

## 14ème législature

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Question N° :</b><br><b>57857</b>   | De <b>Mme Nicole Ameline</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Calvados ) | <b>Question écrite</b>   |
| <b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche  |   | <b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche                   |
| <b>Rubrique</b> > déchets, pollution et nuisances  | <b>Tête d'analyse</b> > mer   | <b>Analyse</b> > convention MARPOL. armateurs transmanche. revendications. |
| Question publiée au JO le : <b>24/06/2014</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>19/08/2014</b> page : <b>7067</b> |   |  |

### Texte de la question

Mme Nicole Ameline interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les inquiétudes exprimées par les armateurs français à propos de l'application des dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL relative à la prévention de la pollution de l'air par les navires. En effet, à compter du 1er janvier 2015, la directive européenne « soufre » impose une réduction de la teneur en soufre à 0,1 % pour tous les bateaux navigant dans la Manche, la mer du Nord et la mer Baltique. Concernant les compagnies transmanche, elles ne remettent pas en cause le principe d'une plus grande efficacité environnementale en limitant le rejet en soufre de leur flotte, mais demandent une dérogation pour se mettre en conformité avec la convention MARPOL, ainsi qu'un calendrier réaliste pour les investissements exigés. La *Brittany Ferries*, première compagnie transmanche, a d'ailleurs déjà mise en place un plan d'adaptation pour tous ses navires : mise en place de filtres, changement de motorisation et commande de bateaux neufs au GNL au chantier naval de Saint-Nazaire. Cette période de dérogation demandée par les compagnies transmanche aurait l'avantage d'éviter d'infliger à ces entreprises une « double peine » qui, en l'état actuel de la réglementation, ne peuvent assumer à la fois des investissements et une hausse importante de leurs coûts d'exploitation engrangée par l'utilisation de carburants pauvres en soufre. Elle lui demande de bien vouloir lui indiquer quelle réponse le Gouvernement entend apporter à cette demande forte des armateurs transmanche.

### Texte de la réponse

La Directive 2012/33, adoptée le 21 novembre 2012, transpose en droit européen les nouvelles normes de teneur en soufre des carburants marins adoptées en 2008 par l'Organisation maritime internationale (OMI). Conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI ainsi modifiée et à la directive, les navires opérant dans les zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) devront utiliser du carburant marin d'une teneur en soufre maximale de 0,1 % à partir du 1er janvier 2015. L'annexe VI de la convention MARPOL ne prévoit pas la possibilité pour des États parties de solliciter des exemptions ou un aménagement du calendrier. Seules les règles 3 et 4 prévoient des dispositifs dérogatoires. La règle 3 donne la possibilité à l'État du pavillon d'exempter de l'application des dispositions de l'annexe VI un navire, pour lui permettre d'effectuer des essais aux fins de recherche, pour une durée de 18 mois ou cinq ans. La règle 4 quant à elle permet à l'État du pavillon d'autoriser les navires à utiliser des mesures ou méthodes équivalentes, par exemple des épurateurs de fumée, à conditions que celles-ci soient au moins aussi efficaces, du point de vue de la réduction des émissions, que l'utilisation de carburant à faible teneur en soufre. Par ailleurs, le secrétariat d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche s'investit particulièrement dans le suivi du dossier Pegasus, et plus généralement de la modernisation de la flotte de Brittany ferries (retrofit, scrubbers) impliquée par la « directive soufre » de 2012, en application de l'annexe 6 de la

convention MARPOL. Outre la mise en place d'un Forum européen pour évoquer les difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre des mesures concourant à la transition énergétique, qui a notamment permis d'obtenir des réponses concrètes sur la question des fonds communautaires (RTE-T), au niveau national, plusieurs mécanismes importants de financement sont en place. L'Agence de l'environnement et la maîtrise de l'énergie (ADEME) a ainsi proposé une aide de 12,916 M€ au titre de l'innovation, pour le projet Pegasis, validée par le Premier ministre en début d'année. Un appel à projets dédié aux ferries propres a également été lancé par l'ADEME le 31 mars 2014. Des dossiers de la Brittany ferries (BAI) seront instruits par l'ADEME dès leur réception. Il convient de souligner qu'il s'agit d'un effort extrêmement important et singulier parmi les pays riverains de la Manche, de la Mer du Nord et de la Baltique : la préoccupation du Gouvernement français concernant l'adaptation de la flotte s'est donc traduite par des avancées très concrètes en faveur des compagnies françaises, notamment auprès de la BAI, à charge pour celle-ci de saisir ces opportunités, opportunités qui pourraient se voir renforcées dans le cadre de la mission qui vient d'être confiée à Louis Gallois.