



FA 22- 2016 02 17

Bateaux de croisière: une pollution insoluble?

<http://www.journaldelenvironnement.net/article/bateaux-de-croisiere-une-pollution-insoluble,60783>

Le 24 juillet 2015 par Romain Loury



Une fois à quai, les paquebots génèrent une pollution de l'air intolérable pour les riverains, dénonce France Nature Environnement. Suite à des mesures effectuées dans le port de Marseille, l'association s'étonne du faible engagement des armateurs et des autorités pour diminuer les rejets.

Lors de leurs escales, les navires de croisière, véritables villes flottantes, sont le plus souvent obligées de continuer à faire tourner leurs moteurs pour disposer d'électricité. Certes, ils recourent au diesel marin, moins polluant que le fioul lourd utilisé au large : il reste toutefois 100 fois plus chargé en soufre que le diesel automobile – contre 3.500 fois pour le fioul lourd.

Et leurs émissions de particules fines sont à l'avenant : lors d'une mesure réalisée mardi 21 juillet au terminal croisières du Grand port maritime de Marseille, FNE a relevé 60.000 particules ultrafines (moins de 1 micron) par cm³ d'air, contre 3.000 particules/cm³ dans le parc du Pharo, sur les hauteurs de la ville.

A l'origine de cette pollution, la présence à Marseille ce jour-là de l'«Allure of the Seas». Propriété de la Royal Caribbean Cruise Line, ce paquebot, le plus grand du monde, peut porter jusqu'à 5.400 passagers et dispose d'un équipage de près de 2.400 personnes.

Un «régime d'exception» bien polluant

Contacté par le JDLE, Adrien Brunetti, coordinateur du Réseau environnement santé au sein de FNE, voit derrière cette situation une responsabilité partagée, aussi bien par les armateurs que par les autorités portuaires et les gouvernements. Notamment le fait qu'il n'y a «*aucune incitation réglementaire*» à disposer de filtres à particules, alors que les carburants utilisés sont «*extrêmement sales*». Ces derniers «*ne sont pas taxés, on ne comprend pas ce régime d'exception*» par rapport aux carburants pour automobiles.

Selon l'association, «*environ 85% des émissions de polluants atmosphériques par les navires dans les ports sont attribuées aux navires marchands. Cela revient à dire que les émissions des navires de croisière comptent pour 15% dans le total des émissions de polluants de l'air, alors qu'ils ne représentent que 0,4% du total des navires, marchands ou non, circulant dans le monde en 2011*».

Et selon un rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), *«le transport maritime dans son ensemble, contribue grandement à la pollution de l'air mondiale. Ainsi le transport maritime est responsable de 5 à 10% des émissions mondiales d'oxydes de soufre, et entre 17 et 31% des oxydes d'azote»*.

Contacté par le JDLE, le Grand port maritime de Marseille s'insurge contre les mesures effectuées par FNE, lui opposant celles du projet européen APICE, réalisées en partenariat avec AtmoPACA. Selon ses résultats, au maximum 10% des particules PM2.5 ^[1] mesurées dans le port de Marseille seraient d'origine maritime, derrière le transport routier, l'industrie et le chauffage, chacune se situant entre 15% et 20%.

De premières bornes électriques en octobre

Mesure prévue par la loi de transition énergétique adoptée mercredi 22 juillet, l'État s'engage à favoriser l'installation de systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'électricité dans les ports, afin d'alimenter les bateaux à quai.

En octobre 2015, Marseille deviendra ainsi le premier port français et méditerranéen à se doter de bornes électriques, en l'occurrence quatre réservées à La Méridionale, compagnie de ferries desservant la Corse et la Sardaigne. *«C'est infinitésimal par rapport au trafic total du port»*, regrette Adrien Brunetti.

Selon le Port de Marseille, cet équipement, d'un coût total de 4,4 millions d'euros, équivalra à réduire les émissions de particules PM10 et de CO2 de plus de 3 000 véhicules/jour, pour un trajet d'Aix-en-Provence à Marseille, et de 65.000 véhicules/jour pour les oxydes d'azote, pour chacun des trois navires de La Méridionale.

La mesure pourrait-elle être étendue à d'autres bateaux, notamment aux plus volumineux navires de croisière? *«Il faudrait que ce soit plus vertueux de faire tourner les moteurs»*, selon le Grand port maritime de Marseille, selon qui une telle mesure ne peut être réalisée qu'avec des bateaux accostant très régulièrement à Marseille, et n'ayant pas une *«consommation électrique énorme»*.

Avec seulement 22 passages à Marseille en 2015, le raccordement de l'Allure of the Seas, qui demande *«dix fois plus de puissance qu'un ferry»*, n'est donc pas à l'ordre du jour: *«ce ne serait ni rentable ni intéressant de proposer ce service-là»*, juge le Port de Marseille.

Les navires équipés de «scrubbers»

Interrogé par le JDLE, Cédric Rivoire, directeur général France de l'association International Cruise Lines (la Clia, qui regroupe 95% de l'industrie mondiale des croisières), conteste les résultats des mesures de FNE: *«beaucoup de navires sont déjà équipés de 'scrubbers'»*, des systèmes de lavage des fumées qui *«diminuent de plus de 90% les émissions d'oxydes d'azote, d'oxydes de soufre, de CO2 et de particules de plus de 0,1 µm»*.

«Tous les navires n'y sont pas encore passés, notamment les plus anciens des années 1970, mais ce sont ceux voués à partir prochainement pour le recyclage», affirme Cédric Rivoire. Contrepartie de cette moindre pollution de l'air, *«il est très fréquent que les eaux non épurées [celles ayant servi au lavage des fumées] soient relâchées en mer, ce qui est inacceptable»*, juge FNE.

Quant à l'idée d'équiper les quais de bornes électriques ou GNL, *«cela se fait déjà dans d'autres zones du monde, notamment plusieurs villes en Alaska, et de nombreux bateaux sont déjà équipés en fonction»*, ajoute Cédric Rivoire. *«Mais ce n'est pas si simple que cela: un navire nécessite plusieurs Mégawatt, il faut que les fournisseurs d'énergie adhèrent à l'idée de tirer des câbles»*.

[1] Il s'agit de particules distinctes de celles, ultrafines, mesurées par FNE.