



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



18 janvier 2019

**Restitution de l'étude sur la mise en place
d'une zone de réglementation des émissions des navires
en Méditerranée**

Quelques éléments de contexte sur la pollution de l'air

Quel est le rôle joué par le transport maritime ?

Comme la plupart des activités humaines, le transport maritime contribue à la pollution de l'air. Utilisant essentiellement des carburants de mauvaise qualité et soufrés, les navires sont dotés de technologies qui s'améliorent mais qui n'atteignent pas encore les performances du secteur routier. Et ce alors même que le trafic maritime augmente. Les conséquences sont importantes pour les villes du littoral et portuaires.

La pollution de l'air et le transport maritime en chiffres

Une croissance du trafic maritime estimée à 2 % par an

4,5 % des émissions de particules fines en suspension PM10 et -8 % des émissions de particules PM2,5 : c'est la contribution du trafic maritime international et domestique à la pollution en Europe

A Marseille par exemple, les émissions de polluants atmosphériques liées au transport maritime représentent 20 % des émissions d'oxydes d'azote, 70 % des émissions d'oxydes de soufre, 2 % des émissions primaires de particules fines (PM10).

La pollution atmosphérique des navires induit une mortalité prématurée évaluée à 50 000 cas par an au niveau européen et un coût associé de 58 milliards d'euros

Des actions aux niveaux local et national, dans tous les domaines...

Au niveau local, les **plans de protection de l'atmosphère (PPA)** définissent les objectifs et les mesures permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

Des solutions existent pour réduire les émissions de polluants et sont mises en place ou le seront progressivement : développement des mobilités douces, transports en commun et covoiturage, véhicules propres, restrictions de circulation, renouvellement des appareils de chauffage au bois, amélioration des pratiques agricoles, réduction des émissions dans le secteur industriel...

D'ici à 2020, des zones à faibles émissions ou ZFE doivent également se multiplier au niveau local. Elles conduiront notamment à la limitation des véhicules polluants dans les villes concernées.

Le **plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA)**, adopté en mai 2017, fixe la stratégie de la France pour réduire les émissions de polluants atmosphériques à l'échelle nationale et respecter les exigences européennes.

Il concerne tous les secteurs : transport, logement, agriculture et il combine différents outils : réglementations sectorielles, mesures fiscales, incitatives, actions de sensibilisation et de mobilisation des acteurs, actions d'amélioration des connaissances.

Quatre actions concernent le secteur maritime :

- Élaboration d'une feuille de route pour réduire les émissions polluantes liées aux navires
- Limitation du soufre dans les carburants marins et renforcer les contrôles de la qualité des carburants
- Mise en place de nouvelles zones à basses émissions
- Développement du branchement des navires et bateaux à quai et les infrastructures GNV

... et dans le secteur maritime

La France a impulsé certaines décisions à l'échelle internationale pour faire évoluer la réglementation. Principale action et elle est majeure : l'abaissement de la norme de soufre à 0,5 % à l'horizon 2020. Cette norme est aujourd'hui à 3,5 %. En Méditerranée, si la zone ECA est adoptée, la norme passera à 0,1 % dans cet espace.

Autre action clé : la promotion du gaz naturel liquéfié (GNL) pour les navires qui constitue aujourd'hui la solution technique la plus aboutie pour la substitution des carburants à base de pétrole. Elle permet de supprimer les émissions d'oxydes de soufre et de particules, et de réduire drastiquement les émissions d'oxydes d'azote.

Des actions se développent aussi dans les ports maritimes, comme les branchements électriques à quai pour les bateaux, ou des primes pour les « navires vertueux ».

Dès 2019, un dispositif de suramortissement va être mis en place, afin de soutenir les investissements dans les navires de commerce qui naviguent à proximité des côtes françaises : propulsion propre (hydrogène, électricité, propulsion vélique, GNL), installation de laveurs de fumées (scrubbers) en boucle fermée et équipement d'électricité à quai.

Que montre l'étude ECAMED ?

- /// Une situation qui va déjà s'améliorer en 2020, pour la qualité de l'air et pour la santé humaine, grâce à la réduction mondiale de la norme de soufre pour les carburants marins
- /// Des bénéfices supplémentaires apportés par une zone ECA (réglementation des émissions d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote) :
 - Une amélioration globale de la qualité de l'air dans toute la Méditerranée grâce à des effets significatifs sur certains polluants comme le dioxyde d'azote et les particules fines
 - De réels bénéfices pour la santé des populations du bassin Méditerranéen
 - Un impact important pour les villes françaises du littoral et portuaires, et également à l'intérieur des terres

En chiffres

- 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
- Près de 1730 morts prématurées évitées chaque année pour l'ensemble du bassin méditerranéen
- À l'échelle des villes, une réduction importante des concentrations de dioxyde d'azote par rapport à 2020 :

Marseille	-5,5 µg/m ³
Nice	-8 µg/m ³
Toulon	-5 µg/m ³
Bastia	-3,4 µg/m ³
Ajaccio	-4,8 µg/m ³
Gênes	-19,2 µg/m ³
Barcelone	-12,3 µg/m ³

Pour améliorer la qualité de l'air, une seule mesure ne peut suffire. Il faut en effet agir dans tous les secteurs et conjuguer les efforts de tous : États, collectivités, citoyens, acteurs économiques...

L'étude ECAMED

Cette étude d'impact est intégralement portée par la France. Le ministère de la Transition écologique et solidaire a financé les travaux réalisés par un consortium réunissant :

- l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris),
- le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA),
- le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)
- le Plan Bleu.

L'étude est une étape obligatoire pour porter le dossier de création de la zone de réglementation auprès de l'Organisation maritime internationale.

Elle repose sur une démarche scientifique et une méthodologie éprouvée. Les experts mobilisés ont mené une analyse du trafic réel en Méditerranée et calculé les émissions imputables aux différents types de navires.

Elle objective l'intérêt de créer une zone de réglementation des émissions des navires à l'international, car son champ couvre l'ensemble de la Méditerranée.

Les zones ECA

Une zone ECA, c'est quoi ?

Il existe une convention internationale pour la prévention de la pollution des navires, la convention MARPOL. Elle prévoit notamment la possibilité, pour les pays riverains d'un espace maritime, de proposer ensemble la création d'une zone de contrôle des émissions de polluants atmosphériques des navires : c'est la zone ECA, de l'anglais « emission control area ».

Grâce à une zone ECA, des normes plus sévères d'émissions d'oxydes d'azote et d'oxydes de soufre sont imposées aux navires. Par exemple pour les oxydes de soufre, alors que la teneur en soufre des carburants marins est aujourd'hui plafonnée à 3,5 % et qu'elle passera à 0,5 % en 2020 à l'échelle mondiale, elle est fixée à 0,1 % dans une zone ECA.

Aujourd'hui, il existe déjà 4 zones ECA dans le monde : au Canada, aux États-Unis, en Manche-Mer du Nord et dans la Baltique.

Concrètement, quel impact pour les navires ?

La réglementation s'applique à tous les navires, français et étrangers, qui circulent dans une zone ECA. Concrètement, tous les navires circulant dans ces zones sont obligés d'utiliser des carburants plus propres (moins chargés en soufre) et de s'équiper de moteurs émettant moins d'oxydes d'azote. Pour s'en assurer, des contrôles sont réalisés. Un régime de sanctions pénales est prévu par la réglementation internationale en cas de non-respect des règles.

Et pour les citoyens ?

Moins de pollution atmosphérique des navires signifie une meilleure qualité de l'air et donc un impact favorable sur la santé et sur l'environnement.

La mise en place d'une zone ECA, comment ça marche ?

Pour créer une zone ECA, il faut une décision des pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'instance de réglementation mondiale du transport maritime.

Des démarches préalables sont nécessaires, notamment la réalisation d'une étude d'impact qui démontre les effets positifs de la zone sur les pays concernés : les effets sur la réduction de la pollution, mais aussi sur la santé des populations.

Une fois l'étude réalisée, un dossier doit être déposé auprès de l'OMI par plusieurs pays. Ensuite, les négociations doivent mener à l'adoption de la mesure, puis à son entrée en vigueur.

À quelle échéance ?

Le calendrier retenu est le suivant : 2019 pour les travaux préparatoires, 2020 pour le dépôt du dossier à l'OMI, 2021 pour l'adoption de la mesure et 2022 pour son entrée en vigueur. En attendant, de nombreuses actions sont déjà menées pour réduire la pollution maritime en Méditerranée.