

La Méditerranée, zone de pollution contrôlée en 2022 ?

Corse Matin, Janvier 2019

La France défend cette solution. Une étude d'impact était présentée hier à Marseille.

L'état se resserre autour des armateurs. Alors que continuent de transiter par la mer plus de 80% des marchandises mondiales, les réglementations environnementales se font de plus en plus drastiques. Il faut dire que l'enjeu est de taille : la pollution de l'air en général est la troisième cause de mortalité en France après le tabac et l'alcool, son coût socio-économique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an pour l'Hexagone. Et si le maritime est loin d'être le premier pollueur, il peine à réduire ses émissions, notamment de dioxydes de soufre et d'oxydes d'azote. En janvier 2020, entreront en vigueur de nouvelles réglementations de l'Organisation maritime internationale (OMI), imposant notamment aux navires de ne rejeter que 0,5% d'oxydes de soufre, contre 3,5% aujourd'hui.

La France, elle a décidé d'aller plus loin. Depuis quelques années en effet, se pose la question de la mise en place d'une zone "Eca", (pour Emissions control area, c'est-à-dire zone de contrôle des émissions, aux normes plus sévères encore). Des périmètres analogues ont déjà été mis en place dans la Manche, ou encore en mer Baltique. Hier, étaient présentés les résultats d'une étude d'impact réalisée par un consortium public-privé pour modéliser les éventuels bénéfices d'une telle zone, couvrant la mer intérieure dans son ensemble, ainsi que les zones portuaires des deux rives. Trafic maritime, mesures effectuées heure par heure pendant un an ont été réunis. Et les chiffres sont sans appels. La réduction seule des émissions de soufre (dans les zones Eca, celles-ci sont plafonnées à 0,1% maximum) permettrait un gain sanitaire en France de l'ordre de 43 à 93 millions d'euros par an en France... en supplément des 65 à 149 millions d'euros déjà économisables lors du passage à 2020.

Reste que d'un point de vue technique, le cap de 2020, ainsi que la mise en place, si elle advient, d'une zone Eca contraindra les armateurs à assumer des investissements coûteux pour adopter de nouveaux systèmes de propulsion (gaz naturel liquéfié), de nouveaux carburants ou encore de nouveaux dispositifs filtrants, impliquant toute la chaîne pour évoluer dans un délai très court.

Prochaines étapes du calendrier : la France se rapprochera dans les années à venir de plusieurs pays européens qui pourraient se joindre à l'initiative et soutenir le dossier. Après aval du conseil de l'Union européenne (qui est responsable de la compétence "qualité de l'air"), un dossier sera déposé en mars 2020 auprès de l'OMI. Objectif d'entrée en vigueur de la zone Eca en Méditerranée : 2022.

De vifs débats sur la responsabilité des armateurs

Preuve que le sujet est majeur, la restitution des résultats de l'étude a attiré hier des participants de choix dans les locaux de la Direction interrégionale de la mer (DirM), près de la gare Saint-Charles à Marseille. Ne pouvant être physiquement présente, la ministre des Transports Elisabeth Borne avait préparé une intervention en vidéo qui a ouvert la séance, redisant sa préoccupation sur le sujet majeur de la pollution de l'air. Le député LREM Saïd Ahamada, fortement impliqué, était présent, ainsi que Jean-Marc Roué, représentant les compagnies maritimes grâce à sa double casquette de président du cluster Armateurs de France et du conseil de surveillance de Brittany Ferries (qui opère dans une zone Eca sur la façade Atlantique), ainsi que Jean-François Suhas, président du Club de la croisière Marseille Provence, et de nombreux représentants d'associations environnementales (France nature environnement, Cap au Nord...).

Ces derniers n'ont pas manqué l'occasion de mettre les compagnies maritimes face à leurs responsabilités, appelant à des initiatives locales et évoquant notamment le système des scrubbers (installé par certains armateurs sur leurs navires pour nettoyer les fumées nocives et passer sous le

fameux seuil des 0,5% de soufre), dont les eaux usagées et polluantes sont parfois rejetées en mer au lieu d'être vidangées à quai. "Nous, armateurs, ne demandons pas de reculer sur ces normes, mais il faut être conscient que ça prend du temps, que ça va avoir un coût. Et ce coût, les citoyens du monde le supporteront aussi", a argué Jean-Marc Roué. La prise de conscience doit être globale, a abondé Jean-François Suhas, rappelant "qu'à Marseille, nous avons mis des choses en place".