



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>29509</b>	<b>De Mme Annie Chapelier ( La République en Marche - Gard )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Europe et affaires étrangères (M. le SE auprès du ministre)		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports par eau	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Les navires de croisière	<b>Analyse &gt;</b> Les navires de croisière.
Question publiée au JO le : <b>12/05/2020</b> Réponse publiée au JO le : <b>06/07/2021</b> page : <b>5422</b> Date de changement d'attribution : <b>29/09/2020</b> Date de signalement : <b>21/07/2020</b>		

### Texte de la question

Mme Annie Chapelier attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, sur l'impact sanitaire et environnemental engendré par les croisiéristes. Toujours plus grands, plus longs, plus imposants, ces mastodontes des mers sont, aujourd'hui, devenus d'incontestables villes flottantes capables de transporter des milliers de passagers. Mais ces paquebots modernes attendent, également, de nombreuses inquiétudes notamment au sujet de leur coût environnemental. L'incidence de l'industrie des croisières est variée : pollution de l'air, carburants relâchés en mer, rejet d'eaux usées, de déchets alimentaires et plastiques, consommation d'électricité. La consommation massive de combustibles fossiles du transport maritime utilisés pour faire naviguer ces bâtiments est fortement décriée. En effet, ils utilisent du fioul « lourd », un pétrole presque brut, moins onéreux et très néfaste pour la qualité de l'air. De plus, les oxydes d'azote (NOx), qui apparaissent dans la combustion des combustibles fossiles, polluent l'atmosphère et participent aussi à l'acidification des eaux douces. Les émissions de soufre, nuisibles pour la santé humaine et dangereuses pour les espèces marines, sont, elles aussi, l'une des préoccupations majeures. Outre la portée destructrice sur l'environnement de ces navires, ces derniers ont constitué de véritables *clusters* dans la pandémie. Même s'il est difficile de déterminer à quel point le secteur a contribué au développement de la crise sanitaire, « on a constaté que ces bateaux pouvaient être des incubateurs géants », tels sont les mots prononcés par M. le secrétaire d'État début mars 2020. Et en effet, les croisières en mer sont des lieux où se diffusent à vitesse accélérée les infections. La promiscuité des passagers est un facteur d'amplification des contagions. Si un équilibre est nécessaire entre développement économique et préservation environnementale, des mesures doivent venir réguler la circulation de ces géants des mers et contrôler le gigantisme de ces paquebots. Elle souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement au sujet de la régulation du trafic et de la limitation pour la construction en taille de ces paquebots tant au niveau national qu'européen ainsi qu'au niveau des instances internationales maritimes.

### Texte de la réponse

Sur le plan environnemental, les navires de croisière répondent aujourd'hui à des exigences strictes et qui sont amenées à l'être davantage dans un avenir proche. Ils sont soumis au respect des dispositions internationales qui évoluent régulièrement, la France étant à l'initiative, concernant la pollution atmosphérique, les rejets dans le milieu marin et la gestion des déchets. Depuis le 1er janvier 2020, l'ensemble des navires doivent utiliser un carburant dont la teneur en soufre ne dépasse pas 0,5 %, contre 3,5 % auparavant. Lors des longues escales, ce taux est limité

à 0,1 %. Les oxydes de soufre sont précurseurs de la formation des particules fines et cette limitation drastique permet d'entraîner une baisse d'environ 71 % de leurs émissions. Les oxydes d'azote sont également réglementés, puisque les navires ont l'obligation de ne pas dépasser certaines normes d'émission, notamment par l'équipement de systèmes catalytiques. Un projet de création de zone à basses émissions atmosphériques couvrant toute la Méditerranée, initié par la France, est en cours de négociation. Dès 2030, une baisse de 40 % des émissions du CO<sub>2</sub> par rapport à 2008 devra être respectée par les compagnies conformément aux dispositions de l'Organisation maritime internationale (OMI). Par ailleurs, les navires de croisière doivent consigner l'ensemble des déchets qu'ils produisent et les remettre à terre pour traitement. Les déchets dérivants sont en majorité de provenance terrestre, mais aussi d'engins de pêche abandonnés. La France œuvre au sein de l'OMI pour favoriser leur récupération et responsabiliser ceux qui en sont à l'origine. Les rejets de carburant sont interdits et les services de l'État ont renforcé leur coopération avec Interpol pour les constater et les sanctionner. Les rejets des eaux noires et grises sont interdits dans les ports et dans la zone des 3 miles nautiques et encadrés au-delà par des normes qui seront rendues plus strictes prochainement. En outre, concernant le gigantisme, tout en évitant de brider l'innovation technologique de l'industrie française en pointe dans ce domaine, la réglementation doit prendre en compte les risques liés aux nouvelles dimensions des navires. Afin d'appréhender au mieux une problématique déjà soulevée lors du comité interministériel de la mer 2018, La France a déposé une proposition de modification de la convention SOLAS (safety of life at sea) auprès de l'OMI. Cette proposition a pour objectif d'étendre les dispositifs de remorquage d'urgence à tous les grands navires. En effet, seuls les navires citerne d'une jauge supérieure à 20 000 UMS ont aujourd'hui l'obligation d'être équipés d'un tel dispositif. (Une jauge de 20 000 UMS correspond à un volume total de coque de 566 400 m<sup>3</sup>). Enfin, il convient de rappeler que des mesures strictes ont été prises et continuent de l'être par les autorités françaises, visant à encadrer l'activité de croisière dans le contexte de la crise sanitaire actuelle pour les navires relevant de notre pavillon, ainsi que pour ceux fréquentant nos eaux.