

CHARTE CROISIÈRE DURABLE EN MÉDITERRANÉE

Guide à l'attention des tierces parties



Contexte

La façade méditerranéenne est la zone littorale continentale la plus concernée par l'activité de la croisière. En 2025, elle a accueilli **1 885 escales en France, ainsi que 145 escales à Monaco**. L'activité croisière en France représente cette année-là une flotte de **147 navires opérés par 52 compagnies**. Parmi ceux-ci, 63 navires prévoyaient de réaliser plus de 10 escales au cours de l'année, concentrant ainsi la grande majorité du trafic.

Créée en octobre 2022, cette charte constitue un accord unique entre un État et les principaux armateurs du secteur de la croisière. Elle vise à répondre au double enjeu du développement de cette activité et de la prise de conscience croissante des citoyens et des autorités sur les questions environnementales et sociétales, notamment la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et la sur fréquentation de certains sites.

La charte repose sur des engagements volontaires qui vont au-delà des exigences réglementaires, tant en matière d'impact environnemental que sociétal.

Avec l'entrée en vigueur de **la SECA MED en mai 2025, la création de la ZMPV nord occidentale et l'adhésion de la principauté de Monaco**, une révision des engagements et du référentiel de contrôle était indispensable pour 2025.

Les évolutions réglementaires ont imposé une révision des précédentes thématiques (5) et des engagements (13). Cette nouvelle version se traduit par le renouvellement et la création de **20 engagements** pour mettre en œuvre des actions concrètes qui traduisent **8 thématiques** visant à améliorer l'impact des navires :

- **1** : Participer à la préservation de la biodiversité, favoriser l'utilisation de produits biodégradables à bord des navires et minimiser le risque de propagation d'espèces invasives (engagement 1, 2 et 3).
- **2** : Réduire le risque de collision entre navire et cétacé, et participer au signalement des grands cétacés (engagement 4 et 5).
- **3** : Minimiser les rejets en mer, notamment les eaux de piscine et les eaux de scrubbers dans les eaux territoriales des pays signataires en sus des mesures réglementaires d'interdiction déjà en vigueur, mais également les eaux usées dans la ZMPV sous-juridiction française (engagement 6, 7 et 8).
- **4** : Favoriser une logistique de réduction des déchets à bord et de valorisation à terre. Lutter contre le gaspillage alimentaire et l'usage de plastique à usage unique (engagement 9, 10 et 11).
- **5** : Réduire la pollution sonore et lumineuse des navires de croisière en navigation et en escale (engagement 12 et 13).

- **6** : Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en navigation, en escale et lors des excursions (engagement 14, 15, 16, et 17).
- **7** : Sensibiliser les passagers à la protection de l'environnement, communiquer sur la performance environnementale des navires de la compagnie (engagement 18).
- **8** : Développer une dynamique de collaboration avec les territoires pour limiter l'impact environnemental des escales et des excursions (engagement 19 et 20).

1 Parties prenantes et rôles

La version 2025 charte a été signée le 7 juin 2025 par **M. Philippe TABAROT, Ministre des Transports de la République française** et **Mme Céline CARON-DAGIONI, Ministre de l'équipement, de l'environnement et de l'urbanisme de la Principauté de Monaco**. Le pilotage de la certification est confié à la **DIRM Méditerranée** en collaboration avec la **Direction des Affaires Maritimes de la Principauté de Monaco**.

Cette nouvelle édition applicable au 1^{er} janvier 2026 est établie pour la période 2026-2030.

Les engagements de la charte s'appliquent à l'ensemble des navires des compagnies de croisière signataires naviguant dans les eaux placées sous juridiction française.

La DIRM Méditerranée et la Direction des Affaires Maritimes de Monaco, constituent le comité de suivi de la charte. Le comité de suivi est le garant du **référentiel de certification** applicable aux navires audités ainsi que des **annexes techniques** pour les autres navires. Les compagnies maritimes et notamment via **CLIA, qui joue un rôle de relais entre les principales compagnies et le comité de suivi**, sont consultées pour s'assurer de la parfaite compréhension du questionnaire. Pour les compagnies non membre de CLIA, les échanges se font directement avec le comité de suivi si nécessaire. Le questionnaire est ensuite adressé à l'ensemble des navires des compagnies signataires.

Pour toute question relative à la charte croisière une messagerie dédiée est mise en place : dirm-med.cruise-charter@mer.gouv.fr

Cette messagerie permet de centraliser les demandes d'adhésion à la charte, d'assurer le suivi des messages relatifs aux éventuels signalements effectués par les autorités portuaires, de suivre les plans d'actions en cas de non-conformité au référentiel, de répondre aux questions des compagnies opérant sur la façade.

En complément des compagnies signataires et des membres du comité de suivi de la charte, des **tierces parties** et des **partenaires** participent au fonctionnement de la charte :

- **Les autorités portuaires (AP) et les capitaineries des ports d'escale**
- **Les pilotes maritimes des ports d'escale**
- **Les agents maritimes des ports d'escale**
- **Les organismes régionaux de suivi de la qualité de l'air**
- **OBSenMER (en lien avec ORCA)**

Plus largement, en sus du comité de suivi, la stratégie croisière durable du document stratégique de façade s'appuie **sur un comité de pilotage** de la stratégie croisière durable en Méditerranée.

Ce comité permet d'associer les partenaires et acteurs du secteur maritime et portuaire à la mise en œuvre de la charte croisière durable en Méditerranée. Il constitue une instance de présentation, d'échanges et de partage des travaux autour de la charte croisière.

Le comité de pilotage a vocation à être informé des travaux menés par le comité de suivi, notamment en matière d'engagements, de référentiel, de questionnaires et de guides associés. Il permet de présenter les résultats obtenus, les enseignements tirés des campagnes d'audit et les évolutions envisagées du dispositif.

Cette instance favorise la concertation avec les partenaires institutionnels et les acteurs du maritime, afin de recueillir leurs avis, recommandations et retours d'expérience pour encadrer à terre une activité de la croisière avec une volonté de réduire son impact d'un point de vue environnemental et à initier des actions en relation avec les compagnies maritimes.

Elle contribue ainsi à l'appropriation de la charte par l'ensemble des parties prenantes et à leur implication dans son application, sans se substituer au rôle décisionnel et opérationnel du comité de suivi.

1.1 Participation à l'amélioration de la qualité de l'air

Dans le cadre du suivi de la qualité de l'air, 3 organismes régionaux diffusent des messages d'alertes en cas de pollution (Atmo-Sud, Qualitair-Corse, Atmo-Occitanie) :

<https://www.atmosud.org/>

<https://www.qualitaircorse.org/>

<https://atmo-occitanie.org/>

Les dispositifs d'alerte pollution reposent sur plusieurs niveaux déclenchés en fonction de seuils réglementaires de concentration de polluants. Après un **premier seuil d'information**, **deux niveaux d'alerte** peuvent être activés. Leur appellation peut varier selon les régions, mais les seuils de déclenchement sont identiques au niveau national.

Dès le **premier niveau d'alerte**, les navires sont tenus d'appliquer les **mesures de réduction des émissions** prévues par leur compagnie, conformément à la charte croisière durable. Ces mesures peuvent être renforcées si le niveau d'alerte supérieur est atteint.

Dans le cadre de la charte croisière durable, la diffusion des alertes pollution est renforcée par **un canal dédié à destination des capitaineries de la façade**, chargées de relayer l'information aux **navires** à quai ou aux **agents maritimes** responsables de l'escale.

En cas d'épisode de pollution à l'échelle départementale concernant l'un des paramètres suivants : **particules fines (PM)**, **oxydes de soufre (SOx)**, **oxydes d'azote (NOx)** ou **ozone**, les capitaineries informent directement les navires de croisière ou mettent cette information à disposition des agents maritimes en amont de l'escale, afin de permettre la mise en œuvre des mesures prévues par la compagnie dans le cadre de la charte.

Les pilotes participent également à la diffusion de l'information, **en relai de la capitainerie, qui constitue le point central de distribution des alertes** vers les navires avec un préavis minimum de 24h.

En effet, les engagements 14, 15 et 16 de la charte imposent une vigilance des capitaineries vis-à-vis des émissions atmosphériques des navires :

- Les compagnies signataires se sont engagées à **prioriser l'affectation de navires équipés a minima de moteurs Tier II** lors des escales à quai ou au mouillage dans les ports identifiés par la charte, où l'activité de la croisière est importante et où le branchement à quai n'est pas envisagé (**Ajaccio, Cannes, Villefranche-sur-Mer, Saint-Tropez**). Cette obligation s'impose dès le 1^{er} janvier 2028.
- Dans ces ports, les navires équipés déjà de moteurs **Tier III** doivent mettre en œuvre les dispositifs d'abattement des NOx (SCR) **dès les approches portuaires, ainsi qu'à quai ou au mouillage**.

- En cas de pic de pollution déclaré par les autorités locales, les navires sont tenus d'utiliser des solutions permettant de **minimiser les émissions de polluants atmosphériques à partir de 3 milles nautiques**.

En cas de constatation de non-respect de l'engagement 16 (émissions visibles) par un navire, la capitainerie du port concerné informe la DIRM de la situation en envoyant un rapport de non-conformité sur l'adresse mail du point contact de la DIRM (cf. section 4) en précisant dans l'objet le port, la date et le navire.

Les stations de pilotage sont également invitées à faire part de leur constat en cas de non-respect de ces 3 engagements précédents mais également de l'engagement.

Les agents maritimes sont invités à rappeler aux commandants des navires ces exigences en lien avec la qualité de l'air et la réduction des émissions atmosphériques. En cas de besoin, ils peuvent solliciter la DIRM sur des demandes particulières en lien avec la charte croisière.

Le retour vers la DIRM MED de constats de non-respect des engagements précédents, est une information indispensable pour l'évaluation de la conformité des navires dans le cadre des audits et des relations entre la DIRM et la direction des compagnies maritimes.

1.1 Arrêté Alpes-maritimes

Fin décembre 2025, un arrêté préfectoral cosigné par le préfet des Alpes-maritimes et le préfet maritime, introduit un mécanisme de limitation des escales et de débarquement des passagers dans les ports du département des Alpes-maritimes.

Cet arrêté s'appuie sur l'adhésion des compagnies de croisière à respecter les engagements de la charte et sur la vérification annuelle de l'application des engagements lors d'un audit d'un navire représentatif de chaque compagnie.

Dans ce cadre, chaque année la DIRM Méditerranée effectue le recensement prévisionnel des escales des navires de croisière à l'échelle de la façade. Ce recensement identifie les navires et compagnies signataires de la charte ainsi que les caractéristiques techniques des navires :

Les éléments suivants sont ainsi partagés aux autorités portuaires et à la DDTM 06.

Nom navire, N°OMI, Compagnie exploitation, adhésion ou non à la charte, type de motorisation (Tier), Présence SCR, Capacité maximale de transport de passagers sur une base de 2 passagers par cabine.

Ces éléments permettront à l'autorité portuaire de prioriser les demandes d'escales des navires et d'assurer le suivi du volume maximal journalier de débarquement de passagers.

1.2 Participation au recensement des grands cétacés :

Depuis le 7 juillet 2023, une **zone maritime particulièrement vulnérable**, au sens de l'Organisation maritime internationale (OMI), est entrée en vigueur dans le bassin **méditerranéen nord-occidental**. Cette zone vise notamment à protéger les populations de grands mammifères marins qui y sont présentes, en particulier les **rorquals** et les **cachalots**.

Dans le cadre de la charte, les compagnies ont l'obligation de **mettre en place des procédures de signalement des observations** et de **réduire leur vitesse en cas de détection** de cétacés.

Afin de faciliter la remontée et la traçabilité des observations réalisées dans le cadre de la charte, il est demandé à chaque compagnie de **créer un compte gratuit d'observateur** sur la plateforme d'observation collaborative **OBSenMER**, en lien avec la structure *Charte Croisière Durable en Méditerranée* : <https://www.obsenmer.org/>

La structure dédiée créée au sein d'OBSenMER permet de **centraliser, fiabiliser et tracer** les observations réalisées par les navires de croisière lors de leur navigation en Méditerranée nord-occidentale.

Un partenariat entre OBSenMer et l'association **ORCA** permet désormais de **mutualiser et de valoriser** les données et les résultats issus de ces observations. Les compagnies de croisière travaillant déjà avec ORCA peuvent **continuer à utiliser leur outil**, les données étant **automatiquement accessibles** au sein de la base de données OBSenMER.

Ces observations feront l'objet **d'analyses statistiques**, dont les résultats seront **publiés chaque année**.

2 Soutien et adhésion à la charte

Afin de **renforcer la visibilité et l'efficacité de la charte**, les autorités portuaires sont invitées à **soutenir la charte croisière durable** en officialisant leur engagement.

Ce soutien peut s'inscrire dans la continuité des actions précédemment décrites, mais également viser le **développement d'infrastructures et de services favorisant des mobilités moins carbonées et moins polluantes**, en particulier au regard de la qualité de l'air. Un document, disponible en annexe, **formalise cette adhésion** et permet de **valoriser l'engagement des collectivités**, notamment par son intégration

dans des chartes existantes ou au travers d'une certification et d'un plan d'actions associé.

Cette adhésion permet également à la charte de **diffuser aux partenaires les informations pertinentes**, de **recenser les questions récurrentes** en vue et de **maintenir une liste de diffusion et de contacts privilégiés pour le comité de pilotage**.

2 Mise en place de la charte

2.1 Gouvernance et perspectives

Un cadre actualisé validé pour 5 ans :

- Un comité de suivi assure le suivi de la charte, l'intégration d'éléments conjoncturels et la présentation des résultats annuels.
- Un comité de pilotage associe les partenaires et acteurs du secteur maritime et portuaire à la mise en œuvre de la charte et constitue une instance d'échanges et de concertation sur son application et l'évolution du dispositif.
- Une collaboration renforcée avec les villes, autorités portuaires et autorités locales dans le cadre du suivi des engagements.
- Une interface privilégiée entre les compagnies membres de la CLIA et le comité de suivi assurée par CLIA Europe.
- Pour les compagnies non membres de la CLIA, la communication est assurée directement par le comité de suivi.

2.2 Communication et diffusion

La **DIRM MED** met par ailleurs à la disposition des tierces parties un **kit de communication** et d'identité visuelle (affiche, bannières web, logos, etc.) permettant de **valoriser leur engagement en faveur d'une croisière durable**. L'utilisation de ce kit de communication est **régie par un guide d'identité visuelle**, qui précise les règles d'usage des outils de communication.

En collaboration avec le **CPIE Bassin de Thau**, la DIRM MED a également produit des **supports de sensibilisation à destination des usagers de la croisière** (films, posters, portfolio) mis à la disposition des tierces parties. Ces outils peuvent être utilisés par les compagnies de croisière, tout comme les partenaires déclarés de la charte (autorité portuaire, municipalités, etc...).

Enfin, des articles sont publiés régulièrement sur le site de la DIRM MED. Ils permettent de partager les informations relatives à la mise en œuvre de la charte croisière durable.

Le site internet centralise notamment les éléments relatifs à **l'organisation des audits**, la liste des **compagnies signataires**, la liste des **navires certifiés** chaque année, le **recensement annuel des escales** à l'échelle de la façade, ainsi que **les guides de la charte et les documents explicatifs** associés.

Chaque début d'année, la DIRM MED publie **l'analyse des caractéristiques techniques de la flotte des navires des compagnies signataires**, fondée sur les données issues du questionnaire technique.

Chaque année, la DIRM MED publie également les **résultats des contrôles SOx** qu'elle réalise sur les navires de croisière.