

15ème législature

Question N° : 20860	De Mme Élodie Jacquier-Laforge (Mouvement Démocrate et apparentés - Isère)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > pollution	Tête d'analyse > Pollution des bateaux de croisière et de transport maritime	Analyse > Pollution des bateaux de croisière et de transport maritime.
Question publiée au JO le : 25/06/2019 Réponse publiée au JO le : 10/09/2019 page : 8099 Date de changement d'attribution : 17/07/2019		

Texte de la question

Mme Élodie Jacquier-Laforge interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la pollution des bateaux de croisière et de transport maritime. Ils représentent, en effet, un réel danger pour les populations vivants dans les grandes villes portuaires. Le leader mondial de la croisière de luxe, Carnival Corporation, a émis à lui seul en 2017 dix fois plus d'oxyde de soufre (SOx) autour des côtes européennes que l'ensemble des 260 millions de véhicules du parc européen » (étude du 5 juin 2019 de l'ONG *Transport et Environment*). Ces gaz toxiques représentent la pollution principale de notre air, avec les particules fines et les oxydes d'azote (NOx), ces derniers étant également produits en masse par ces bateaux. A Marseille cela représenterait 10 % de la pollution atmosphérique. Une étude allemande de 2015 avait déjà estimé à 60 000 par an le nombre de morts liés à la pollution du transport maritime en Europe. Ces navires utilisent en effet des fiouls lourds peu raffinés et donc extrêmement dangereux et polluants. Elle lui demande ce que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour faire cesser ces pollutions.

Texte de la réponse

La pollution atmosphérique est responsable chaque année de 48 000 décès prématurés (agence française de santé publique, 2016) et jusqu'à 100 milliards de coût pour la société (Sénat, 2015). Le transport maritime contribue à la pollution atmosphérique et devient un sujet de préoccupation majeure, notamment à proximité des ports et dans les régions côtières proches des grands passages maritimes. Un groupe de travail national sur la réduction des émissions de particules des navires a été lancé en mars 2017 avec plusieurs objectifs, notamment : - établir un état de l'art sur les émissions de particules fines des navires (non réglementées actuellement) et sur l'efficacité des différents dispositifs de réduction de ces émissions ; - lancer une campagne de mesure pour connaître les émissions des particules réelles des navires et tester de nouvelles technologies de réduction sur des navires français ; - développer des actions à l'échelle du port avec notamment la poursuite de la promotion du gaz naturel liquéfié (GNL) et des branchements électriques à quai ; - faire des recommandations permettant de soutenir le cas échéant le besoin d'une réglementation au niveau mondial sur les émissions de particules. De plus, la France a pris l'initiative de lancer une étude pour évaluer l'impact d'une zone ECA (emissions control area) en mer Méditerranée. Cette étude pilotée par l'institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), associé avec le centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) et le centre d'études et

d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), montre l'impact qu'aurait une limitation plus forte des émissions polluantes des navires. Elle montre notamment des effets significatifs sur certains polluants comme le dioxyde d'azote et les particules fines, ainsi que de réels bénéfices pour la santé des populations du bassin méditerranéen : un gain sanitaire monétarisé de 8,1 à 14 milliards d'euros par an pour toute la Méditerranée, avec des bénéfices doublés par rapport à 2020 et près de 1 730 morts prématurées évitées chaque année pour l'ensemble du bassin méditerranéen. Depuis, le centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) et la Commission européenne ont également réalisé des études sur l'impact d'une zone ECA en Méditerranée. Ces études montrent des bénéfices sanitaires importants et comparables. Les résultats des travaux français ont été présentés le 18 janvier 2019 à Marseille devant une assemblée d'élus locaux, d'associations, d'acteurs économiques et d'organisations non gouvernementales au niveau national, ainsi qu'au conseil national de l'air le 7 février 2019. Ils sont également présentés au niveau international et surtout aux différents pays méditerranéens. L'objectif des autorités françaises est de formuler une proposition commune avec les pays méditerranéens auprès de l'organisation maritime internationale (OMI) pour une zone ECA sur l'ensemble de la mer Méditerranée. Par ailleurs, des contrôles sur la concentration des carburants en oxyde de soufre (SOx) sont effectués. En mars 2018, pour la première fois, un capitaine de navire de croisière a été renvoyé devant le tribunal correctionnel et a été condamné. D'ici la fin de l'année, une expérimentation d'un ciblage par drone des navires en mer susceptibles d'être en infraction à la réglementation devrait être menée. Enfin l'utilisation de l'électricité à quai est impulsée par le ministère de la transition écologique et solidaire, avec la réalisation d'une étude portant sur les possibilités de déploiement de l'électricité à quai dans les grands ports maritimes et les ports autonomes fluviaux, et sur le modèle économique, juridique et technique afférent. Le grand port maritime de Marseille a mis en place un service d'alimentation électrique à quai pour les navires de commerce : 3 bornes d'alimentation électrique à quai sont installées, depuis juillet 2016, pour alimenter les navires RoPax (navires et passagers) de la Méridionale qui opèrent entre Marseille et la Corse. Ce projet de 3,2 M€ a été financé par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), les fonds européens de développement régional (Feder) et l'État.