



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>15030</b>	De <b>M. Thibault Bazin</b> ( Les Républicains - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > impôts et taxes	<b>Tête d'analyse</b> > Taxation carbone - Marchandises par cargos	<b>Analyse</b> > Taxation carbone - Marchandises par cargos.
Question publiée au JO le : <b>11/12/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>06/07/2021</b> page : <b>5416</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de renouvellement : <b>30/07/2019</b> Date de renouvellement : <b>03/12/2019</b> Date de renouvellement : <b>10/03/2020</b> Date de renouvellement : <b>16/06/2020</b> Date de renouvellement : <b>01/12/2020</b> Date de renouvellement : <b>04/05/2021</b>		

### Texte de la question

M. Thibault Bazin attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la nécessité de prévoir une taxation carbone sur les marchandises étrangères qui arrivent par cargo. En effet, contrairement aux véhicules terrestres, dont le carburant est très réglementé, les cargos utilisent un fioul lourd, un résidu de raffinerie bien moins cher que le diesel. Or ce fioul lourd émet des particules fines dangereuses pour la santé, notamment du soufre. D'après France nature environnement (FNE), ce carburant générerait 3 000 à 3 500 ppm de soufre, alors que la norme européenne imposée aux voitures ne doit pas dépasser 15 ppm. Selon cette association, un seul cargo émettrait autant de soufre que 50 millions de voitures. Il vient lui demander si le Gouvernement entend mettre en œuvre cette taxation carbone en France mais aussi agir pour la faire adopter au niveau européen et international, sachant que cette mesure pourrait avoir des effets économiques, sociaux et écologiques indéniables.

### Texte de la réponse

L'Annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) adoptée en 1972, et transposée en droit français dans l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, impose dans son volet prévention de la pollution de l'air par les navires des limites de plus en plus strictes pour les émissions d'oxydes de soufre (SOx), principaux précurseur des particules fines. En 2015, la France a joué un rôle clé lors des négociations au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui ont permis d'amender cette convention abaissant à 0,5 % la teneur en soufre des combustibles marins depuis le 1er janvier 2020, contre 3,5 % auparavant dans le monde. Au niveau européen, la directive consolidée 2016/802 a repris les engagements de la convention en allant plus loin, puisque la teneur en soufre est abaissée à 0,1 % pour les navires à quai lors d'une escale de plus de deux heures. Pour renforcer la mise en œuvre de cette nouvelle règle, l'Organisation maritime internationale a également décidé, en 2018, d'interdire non seulement l'utilisation, mais aussi le transport de



combustible contenant plus de 0,5 % de soufre. L'objectif est de s'assurer que le navire ne consommera pas de combustible non conforme lorsqu'il sera en pleine mer, hors de toute zone de contrôle. Pour aller plus loin, la France a été à l'initiative de l'étude d'impact pour la création de la zone ECA en mer Méditerranée, à l'image des restrictions des zones ECA déjà existantes, notamment celle au nord de l'Europe (0,1 % de teneur en soufre dans les zones ECA). En décembre 2019, un engagement ferme pour une soumission à l'Organisation maritime internationale (OMI) d'une zone SECA (S pour Soufre) non conditionnée à la production d'études complémentaires a été acté pour l'ensemble des États méditerranéens. Par ailleurs, la Commission européenne a lancé en mai 2020 un appel à projet dans le cadre du programme LIFE de la Commission européenne de soutien aux projets dans les domaines de l'environnement et du climat pour réaliser des études scientifiques et socio-économiques qui permettront de solidifier le dossier ECAMED (zone à faibles émissions en mer Méditerranée) et de répondre aux inquiétudes des États récalcitrants. Le plan de relance comporte une action significative pour le verdissement des ports, et notamment la baisse des émissions atmosphériques. Enfin, pour faire respecter ces mesures depuis le début de l'année 2019, les services des affaires maritimes ont réalisé plus de 600 inspections (pour un objectif fixé par la Commission européenne de 594). Lors de 161 d'entre elles, des prises d'échantillon du combustible ont été effectuées, révélant quatre dépassements de la teneur en soufre autorisée entraînant un processus de poursuite par les parquets territorialement compétents. En 2020, l'objectif fixé par la Commission européenne sur la base du nombre d'escales dans les ports français devrait être sensiblement le même. Dans le même temps, il est prévu de réaliser une centaine de contrôles supplémentaires dans le cadre de la convention MARPOL. L'objectif de contrôles potentiels en 2020 devrait augmenter de près de 17 % et les prises d'échantillons d'environ 12 %. Par ailleurs, des détections des panaches des navires par drone aérien en Manche, en collaboration avec l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM), sont en cours d'expérimentation. Enfin, des réflexions sont en cours au niveau européen pour une possible extension du système des quotas ETS du secteur maritime.