation régit par les lois algériennes.

#### **1-Loi n° 83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement<sup>163</sup>**

##### **Chapitre II**

##### **Protection de l'eau**

**Art. 36.** - Les dispositions du présent chapitre ont pour objet la lutte contre la pollution des eaux et leur régénération, dans le but de satisfaire ou de concilier les exigences:

- \* de l'alimentation en eau potable et de la santé publique conformément à la législation en vigueur,
- \* de l'agriculture, de l'industrie, des transports et de toutes les autres activités humaines d'intérêt général,
- \* de la vie biologique du milieu récepteur et spécialement de la faune piscicole ainsi que des loisirs, des sports nautiques et de la protection des sites,

---

<sup>163</sup> Journal Officiel de la république Algérienne démocratique et populaire n°6, 08 Février 1983, pp250-264.

\* de la conservation et de l'écoulement des eaux. Ces dispositions s'appliquent aux déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects, de matières de toute nature et, plus généralement, à tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques qu'il s'agisse d'eaux superficielles, souterraines ou des eaux du littoral.

### **Chapitre III**

#### **Protection de la mer**

**Art. 48.** - Nonobstant les dispositions des conventions et protocoles internationaux ratifiés par l'Algérie et portant sur la protection de la mer, ont interdits le déversement, l'immersion et l'incinération en mer de matières de toute nature susceptibles:

- de porter atteinte à la santé publique et aux ressources biologiques,
- d'entraver les activités maritimes, y compris la navigation et la pêche,
- d'altérer la qualité de l'eau de mer, du point de vue de son utilisation,
- de dégrader les valeurs d'agrément de la mer,

Des textes réglementaires préciseront, en tant que de besoin, la liste de ces matières

### **Chapitre VI**

#### **Délits et peines**

**Art. 55.** - Est punie d'une amende de 1.000 à 10.000 D.A. et en cas de récidive d'une peine d'emprisonnement de 2 mois à 6 mois et d'une amende de 10.000 à 100.000 D.A ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne auteur de pollution de l'atmosphère, au sens des articles 32, 33 et 34 de la présente loi.

**Art. 56.** - En cas de condamnation aux peines prévues à l'article 55, le juge fixe le délai dans lequel les travaux ou les aménagements prévus par la réglementation devront être exécutés. En cas de non exécution des travaux ou des aménagements dans les délais prescrits, une amende de 2.500 à 25.000 D.A est prononcée.

Le juge peut, en outre, ordonner que les travaux ou aménagements soient exécutés d'office aux frais du condamné et, le cas échéant, prononcer jusqu'à leur achèvement, l'interdiction d'utiliser les installations ou tout autre objet meuble ou immeuble qui sont à l'origine de la pollution atmosphérique.

**Art. 59.** - En cas de non respect du délai prévu à l'article 58 ci-dessus, le tribunal peut prononcer une amende de 1.000 à 10.000 D.A et éventuellement une astreinte dont le montant par jour de retard ne peut être inférieur à 1.000 D.A.

En outre, l'interdiction d'utiliser les installations qui sont à l'origine de pollution, peut être prononcée jusqu'à l'achèvement des travaux ou l'aménagement ou l'exécution des obligations prescrites.

**Art. 60.** - Est puni d'une peine d'emprisonnement de 1 à 6 mois et d'une amende de 5.000 à 50.000 D.A ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura fait fonctionner une installation en infraction ou une interdiction prononcée en application de l'article 59 ci-dessus. Le tribunal peut également autoriser le wali ou le président de l'assemblée populaire communale, sur sa demande, à exécuter d'office les travaux ou aménagements nécessaires pour faire cesser l'infraction.

**Art. 62.** - Les infractions aux articles 41, 42, 43, 44 et 47 de la présente loi sont punies d'une peine d'emprisonnement de 2 mois à 2 ans et d'une amende de 1.000 à 500.000 D.A ou de l'une de ces deux seulement.

**Art. 65.** - Dans tous les cas, les droits des tiers à l'égard des auteurs de pollution sont et demeurent réservés.

**Art. 66.** - Est puni d'une amende de 50.000 à 500.000 D.A et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement et en cas de récidive, du double de ces peines, le capitaine d'un bâtiment algérien ou tout commandant de bord d'un aéronef algérien ou toute personne assumant la conduite des opérations d'immersion ou d'incinération en mer sur des engins algériens ou plates-formes fixes ou flottantes sous juridiction algérienne qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des articles 48 et 49 de la présente loi.

**Art. 67.** - Dans le cas prévu à l'article 50 de la présente loi, les immersions doivent être notifiées dans les plus brefs délais, par l'une des personnes visées à l'article 66 ci-dessus aux administrateurs des affaires maritimes, sous peine d'une amende de 10.000 à 100.000 D.A.

Cette notification devra mentionner, avec précision, les circonstances dans lesquelles sont intervenus les déversements, les immersions ou les incinérations.

**Art. 69.** - Est puni d'une amende de 500.000 à 5 millions de D.A et d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans, ou de l'une de ces peines seulement, et en cas de récidive, au double de ces peines, tout capitaine soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954 et de ses modifications, qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de l'article 3 de la dite convention relative aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

**Art. 70.** - Est puni d'une amende de 50.000 à 500.000 D.A ou du double, en cas de récidive, et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout

capitaine d'un bâtiment non soumis aux stipulations de la convention mentionnée à l'article 69 de la présente loi qui aura commis les actes interdits par l'article 69 de la présente loi.

En cas de récidive, les peines sont portées au double.

Les dispositions du présent article ne sont applicables qu'aux bâtiments ci-après, à l'exception des bâtiments de la marine nationale:

- a) navires citernes,
- b) autres navires, lorsque la puissance installée de la machine propulsive est supérieure à une puissance installée fixée par le ministre chargé de la marine marchande,
- c) engins portuaires, chalands et bateaux citernes fluviaux qu'ils soient automoteurs, remorqués ou poussés.

**Art. 71.** - Dans les eaux sous juridiction algérienne fréquentées normalement par les bâtiments de mer, les dispositions du chapitre 3 du titre III de la présente loi s'appliquent aux bâtiments étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non contractant, à la convention de Londres du 12 mai 1954, et y compris les catégories de bâtiments énumérés à l'article 70 de la présente loi.

Est puni d'une amende de 50.000 à 500.000 D.A. le capitaine qui par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois et règlements a provoqué, n'a pas maîtrisé ou n'a pas évité un accident de mer, ayant entraîné un rejet qui a pollué les eaux sous juridiction algérienne.

Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, à l'exploitant ou à toute autre personne que le capitaine d'un navire mentionné aux articles 69 et 70 de la présente loi et qui aura causé un rejet dans les conditions prévues à l'alinéa ci-dessus.

N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet consécutif à des mesures justifiées par la nécessité d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement.

**Art. 72.** - Toute infraction aux dispositions de l'article 54 de la présente loi est punie d'une amende de 50.000 à 500.000 D.A.

**Art. 73.** - Nonobstant les poursuites judiciaires en cas de dommages causés à toute personne, au milieu marin et aux installations, est punie d'un emprisonnement de 1 à 5 ans et d'une amende de 1 à 5 millions de D.A, l'infraction à l'article 54 de la présente loi suivie d'un rejet à l'intérieur des eaux territoriales d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures.

Les articles concernant la protection de l'eau dans le cadre de la loi relative à la protection de l'environnement sont bien clairs sur la question, et les amendes concernant la pollution des

eaux sont présentes, néanmoins, il y a une remarque à faire, concernant l'article 69, qui parle précisément de la pollution de l'eau par les hydrocarbures, cet article donne la pénalité à payer qui varie entre 500.000 da et 5 millions DA en cas de rejets d'hydrocarbures dans la mer mais pour les compagnies marines qui ont ratifié la convention internationale de Londres de 1954, par contre dans l'article 70, la peine réduit de 50.000 à 500.000 DA et elle concerne les compagnies qui n'ont pas ratifié la convention de Londres, la conclusion qu'on peut tirer c'est que la réglementation algérienne dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures est beaucoup moins sévère lorsqu'elle n'est pas soumise à une surveillance internationale, et dans ce domaine les conséquences économiques d'un tel accident sont énormes.

## **2- Le code de l'eau :**

### **Loi n05-12 du 28 Joumada Ethania 1426 correspondant au 4 août 2005 relative à l'eau.<sup>164</sup>**

Article 1er. — La présente loi a pour objet de fixer les principes et les règles applicables pour l'utilisation, la gestion et le développement durable des ressources en eau en tant que bien de la collectivité nationale.

#### **De la prévention et de la protection contre les pollutions**

Art. 43. — Conformément aux dispositions des articles 48 à 51 de la loi n° 03-10 du 19 Joumada El-Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, les milieux hydriques et les écosystèmes aquatiques doivent être protégés contre toute forme de pollution susceptible d'altérer la qualité des eaux et de nuire à leurs différents usages.

Art. 46. — Sont interdits :

- tout déversement ou rejet d'eaux usées de toute nature dans les puits, forages, galeries de captage, fontaines et abreuvoirs publics, oueds à sec et canaux ;
- tout dépôt ou enfouissement de matières insalubres susceptibles de polluer les eaux souterraines par infiltration naturelle ou par recharge artificielle ;
- l'introduction de toutes matières insalubres dans les ouvrages et installations hydrauliques destinés à l'alimentation en eau ;
- le dépôt et/ou l'enfouissement de cadavres d'animaux dans les oueds, lacs, étangs et à proximité des puits, forages, galeries de captage, fontaines et abreuvoirs publics.

#### **Des infractions et des sanctions**

---

<sup>164</sup> Journal Officiel de la République Algérienne n°60, 04 septembre 2005, pp. 3- 18.



Art. 166. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 5 de la présente loi est puni d'une amende de cinq mille dinars (5.000 DA) à dix mille dinars (10.000 DA).

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 167. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 12 de la présente loi est puni d'une amende de cinquante mille dinars (50.000 DA) à cent mille dinars (100.000 DA).

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 168. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 14 de la présente loi est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à cinq (5) ans et d'une amende de deux cent mille dinars (200.000 DA) à deux millions de dinars (2.000.000 DA).

Les équipements, matériels et véhicules ayant servi à commettre l'infraction peuvent être confisqués.

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 169. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 15 de la présente loi est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à six (6) mois et d'une amende de cinquante mille dinars (50.000 DA) à cent mille dinars (100.000 DA) ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 170. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 32 de la présente loi est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à trois (3) ans et d'une amende de cinquante mille dinars (50.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA).

Les équipements et matériels ayant servi à commettre l'infraction peuvent être confisqués.

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 171. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 44 de la présente loi est puni d'une amende de dix mille dinars (10.000 DA) à cent mille dinars (100.000 DA).

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 172. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 46 de la présente loi est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à cinq (5) ans et d'une amende de cinquante mille dinars (50.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA).

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 173. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 47 de la présente loi est puni d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA). En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 174. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 75 de la présente loi est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à cinq cent mille dinars (500.000 DA).

Les équipements et matériels ayant servi à commettre l'infraction peuvent être confisqués.

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 175. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 77 de la présente loi est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à cinq (5) ans et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à cinq cent mille dinars (500.000 DA).

Les équipements et matériels ayant servi à commettre l'infraction peuvent être confisqués.

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 176. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 112 de la présente loi est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à deux (2) ans et d'une amende de deux cent mille dinars (200.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA).

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 177. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 119 de la présente loi est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à six (6) mois et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à cinq cent mille dinars (500.000 DA) ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 178. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 120 de la présente loi est puni d'un emprisonnement de (6) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à cinq cent mille dinars (500.000 DA).

En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 179. — Quiconque commet une infraction aux dispositions de l'article 130 de la présente loi est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à cinq (5) ans et d'une amende de cinq cent mille dinars (500.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA). En cas de récidive, la peine est portée au double.

Concernant le code de l'eau, les articles parlent de l'utilisation de l'eau et les systèmes d'irrigations et d'assainissements, ainsi que les régimes d'autorisation et d'utilisation des ressources en eau, la peine la plus lourde qui atteint 1 millions de dinars concerne l'utilisation des eaux usées brutes pour l'irrigation (article 130) et/ ou un emprisonnement qui peut aller jusqu'à cinq ans.

### **3- Loi relative à la protection et la valorisation du littoral :**

## **Loi n° 02-02 du 5 février 2002, relative à la protection et à la valorisation du littoral<sup>165</sup>**

### **DISPOSITION PRELIMINAIRE**

**Article 1er-** La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral,

### **CHAPITRE II Le littoral**

**Art. 7.** -Au sens de la présente loi, le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :

- les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale ;
- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ;
- l'intégralité des massifs forestiers ;
- les terres à vocation agricole ;
- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus ;
- les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

### **Section I Dispositions générales relatives au littoral**

**Art. 9.** - Il est interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral qui doit être protégé, utilisé et mis en valeur en fonction de sa vocation.

**Art. 10.** - L'occupation ; et l'utilisation des sols littoraux doivent préserver les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaire au maintien des équilibres naturels. Sont concernés par la présente disposition, les côtes rocheuses d'intérêt écologique, les dunes littorales et les landes, les plages, et les forêts et les zones boisées littorales, les plans d'eau côtiers et leur proximité, les îlots et les îles et tous autres sites d'intérêt écologique ou de valeur scientifique sur le littoral, tels que les récifs coralliens, les herbiers sous marins et les formes ou formations côtières sous marines. Toutefois, peuvent être admises les installations ou constructions légères nécessaires à la gestion, au fonctionnement et la mise en valeur des dits espaces.

### **TITRE III**

#### **Dispositions pénales**

---

<sup>165</sup> Journal Officiel de la République Algérienne n°10, 12 Février 2002, pp. 18-22.

**Art. 37.-** Sont habilités à procéder à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application :

- les officiers et agents de police judiciaire ainsi que les corps de contrôle régis par le code de procédure pénale ;

- les inspecteurs de l'environnement.

**Art. 38.** - Les infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application, sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Les procès-verbaux sont, sous peine de nullité, transmis dans un délai de cinq (5) jours au procureur de la République territorialement compétent, par l'agent verbalisateur qui en adresse copie à l'autorité administrative compétente.

**Art. 39.** - Est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000) à trois cent mille dinars (300.000) ou de l'une de ces deux peines, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 15 de la présente loi. En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double. La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

**Art. 40.** - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de deux cent mille dinars (200.000) à deux millions de dinars (2.000.000) ou de l'une de ces deux peines, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 20 ci-dessus.

En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

**Art. 41.** - Toute infraction aux dispositions de l'article 21 alinéa 1er ci-dessus est passible d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000) à trois cent mille dinars (300.000) ou de l'une de ces deux peines. Toute infraction aux dispositions de l'article 210 alinéa 2 ci-dessus est passible d'un emprisonnement d'un (1) an à deux (2) ans et d'une amende de cinq cent mille dinars (500.000) à un million de dinars (1.000.000) ou de l'une de ces deux peines. En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa 1 et 2 du présent article sont portées au double. La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

**Art. 42.** - Toute infraction aux dispositions de l'article 23 de la présente loi est passible d'une amende de deux mille (2.000) dinars.

**Art. 43.** - Toute infraction aux dispositions de l'article 30 alinéa 2 de la présente loi est passible d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars

(100.000) à cinq cent mille dinars (500.000) ou de l'une de ces deux peines. En cas de récidive. Les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

**Art. 44.** - Sur requête de l'autorité administrative compétente, le juge peut ordonner toute mesure nécessaire pour éviter, réduire ou remédier à un danger, une nuisance ou un inconvénient consécutifs aux infractions aux obligations prescrites par la présente loi.

**Art. 45.** - Pour les infractions prévues aux articles 39, 40, 41 et 43 ci-dessus, la juridiction compétente ordonne aux frais du condamné, soit la remise en état des lieux, soit l'exécution des travaux d'aménagement, conformément aux dispositions prévues par la présente loi.

Ce que nous remarquons toujours c'est le montant des délits et des peines qui reste relativement dans la même tranche par rapport aux autres lois que nous avons vu précédemment, dans cette loi, l'infraction la plus grave est l'extraction des matériaux sous-marins en off-shore au-delà de 25 mètres de profondeur, car cela pourrait modifier gravement l'écosystème, la peine encourue est de 1 million de dinars, encore une fois ce sont des peines peu dissuasives par rapport aux conséquences qu'engendre une telle activité.

#### **4- Le plan Tel Bahr :**

##### **Décret exécutif n° 94-279 du 17 septembre 1994, portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et institution de plans d'urgence** <sup>166</sup>

Article 1er. - Le présent décret a pour objet, en application des dispositions de la loi n°83-03 du 5 février 1983 susvisé, l'organisation de la lutte contre les pollutions marines résultant d'un événement maritime, terrestre aérien qui entraîne ou peut entraîner le déversement massif en mer d'hydrocarbures ou de tous autres produits ou substances pouvant constituer un danger grave et imminent ou engendrer des dommages au milieu marin, aux fonds des mers, sur le littoral ainsi qu'aux intérêts connexes.

#### Chapitre I

##### L'organisation de la lutte contre les pollutions marines

Art. 2. - Aux fins de mise en œuvre de l'organisation de la lutte contre les pollutions marines, il est institué:

- un plan national d'urgence contre les pollutions marines dénommé "plan Tel Bahr national";
- des plans régionaux d'urgence contre les pollutions marines dénommés "plans Tel Bahr nationaux";

---

<sup>166</sup> Journal officiel de la République Algérienne, n°59, 21 Septembre 1994, pp.8-12.

- des plans d'urgence contre les pollutions de wilayas dénommés "plans Tel Bahr de wilayas".

Art. 3. - Le plan Tel Bahr national vise notamment:

- la mise en oeuvre et le développement d'un système rigoureux de prévention, de détection, de surveillance, de contrôle et de lutte contre toute forme de pollution marine;
- la définition d'une organisation opérationnelle efficace reposant sur la coordination entre les autorités civiles et militaires ainsi que les organismes nationaux concernés, susceptibles de contribuer, en cas d'intervention d'urgence, par les moyens dont ils disposent à la lutte contre la pollution marine;
- la constitution, au nom de l'Etat, d'un cadre de concertation, de réflexion, de suivi, de contrôle et de détermination des responsabilités dans la lutte contre les pollutions marines.

Art. 4. - Le plan Tel Bahr national est mis en oeuvre sur l'ensemble des eaux marines sous juridiction nationale. Il peut être déclenché lorsque la pollution est d'origine terrestre ou aérienne. Il peut être déclenché également dans les eaux internationales lorsque la pollution est susceptible de menacer le territoire maritime national. Il reste en vigueur jusqu'à la clôture officielle des opérations de lutte.

Art. 5. - Le plan Tel Bahr national est élaboré par un comité national dénommé "comité Tel Bahr national" sur la base des principes généraux tels que définis par arrêté conjoint du ministre de la défense nationale, du ministre chargé de la protection de l'environnement et du ministre chargé des transports.

Art. 6. - Le comité Tel Bahr national est présidé par le ministre chargé de la protection de l'environnement. Il comprend:

- les représentants du ministre de la défense nationale (commandement des forces navales, commandement de la gendarmerie nationale);
- le représentant du ministre des affaires étrangères;
- le représentant du ministre chargé des finances;
- les représentants du ministre chargé de l'intérieur (direction générale de la sûreté nationale, direction générale de la protection civile);
- les représentants du ministre chargé des transports (météorologie, aviation civile, ports, marine marchande);
- le représentant du ministre des postes et télécommunications;
- les représentants du ministre chargé des travaux publics (laboratoire d'étude maritime, office national de signalisation maritime);
- les représentants du ministre chargé de l'énergie (Sonatrach).

Le comité peut faire appel à toute personne jugée utile pour ses compétences.

Art. 7. - Les membres du comité Tel Bahr national sont désignés sur proposition des autorités dont ils relèvent sur une liste nominative fixée par décret.

Art. 8. - Le comité Tel Bahr national est chargé notamment:

- de coordonner, au niveau national, les actions des différents départements ministériels et organismes en matière de préparation et d'organisation de la lutte contre les pollutions marines;
- de proposer toute mesure technique et réglementaire en matière de préparation et d'organisation de la lutte contre les pollutions marines;
- de prendre toute mesure nécessaire à l'amélioration et au renforcement des capacités d'intervention des organismes chargés de la lutte contre les pollutions marines;
- de proposer la répartition des moyens de lutte et de fixer les priorités d'intervention;
- de décider de l'opportunité de faire appel au concours international;
- d'étudier les offres d'assistance étrangère;
- d'établir des plans d'intervention comportant l'inventaire des moyens civils et militaires pour faire face à une menace de pollution ou pour lutter contre la pollution;
- de faire entreprendre des études sur le trafic maritime, sur les lieux marins et la vulnérabilité des côtes;
- de veiller à la formation des personnels nécessaires à la lutte contre les pollutions marines;
- de proposer la répartition des moyens et de fixer les priorités d'intervention en tenant compte des zones considérées comme vulnérables, sensibles ou dangereusement exposées;
- de veiller à l'acheminement des moyens humains et matériels, vers les zones sinistrées;
- d'acquiescer en cas de besoin des équipements d'urgence;
- de veiller au financement des dépenses entreprises et à leur recouvrement;
- de suivre le déroulement des opérations de lutte depuis le déclenchement du plan jusqu'à sa clôture officielle;
- d'évaluer les dégâts occasionnés par les pollutions;
- d'initier et de mettre en œuvre des exercices de simulation du plan Tel Bahr;
- de présenter un rapport annuel au Chef du Gouvernement sur l'état de préparation des différents plans Tel Bahr;
- d'établir une carte nationale de zones vulnérables ou à hauts risques.

Art. 9. - Le comité Tel Bahr national se réunit, en sessions ordinaires, deux (02) fois par an sur convocation de son président.

Il peut, toutefois, se réunir, en sessions extraordinaires, à la demande soit de son président, soit du tiers (1/3) de ses membres.

Art. 10. - Le comité Tel Bahr national est doté d'un secrétariat permanent.

Le secrétariat permanent dispose de ses propres services et est chargé notamment:

- de la préparation des réunions du comité Tel Bahr national;
- d'informer les membres du comité Tel Bahr national de tous renseignements susceptibles d'améliorer le plan Tel Bahr;
- de l'ensemble des tâches administratives et techniques liées à la mise en œuvre et le suivi de l'organisation de la lutte contre les pollutions marines;
- de développer des relations de coopération avec les organismes similaires étrangers ou internationaux;
- de constituer et de mettre à jour les descriptifs qualitatifs et quantitatifs des moyens nationaux de lutte contre les pollutions marines;
- de superviser matériellement les exercices de simulation des plans Tel Bahr;
- de constituer une banque de données liée à son domaine d'activité.

Art. 11. - Le secrétariat permanent du comité Tel Bahr national est dirigé par un secrétaire permanent nommé par décret.

Le secrétaire permanent exerce des fonctions supérieures au titre du décret exécutif n°90-227 du 25 juillet 1990 fixant la liste des fonctions supérieures de l'Etat au titre de l'administration, des institutions et organismes publics.

Art. 12. - Le plan Tel Bahr régional institué par l'article 2 ci-dessus, est élaboré par un "comité Tel Bahr régional" sur la base des principes généraux tels que prévus à l'article 5 ci-dessus.

Il se soumet au comité Tel Bahr national pour approbation.

Art. 13. - Il est créé trois (03) comités Tel Bahr régionaux dont les sièges sont fixés à Alger, Oran et Jijel.

Art. 14. - Le comité Tel Bahr régional est présidé par le commandant de la façade maritime concernée du commandement des forces navales agissant sur délégation du Chef du Gouvernement.

Il se compose:

- des walis territorialement concernés;
- des chefs de secteurs militaires territorialement concernés;
- du chef de circonscription maritime des garde-côtes;
- d'un inspecteur régional de l'environnement dûment mandaté à cet effet;
- d'un représentant du secteur des transports dûment mandaté à cet effet;
- d'un représentant de la direction générale de la protection civile;
- du représentant du secteur des pêches, dûment mandaté.



Le comité est habilité a faire appel a toute personne jugée utile pour ses compétences ainsi qu'aux responsables d'institutions ou d'organismes publics ou privés, dont les compétences ou les attributions sont liées au domaine d'activité du comité.

Art. 15. - Le secrétariat du comité Tel Bahr régional est assuré par les services de la circonscription maritime des garde-côtes.

Art. 16. - La composition nominative des membres du comité Tel Bahr régional est fixée par décret.

Art. 17. - Le comité Tel Bahr régional se réunit en session ordinaire deux (02) fois par an à la demande de son président ou du président du comité Tel Bahr national.

Il peut se réunir en sessions extraordinaires en cas d'évènement en mer, susceptible de constituer une menace pour le territoire maritime national.

Art. 18. - Les délibérations du comité sont inscrites sur un registre ad hoc, coté et paraphé, par le président du comité et le secrétaire de séance.

Une copie est adressée au président du comité Tel Bahr national.

Art. 19. - Le comité Tel Bahr régional est chargé notamment:

- de coordonner au niveau régional les actions des services et organismes publics dans le domaine de la lutte contre les pollutions marines;
- de définir les mesures qui pourront être engagées pour prévenir les déversements, dès que le risque d'un évènement est connu;
- de définir les mesures concrètes et précises sur la préparation à la lutte contre les pollutions marines;
- de proposer la répartition des moyens et de fixer les priorités d'intervention en tenant compte des zones considérées comme sensibles ou dangereusement exposées;
- de prendre les mesures nécessaires a la mobilisation des moyens de lutte;
- de veiller a l'exécution des exercices programmés;
- de faire rapport par semestre au comité Tel Bahr national sur l'état de préparation des moyens de lutte au plan régional;
- de suivre le déroulement des opérations de lutte depuis leur déclenchement jusqu'a clôture officielle;
- de proposer au comité Tel Bahr national l'acquisition urgente d'équipements appropriés nécessaires à la lutte contre les pollutions marines;
- d'initier et de suivre des exercices de simulation du plan Tel Bahr régional.

Art. 20. - Il est créé au niveau de chaque wilaya maritime "un comité Tel Bahr de wilaya".

La composition et les modalités de fonctionnement du comité Tel Bahr de wilaya sont définies par arrêté du ministre chargé de la protection de l'environnement.

Art. 21. - Le comité Tel Bahr de wilaya est chargé d'élaborer le plan Tel Bahr de wilaya sur la base des principes généraux tels que prévus à l'article 5 ci-dessus.

Le plan Tel Bahr de wilaya est soumis au comité Tel Bahr régional pour approbation. Le plan Tel Bahr de wilaya approuvée est adressé au comité Tel Bahr national.

## Chapitre II

### Mise en œuvre des plans TEL BAHR

Art. 22. - Les autorités habilitées à déclencher les plans Tel Bahr sont:

Plan Tel Bahr national: Le ministre chargé de la protection de l'environnement, le Chef du Gouvernement informé. Plan Tel Bahr régional: Le commandant de la façade maritime concerné, le ministre chargé de la protection de l'environnement informé.

Plan Tel Bahr de wilaya: Le wali territorialement compétent, le commandant de la façade maritime concerné informé.

Art. 23. - L'ensemble des opérations de lutte en mer est assuré sous la direction et la responsabilité du service national des gardes côtes.

Les opérations de lutte à terre sont assurées sous la direction et la responsabilité de la protection civile.

Art. 24. - Lorsqu'un événement, tel que défini à l'article 1er ci-dessus, survient en mer et entraîne ou peut entraîner une pollution des eaux marines, le service national des gardes côtes alerte le wali territorialement compétent et les services concernés par la lutte en mer et à terre. Il alerte le président du comité Tel Bahr national ainsi que le président du comité Tel Bahr concerné.

Art. 25. - Le déclenchement du plan Tel Bahr national entraîne automatiquement le déclenchement de l'ensemble des plans Tel Bahr régionaux et Tel Bahr de wilayas.

Art. 26. - Lorsque le plan Tel Bahr national est déclenché, le président du comité Tel Bahr national se dote d'un état-major de lutte choisi parmi les membres du comité Tel Bahr national, du secrétariat permanent ainsi que, de personnalités reconnues pour leurs compétences scientifiques et techniques, chargés de la coordination des actions de lutte.

La décision de déclenchement du plan est notifiée au service national des garde-côtes et à la protection civile.

Art. 27. - Lorsque les moyens locaux de lutte s'avèrent insuffisants le président du comité Tel Bahr de wilaya peut:

- soit demander assistance au président du comité Tel Bahr régional;

- soit demander le déclenchement du plan Tel Bahr régional.

Dans tous les cas, le président du comité Tel Bahr national doit être tenu informé.

La plan tel bahr que nous venons d'exposer est spécialement consacré à la lutte contre la pollution marine contre tout déversement, notamment les hydrocarbures, c'est un plan d'urgence nationale qui se déclenche en cas d'accident de pollution, ou afin de prévenir ce dernier, l'objectif principal est la mise en œuvre de système de prévention, de détection, de surveillance, de contrôle et de lutte contre toute forme de pollution marine; mais en parcourant bien le programme, nous ne trouvons pas les véritables actions et étapes à faire en cas d'incident, c'est plus un ensemble de procédures administratives qu'une action réelle sur le terrain. Et même si le plan dit mettre en œuvre un système de prévention et de lutte, quel est véritablement ce système, en quoi consiste-t-il, et comment punir les personnes qui ont commis l'incident ? Pleins de questions restent finalement sans réponses, est-ce parce que le plan n'est pas complet, ou bien les autorités en question n'ont pas évalué le problème à sa juste valeur ou encore que la réglementation n'est pas assez riche dans ce domaine, malgré le nombre de lois que nous avons pu voir dans le domaine de l'eau, la mer, et le littoral. Je ne crois pas que ce soit une question de nombre, mais plutôt la qualité des lois, elles doivent être beaucoup plus sévères et répressives, à la hauteur des lois et conventions internationales et cela pas uniquement dans les eaux internationales, car le littoral algérien est menacé lui aussi, est ce que nous sommes capables d'affronter une marée noire sur les côtes algériennes, est ce que nous sommes assez parés pour ce genre de catastrophes, c'est ce que nous essayerons de savoir dans le dernier chapitre, avec une étude de cas d'une compagnie qui œuvre dans le transport marin des hydrocarbures.

Après ces différentes lois dans le domaine marin, voyons ce que les lois de finances ont mis en œuvre en matière de fiscalité algérienne.

##### **5- Etablissement de la fiscalité verte en Algérie :**

La fiscalité verte en Algérie a introduit les taxes de pollution celles ci consistent en un paiement effectué sur chaque unité de pollution déversée. Dans les pays industrialisés, deux types de taxes sont utilisés :

**-Les taxes incitatives** : d'un niveau suffisamment élevé pour atteindre leurs objectifs, elles incitent à la dépollution et au progrès technique ;

**-Les taxes redistributives** : leur défaut d'incitation est pallié par leur fonction génératrice de revenus réaffectés à des programmes de lutte contre les pollutions.

Tout a commencé par la loi des finances de 1992 dans laquelle se trouve l'article 117 dans lequel on parle d'une taxe sur les activités polluantes ou dangereuses pour l'environnement. Cet article dit précisément :

**5-1-Loi n 91-25 du 18 décembre 1991 portant loi de finances pour l'année 1992<sup>167</sup> :**

L'article 117 institue la taxe sur les activités polluantes ou dangereuses pour l'environnement.

Le taux de base de la taxe annuelle est fixé comme suit :

-3000 da, pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à déclaration telle que prévue par le décret n 88-19 du 26 juillet 1988 relatif aux installations classées et fixant leur nomenclature.

-3000 da, pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à autorisation telle que prévue par le décret n 88-19 du 26 juillet 1988 relatif aux installations classées et fixant leur nomenclature.

Les modalités d'application des dispositions spécifiques portées par cette loi, ont été édictées par le décret exécutif n 93-68, relatif aux modalités d'application de la taxe sur les activités polluantes ou dangereuses pour l'environnement. Ensuite cette loi a été actualisée dans la loi des finances pour l'année 2000 qui dit précisément à son tour :

**5-2- La loi n99-11 du 23 décembre 1999 portant loi de finances pour l'année 2000<sup>168</sup> :**

L'article 54 a introduit un amendement des dispositions de l'article 117, de la loi n 91-25 du 19 décembre 1991 portant loi de finances pour 1992, notamment le taux de la taxe annuelle qui est modifié et fixé comme suit :

-120.000 da, pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à autorisation du Ministre chargé de l'environnement telle que prévue par le décret exécutif n 98-339 du 3 novembre 1998 définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leur nomenclature.

-90.000 da, pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à autorisation du Wali territorialement compétent telle que prévue par le décret exécutif n 98-

---

<sup>167</sup> Journal officiel de la république algérienne, n°65 du 18 décembre 1991, p 2046.

<sup>168</sup> Journal officiel de la république algérienne, n°92 du 25 décembre 1999, pp.18-19.

339 du 3 novembre 1998 définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leur nomenclature.

-20.000 da, pour les pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à autorisation du Président de l'Assemblée Populaire Communale territorialement compétent telle que prévue par le décret exécutif n 98-339 du 3 novembre 1998 définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leur nomenclature.

-9.000 da, pour les pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à déclaration telle que prévue par le décret exécutif n 98-339 du 3 novembre 1998 définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leur nomenclature.

Pour les installations n'employant pas plus de deux personnes, les taux de bas sont réduit à :

-24.000 da, pour les installations classées soumises à autorisation du ministre chargé de l'environnement ;

-18.000 da, pour les installations classées soumises à autorisation du Wali ;

-3.000 da, pour les installations classées soumises à autorisation du Président de l'Assemblée Populaire Communale ;

-2.000 da, pour les installations classées soumises à déclaration.

Ensuite est venue la loi de finances pour 2001, celle-ci a crée le FEDEP (Fond National pour l'Environnement et la Dépollution), qui a remplacé le FNE (Fond National de l'environnement). Cette dernière a montré ses limites :

Ce n'est qu'avec la loi de finances de 2002 que nait la vrai fiscalité verte en Algérie avec ses véritables fonctions et l'instauration réelle du principe « pollueur-payeur » qui rappelons le est un principe « selon lequel toute personne dont les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement assume les frais de toutes les mesures de prévention de la pollution, de réduction de la pollution ou de remise en état des lieux et de leur environnement. »<sup>169</sup>

---

<sup>169</sup> Loi n 03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, JO n°43 du 20 Juillet 2003, p6.

Le principe a permis de rajouter un nouvel élément qui est un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 10 sur une des taxes sur activité polluantes et cela en prenant en compte la nature de l'activité et la quantité de pollution émise.

### **5-3- La taxe sur les activités polluantes et dangereuses pour l'environnement :**

On applique cette taxe sur des activités qui sont déjà établies dans un cadre réglementaire. Ces activités sont classées en deux catégories, en fonction du chargé de soumission de déclaration :

-La première catégorie est soumise à déclaration du président de l'APC (Assemblée Populaire Communale) territorialement compétent et cela avec la mise en service de l'activité.

-La deuxième catégorie est soumise à une déclaration, soit du ministre chargé de l'environnement, soit du Wali, soit du président de l'APC.

Les tarifs relatifs à cette taxe sont fixés de la manière suivante :

-9000 da pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à déclaration ;

-20 000 da pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à autorisation du président de l'APC ;

-90 000 da pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à autorisation du Wali territorialement compétent ;

-120 000 da pour les installations classées dont une activité au moins est soumise à autorisation du ministre chargé de l'environnement.

Pour les installations n'employant pas plus de deux personnes, les tarifs de base sont réduits à :

-2 000 da pour les installations classées soumises à déclaration ;

-3 000 da pour les installations classées soumises à autorisation du président de l'APC ;

-18 000 da pour les installations classées soumises à autorisation du Wali ;

-24 000 da pour les installations classées soumises à autorisation du ministre chargé de l'environnement.<sup>170</sup> Ces montants que l'on vient de citer ne sont pas définitifs, ils seront multipliés par des coefficients compris entre 1 et 6, cela dépendra de la nature de l'activité et des installations, et entre 1 et 10 concernant le volume de pollution généré. La totalité de cette taxe est versée au FEDEP (Fond National pour l'Environnement et la Dépollution).<sup>171</sup>

**5-4 Les taxes relatives à la pollution atmosphérique :** Cette taxe concerne les carburants, elle s'applique sur l'essence avec plomb qu'il soit super ou normal. « Cette taxe est estimée à 01 dinar/litre d'essence avec plomb »<sup>172</sup>

**5-5- Les taxes d'incitation au déstockage des déchets industriels toxiques et dangereux :**

« On en distingue deux :

-La taxe d'incitation au déstockage des déchets industriels spéciaux et/ou dangereux qui est fixée à 10 500 da par tonne de déchets industriels stockés.

-La taxe d'incitation au déstockage des déchets liés aux activités de soins des hôpitaux et cliniques, cette dernière est fixée à 24 000 da par tonne de déchets stockés. »<sup>173</sup>

**5-6- Les taxes complémentaires :**

On y retrouve deux types de taxes :

-La taxe complémentaire sur les eaux usées industrielles.

-La taxe complémentaire sur la pollution atmosphérique d'origine industrielle.

Ces deux taxes sont calculées sur la base du volume rejeté et la quantité de pollution générée, qui s'applique sur un taux de base, ce dernier varie entre 2 000 da et 120 000 da auquel on y

---

<sup>170</sup> BENZIDANE Hadj, La fiscalité écologique en Algérie: une alternative pour la protection de l'environnement, Troisième dialogue euro méditerranéen du management public, Tunis TUNISIE, Octobre 2010, p9.

<sup>171</sup> GUIRA Amor, la régulation environnementale en Algérie entre les outils législatifs et réglementaires et les incitations économique, 6<sup>ème</sup> colloque international stratégies de développement, quel chemin parcouru, quelles réponses faces aux nouvelles contraintes économiques et climatiques, Hammamet TUNISIE, 21-23 juin 2010, p11.

<sup>172</sup> GUIRA Amor, la régulation environnementale en Algérie entre les outils législatifs et réglementaires et les incitations économique, 6<sup>ème</sup> colloque international stratégies de développement, quel chemin parcouru, quelles réponses faces aux nouvelles contraintes économiques et climatiques, Hammamet TUNISIE, 21-23 juin 2010, p11.

<sup>173</sup> BENZIDANE Hadj, La fiscalité écologique en Algérie: une alternative pour la protection de l'environnement, Troisième dialogue euro méditerranéen du management public, Tunis TUNISIE, Octobre 2010, p10.

indexe un coefficient multiplicateur qui varie entre 1 et 5 en fonction du taux de dépassement des limites.<sup>174</sup>

### **5-7- Les taxes sur les produits tabagiques :**

-La taxe intérieure de consommation (TIC) : Celle-ci s'applique pour les tabacs et cigarettes suivant des tarifs fixés préalablement, elle suit les mêmes règles d'assiette, de liquidation et de recouvrement de la TVA.

-La taxe additionnelle : elle est fixée à 6 da par paquet, boîte ou bourse destinée à la consommation en Algérie. Cette taxe est versée par les fabricants et soumise aux mêmes conditions que la TVA.<sup>175</sup>

### **5-8- La taxe d'enlèvement des ordures ménagères :**

En réalité, on appelle ce genre de taxe une redevance, car il y a péage pour un service rendu, qui est l'enlèvement des ordures ménagères. Le montant est fixé de la manière suivante :

-Entre 500 et 1 000 da par local d'habitation ;

-Entre 1 000 et 10 000 da par local à usage professionnel, commercial, artisanal ou assimilé ;

-Entre 5 000 et 20 000 da par terrain aménagé pour camping et caravanes ;

-Entre 10 000 et 100 000 da par local, à usage industriel, commercial, artisanal ou assimilé produisant des quantités de déchets supérieures à celles des catégories ci-dessus.

C'est l'APC qui détermine ces tarifs. Il y a un bonus important pour les villes qui font du tri sélectif qui auront un remboursement allant jusqu'à 15 % du montant de la taxe pour chaque ménage participant à ce tri sélectif.<sup>176</sup>

### **5-9- Autres mesures fiscales incitatives :**

---

<sup>174</sup> GUIRA Amor, la régulation environnementale en Algérie entre les outils législatifs et réglementaires et les incitations économique, 6<sup>ème</sup> colloque international stratégies de développement, quel chemin parcouru, quelles réponses faces aux nouvelles contraintes économiques et climatiques, Hammamet TUNISIE, 21-23 juin 2010, p11.

<sup>175</sup> BENZIDANE Hadj, La fiscalité écologique en Algérien: une alternative pour la protection de l'environnement, Troisième dialogue euro méditerranéen du management public, Tunis TUNISIE, Octobre 2010, p10.

<sup>176</sup> BENZIDANE Hadj, La fiscalité écologique en Algérien: une alternative pour la protection de l'environnement, Troisième dialogue euro méditerranéen du management public, Tunis TUNISIE, Octobre 2010, p11.



A côté des taxes, il existe d'autres mesures de dissuasion destinées à la protection de l'environnement parmi eux :

-Réduire la TVA de 17 % à 7 % pour les climatiseurs qui fonctionnent par absorption au gaz naturel et au propane ;

-Réduire le TVA de 17 % à 7 % pour les équipements destinés au GPL par carburants (gaz pétrole liquéfié).

-Réduire la TVA de 17 % à 7 % applicable aux équipements et accessoires destinés au GPL/ carburants, ces équipements sont : \*Les bouteilles de stockages GPL/C ;

\*Les compteurs pour pompes GPL/C, volucompteur GPL/C et cuves ;

\*Les équipements de conversion en GPL/C ;

-La réduction de la TVA de 17 % à 7% pour le gaz de pétrole liquéfié sous forme de GPL/C.<sup>177</sup>

Et une nouveauté dans la loi de finance pour 2011 en matière de protection de l'environnement qui annonce que les véhicules équipés de GPL comme carburant sont dès 2011 exonérés de la vignette : **Loi n° 10-13 du 23 Moharrem 1432 correspondant au 29 décembre 2010 portant loi de finances pour 2011 :**

Art. 27. Les dispositions de l'article 302 du code du timbre sont modifiées et rédigées comme suit :

« Art. 302. Sont exemptés de la vignette :

. Les véhicules à immatriculation ..... (Sans changement) ..... ;

. Les véhicules dont les propriétaires ..... (Sans changement) ..... ;

. Les ambulances ;

. Les véhicules équipés ..... (Sans changement) ..... ;

. Les véhicules équipés ..... (Sans changement) ..... ;

. Les véhicules équipés ..... (Sans changement) ..... ;

. Les véhicules équipés d'une carburation au GPL/C ». <sup>178</sup>

---

<sup>177</sup> BENZIDANE Hadj, La fiscalité écologique en Algérie: une alternative pour la protection de l'environnement, Troisième dialogue euro méditerranéen du management public, Tunis TUNISIE, Octobre 2010, p11.

<sup>178</sup> Journal Officiel n°80 du 30 décembre 2010, p9.

## **Conclusion :**

Nous avons pu voir au tout début du chapitre l'état écologique en Algérie, et il est loin d'être glorieux sur tous les niveaux. Ensuite nous ne pouvions pas passer à côté du volet réglementaire en matière d'environnement. L'établissement de tout cet arsenal juridique et fiscal a été une étape très importante dans l'implication de l'état, institutions environnementales et agents économiques.

Le fait que ces agents participent déjà aux dédommagements des activités polluantes qu'ils produisent est une très grande avancée et une réussite dans le principe, et la fiscalité verte a été un levier très utile. Maintenant dans la réalité, ces taxes ne génèrent pas suffisamment de ressources, car elles rapportent des montants très forfaitaires pour le moment, et qui ne sont pas assez dissuasives en soi. Et malheureusement, les pollueurs continuent à penser prioritairement à leurs bénéfices qu'à protéger leur environnement.

Nous avons pu remarquer en plus, que la loi algérienne dans le domaine de la pollution marine n'était pas très riche, en comparaison avec les conventions internationales qui sont beaucoup plus sévères notamment celles établies par les Etats Unis, nous sommes encore loin d'atteindre l'importance qu'ils accordent à de tel incident, peut être parce qu'ils ont été confrontés à des marées noires et des dommages écologiques graves, s'il faudrait attendre qu'une telle chose arrive par exemple sur nos côtes algériennes, cela serait une erreur, car cette lutte doit avoir en premier lieu un caractère préventif, d'autant plus que le risque est grand sur une mer méditerranée semi fermée dans laquelle transite énormément de navires transportant des hydrocarbures ou autres mélanges à base d'hydrocarbures. Le dernier chapitre sera consacré à une étude de cas au sein d'une société de transport marin des hydrocarbures, le but étant de voir quelles sont ses préoccupations face à l'environnement marin, et les outils financiers qu'elle emploie pour.

# CHAPITRE 4 : Analyse et comparaison des outils financiers de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, cas de la société HYPROC SC

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

## **Chapitre 4.- Etude de cas : analyse et comparaison des outils financiers de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, cas de la société HYPROC Shipping Company**

### **Introduction :**

Après avoir parcouru dans le chapitre précédent, comment les pays étrangers luttent contre la pollution marine par les hydrocarbures, et quels outils financiers ils utilisent, nous allons étudier le même problème, mais cette fois ci dans notre pays l'Algérie, et cela au sein de la société HYPROC Shipping Company. Mais avant, nous devons présenter cette société, ensuite nous nous intéresserons aux différentes actions menées contre la pollution marine par les hydrocarbures, les outils financiers qu'elle utilise, et enfin les comparer avec les outils financiers utilisés par les pays étrangers.

En dernier, nous analyserons l'applicabilité, et la difficulté de mise en œuvre de ces outils, ainsi que des perspectives de solutions comme la mise en place d'OSPREC SPA, une multinationale à majorité algérienne, dont le combat principale est la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.

### **Section.-1 Présentation d'un cas de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures en Algérie : cas de la société HYPROC shipping company leader dans le transport des hydrocarbures par la voie marine :**

#### **1- Présentation d'HYPROC Shipping Company:**

##### **1-1- Identification d'HYPROC:**

« Filiale à 100% de Sonatrach, HYPROC SC s'est imposée comme maillon décisif de la stratégie de valorisation et de commercialisation des hydrocarbures du groupe Sonatrach. Cette dernière, classée actuellement 11ème à l'échelle mondiale, occupe le rang de 2<sup>ème</sup> exportateur de GNL et de GPL.

HYPROC Shipping Company est une société par actions au capital de 12 milliards de dinars, détenu entièrement par la société de valorisation des hydrocarbures /SVH agissant pour le compte du groupe SONATRACH. Le siège social d'HYPROC SC, précédemment à Arzew, est depuis le 8 mars 2005 à la « Zone des Sièges » ZHYN-USTO à la ville d'Oran, deuxième pôle économique et industriel d'Algérie.

Des divisions opérationnelles demeurent implantées sur l'ancien site d'Arzew, pour être proche de la flotte et répondre aux sollicitations des personnels navigants.

### 1-2- Historique d'HYPROC :

HYPROC SC, anciennement entreprise publique économique « Société Nationale de Transport Maritime des Hydrocarbures et des Produits Chimiques » (SNTM-HYPROC) est née en 1982, à la suite du décret n°82-282 du 14 août 1982.

La compagnie est devenue une société par actions (SPA), après transformation de ses statuts en 1995.

En octobre 1997, la SNTM-HYPROC devient filiale à 100 % du groupe Sonatrach, sous tutelle du holding société d'investissement et de participation (SIP).

La compagnie change de portefeuille au mois de décembre 2001, et intègre le holding société de Valorisation des hydrocarbures (SVH) de Sonatrach.

En 2003, SNTM-HYPROC devient «HYPROC Shipping Company», après modifications de ses statuts.

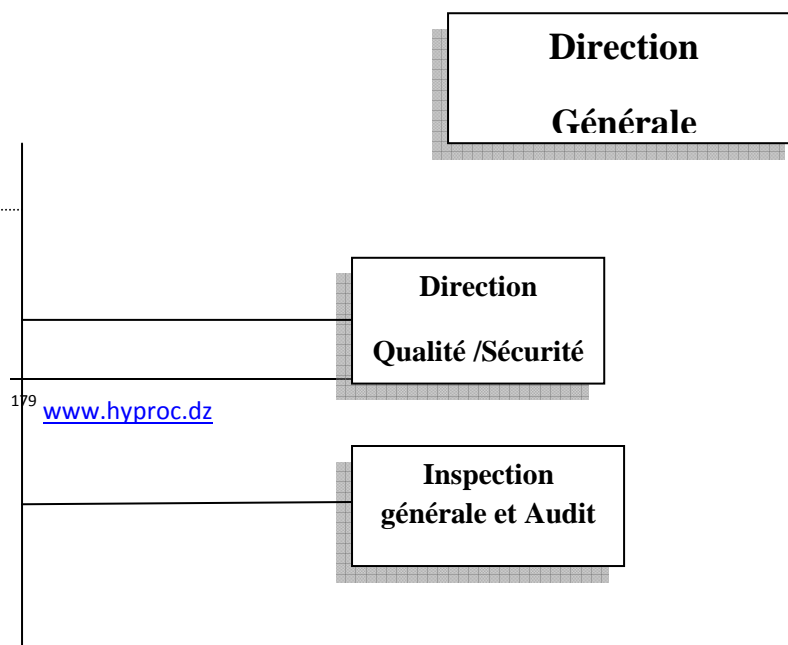
### 1-3- Structure et Organisation :

HYPROC Shipping Company s'est dotée d'une organisation évolutive axée essentiellement sur le transport maritime et le ship management.

La compagnie est structurée selon l'organisation suivante :

-La direction générale ;

-Les structures fonctionnelles et opérationnelles.<sup>179</sup>



## Organigramme SNTM HYPROC<sup>180</sup>

### 1-4- Activités de la compagnie :

La compagnie assure principalement le transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques, la consignation des navires et exploite son savoir-faire dans le créneau du shipmanagement, à l'instar de la gestion conjointe avec l'Armateur Bergesen du navire Arzew acquit en copropriété entre Sonatrach et Bergesen.

Le transport GNL représente la majeure partie de son activité tant en volume transporté qu'en chiffre d'affaires. Ce segment constitue un maillon essentiel dans la chaîne gaz et contribue à la valorisation du gaz naturel algérien exporté.

---

<sup>180</sup> [www.hyproc.dz](http://www.hyproc.dz)

La capacité de transport de GNL de la flotte d'HYPROC est de 933.000 mètres cubes, ce qui représente une partie importante du tonnage de la flotte marchande algérienne.

Le cabotage national et international du GPL est assuré par quatre navires GPLiers (Rhourd El Adra, Rhourd El Hamra, Barouda et Brides).

HYPROC SC assure également le transport des bitumes, des produits raffinés et des produits chimiques et effectue des affrètements de navires transporteurs de produits pétroliers et produits chimiques pour le compte de ses clients.

#### **1-5- Les agences de consignation de la compagnie :**

HYPROC SC dispose de cinq agences de consignation de navires implantées dans les ports pétroliers d'Arzew, Béthioua, Alger, Bejaia, et Skikda.

Plus de 1887 escales ont été traitées par les agences de consignation pendant l'exercice 2006. Ces opérations ont généré un chiffre d'affaires de 260 millions de DA, soit un taux de réalisation de 1,64 % par rapport au chiffre d'affaires global de la Compagnie.<sup>181</sup>

#### **1-6- Ressources humaines :**

L'activité de transport maritime et le ship management d'HYPROC SC est assurée par un potentiel humain qualifié de 1621, répartis comme suit :

-Effectif navigant : 987 dont 354 officiers.

-Effectif sédentaire : 634 dont 148 cadres et 93 cadres supérieurs.

Emploi féminin : 180 femmes sont employées par la Compagnie dont 45 cadres et 7 cadres supérieurs.

#### **1-7- Potentialités :**

HYPROC SC dispose d'une flotte de 14 navires qu'elle gère en toute propriété et en partenariat :

---

<sup>181</sup> [www.hyproc.dz](http://www.hyproc.dz)

- 8 navires transporteurs de GNL se chargent des terminaux d'Arzew et de Skikda, à destination des clients de Sonatrach en France, Espagne, Turquie, Belgique, Grande Bretagne, et aux Etats-Unis d'Amérique.

- 4 navires transporteurs de GPL, propane, butane et éthylène qui assurent les enlèvements aussi bien entre les ports algériens que vers les ports étrangers.

- 2 navires bitumiers pour le transport du bitume affectés au cabotage national et international.

### 1-8- Investissement naval :

Sur le plan de l'investissement naval, la réception des navires systemship « Cheikh Bouamama » et « Cheikh El Mokrani » de 75.500 m<sup>3</sup> chacun a porté les potentialités de transport de GNL à 933.000 m<sup>3</sup>.

Dans le même contexte, Hyproc compte augmenter ses parts de marché sur le segment GNL par la réalisation de deux autres méthaniers de 150.000 m<sup>3</sup> chacun.

Il est à noter que la compagnie Hyproc est pleinement impliquée dans le shipmanagement de la flotte du groupe Sonatrach.<sup>182</sup>

#### 1-8-1 Flotte :

Tableau 12- Flotte de la société HYPROC SC<sup>183</sup>

NAVIRES	Capacité	Date de commande	Date de livraison
GPLier I	35.000 m <sup>3</sup>	2008	2011
GPLier II	35.000 m <sup>3</sup>	2008	2011
Navires produits raffinés / chimiques	5.000 mt	2009	2011
Navires produits	30.000 mt	2009	2012

<sup>182</sup> [www.hyproc.dz](http://www.hyproc.dz)

<sup>183</sup> [www.hyproc.dz](http://www.hyproc.dz)



<b>raffinés / chimiques</b>			
<b>Bitumier (Ras Tomb)</b>	4.500 m <sup>3</sup>	2008	2009
<b>Navire Naphta</b>	35.000 tm	2009	2012
<b>Navire Naphta</b>	65.000 tm	2009	2012
<b>Navire Fuel</b>	35.000 tm	2009	2012
<b>Méthanier</b>	150.000 m <sup>3</sup>	2009	2012
<b>Méthanier</b>	150.000 m <sup>3</sup>	2009	2013

### 1-8-2- Infrastructures :

Sur le plan de l'investissement humain, HYPROC SC veut renforcer la qualité de la formation de son personnel navigant et sédentaire, en se dotant d'un centre d'accueil et de perfectionnement (actuellement en construction à Mostaganem) ainsi qu'un centre de gestion opérationnel de la flotte et des équipages.

**Tableau 13- Les infrastructures de la société HYPROC SC<sup>184</sup>**

<b>Désignation</b>	<b>Site</b>	<b>Lancement des travaux</b>	<b>Réception</b>
Centre de perfectionnement	Mostaganem	2004	2010
Centre opérationnel	Arzew	2007	2011
Centre d'affaires	Oran	2009	2012
Projet servitude	-	2009	2011
Projet barging	-	2009	2012

<sup>184</sup> [www.hyproc.dz](http://www.hyproc.dz)

### **1-9- Filiales de la compagnie :**

Hyproc SC a, dans le cadre du renforcement et de la diversification de ses activités, constitué en 1995 deux filiales : MEDIFRET SPA et NAJDA MAGHREB SPA

#### **1-9-1- MEDIFRET SPA :**

Société de courtage et de transport maritime de marchandises hors hydrocarbures.

La société de transport maritime des marchandises générales et diverses- par abréviation Medifret- est chargée :

-Du transport maritime de marchandises hors hydrocarbures.

-De l'affrètement de navires.

Capital social : 10.000.000 Da

Effectif : 6 agents

#### **1-9-2- NAJDA MAGHREB SPA :**

Société spécialisée dans le contrôle, la vérification et la maintenance des équipements de sauvetage maritime et des équipements de lutte contre l'incendie.

Elle assure la fourniture en matériel collectif et individuel de lutte contre l'incendie et de sauvetage maritime à ses clients, notamment le CNAN et la marine nationale.

Najda Maghreb intervient aussi dans les domaines de l'avitaillement, du transit et de la réparation navale. Elle est homologuée par la Marine Marchande et agréée par la DSB STATION 517.

Capital social : 30.000.000 DA

Effectif : 79

#### **1-9-3- ANGTC (Algerian Nipon Gas Transport Corporation) :**

Dans le cadre du partenariat, Sonatrach et HYPROC SC détiennent chacune 25% de participation dans la société ANGTC créée avec les partenaires japonais Icho et Mol qui partagent les 50 % restant.

ANGTC société propriétaire du navire Lalla Fatima N'soumer méthanier de 145.500 m<sup>3</sup> réceptionné en 2004.

#### **1-9-4- MLTC (Mediterranean Liquefied Natural Gas Transport Corporation):**

Dans le cadre du partenariat, Sonatrach et HYPROC SC détiennent chacune 25 % de participation dans la société MLTC créée avec les partenaires japonais Itochu et Mol et partagent les 50% restant.

MLTC est propriétaire du navire Medmax I baptisé « Cheikh El Mokrani » qui sera réceptionné en 2007.

#### **1-9-5- SLTC (Skikda Liquefied Natural Gas Transport Corporation):**

Dans le cadre du partenariat, Sonatrach et HYPROC SC détiennent chacune 25 % de participation dans la société SLTC créée avec les partenaires japonais Itochu et Mol et partagent les 50% restant.

SLTC est propriétaire du navire Medmax II baptisé « Cheikh Bouamama » qui sera réceptionné en 2008.<sup>185</sup>

---

<sup>185</sup> [www.hyproc.dz](http://www.hyproc.dz)

## **Section.-2 Les actions de HYPROC SC de lutte contre la pollution marine, état des lieux et comparaison avec les outils et normes internationales :**

HYPROC SC s'est toujours préoccupée du respect de la nature, et des incidences qu'elle peut avoir sur notre environnement en termes de pollution, notamment la pollution marine par les hydrocarbures, sujet de notre recherche.

Sachant que HYPROC est une société d'envergure internationale, et qu'elle œuvre principalement dans le commerce extérieur, cette dernière s'est vue obligée de renforcer ses efforts dans le domaine de protection environnementale.

De ce fait HYPROC a ratifié toutes les conventions internationales nécessaires et obligatoire afin de continuer ses activités avec le reste du monde, notamment la convention MARPOL, et Oil Pollution Act, elle a mis aussi tous les moyens nécessaires afin d'atteindre la certification environnementale à la norme ISO 14001.

En plus de cet arsenal, il y a un nombre de procédures internes qu'elle a mis en place comme des manuels d'urgence qui expliquent toutes les étapes à effectuer en cas d'accident de pollution, avec notamment des exercices de simulation de pollution, qu'elle a effectué durant ses sept dernières années.

Néanmoins, ce que nous cherchons à savoir, c'est si HYPROC utilise des outils financiers, de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures dans ce volet.

La comparaison avec les outils utilisés dans des pays étrangers se fera dans le cadre des normes internationales qu'imposent les différentes conventions auxquels adhèrent HYPROC comme le reste du monde, cela se traduit par la mise en place de contrats avec des clubs d'assurance internationales afin d'indemniser les incidents de pollution par les hydrocarbures.

### **1- La politique environnementale de HYPROC SC : convention et réglementation en vigueur**

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'activité principale de HYPROC SC est le transport des hydrocarbures par la flotte maritime et dans un souci de protection de l'environnement, notamment marin, elle se devait de mettre en place une politique environnementale, à travers

la mise en œuvre d'un certain nombre de procédure interne comme atteindre la certification environnementale à la norme ISO 14001, mais aussi des manuels d'urgence expliquant toutes les étapes à faire en cas d'accidents écologique comme le manuel SOPEP sur lequel nous y reviendront, ainsi que des exercices de simulation.

Il faut savoir que la réglementation nationale en vigueur contre la pollution marine par les hydrocarbures n'est pas très riche, ce qui a obligé HYPROC à se plier à la réglementation et aux normes internationales, notamment la ratification de toutes les conventions internationales dans ce domaine comme la convention de MARPOL 73/78, la convention de Bruxelles de 1969, et celle de l'Oil Pollution Act des Etats-Unis en 1990, que nous allons revoir en bref dans cette partie :

### **1-1- La convention de MARPOL 73/78 :**

Rappelons que cette convention interdit tout rejet de lavage des cuves dans les zones dites spéciales : mer méditerranée, mer Baltique, mer Noire, mer Rouge, golfe d'Aden, antarctique, atlantique aux approches Nord- Ouest de l'Europe du Nord-Ouest.

### **1-1-2- La convention de Bruxelles de 1969 :**

90 pays ont adhéré à cette convention sauf les états Unis, elle est plus répressive que celle de MARPOL, avec l'introduction du principe de responsabilité et indemnisation, mais la responsabilité est limitée en une et même personne qui est le propriétaire et l'indemnisation est aussi limitée dans son montant.

### **1-1-3- L'Oil Pollution Act :**

La dernière convention est celle des Etats Unis qui l'OPA crée par ce pays après l'incident de l'Exxon Valdez. Cette dernière est la plus sévère et répressive dans le domaine de la pollution marine, et comme nous sommes dans une économie mondiale, l'Algérie ne peut se passer du commerce avec les USA, elle s'est vue presque obligée de la ratifier, et contrairement à celle de Bruxelles, la responsabilité est porté à tout l'équipage et le navire.

### **3- La norme ISO 14001 :**

Afin de montrer son engagement envers la protection de l'environnement et la préservation de la sécurité du personnel, HYPROC SC s'est dotée d'un management pertinent dans ce domaine et cela dans un souci d'alignement aux normes internationales très exigeantes dans

ce domaine. Cela s'est traduit en premier lieu par la mise en place de tous les moyens nécessaires pour atteindre la certification environnementale à la norme ISO 14001.

Afin de mieux comprendre l'importance qu'incarne cette norme nous allons essayer de l'expliquer et parcourir ses exigences, et démontrer ensuite la politique qualité, santé, sûreté et environnement de HYPROC SC.

Avant qu'une entreprise puisse mettre en place un système de management environnemental (SME), elle se doit d'établir un état des lieux du site et de l'organisme, et c'est l'étape la plus importante et longue à réaliser, la mise en place d'un tel système se divise en deux parties :

1ère partie : Un état des lieux réglementaire approfondi ;

2<sup>ème</sup> partie : Un état des lieux des impacts environnementaux des activités de l'entreprise.

Une fois ces étapes accomplies, nous pourrons sur cette base établir les aspects environnementaux à privilégier.

« La norme ISO 14001 s'articule autour de 17 exigences :

**Politique environnementale :** il s'agit d'une déclaration formelle rédigée par le chef d'entreprise, dans laquelle sont décrits les objectifs globaux et les principes de la démarche selon le processus d'amélioration continue. Elle doit orienter la stratégie environnementale de l'entreprise et susciter une forte implication du personnel.

**Aspects environnementaux :** Il s'agit d'identifier tous les impacts (significatifs ou non) de l'entreprise sur l'environnement.

**Exigences légales et autres exigences :** Au-delà de la réglementation (ex : normes de rejets), il s'agit des paramètres à prendre en compte dans l'analyse (ex : proximité d'une zone naturelle protégée, exigences des clients, etc....)

**Objectifs et cibles :** Pour chaque impact significatif, il faut alors fixer des objectifs et cibles, cohérents avec la politique prenant en considération des exigences (légales, financières, opérationnelles, commerciales, parties intéressées...) »<sup>186</sup>

---

<sup>186</sup>PERRET DU CRAY Sophie, Fiche technique, ISO14001, Chambre de commerce et d'Industrie d'Arras France, Mars, 2008.

## **Programme de Management Environnemental :**

Basé sur les priorités dégagées lors de l'analyse environnementale, il décline :

- Les objectifs et cibles environnementaux ;
- Les mesures pour atteindre ces objectifs et cibles ;
- Les échéances fixées pour les mettre en œuvre ;
- Les moyens (financiers et humains) ;
- Les responsables.

Il s'agit du plan d'action à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs et cibles (responsabilités, moyens, délais).

A ce stade, le programme environnemental est établi, il reste à le mettre en œuvre et à faire fonctionner le système de Management Environnemental.

**Structure et responsabilité :** le qui fait quoi définit la structure du système et les responsabilités de chaque acteur.

**Documentation du système de management environnemental :** papier ou informatique, le système documentaire doit décrire les éléments essentiels du SME et leurs interactions.

**Maitrise de la documentation :** des procédures doivent être établies et tenues à jour, afin de maîtriser tous les documents nécessaires et faisant partie du SME (identifier, gérer, archiver...)

**Maitrise opérationnelle :** il s'agit de planifier les activités associées aux aspects environnementaux significatifs ; procédures et critères opératoires (diffusion aux fournisseurs)

**Prévention des situations d'urgence et capacité à réagir :** ces procédures doivent permettre de réduire les impacts environnementaux en cas d'urgence. Le système ainsi mis en place est apte à fonctionner. Il doit néanmoins faire l'objet de contrôles et d'actions correctives en cas de non-conformités.

**Surveillance et mesurage :** il consiste notamment à effectuer un suivi des performances par rapport aux objectifs et cibles fixés dans le programme.<sup>187</sup>

**Non-conformité, action corrective et action préventive :** Les actions correctives et préventives ont pour objectif de lever les non-conformités et d'éviter qu'elles se reproduisent (amélioration continue).

**Enregistrements :** une procédure spécifique aux enregistrements doit permettre de gérer les enregistrements relatifs à l'environnement (mesures, formation, résultats d'audits, etc....)

**Audit du système de management environnemental :** la réalisation d'audits périodiques doit permettre de vérifier la conformité du SME par rapport à la norme ISO 14001.

**Revue de direction :** Réalisée périodiquement, cette revue permet à la direction de vérifier l'état d'avancement des objectifs et cibles et, au besoin, de modifier sa politique environnementale selon le principe de l'amélioration continue du système.<sup>188</sup>

### **La politique qualité, santé, sûreté, sécurité et environnement**

HYPROC Shipping Company place la sécurité de ses activités, la santé de son personnel, le respect de l'environnement ainsi que la satisfaction de ses clients, au sommet de ses priorités.

En effet, la compagnie est déterminée à progresser de façon permanente dans tous ces domaines.

L'organisation d'HYPROC SC a été réaménagée pour répondre aux exigences des normes ISO 9001 (2000), 14001 et au référentiel de son personnel, à la sécurité et à la protection de l'environnement.

HYPROC SC a procédé au renforcement de son système de sécurité et de sûreté par l'adoption et l'application rigoureuse du code ISPS.

---

<sup>187</sup>PERRET DU CRAY Sophie, Fiche technique, ISO14001, Cambre de commerce et d'Industrie d'Arras France, Mars, 2008.

<sup>188</sup>PERRET DU CRAY Sophie, Fiche technique, ISO14001, Cambre de commerce et d'Industrie d'Arras France, Mars, 2008.



En adéquation avec la politique du groupe Sonatrach, la compagnie s'est imposée des contrôles stricts dans l'application des procédures en vigueur, et prescrites dans le cadre de l'exécution de ses activités.

Au-delà du respect des lois et des règlements qui lui sont applicables, HYPROC SC, demeure consciente de sa propre implication en matière de prévention des risques d'accidents, d'atteinte à la santé ou de dommage à l'environnement liés à ses activités. Dans cet ordre, elle a mis au point des programmes de formation et de maintenance qui prennent en compte la gestion des risques par l'anticipation de situations d'urgence, notamment par l'établissement de plans d'urgence.

L'intégrité dans l'exercice de ses fonctions, le respect des préceptes et des normes internationales, ainsi que sa responsabilité vis-à-vis des générations futures en matière de protection de l'environnement, constituent le socle sur lequel repose la démarche de la compagnie et qui a pour principaux objectifs :

- la satisfaction de ses clients ;
- le « zéro accident » ;
- le « zéro rejet à la mer ».

HYPROC Shipping Company reste persuadée que pour la concrétisation de ses principes, l'adhésion de l'ensemble de son personnel est impérative.<sup>189</sup>

### **3- Les manuels et procédures d'urgence :**

Toujours dans le même souci de prévention environnementale et de lutte contre la pollution, HYPROC a mis en place des manuels d'urgences qui expliquent étape par étape ce qu'il faut faire en cas d'incident de pollution, je n'ai pas été autorisée à parcourir le manuel, qui stipule l'interdiction à en faire des copies ou le retranscrire par des personnes extérieures à la société.

Il existe aussi un autre manuel qui porte le nom de SOPEP (Ship Oil Pollution Emergency Plan) ce manuel doit être obligatoirement à bord de chaque navire, car ce dernier doit être approuvé par la classe du navire, c'est-à-dire qu'il existe des sociétés de classification des navires, chaque navire appartient à une classe, et à chacun son manuel SOPEP spécifique. Ce

---

<sup>189</sup> Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°10, Juin 2007.

manuel explique lui aussi le plan d'urgence propre au navire en cas de pollution par les hydrocarbures.

#### **4- La lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, exercice de simulation :**

La mer méditerranée a subi ces 20 dernières années quelques incidents de pétroliers qui s'illustrent dans le tableau suivant :

**Tableau 14- Incidents pétroliers dans la mer méditerranée<sup>190</sup>**

Date	Navires	Tonnage	Pavillon	Lieu
23/02/1980	IRENE SERENADE	102.000	GREC	Baie de Navarin Grèce
19/12/1989	KHAKV	70.000	Iranien	SAFI Maroc
08/08/1990	SEA SPIRIT	8.000	Chypriote	Détroit de Gibraltar
10/04/1991	HAVEN	40.000	Chypriote	Gêne Italie

Ces incidents montrent le danger qui règne sur la mer méditerranée, c'est pour cela qu'il ne faut pas se relâcher sur la prévention.

Afin de mieux gérer les situations d'urgences et de vérifier le fonctionnement de tous les canaux de transmission, plusieurs exercices de simulation ont été exécutés :

**Le premier en 2004 :** cet exercice a été effectué entre les gardes côtes algériens et les marines de guerre de la France, de l'Italie, du Maroc, et de la Tunisie.

L'exercice portait le nom de « COOPERPOL 2004 », la simulation en question était due à une explosion dans la salle des machines d'un pétrolier faisant route vers Gibraltar, ce qui occasionnerait un déversement en mer d'une quantité importante du fuel.

<sup>190</sup> Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°06, Octobre 2005.

Néanmoins, cette simulation ne s'est faite que sur carte, c'est-à-dire qu'elle ne s'est pas déroulée réellement.

Ce qui a pu être testé, ce sont tous les niveaux de transmission d'information entre les différents centres d'opérations et la maîtrise des procédures prévues par la réglementation en vigueur concernant la pollution marine.

Cette simulation s'inscrit dans le cadre du 4<sup>ème</sup> symposium « SAE-power » qui s'est tenu à Venise, qui vise à renforcer les liens de coopération entre les pays sur la rive de la méditerranée pour une préservation commune de l'environnement.<sup>191</sup>

### **Deuxième simulation 29 Mai 2007 :**

Cette fois l'exercice s'est déroulé au large d'Arzew, par une collision d'un cargo avec le pétrolier Oued Noumer.

Ce dispositif a eu pour but d'impliquer de nombreux services et institutions qui doivent agir conjointement.

Tout ce dispositif a été déclenché afin de tester les différents instruments et se familiariser avec les mesures d'urgences pour faire face au déversement de produits pétroliers qui provoque des nappes noires, dont l'expansion prend rapidement des proportions graves.<sup>192</sup>

### **Troisième simulation le 14 Juin 2009 :**

Cet exercice porte nom de « SIMU-09 », il a eu lieu sur le plan d'eau du port d'Arzew. L'objectif de cet exercice faisant partie du programme de modernisation des dispositifs du plan de lutte contre la pollution marine.

Cette fois ci, la mise en scène de cet exercice consistait en une collision au petit matin à cause d'un brouillard et cela entre un navire HYPROC et un navire battant argentin, qui fait route vers le port d'Oran, la conséquence de cette collision est le déversement d'une importante quantité de brut, ce qui cause une nappe noirâtre qui se propage rapidement.

---

<sup>191</sup> Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°04, Février 2005.

<sup>192</sup> Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°10, Juin 2007.

Durant cet exercice, on a pu mesurer les capacités de réaction et de la coordination entre les différentes équipes et intervenants, notamment, les autorités civiles, autorités militaires terrestres et aériennes, ainsi que les entreprises portuaires et de navigation.

Le choix de ce lieu pour faire cet exercice n'a pas été choisi par hasard, car la baie d'Arzew est le lieu où le volume des hydrocarbures qui transitent par les eaux territoriales nationales représente plus du 1/5 du trafic méditerranéen estimé à 370 millions de tonnes.<sup>193</sup>

## **5- Les outils financiers de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures utilisés par HYPROC SC :**

Comme nous l'avons vu précédemment, HYPROC SC a ratifié toutes les conventions internationales dans la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures de ce fait les outils financiers dont nous avons parlé dans la partie consacrée à l'expérience étrangère en matière de lutte contre ce même type de pollution sont les mêmes que ceux utilisés par HYPROC ou soumise à leurs utilisations, puisque c'est eux qui l'impose aux pays qui ratifient la convention, et c'est dans ce contexte que HYPROC se devait d'adhérer en plus à des clubs d'assurances, les mêmes qui sont imposés par les conventions que nous avons déjà vu, ces clubs s'appellent les P&I clubs (Protection and Indemnity clubs), nous y reviendrons avec plus de détails : les principes d'une telle assurance, ce qu'elle couvre comme revendications, avec illustration d'un modèle de contrat P&I.

HYPROC SC est une société très importante dans le transport maritime des hydrocarbures, elle subit les mêmes règles concernant les niveaux de responsabilité et régime indemnitaire que les conventions internationales dont elle fait partie, si jamais un des navires de HYPROC cause une marée noire, ou un déversement de produits chimiques graves.

Il faut rappeler que concernant la pollution marine par les hydrocarbures, l'outil indemnitaire reste l'outil financier le plus répressif, mais pas seulement, car il n'est utilisé qu'une fois l'accident arrivé, c'est un outil de réparation des dommages, par contre pour une action préventive, l'outil économique que HYPROC utilise c'est de contracter des assurances contre de telles catastrophes, et ce sont loin d'être des sommes anodines, face aux énormes pertes qu'elle peut risquer.

---

<sup>193</sup> Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°15, Juillet 2009.

Nous allons rappeler brièvement les limites de responsabilités et indemnités des principales conventions internationales notamment la CLC 1969, du Fond FIPOL de 1972, et de l'OPA de 1992.

### 5-1- Les limites de responsabilités de la CLC 1969 :

Cette convention a pour particularité de mettre toute la responsabilité sur le dos du propriétaire du navire, et les victimes du dommage n'ont pas à prouver qu'il y a eu faute. Les seuls cas où le propriétaire du navire n'est pas tenu pour responsable sont les cas où il peut prouver que le dommage a été causé par :

- Un acte de guerre, ou de guerre civile.
- Un acte de phénomène naturel, exceptionnel et inévitable,
- Si jamais, c'est un oubli avec intention de causer un dommage par un tiers.
- Par une négligence ou un acte d'erreur, ou par le gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux, ou autre aide de navigation de cette fonction.<sup>194</sup>

Donc mis à part ces cas d'exceptions, le propriétaire est tenu pour responsable et ses limites d'après la convention de CLC se résument dans le tableau suivant :

**Tableau 15- Limites de responsabilités sous la convention CLC.**

Sous la convention CLC 1969	2000 francs Poincaré <sup>195</sup> par tonne, ou 210 millions francs Poincaré selon le montant le moins élevé.
Sous le Protocole de 1976	133 DTS par tonne, ou 14 millions DTS selon le montant le moins élevé.
Sous le Protocole de 1992	-Pour les navires de 5000 tonneaux à 3 millions de DTS.

<sup>194</sup> GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème édition, London, 2002, p423.

<sup>195</sup> Francs Poincaré est considéré comme un artifice comptable pour financer les indemnités des victimes : les dépenses engagées étaient équilibrées dans le budget par la création d'une rentrée fictive, ce procédé a été mis en place par Raymond Poincaré qui voulait sauver le franc du temps de 1923, [www.wikipedia.fr](http://www.wikipedia.fr)

	-pour les navires de plus de 5000 tonneaux, 420 DTS / tonne jusqu'au plafond de 59,7 million de DTS.
--	--

Il faut savoir que les indemnités du Protocol de CLC 1992 ont été augmentées de 50 % en novembre 2003, d'après la commission légale en Octobre 2000 déterminée par l'OMI (Organisation Maritime Internationale).<sup>196</sup>

### 5-2- Les limites de Responsabilité du Fond le FIPOL de 1971 :

Ce fond a été mis en place comme un fond de compensation des dommages de la pollution marine par les hydrocarbures. Le rôle principal de ce fond est de produire une compensation supplémentaire pour les victimes qui n'ont pas pu obtenir une indemnisation totale avec les clauses de la CLC. Ce fond est financé par les compagnies pétrolières qui reçoivent le pétrole et qui font parties des pays membres du fond par les transports marins. En 1994 la monnaie standard utilisée était le Franc Poincaré, celle-ci a été changée par les Droits de tirage spéciaux du Fond monétaire internationale.

Que ce soit bien clair, le fond paye la compensation des victimes de la pollution marine par les hydrocarbures dans les cas où une indemnisation totale n'est pas possible sous la convention de Bruxelles pour les raisons suivantes :

- Le propriétaire du navire est protégé par une ou plusieurs des exonérations de responsabilité que nous avons cité auparavant.
- Le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de remplir les conditions du CLC et l'assurance de couverture n'est pas suffisante.
- Et enfin, si la somme du dommage est supérieure à la somme maximale d'indemnisation instauré par la CLC.<sup>197</sup>

Voici les limites d'indemnisation du Fond présenté dans le tableau suivant :

### Tableau 16 : Limites de responsabilité du Fond <sup>198</sup>

<sup>196</sup> GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème edition, London, 2002, p425.

<sup>197</sup> GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème edition, London, 2002, p429.

Sous le fond de 1971 jusqu'à 1979	Le montant maximum est de 450 millions Francs Poincaré
Sous le fond 1971 (1979-1987)	Le montant maximum est de 675 millions Francs Poincaré
Sous le 1971 (1987-1994)	Le montant maximum est de 900 millions de Francs Poincaré
Sous le fond du Protocol de 1992	Le montant maximum est de 135 millions de DTS.

Il faut noter que sous le Protocol de 1992 l'indemnisation a été augmentée de 50 % en novembre 2003.

Nous remarquons sur ce tableau, que les montants d'indemnisation ont augmenté à chaque période, c'est pour dire l'importance accordé aux victimes, et aussi les sommes faramineuses engagées, au début elles étaient mesurées en francs Poincaré, et ce n'est qu'en 1992 qu'elles étaient chiffrées en droit de tirages spéciaux, unité de mesure du FMI.

### **5-3- Les limites de responsabilité et indemnisations sous l'OPA Oil Pollution Act de 1990 :**

Rappelons que l'OPA 90 est une convention à part instaurée par les Etats Unis d'Amérique après l'accident de l'Exxon Valdez et que les USA n'ont pas ratifié la convention de CLC, ni le fond du FIPOL, leur convention est beaucoup plus sévère et répressive. La responsabilité des dommages sous l'OPA est portée sur non seulement le propriétaire du navire mais en plus sur tous les opérateurs qui travaillent à bord du navire. Les indemnités sont réparties selon les critères suivants :

**Tableau 17- Limites de responsabilité de l'OPA 90<sup>199</sup>**

Navire de plus de 3000 tonnes de jauge brute	Plus de 1200 dollars /Tonne de jauge brute ou 10 de millions dollars.
--	---

<sup>198</sup> GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème edition, London, 2002, pp. 428-429.

<sup>199</sup> GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème edition, London, 2002, p444.

Navire de 3000 tonnes de jauge brute	Plus de 1200 dollars / Tonne de jauge brute ou 2 millions de dollars.
Navires transportant des cargaisons d'un établissement de plateau continental externe	comme ci-dessus, plus les coûts indéfinis
Autres navires	Plus de 600 dollars / tonne de jauge brute ou 500.000 dollars
Les installations offshore (sauf pour les ports des mers profondes)	75 millions de dollars plus les frais de déménagement indéfinis
Les installations offshore (incluant les ports de mers profondes)	350 millions de dollars.

Le président américain a donné l'ordre d'ajuster les montants d'indemnisation tous les trois ans afin de prendre en compte l'inflation. Ces montants incluent aussi les coûts de nettoyage et les dommages causés par les tiers.

Le droit à l'indemnisation est perdu dans les cas suivants :

-Si l'incident a été causé directement par la violation d'une loi fédérale en vigueur, de construction, d'exploitation, d'une négligence grave ou de faute intentionnelle de la partie responsable, son agent ou son employé, ou une personne agissant en vertu d'une relation contractuelle avec la partie responsable.

- Si la partie responsable omet ou refuse de signaler l'incident, ou de fournir une assurance d'assistance aux responsables.<sup>200</sup>

### **5-3-1- Les amendes et sanctions :**

Des amendes civiles et pénales et des sanctions ont sensiblement augmenté sous OPA'90.

En outre, les violations de la loi implique également des peines civiles allant jusqu'à 25000 USD / jour ou 1000 USD / baril déchargé. Si le déversement est causé par une négligence grave ou de faute intentionnelle de la partie responsable, la sanction civile n'est pas moins de

<sup>200</sup> GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème édition, London, 2002, p444.



100.000 USD, et pas plus de 3000 USD / baril. le responsable qui ne tiens pas d'enlever les hydrocarbures déversés ou refuse de se conformer à un décret du gouvernement fait l'objet d'une sanction supplémentaire civile pouvant aller jusqu'à 25.000 USD par jour de violation ou trois fois les coûts engagés par le « Oil Spill Liability Trust Fund ».

Il y a aussi de nombreuses dispositions sur des sanctions pénales, y compris des amendes pouvant atteindre 500.000 USD pour une organisation, et 250.000 USD et d'un emprisonnement pouvant aller jusqu'à cinq ans pour une personne qui omet de signaler un déversement. En outre des sanctions pénales, y compris des amendes et, dans le cas des individus, l'emprisonnement, peuvent être imposés en cas d'une décharge négligente ou intentionnelle des hydrocarbures. Une fois de plus, tous les états américains côtiers imposent une large gamme d'amendes et de sanctions en rapport avec une grande variété de violations. Dans de nombreux cas les sanctions pénales et civiles imposées par ces états peuvent être supérieures à celles imposées en vertu de l'OPA'90. Ceci pour démontrer la sévérité des Etats Unis d'Amérique dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures, et HYPROC est tenu de respecter ces lois, car elle fait partie de cette convention.<sup>201</sup>

D'après le récit du directeur HSE de la compagnie HYPROC qui est un ancien Capitaine, lorsqu'il participait à la livraison des hydrocarbures dans de nombreux pays, notamment les Etats Unis, celui-ci raconte, que lorsqu'ils rentraient dans les eaux américaines, le navire Algérien est suivi par des avions de chasse Américains, ces derniers les accompagnent jusqu'au port où ils sont censés se poser, en surveillant tous leur gestes, si jamais ils sont responsables de déversement illicite, ou autre opération interdite à l'intérieur du territoire Américain.

### **5-3-2- La responsabilité financière sous l'OPA :**

Cet élément est l'un des plus importants dans notre recherche, car lorsqu'on dit responsabilité financière sous l'OPA, cela veut dire que HYPROC à son tour est soumis à cette même responsabilité.

C'est l'un des domaines les plus controversés du système OPA'90, qui exige le dépôt de la preuve de la responsabilité financière suffisante pour couvrir les charges maximales limitées en vertu de la loi.

En outre, les assureurs qui offrent de telles preuves sont directement exposés aux actions en justice non seulement pour les coûts de dépollution, mais aussi pour tous les dommages de pollution recouvrables en vertu de la loi. Cela pourrait exposer les assureurs, en particulier la

---

<sup>201</sup> GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème édition, London, 2002, pp. 445-446.

mutuelle, à but non lucratif comme les clubs P&I, à la responsabilité potentiellement illimitée. Le certificat de responsabilité financière devrait normalement être limité à la responsabilité maximale du navire sous l'OPA'90.

Comme les assureurs de responsabilité en matière maritime ont catégoriquement rejeté l'action directe, les clubs P&I ont, par conséquent, refusé également de délivrer des certificats de responsabilité financière en conformité avec OPA'90. D'autre part, les clubs P & I, qui offrent la garantie financière exigée en vertu du système CLC, sont désormais exposés à des demandes d'action directe auprès de tiers.

En général, la plupart des clubs P & I, y compris Gard, attribuent des cartes bleues qui confirment la couverture des P&I clubs. Ces cartes sont ensuite soumises aux Etats du pavillon échéant, qui sont ensuite tenus de délivrer une carte bleue qui confirment la couverture P & I. Ces cartes sont ensuite soumises aux Etats du pavillon appropriées, qui sont alors tenus de délivrer le certificat CLC. Toutefois, la couverture en vertu de ces certificats conformes seulement avec les limites du CLC internationalement reconnues.

En conséquence, un nouveau système de couverture spéciale pour les navires de commerce aux États-Unis a été développé et qui satisfait aux exigences de l'OPA'90.

En vertu de preuves de l'OPA'90, la responsabilité financière doit être établie par un parti responsable:

- Tout navire de plus de 300 GT (à l'exception d'un navire non autopropulsé qui ne porte pas une cargaison pétrolière ou combustible) entrant dans les territoires soumis à la juridiction des États-Unis.
- Si un navire au sein de la zone économique exclusive de transport maritime des hydrocarbures des Etats Unis à destination d'un lieu relevant de la compétence des États-Unis.

Pour les bateaux-citernes les preuves nécessaires de la responsabilité financière doivent être suffisantes pour satisfaire le maximum de la responsabilité imposée par la loi. Si la partie responsable possède ou exploite plus d'un navire, la preuve de responsabilité financière applicable au navire sera plus grande. Toutefois, l'armateur ou l'exploitant doit encore obtenir un certificat distinct pour chaque navire.

Les parties responsables pour les installations offshore doivent établir et conserver des preuves de la responsabilité financière de 150 millions de dollars, bien que cela dépende aussi du degré de risques opérationnels, l'environnement ou les santé impliquées. Les responsables

de ports en eau profonde doivent établir et maintenir une preuve similaire de 350 millions de dollars.<sup>202</sup>

La preuve de la responsabilité financière peut être établie par une ou plusieurs des méthodes suivantes:

- Témoignage de l'assurance
- Cautionnement
- Garantie
- Lettre de crédit
- Qualification de l'auto-assureur
- Autre preuve de responsabilité financière.

### **Les P&I clubs chez HYPROC :**

Nous venons de voir comment les conventions internationales mettent en place les limites de responsabilité ainsi que les montants d'indemnités versés aux victimes en cas d'incident de pollution. Ce sont ces mêmes conventions que HYPROC a ratifié, elle est soumise plus à une réglementation internationale que nationale qui est beaucoup moins répressive, selon les propos du directeur HSE (Health, Safety and Environment) de HYPROC, car l'activité de la société est le transport des hydrocarbures et principalement par le biais du commerce internationale, donc elle est obligée d'être soumise aux normes internationales.

De ce fait tous les navires transportant des hydrocarbures ainsi que ceux de HYPROC, doivent avoir des certificats d'assurance financière contre les incidents de pollution. Par conséquent HYPROC s'est engagé auprès des P&I clubs, sous la convention de CLC. Chaque navire de HYPROC contracte une assurance, différente de celle qui assure le navire autant que machine, celle-ci est spécifique pour assurer contre les incidents de pollution marines par les hydrocarbures.

Le modèle de ce certificat d'assurance fourni par la société est insérer à la fin de cette section.

Comme nous pouvons le voir après avoir lu le document, c'est un certificat d'entrée au P&I clubs de Londres en Grande Bretagne. C'est un modèle type, les noms des membres et du

---

<sup>202</sup> DE LA RUE & ANDERSON, For an extensive discussion of This complexe area, see, SUPRA, note 15, pp. 201-202

navire assuré dans ce contrat on été supprimé pour des raisons de confidentialité, selon le directeur HSE de la société.

Ce certificat est consacré à un seul type de navire, car les montants diffèrent à chaque navire, et cela selon leur classe, la classe du navire est déterminée préalablement par un des organismes spécialisés dans la classification des navires de transport, cette classification donne la carte d'identité du navire, et c'est selon cette carte que le certificat d'assurance établie les montants pour lesquels ils assurent contre de tels incidents.

Nous retrouvons tout d'abord sur ce certificat :

L'assurance contre la pollution par hydrocarbures, pour ce type de navire, le montant est de 1000 millions de dollars pour un seul et unique incident.

Une assurance avec une telle somme, nous montre la valeur de ce genre de risque, ces accidents peuvent coûter très chers, c'est pour cela que les assurances sont obligatoires sous les conventions internationales.

Toujours sur le même certificat d'assurance, nous retrouvons ensuite l'assurance des passagers et des marins, elle est limitée à 2000 millions de dollars, et de 3000 millions de dollars pour les passagers et marins pour un seul et unique incident.

Et ainsi de suite, comme le montre le document joint. Ce qu'il faut savoir aussi à propos de ces clubs d'assurance, c'est qu'en souscrivant des assurances dans ces clubs, HYPROC sera automatiquement membre de la TOPIA. Qu'est ce que la TOPIA (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) L'objet de ce régime est de fournir un mécanisme pour les armateurs de payer une contribution importante dans le cadre du système international d'indemnisation contre la pollution par les hydrocarbures par les navires, comme il a été établi par la convention CLC de 1992. Ce régime reflète le désir des propriétaires des navires de soutenir les efforts et d'assurer le succès continu de ce système international, il reflète également l'engagement qu'ils ont donné aux fonds de compensation par les hydrocarbures.

TOPIA est établi par un accord juridiquement contraignant entre les propriétaires des navires-citernes qui sont assurés contre les risques de pollution par les P&I clubs. Ce contrat n'affecte en aucun cas les droits juridiques des victimes d'une pollution marine par les hydrocarbures, sous la convention CLC, et c'est pour cela que ce régime prévoit pour le propriétaire du navire

responsable d'un incident de payer une indemnisation au fond complémentaire, plutôt que de verser des sommes supplémentaires directement aux victimes.

Ce que nous pouvons dire à propos des outils financiers de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures chez HYPROC, c'est que d'abord elle est très impliquée dans cette bataille, et qu'elle agit dans le bon sens, mais elle est soumise presque exclusivement à des lois internationales, si nous comparons avec l'expérience étrangère dans ce même domaine. Nous avons parcouru la réglementation algérienne dans ce domaine aussi, et les lois sont belles et bien présentes, mais elles ne sont pas utilisées chez HYPROC, car selon eux ces lois ne sont pas assez répressives dans le cadre du commerce internationale et des normes établies par les conventions internationales.

Nous pensons que HYPROC a du voir plus loin que les lois Algériennes, pour avoir sa place internationale dans le transport marin des hydrocarbures, maintenant est ce que toutes les sociétés qui travaillent dans ce domaine agissent de cette manière, et prennent les choses aussi sérieusement. C'est pour cela que nous allons voir dans la dernière section, les solutions et les perspectives d'amélioration algérienne contre la pollution marine par les hydrocarbures en évaluant mieux le risque de tels événements sur les côtes algériennes.

### **Section 3.- Evaluation des risques d'une pollution marine grave par les hydrocarbures sur les côtes algériennes et perspectives d'amélioration avec OSPREC – SPA.**

Après avoir étudié la politique environnementale de HYPROC, ainsi que les outils qu'elle utilise dans la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, par l'adhésion aux

conventions internationales, les systèmes d'indemnisations, et les certificats d'assurance financière contre les risques de déversement d'hydrocarbures ou des mélanges à base de pétrole, nous sommes arrivés à une conclusion qui montre le fossé qui existe entre la prise en charge internationale et nationale du problème, même si nous trouvons que HYPROC est bien avancé dans le domaine vu son activité, malheureusement cela reste insuffisant, car nous avons pris qu'un exemple d'une seule société, et la réglementation algérienne est loin d'égaliser la sévérité des lois internationales dans le domaine. Les outils financiers qui sont principalement constitués dans le domaine de la pollution marine de taxes financières (principe pollueur-payeur) ne sont pas assez dissuasifs, car le risque d'un tel incident sur les côtes algériennes et notamment en mer méditerranée qui est une mer semi fermée est très grave et aura des conséquences dévastatrices économiquement et socialement pour tous les pays méditerranéens riverains. Dans cette dernière section, nous allons essayer d'évaluer l'ampleur du risque d'accident de pollution marine par les hydrocarbures, et ensuite exposer différentes perspectives déjà mise en place et des solutions qui pourront être envisagées dans un avenir proche.

### **1- Evaluation des risques d'une pollution marine par les hydrocarbures sur les côtes algériennes :**

Les côtes algériennes ne sont pas épargnées, avec 80 millions de tonnes d'hydrocarbures d'exportations par an, l'Algérie fait face à un risque permanent de déversements massifs d'hydrocarbures et une menace réelle de pollution. «L'action de l'Etat en matière de préservation de l'environnement marin» a été au cœur d'un séminaire qui s'est tenu le 19 avril 2010, à l'initiative du ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Tourisme. «En 20 ans, 300 accidents maritimes se sont produits en mer Méditerranée, dont plusieurs en Algérie», a affirmé M. Farid NEZZAR, président du secrétariat général de Tel Bahr. Il a ajouté que «cette zone joue un rôle très important dans la dynamique de l'économie et du commerce mondial avec l'activité d'environ 5 000 navires marchands et un trafic pétrolier de 400 millions de tonnes par an». M. NEZZAR a rappelé quelques cas d'accidents maritimes survenu sur nos côtes comme l'échouage du navire «Sophia» avec son remorqueur «Skikda» à la plage Guerbaz, ainsi que le navire «Spruttenberg» chypriote sur une plage à Dellys.

Ces accidents sont loin d'être de la même ampleur que celui de l'Erika ou de l'Exxon Valdez, mais toujours est-il, qu'ils ont causés beaucoup de dégâts. Et même si nous évaluons que le

risque d'une marée noire sur les côtes algériennes est peu probable, il faut savoir que 1,5 millions de tonnes par an sont déversées uniquement par les actions de déballastages, de lavage des citernes et de vidanges ...etc. Ces tonnes de pétrole provoquent la mort de nombreux êtres vivants aussi bien dans la mer que sur terre, les premiers touchés étant les oiseaux.

L'Algérie, avec les 80 millions de tonnes d'hydrocarbures d'exportations par an, "fait face à un risque permanent de déversements massifs d'hydrocarbures et une menace réelle de pollution. Et dans le cadre de l'intervention contre la pollution marine, l'organisation actuelle, reflète dans les textes réglementaires et les plans d'urgence mis en œuvre. En réalité, Dans la région de la rive sud de la Méditerranée et la côte Ouest d'Afrique, de grandes lacunes et insuffisances existent dans les trois niveaux de lutte, notamment en matière de :

- Formation et entraînement des personnels ;
  - Disponibilité de moyens;
  - Efficience et intégration des plans d'urgence;
  - Mise en œuvre de la réponse opérationnelle pour la lutte contre la pollution marine ;
- Coopération et coordination.

## **2- Les solutions et perspectives d'amélioration de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures :**

Afin de préserver notre littoral et la méditerranée, plusieurs dispositifs de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures ont été ou vont être mis en place.

### **2-1- Une révision des lois et réglementation concernant le littoral algérien :**

Dans la cadre d'un séminaire à Alger destiné à faire connaître l'espace marin et la réglementation en vigueur dans ce domaine. Le lieutenant-colonel Youcef Zrizer, a plaidé pour la création d'une zone maritime écologique régie par les dispositions de la loi sur la protection de l'environnement marin. Il a également estimé nécessaire de réviser les dispositions juridiques contenues dans les deux textes de lois relatifs à la protection et la valorisation du littoral et la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, afin de les intégrer dans un seul texte de loi dans le but de réaliser une gestion harmonieuse des espaces marins et littoraux. Egalement, la parution d'un livre blanc sur le littoral algérien est en phase de finalisation, ce dernier s'inscrit dans le cadre de la gestion du

littoral, ce livre sert notamment à identifier les sites remarquables en vue de leur classement.<sup>203</sup>

## **2-2- Le plan d'urgence tel bahr :**

Nous avons déjà évoqué le plan Tel Bahr dans le cadre de la réglementation algérienne en matière de pollution, rappelons que ce plan dont les acteurs principaux sont les ministères des affaires étrangères, de l'Energie et des Mines, des Transports, des Travaux publics, de la Poste et des Technologies de l'information et des communications, des Finances, de la Pêche et des Ressources halieutiques, Sonatrach, a été mis en place afin de mettre en œuvre des plans d'urgence au niveau local. Il porte principalement sur «les mesures de prévention des pollutions et la préparation de la lutte, la lutte en mer et le nettoyage des sites pollués». Pour la période 2010-2014, dans le cadre du même programme il y aura un renforcement des capacités d'intervention de ce dispositif par la multiplication des exercices de simulation qui permettraient de tester l'efficacité des moyens nationaux disponibles et les différents systèmes et réseaux de communication, d'évaluer les techniques de lutte, ainsi que l'organisation nationales de lutte contre les pollutions marines.

## **3- OSPREC (Oil Spill Response Company) SPA:**

La troisième solution qui est entrain de se mettre en place c'est la mise en place d'une multinationale dont le rôle principale est la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures en 2007 dont presque 50% d'actions sont détenues par Sonatrach.

Cette société qui sera opérationnelle en 2012, est chargée d'intervenir en cas d'accidents dans la région sud de la Méditerranée et au niveau de la côte ouest du continent noir, sur une zone d'action de 20 000 km s'étalant du canal de Suez au Golf de Cabinda.

Cette multinationale est apparue à l'initiative de Monsieur le ministre de l'énergie et des mines en mars 2004.

Le 19 mai 2007, Suite à l'adoption de l'étude de faisabilité, création de la société par actions OSPREC par 08 compagnies pétrolières, actionnaires fondateurs : **CEPSA, ENI, REPSOL, SAMIR, SONANGOL, SONATRACH, STATOIL et TOTAL.**<sup>204</sup>

---

<sup>203</sup> EL MOUDJAHID, Algérie Préservation du littoral : Une nécessité économique et écologique, n°3841, Alger ALGERIE, 21avril 2010.



Sur la base de trois principes:

- la coopération
- l'esprit volontariste
- l'équité

### **Objet de la société**

- Lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.
- Couverture d'un littoral de 20 000 Km, du canal de Suez au Golfe de Cabinda.

### **Missions :**

- Prévention et intervention contre une pollution marine de moyenne étendue de type Tier 2 ;
- Appui technologique et technique dans le cas des pollutions de niveau Tier1 ;
- Mise en place de mesures d'urgence et d'alerte pour les pollutions étendues en attendant les renforts d'un organisme de Tier 3;

### **Organisation :**

**Phase 1 :** Structuration de la société en Algérie avec mise en place de la direction générale et d'un centre opérationnel

**Phase2 :** Pré positionnement d'équipements au Maroc et en Tunisie

**Phase3 :** Mise en place d'un centre opérationnel en Angola.

A long terme, OSPREC envisage l'opportunité de renforcement des capacités de la société visant sa dotation en moyens lourds afin d'assurer une autonomie de réaction, ainsi qu'une promptitude accrue. Et donc un raffermissement de l'action d'intervention au sein des dispositifs nationaux. Cette multinationale devrait être opérationnelle en 2012.

### **Conclusion :**

Ce chapitre a été consacré à la société HYPROC SC, nous avons pu voir qui est cette société, son activité, ensuite nous avons pu étudier de plus près sa politique environnementale, et comment lutte-t-elle contre la pollution marine, ainsi que les outils financiers qu'elle utilise, et nous sommes arrivés à la conclusion que cette société était beaucoup plus active dans ce domaine grâce à la communauté internationale, qui a mis en place des instruments juridiques et financiers, ainsi que des organismes régionaux à travers plusieurs conventions et accords. HYPROC ne pouvait se permettre de suivre uniquement les lois algériennes, même si la

---

<sup>204</sup> HERDA Slimane, La lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, 6<sup>ème</sup> conférence stratégique internationale, Alger ALGERIE, 16-17 Novembre 2008.

réglementation dans ce domaine a beaucoup évolué. HYPROC fait partie des grandes conventions, elle est soumise aux régimes indemnitaires des victimes en cas de pollution, ainsi que l'obligation de doter ses navires de certificat d'assurance financière contre les risques de pollution marine par les hydrocarbures.

La fin de ce chapitre a été consacrée à l'évaluation des risques de pollution sur les côtes algériennes ainsi que les solutions proposées dans ce domaine, afin de lutter encore ce phénomène, même si nous savons que cette dernière exige beaucoup d'efforts et de volonté de la part de tous les intervenants et ce, dans les trois domaines que sont la prévention, la préparation et l'intervention. L'existence d'organismes spécialisés, constitue un renforcement du front de lutte par l'apport de capacités supplémentaires. Il faudra assurer dorénavant la veille informationnelle, le suivi des événements de mer et la conduite des opérations de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures dans le cadre organisationnel établi. Mais n'oublions pas le but de notre recherche qui est les outils financiers, ainsi que leur utilisation de cette lutte, mais ce que nous remarquons c'est que nous ne pouvons pas parler de ces outils directement, preuve qu'il y a beaucoup à faire en Algérie dans ce domaine, mais le fait qu'il existe déjà une société en Algérie qui utilise quelques outils financiers dans sa lutte, nous reconforte sur le futur et les prochaines actions qui vont être menées dans ce sens.

WWW.OXOPI.COM

# Conclusion générale

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

Tout au long de ce mémoire, nous avons essayé de répondre aux hypothèses que nous avons posées dans notre problématique et nous sommes passés par différentes étapes : en tout premier, nous avons étudié la relation entre l'environnement, l'économie et l'entreprise, nous avons vu que cette relation au début était une relation destructrice, l'activité économique détruisait l'environnement dans lequel elle puisait ses ressources. Mais après une prise de conscience, la relation a changé, l'économie et l'entreprise se sont vues obliger d'être au service de l'environnement. Cette réconciliation a fait émerger l'utilisation de certains outils à des fins de protection de l'environnement, on y retrouvera la réglementation, les instruments financiers et la certification et normes environnementales. Nous avons pu voir quels sont ces instruments, notamment les outils financiers qui étaient la réponse à notre premières problématiques, ces instruments sont nombreux, tels que les taxes et redevances, les permis négociables, les dépôts remboursement, ou encore les aides financières et subventions. Chacun de ces instruments a ses avantages en diminuant l'impact des pollutions mais aussi ses limites, à cause de la difficulté de quantifier certains dommages de la pollution, ou encore des limites financières comme les subventions financières dont certains voudraient profiter sans aucun effort de dépollution.

Néanmoins, ces outils existent et ils font de plus en plus d'adeptes, c'est ce que nous avons pu voir avec l'expérience des pays étrangers. Notamment, dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures, ils y emploient de lourds moyens financiers pour prévenir ce genre d'incidents. Ces derniers ont un large pas d'avance sur l'Algérie en matière d'éco-fiscalité ou d'autres outils financiers comme les permis échangeables, car nous ne possédons pas de marché permettant l'échange commercial de permis de pollution.

L'Energie et le transport sont les principaux secteurs où l'on a instauré les outils tels que les écotaxes et les réformes fiscales, d'où ce choix d'étudier le cas de la pollution marine par les hydrocarbures déversées par les navires citernes. Les Etats Unis figurent comme des pionniers dans le domaine, ils ont tiré les leçons à travers les accidents de marée noire causés par le naufrage de leur navire, et c'est pour cette raison qu'ils ont mis en place les méthodes les plus sévères afin de prévenir ces incidents.

Les pays d'Europe se sont aussi mis à l'heure de l'utilisation d'instruments financiers et économiques à des fins de protection de l'environnement comme le prouve le programme LIFE (L'instrument financier pour l'Environnement).

L'Algérie a commencé à s'engager dans cette voie, mais pas directement dans l'utilisation d'instruments financiers, son intérêt s'est d'abord manifesté par la mise en place d'une réglementation environnementale, qui a touché plusieurs domaines dont la protection de l'atmosphère de la faune et la flore, les réserves naturelles et parcs nationaux, la protection de l'atmosphère, la gestion des déchets, le phénomène de la radioactivité, l'aménagement et le développement durable du territoire. Toutes ces lois contiennent des articles consacrés aux délits de peines financières, si jamais ces lois sont enfreintes.

L'Algérie s'est aussi beaucoup investie dans la protection de la mer et de l'eau, avec la mise en place d'un code de l'eau, les lois relatives à la protection et la valorisation du littoral ainsi que le plan d'urgence Tel Bahr, qui sert comme un guide de lutte contre tout déversement d'hydrocarbures en mer.

Et enfin l'Algérie s'est dirigée aussi vers l'établissement d'une réforme fiscale verte, avec la mise en place de plusieurs lois de finances et différentes taxes sur les activités polluantes et dangereuses pour l'environnement.

Néanmoins, lorsque nous avons comparé ces deux expériences, nous trouvons que les délits et peines imposés par les lois Algériennes sont loin d'être répressives par rapport aux répressions étrangères notamment celles concernant la pollution marine.

C'est pour cela qu'en prenant l'exemple de HYPROC SC, nous avons pu constatés que cette société ne se base pas sur la réglementation nationale, et elle a dû ratifier les conventions internationales et se plier à leur lois et utiliser les outils financiers adéquats pour prévenir et gérer les accidents de pollution marine par les hydrocarbures.

Notre travail a montré que l'Algérie est sur la bonne voie avec la création en cours de la multinationale OSPREC SPA dont Sonatrach détient la plus grande part d'action.

Mais d'un autre côté, ce sont de grandes sociétés nationales et puissantes qui se sont permis l'utilisation des instruments financiers contre la pollution, qu'en est-il vraiment pour les petites et moyennes entreprises ? Il faudrait généraliser cela aux petites entreprises en internalisant les coûts environnementaux et instaurer une écocitoyenneté qui va faire changer progressivement les choses, il faut dire aussi, que le marché de l'environnement regorge d'opportunité d'investissement, comme les marché des éoliennes, et les panneaux solaires, l'état Algérien devrait les encourager en subventionnant ces activités, proposer des aides financières pour des productions plus propres, ainsi que des crédits à taux réduits.

Nous sommes optimistes quant à l'importance qu'accorde l'Algérie à son environnement, en ce qui concerne les outils financiers, il faudrait que l'Algérie opte pour des réformes fiscales et des mesures financières incitatives à diminuer l'impact de la pollution, ainsi que la formation dans le domaine de la quantification des dommages de la pollution, un élément très important pour déterminer les coûts de ces derniers et pouvoir utiliser ces outils financiers.

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

# Bibliographie

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

## Bibliographie

### LES OUVRAGES GENERAUX:

- 1- AJETUNMOBI Samuel, ALARM OVER RATE OF DESERTIFICATION, This Day, Lagos Nigeria, 2001.
- 2- BOCARD Christian, « Marrées noires et sols pollués par les hydrocarbures : enjeux environnementaux et traitement des pollutions », Edition TECHNIP, France, juin 2006.
- 3- BRACONNIER. J, LANNIAUX. M, L'ENTREPRISE CONTEMPORAINE, MASSON, 1986.
- 4- BROWN Lester. R, ECO-ECONOMIE UNE AUTRE CROISSANCE EST POSSIBLE, ECOLOGIQUE ET DURABLE, édition du seuil, septembre 2003, France
- 5- CHEBLI Liamine, LA POLLUTION EN MEDITERRANEE : ASPECTS JURIDIQUES DES PROBLEMES ACTUELS, OPU, ALGERIE.
- 6- CRASSOUS Renaud, Quirion Phillipe, Gherzi Frédéric et Combet Emmanuel, Taxe carbone : recyclage des recettes et double dividende, centre CIRED Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement, 2009.
- 7- GOLD Edgard, GARD HAND BOOK ON P&I INSURANCE, GARD, 5ème edition, London, 2002.
- 8- HECHT Joy, Les incidences sur l'environnement du transport des marchandises, OCDE (Organisation de Coopération du Développement Economique), Paris France, 1997.
- 9- LOUDJANI Fayçal, « Guide des techniciens communaux pour la gestion des déchets ménagers et assimilés », Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, édition PNUD, Algérie, 2011.
- 10- MACKENZIE Auley, Ecologie, BERTI, 2000, Paris France.
- 11- MEADOWS Denis. L, THE LIMITS TO GROWTH, traduction française « halte à la croissance », Fayard, 1972.
- 12- MOHAN k, ASSESSING TERRESTRIAL ECOSYSTEM SUSTAINABILITY: USEFULNESS OF REGIONAL CARBON AND NITROGEN MODEL, Nature ET Resources, Oct/Dec 1999.
- 13- PASSET René, «ECONOMIQUE ET VIVANT», ECONOMICA, France, 1979.
- 14- POSTEL. S, PILLAR OF SAND, W.W. Norton et Company, New York, 1999.



15- RAVENGA Carmen, WATER SHEDS OF THE WORLD, WRI et World Watch Institute, 1998.

16- SHEEHAN Molly O'Mell, City Limits: Putting the Brakers on Sprawt, document du world watch, n°156, Washington (DC), World Watch Institute, juin 2001, p11.

17- YONG Hong, ZEHNDER Alexander, ENVRIIONNMENTAND PLANNING A, "*China's regional water scarcity and implications for grain supply and trade*", vol n° 33, janvier, 2001.

### **LES ARTICLES:**

1- AMRANI Abdenour Kamar, FETTAT Faouzi, Revue Les économies du nord Africain, La sensibilité environnementale dans les entreprises algériennes : Essai de modélisation, n°03, Sidi bel Abbes, Décembre 2005.

2- BENYOUSSEF Adel, L'APPROCHE ECONOMIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Séminaire sur l'environnement et développement durable : des défis pour la recherche, faculté Jean Monnet, Université Paris Sud, Paris France, 2007.

3- BENZIDANE Hadj, La fiscalité écologique en Algérie: une alternative pour la protection de l'environnement, Troisième dialogue euro méditerranéen du management public, Tunis TUNISIE, Octobre 2010.

4- BOUNECER H, BACHTARZI T, CHASBI M, « Enquête santé de la Wilaya de Annaba – JAM », Vol VII, n°3, Algérie, 1997.

5- BOUYACOUB Ahmed, les cahiers de CREAD, « *les stratégies industrielles en Algérie en matière d'environnement : états des lieux et perspectives* », n° 45, Alger, 1998.

6- BOUZIANI M, LE PHARE, « *La pollution chimique de l'eau en Algérie* », N°95, Alger, 2007.

7- Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°10, Juin 2007.

8- Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°06, Octobre 2005.

9- Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°04, Février 2005.

10- Bulletin d'information d'Hyproc Shipping Company, n°15, Juillet 2009.

11- CHAMI T, H Khalef, « Le développement industriel, ses répercutions sur l'écosystème et la ville d'Annaba » ICI, université de Blida-Col Int ARCE, 1995.

- 12- Commission européenne, «LIFE L'Instrument financier pour l'environnement », Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, Août 2002.
- 13- Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1988.
- 14- DE LA RUE & ANDERSON, For an extensive discussion of This complexe area, see, SUPRA, note 15.
- 15- DION. N, DALLOZ HEBDOMADAIRE DU 01/03/2001, n9/7018.
- 16- DRAIME Sylvie, ECONOMIE ET ENVIRONNEMENT, Le monde, 1993, BRUXELLES.
- 17- DREGNE. H, A NEW ASSESSMENT OF THE WORLD STATUS OF DESERTIFICATION, Edition Desertification control bulletin, n20, 1991.
- 18- DUNN Seth, THE HYDROGEN EXPERIENCE, world Watch, Novembre, décembre 2000.
- 19- ECKHOLM Erik, CHINESE FARMERS SEE A NEW DESERT ERRODE THIER WAY OF LIFE, New York Time, 2000.
- 20- Étude réalisée pour le Regroupement National des Conseils Régionaux de l'Environnement du Québec, Les instruments économiques et la protection de l'environnement, Mai, 1998.
- 21- FAO, rapport sur l'état de l'alimentation et de l'agriculture de 1995, ROME, 1995.
- 22- FAO, FRA2000 Food and Agriculture Organization [FAO], Forest Resources Assessment [FRA] 2000.
- 23- FLAVIN Christopher, World Watch Institue, conférence de presse vital Signs 2001, Washington (DC), World Watch Institute, juin 2001, p11.
- 24- GUIRA Amor, la régulation environnementale en Algérie entre les outils législatifs et réglementaires et les incitations économique, 6<sup>ème</sup> colloque international stratégies de développement, quel chemin parcouru, quelles réponses faces aux nouvelles contraintes économiques et climatiques, Hammamet TUNISIE, 21-23 juin 2010.
- 25- HERDA Slimane, La lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, 6<sup>ème</sup> conférence stratégique internationale, Alger ALGERIE, 16-17 Novembre 2008.

- 26- IKKACHE Belkheir, LE PHARE, « *L'Algérie et la problématique de la pollution marine* », N°130, Alger, 02/2010.
- 27- KYNGE James, "China approves controversial plan to shift water to drought-hit Beijing", Financial times, 7 janvier 2000.
- 28- Le gouvernement Algérien, « Rapport national sur les objectifs du millénaire pour le développement », édité par le gouvernement Algérien, Juillet 2007.
- 29- Les agences de l'eau : document du Ministère de l'environnement, Mai, 1992.
- 30- LONDON Caroline, Revue Française de finances publiques, « *Protection de l'environnement : les instruments économiques et fiscaux* », N°90, France, 2005.
- 31- MARTIN Gilles. J, IN MELANGES KISS. A, p458.
- 32- METAP (Mediterranean Environmental Technical Assistance Program) « *audit d'environnement de la ville d'Oran* », 1993.
- 33- Observations personnelles de l'auteur, BROWN Lester. R, novembre 2000.
- 34- PASSET René, PROBLEME ECONOMIQUE, « comment parvenir au développement durable », n2653, France, 23/02/2000.
- 35- PERRET DU CRAY Sophie, Fiche technique, ISO14001, Chambre de commerce et d'Industrie d'Arras France, Mars, 2008.
- 36- Population Reference Bureau [PRB] 2001: world population data sheet, affiche, Washington (DC), 2001.
- 37- Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), sustainable Développement Networking Programme, (SDNP) Programme de capacité 21, Costa Rica Country Report 1998, [www.solnp.undp.org](http://www.solnp.undp.org) consulté le 07 aout 2001.
- 38- REPETTO Robert, RESSOURCE AND ECONOMIC ACCOUNTS, OCDE, 1989.
- 39- Species Survival Commission, 2000 IUCN Red List of Threat erred species Gland (Suisse) et Cambridge (GB) , World Conservation Union IUCN, 2000.
- 40- TABEL AOUEL Mahi, Santé publique et sciences sociales, « *état actuel de la pollution de l'air en Algérie* », n°1, Oran ALGERIE, 1998.

- 41- TALEB Fatiha, LE PHARE, « Entreprise, pollution, éthique planétaire », n33, Alger, 2002, p60.
- 42- TAYEB AOUDIA M, Revue Pollution Atmosphérique, « Cas de la décharge d'Oued Smar », Paris, 1994.
- 43- TERRELL Bonnie L, JOHNSON Phillip N, ECONOMIC IMPACT OF THE DEPLETION OF THE OGALLALA AQUIFER : A CASE STUDY OF THE SOUTHERN HIGH PLAINS OF TEXAS, Communication à l'assemblée annuelle de l'American Agricultural Economics Association, Nashville (TN), Aout 1999.
- 44- WHITE Robin P, MURRAY Siobhan, ROHWEDER Mark, PILOT ANALYSIS OF GLOBAL ECOSYSTEM: GRASSLAND ECOSYSTEM, édition WRI, Washington (DC), 2000.
- 45- YONG Hong, ZEHNDER Alexander, ENVIRONMENT AND PLANNING, "China's regional water scarcity and implications for grain supply and trade", vol n33, janvier 2001.
- 46- ZEKRI. S, CIHEAM, Analyse comparative d'instruments de lutte contre la pollution, volume n9, TUNISIE, 1993.
- 47- ZHIBAO Dong, XWMING Wang, LIANYOU Liu, « WIND EROSION IN ARID AND SEMIARID CHINA: AN OVERVIEW, Journal of soil and water conservation, vol n° 55, n4, 2000.
- 48- Auteur pas mentionné, EL MOUDJAHID, Algérie Préservation du littoral : Une nécessité économique et écologique, n°3841, Alger ALGERIE, 21 avril 2010.

#### **MEMOIRES ET THESES :**

- 01- ENGEL Eric Allen, Les Ecotaxes en France, Mémoire de DEA, Université de BEREMEN, Allemagne, 02 Octobre 2009.
- 02- HARREL COURTES Guillaume, « Prévention et indemnisation des pollutions marines: évolution et adaptation d'un droit naissant », Mémoire pour un DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, France, 1999.
- 03- HAYKEL Nadjlaoui, Mémoire de maîtrise en sciences de l'environnement, « Les représentations de la responsabilité sociale de l'entreprise et du développement durable dans le discours des entreprises et des associations patronales québécoises et canadiennes », Université du Québec Montréal, Juin 2008.

04- SALEM Abdelaziz, thèse de doctorat, « Les aspects institutionnels et financiers pour une nouvelle gestion de l'eau en Algérie : analyse sur les acteurs, la demande et la tarification de l'eau », Université d'Oran Es-Senia, 2001.

#### **LES TEXTES DE LOIS :**

- 01- Journal Officiel de la république Algérienne, n°6, 08 Février 1983.
- 02- Journal officiel de la république algérienne, n°77, 15 décembre 2001.
- 03- Journal Officiel de la République Algérienne, n°60, 04 septembre 2005.
- 04- Journal Officiel de la République Algérienne, n°10, 12 Février 2002.
- 05- Journal officiel de la République Algérienne, n°59, 21 Septembre 1994.
- 06- Journal officiel de la république algérienne, n°65 du 18 décembre 1991.
- 07- Journal officiel de la république algérienne, n°92 du 25 décembre 1999.
- 08- Journal Officiel de la République Algérienne, n°80 du 30 décembre 2010.
- 09- Loi n 03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, JO n°43 du 20 Juillet 2003.

#### **LES SITES INTERNET:**

- 01- HANSEN J, GLOBAL TEMPERATURE ANOMALIES, [www.giss.nasa.gov/data/update/gistemp](http://www.giss.nasa.gov/data/update/gistemp) , 8 juin 2001.
- 02- [www.fao.org/forestry/fo/ira/index.jsp](http://www.fao.org/forestry/fo/ira/index.jsp) mise à jour le 10 Avril 2001.
- 03- US department of energy [DOE] Energy information administration, [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov)
- 04- [www.iucn.org](http://www.iucn.org)
- 05- [www.hyproc.dz](http://www.hyproc.dz)
- 06- [www.techno-science.net](http://www.techno-science.net)
- 07- [http://fr.wikipedia.org/wiki/club\\_de\\_Rome](http://fr.wikipedia.org/wiki/club_de_Rome)

# Annexes

---

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

## CERTIFICATE OF ENTRY

Certificate Number

Date of Issue

04/04/2011

### Member(s)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

x  
x  
x  
x  
x  
x  
x  
x  
x  
0

x  
x  
x  
x  
x  
x  
x  
x  
x  
x

A  
l  
g  
e  
r  
i  
a

www.oxpdf.com

Ship	Gross Tonnage	Entered Tonnage	Port of Registry	IMO
------	---------------	-----------------	------------------	-----

XXXXXXXXXXXX

0000663

Period Noon GMT 20th February 2010 to Noon GMT 20th February 2011

We hereby certify that The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited has accepted the application made by or on behalf of the applicant(s) named as Member(s) above for entry for insurance in the Association of the ship specified above, such applicant(s) being accepted as Member(s) of the Association and the name(s) of the Member(s) being entered in the Register of Members.

This Certificate of Entry and the current Rules and Bye-Laws of the Association together form the contract of insurance between the Member(s) and the Association, and the cover provided by that insurance shall be as specified in this Certificate of Entry and in those Rules and Bye-Laws, and the cover afforded to each entered ship shall continue until such ship is sold or lost, or the ship withdrawn or the cover is otherwise terminated in accordance with Rules of the Association in force at the time of that withdrawal or termination.

This Certificate of Entry is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above named Member(s) and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.

In the event that a Member tenders this Certificate as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this Certificate by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.

Words used in this Certificate of Entry shall have the same meaning as that given to them in the Rules.

www.oxpdf.com



**This insurance is subject to the Rules of the Association and the terms and conditions specified or referred to below. Except as otherwise indicated, the full wordings of clauses referred to in short form below can be found in the Addendum to the current Rules of the Association.**

---

## **Oil Pollution Limit**

The Association's aggregate liability for any and all claims in respect of oil pollution is limited, in accordance with Rule (5)(B)(ii), to \$US1,000 million any one event.

---

(CL8137)

## **Passenger/Seamen Limit**

The Association's aggregate liability for any and all claims is limited, in accordance with Rule (5)(B)(iii), to US\$2,000 million any one event in respect of liability to Passengers and to US\$3,000 million any one event in respect of liability to Passengers and Seamen.

---

(CL8527)

## **War Risks P&I Excess Cover Clause**

Entry subject to the War Risks P&I Excess Cover Clause (see Rules Addendum).

---

(CL8226)

## **Paperless Trading Endorsement**

Entry subject to Paperless Trading Endorsement (see Rules Addendum)

---

(CL529)

## **ITOPF**

The Member is automatically a member of ITOPF.

---

(CL4185)

Excluding claims for seamen insofar as covered by French and/or Algerian state schemes

---

(TR5362)

The terms of proviso (a) to Rule 2, Section 10(C) concerning the proper insured value under owner's hull policy shall also apply to Rule 2, Section 11

---

(TR5350)

---

Excluding claims under Rule 2, Sections 10 and 11 insofar as recoverable under Owner's hull policies

(TR5289)

---

---

**The Member's recovery from the Association shall be subject to the following deductibles:**

Claims for injury to seamen under Rule 2, Section 2 are payable without deductible

---

(DD8662)

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

\$US 1,500 from illness of seamen claims under Rule 2, Section 3, each port

---

(DD1014)

\$US 25,000 from all cargo claims, each single voyage

---

(DD1017)

---

\$US 2,000 from all other claims, any one event.

(DD1141)

  
Director

as Agents for Thomas Miller (Bermud

WWW.OXPOLICE.COM

## Table des matières

<b>INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE 1.- ENVIRONNEMENT, ECONOMIE ET ENTREPRISE.....</b>	<b>4</b>
<b>Section 1.- Ecologie, environnement et pollution : une vue à travers l'histoire et état alarmant de la planète .....</b>	<b>4</b>
1- Environnement :.....	4
1-1- Sens étymologique de l'environnement :.....	4
1-2- Sens courant:.....	4
2- La Pollution :.....	4
2-1- La pollution de l'air.....	5
2-2- Les pluies acides.....	5
2-3- La pollution de l'eau.....	5
2-4-La pollution du sol.....	6
3- L'écologie .....	6
3-1- Les dix lois en écologie.....	6
3-2- La naissance de l'écologisme.....	8
3-2-1- Le courant préservationniste.....	11
3-2-2- Le courant conservateur.....	12
3-2-3- Le courant de l'efficacité économique.....	12
3-2-4- Le courant du compromis.....	13
<b><u>Section 2.- Une économie et des entreprises autodestructrices.....</u></b>	<b>14</b>
<b><u>1-Un état des lieux des systèmes écologiques à travers le monde.....</u></b>	<b>14</b>
<u>1-1-Les terres cultivées.....</u>	<u>14</u>
<u>1-2-Les pâturages.....</u>	<u>15</u>
1-3-La pénurie d'eau :.....	16

1-4- Les nappes phréatiques .....	16
1-5- La déforestation .....	17
1-6- La diversité biologique .....	18
1-7- L'émission du CO2 .....	18
2- La relation écologie / entreprise .....	19
<b>Section 3.- Eco-économie : une nouvelle économie est née .....</b>	<b>23</b>
1- La mise en place de nouveaux indicateurs économiques.....	24
2- Une nouvelle façon de produire .....	28
3- L'environnement un nouveau marché à investir .....	30
Conclusion du chapitre.....	32
<b><u>CHAPITRE 2.- RECONCILIATION ENTRE L'ECONOMIE ET L'ENVIRONNEMENT .....</u></b>	<b><u>34</u></b>
<b><u>Section 1.- Les outils de protection de l'environnement .....</u></b>	<b><u>34</u></b>
<u>1- La réglementation environnementale : .....</u>	<u>34</u>
<u>2- Les instruments financiers et forces de marché .....</u>	<u>36</u>
<u>3- La certification environnementale et labels écologiques .....</u>	<u>38</u>
<b><u>Section 2.- Les instruments financiers de lutte contre la pollution.....</u></b>	<b><u>39</u></b>
<u>1- Les taxes : .....</u>	<u>39</u>
<u>1-2- Les différents types des écotaxes : .....</u>	<u>40</u>
<u>1-2-1- Les redevances : .....</u>	<u>40</u>
<u>1-2-2- Le recyclage .....</u>	<u>41</u>
<u>1-2-3- Les péages et droits d'entrée .....</u>	<u>41</u>
<u>1-2-4- Les taxes parafiscales .....</u>	<u>41</u>
<u>1-2-5- Les taxes d'utilisations .....</u>	<u>41</u>
<u>1-2-6- Les taxes sur les produits .....</u>	<u>42</u>
<u>1-2-7- Les taxes sur le prix des facteurs de production .....</u>	<u>42</u>
<u>1-3- Applicabilité de la taxe .....</u>	<u>42</u>

1-4- La Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP).....	43
2- Les aides financières .....	45
2-1- Objectif des aides financières .....	45
2-2- Classification des aides financières.....	45
2-2-1- Les subventions .....	45
2-2-2- Les prêts à taux réduits .....	47
2-2-3- Les allègements fiscaux ou réduction des impôts .....	47
3- Les permis négociables .....	48
3-1- Applicabilité et limite des permis négociables.....	49
4 – Le système de dépôt- Remboursement .....	50
4-1-La performance du système dépôt-remboursement .....	51
4-1-1- Performance économique.....	51
4-1-2- Efficacité environnementale .....	51
4-1-3- Performance administrative.....	51
4-2- Applicabilité de ce système.....	51
5- La recherche et l'innovation .....	52
5-1- La recherche .....	52
5-2- L'innovation.....	53
5-2-1- La banque de l'eau.....	53
5-2-2- La banque de l'environnement .....	53
6- Comment choisir le bon instrument ? .....	53
<b>Section 3.- L'expérience étrangère dans l'utilisation des instruments financiers de lutte</b>	
<b>contre les pollutions : cas de la pollution marine par les hydrocarbures .....</b>	<b>55</b>
1- Le programme LIFE (L'Instrument Financier pour l'Environnement) .....	55
1-1- Les volets thématiques de LIFE .....	56
1-1-1- LIFE Nature .....	57

1-1-2- LIFE-Environnement .....	60
1-1-3- LIFE –Pays-tiers.....	63
<u>2-Les outils financiers utilisés dans le domaine de la pollution de l'eau par les agences françaises du bassin : .....</u>	<u>66</u>
2-1-Les redevances .....	67
2-2- Les aides financières .....	67
2-3-Les primes .....	68
<u>3- Analyse des conventions internationales relatives à la protection marine.....</u>	<u>68</u>
3-1- La convention de Londres OILPOL 1954.....	71
3-1-1- Présentation et objectif.....	72
3-1-2- Principe de la convention.....	72
3-1-3- Les limites d'application de la convention d'OILPOL .....	73
3-1-4- Avantages de la convention .....	73
3-2- La convention de MARPOL (1973) .....	74
3-2-1- Présentation .....	74
3-2-2- Objectif .....	74
Conclusion.....	76
3-3- La convention de Bruxelles de 1969 .....	76
3-3-1- Présentation .....	76
3-3-2- Principes de la convention .....	77
3-4- La convention de Bruxelles de 1971 .....	78
3-5- Le système Américain : the Oil Pollution Act .....	80
3-5-1-Présentation .....	80
3-5-2- Principes .....	81
<u>4- Le rôle de l'assurance maritime et l'indemnisation des accidents de la pollution.....</u>	<u>83</u>
Conclusion.....	88

Conclusion du chapitre.....	88
<b>CHAPITRE 3.- L'ENVIRONNEMENT ET L'ALGERIE.....</b>	<b>90</b>
<b>Section 1.-La pollution en Algérie dans tous ses états.....</b>	<b>90</b>
1- La pollution de l'air ou atmosphérique.....	90
1-1- La pollution de l'air due au trafic automobile.....	91
1-1-1- La pollution par le trafic routier au sein de la ville d'Oran.....	92
1-2- La pollution de l'air due aux décharges publiques.....	93
1-3- La pollution de l'air par l'industrialisation et les installations de stockage.....	96
1-3-1- Exemple de l'usine ASMIDAL d'Annaba.....	96
1-3-2- Exemple de polluants émis par des installations industrielles à Oran.....	97
1-3-3- Les populations touchées et le danger pour la ville d'Oran.....	98
1-3-4- La santé et la pollution atmosphérique en Algérie : cas de Annaba.....	99
2- La pollution marine en Algérie.....	100
2-1- Classification de la pollution marine.....	101
2-1-1- Classification de la pollution marine par type d'exécution.....	101
2-1-2- Classification de la pollution marine par type des eaux.....	102
3- La pollution terrestre.....	104
<b>Section 2.- La réglementation environnementale en Algérie.....</b>	<b>108</b>
1- Le code de l'environnement.....	109
2-La loi sur le contrôle et l'élimination des déchets.....	116
<b>Section 3.- La réglementation environnementale et les outils utilisés dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures.....</b>	<b>122</b>
1-Loi n° 83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement.....	122
2- Le code de l'eau.....	126
3- Loi relative à la protection et la valorisation du littoral.....	129
4- Le plan Tel Bahr.....	132



<u>5- Etablissement de la fiscalité verte en Algérie .....</u>	<u>139</u>
<u>5-1-Loi n 91-25 du 18 décembre 1991 portant loi de finances pour l'année 1992 .....</u>	<u>139</u>
<u>5-2- La loi n99-11 du 23 décembre 1999 portant loi de finances pour l'année 2000.....</u>	<u>140</u>
<u>5-3- La taxe sur les activités polluantes et dangereuses pour l'environnement .....</u>	<u>142</u>
<u>5-4 Les taxes relatives à la pollution atmosphérique .....</u>	<u>143</u>
<u>5-5- Les taxes d'incitation au déstockage des déchets industriels toxiques et dangereux</u>	<u>143</u>
<u>5-6- Les taxes complémentaires.....</u>	<u>143</u>
<u>5-7- Les taxes sur les produits tabagiques.....</u>	<u>144</u>
<u>5-8- La taxe d'enlèvement des ordures ménagères.....</u>	<u>144</u>
<u>5-9- Autres mesures fiscales incitatives .....</u>	<u>145</u>
<u>Conclusion du chapitre.....</u>	<u>146</u>
<b>Chapitre 4.- Etude de cas : analyse et comparaison des outils financiers de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, cas de la société HYPROC Shipping Company....</b>	<b>148</b>
<b>Section.-1 Présentation d'un cas de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures en Algérie : cas de la société HYPROC shipping company leader dans le transport des hydrocarbures par la voie marine .....</b>	<b>148</b>
1- Présentation d'HYPROC Shipping Company .....	148
1-1- Identification d'HYPROC.....	148
1-2- Historique d'HYPROC .....	149
1-3- Structure et Organisation.....	149
1-4- Activités de la compagnie .....	151
1-5- Les agences de consignation de la compagnie .....	151
1-6- Ressources humaines.....	151
1-7- Potentialités .....	152
1-8- Investissement naval.....	152
1-8-1 Flotte .....	153
1-8-2- Infrastructures .....	154

1-9- Filiales de la compagnie .....	154
1-9-1- MEDIFRET SPA .....	154
1-9-2- NAJDA MAGHREB SPA .....	155
1-9-3- ANGTC (Algerian Nipon Gas Transport Corporation).....	155
1-9-4- MLTC (Mediterranean Liquefied Natural Gas Transport Corporation):.....	155
1-9-5- SLTC (Skikda Liquefied Natural Gas Transport Corporation).....	156
<b>Section.-2 Les actions de HYPROC SC de lutte contre la pollution marine, état des lieux et comparaison avec les outils et normes internationales .....</b>	<b>157</b>
2- La politique environnementale de HYPROC SC : convention et réglementation en vigueur .....	157
2-1- La convention de MARPOL 73/78 .....	158
2-1-2- La convention de Bruxelles de 1969 .....	158
2-1-3- L'Oil Pollution Act .....	158
3- La norme ISO 14001 .....	159
4- Les manuels et procédures d'urgence .....	163
5- La lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, exercice de simulation.....	163
6- Les outils financiers de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures utilisés par HYPROC SC.....	166
6-1- Les limites de responsabilités de la CLC 1969.....	167
6-2- Les limites de Responsabilité du Fond le FIPOL de 1971 .....	168
6-3- Les limites de responsabilité et indemnités sous l'OPA Oil Pollution Act de 1990 .....	169
6-3-1- Les amendes et sanctions .....	171
6-3-2- La responsabilité financière sous l'OPA .....	172
<b>Section 3.- Evaluation des risques d'une pollution marine grave par les hydrocarbures sur les côtes algériennes et perspectives d'amélioration avec OSPREC – SPA. ....</b>	<b>177</b>
1- Evaluation des risques d'une pollution marine par les hydrocarbures sur les côtes algériennes .....	177

2- Les solutions et perspectives d'amélioration de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures .....	179
2-1- Une révision des lois et réglementation concernant le littoral algérien .....	180
2-2- Le plan d'urgence tel bahr.....	180
3- OSPREC (Oil Spill Response Company) SPA.....	181
Conclusion du chapitre.....	182
CONCLUSION GENERALE .....	184
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	
<b>ANNEXE</b>	

[www.oxpdf.com](http://www.oxpdf.com)

## **Résumé :**

L'Economie et l'écologie ont toujours été liées d'une manière ou d'une autre, d'abord par une relation destructrice qui s'est transformée en une relation constructive avec l'émergence d'une nouvelle économie qui utilise différents instruments dont le but est la cohabitation de l'écologie au service de l'économie.

Parmi ces instruments nous retrouvons tout d'abord les outils législatifs qui ont fait leurs preuves, mais qui sont devenus insuffisants face aux différentes catastrophes de pollution, il eut alors d'autres instruments, ce sont les outils financiers.

Les pays développés ont mis en œuvre plusieurs actions préventives et curatives à travers l'utilisation de ces derniers. Quant à l'Algérie, elle s'est mise aussi à l'horloge écologique face à l'ampleur des conséquences due à l'activité industrielle, elle a mis en place aussi une législation et une éco fiscalité pour réglementer ce domaine, notamment dans le domaine de la pollution marine par les hydrocarbures, mais qui reste beaucoup moins répressive que celle utilisée par les pays développés. C'est pour ça, qu'il faudrait d'avantage de répressions et surtout une meilleure formation dans le domaine de la quantification des dommages environnementaux. Nous restons néanmoins positifs face à l'évolution des mentalités et la sensibilisation de l'Algérie envers la protection de son environnement.

## **Mots clés :**

Environnement; Ecologie, économie; Eco-économie; Pollution; Outils financiers; Ecotaxe, Règlementation; Pollution marine; Hydrocarbures.