

Faire évoluer les règles du maritime en fonction de son impact sur l'environnement

Isabelle Autissier

DANS **REVUE JURIDIQUE DE L'ENVIRONNEMENT 2019/2 Volume 44**, PAGES 227 À 230
ÉDITIONS **JLE**

ISSN 0397-0299

ISBN 9782756205977

Date de mise en ligne : 17/06/2019

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://droit.cairn.info/revue-juridique-de-l-environnement-2019-2-page-227?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour JLE.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

FAIRE ÉVOLUER LES RÈGLES DU MARITIME EN FONCTION DE SON IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Isabelle AUTISSIER

Présidente du WWF France

Le transport maritime est le mode de transport le plus efficace pour faire transiter des marchandises sur de longues distances, il est d'ailleurs utilisé pour près de 87 % des flux de marchandises en volume du commerce international et son volume a doublé entre les années 1990 et 2000.

La question de l'augmentation du trafic est particulièrement problématique pour les zones de passage obligé : rail d'Ouessant, canal de Suez et canal de Panama, détroit du Bosphore et les mers fermées comme la Méditerranée. Cette mer semi-fermée concentre 30 % du transport maritime mondial avec un impact sur l'environnement marin et des risques d'accidents et de dégazages qui sont encore plus importants pour cet écosystème au très fort taux d'endémisme (1 % de l'océan pour 10 % de la biodiversité marine) comme l'a montré le *rapport Medtrens* du WWF.

Cette tendance à l'accroissement du transport maritime nécessite dès maintenant de réviser les règles qui le régulent et de s'interroger sur les réglementations et les innovations technologiques nécessaires à mettre en œuvre pour réduire son empreinte écologique.

Un secteur en plein développement avec presque 20 % des émissions mondiales de CO₂ en 2050

Si les émissions de dioxyde de carbone varient seulement entre 10 et 30 grammes par tonne-kilomètre contre 90 grammes pour un camion de 40 tonnes, le transport maritime représente près de **3 % des émissions mondiales de GES** selon l'Organisation Maritime Internationale (OMI) soit presque **3 fois les émissions annuelles de la France**. Avec l'aérien, il ne figure pas dans les engagements de l'Accord de Paris sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de la

Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques. Depuis la COP 21, pour les tendances, l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre est de 33 %. Ainsi, en l'absence d'actions volontaires, ses perspectives de croissance sont de 50 % à 250 % d'ici 2050 d'après l'OMI, et si rien n'est fait l'empreinte carbone pourrait alors atteindre 17 % des émissions mondiales de CO₂ en 2050.

En Europe, la pollution de l'air due au transport maritime est responsable de 50 000 à 60 000 morts par an¹

Les émissions d'oxyde de soufre et d'oxydes d'azote issues du fioul lourd, produit pétrolier non raffiné, pourraient être évitées en faisant le choix d'épurateurs pour les premiers puis débarqués à quai et du choix du Gaz Naturel Liquéfié évitant émissions d'oxydes d'azote et limitant celle de GES. Enfin le raccordement électrique permettrait d'éviter aux bateaux de continuer de brûler du fioul lourd à quai.

La pollution quotidienne de l'océan par dégazage est plus importante que les déversements accidentels de pétrole

Le nombre de déversements accidentels de pétrole de plus de 7 tonnes et les accidents de plus de 700 tonnes comme celui du Grande America en mars 2019 a très fortement diminué ces dernières années. Néanmoins, actuellement un gros navire fait naufrage tous les 2 ou 3 jours sur les mers du globe mais la pollution issue de ces naufrages ne représente que 2,5 % de la pollution maritime globale de l'océan. Sur ces 150 000 tonnes de boulettes de mazout, de fioul, qui souillent les mers, les dégazages représentent une pollution supérieure de près de 10 à 15 fois (1,5 à 2 millions de tonnes) qui est très rarement constatée (moins de 1 %). Cette pollution contribue à la fragilisation de la faune et de la flore sous-marines. Néanmoins, la pollution issue du pétrole n'est pas la plus dangereuse, celle émanant de produits chimiques dans des zones de reproduction de la vie marine peut-être beaucoup plus impactante sur l'environnement ; sans oublier les pollutions issues de déchets radioactifs.

La question du contrôle et des réglementations au cœur du transport maritime

Sur les 50 000 navires qui circulent dans le monde, près de 65 % se trouvent sous pavillon de complaisance avec ses conséquences sur les conditions de travail des marins, le moins disant environnemental et l'opacité financière des contrats. Concernant les réglementations, celles-ci sont de plus en plus nombreuses que ce soit pour les matières dangereuses, les containers mais aussi les incendies à bord. Néanmoins les accidents par perte de containers sont encore trop nombreux exi-

¹ S. Oeder, T. Kanashova, O. Sippula, S.-C. Sapcaru, T. Streibel, J.-M. Arteaga-Salas et al. (2015), *Particulate Matter from Both Heavy Fuel Oil and Diesel Fuel Shipping Emissions Show Strong Biological Effects on Human Lung Cells at Realistic and Comparable In Vitro Exposure Conditions*, PLOS ONE, June 3, 2015 : <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0126536>



geant un renforcement de la réglementation internationale en matière de transport maritime lié à la perte de conteneurs (transparence et traçabilité).

Force est de constater que plus les navires vieillissent, plus ils ont de risque de subir des avaries. Ainsi **près de 80 % des naufrages concernent des navires de plus de 15 ans**. Dans le cas du Grande America, appartenant à une famille d'armateur italien, le navire avait subi plusieurs contrôles qui étaient censés corriger les défauts. En réalité, dans le contexte d'une économie mondialisée nécessitant des flux de marchandises toujours plus tendus, **la question du respect des contrôles et celle des niveaux de sanction en cas de défaut peuvent se poser**. En effet, au final même si l'armateur peut être contraint de couvrir une partie des frais de dédommagement souvent à l'issue de longues procédures juridiques, en réalité l'essentiel des frais liés aux dispositifs de lutte contre la pollution reste couvert par le contribuable. À ce titre, **les contrôles sur la qualité des navires doivent être renforcés et la navigation des navires les plus vétustes interdite**.

La nécessité de continuer d'encadrer le transport maritime

L'OMI sous l'égide des Nations unies rassemble 173 États qui ont un lien avec le transport maritime avec une pondération des votes qui est fonction du tonnage transporté, sachant que cinq États (Libéria, Malte, Panama, Iles Marshall et Bahamas) représentent plus de 50 % du tonnage mondial. Ainsi, les mesures prises dans cette agence spécialisée des Nations unies ne sont pas les plus enclines aux changements. Sur la question des émissions de gaz à effet de serre, l'engagement d'avril 2018 de réduire d'ici 2050, 50 % des émissions par rapport à celles de 2008 devraient être revues à la hausse. En effet, nous préconisons d'appuyer l'initiative **portée par la France lors du One Planet Summit de 2017** : « la Déclaration de Tony de Brum » cosignée par 44 pays qui préconisait que le secteur maritime mondial **soit compatible avec l'Accord de Paris**, en définissant un pic des émissions à court terme et une **neutralité carbone d'ici 2050**. Alors même que **l'OCDE en mars 2018** a publié un rapport démontrant la possibilité de dé-carboner le secteur dès 2035, **certains États font de la résistance notamment**, outre de petits pays en développement craignant de ne pouvoir exporter leur production, **le Brésil, l'Arabie saoudite, l'Inde, le Panama, l'Argentine ou encore le Japon**, et s'opposent à l'encadrement des émissions de transport maritime au motif que cela porterait préjudice au commerce international. Nous demandons que cette déclaration soit de nouveau à l'ordre du jour des Comités et de l'Assemblée de l'OMI.

Le transport maritime à l'instar de l'aérien ne peut pas évoluer sans une forte volonté politique des États et des entreprises leader pour respecter l'Accord de Paris. En France, une partie de la société civile est en faveur de la suppression de l'exonération de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) sur les carburants marins. Cette détaxation doit se faire au niveau européen pour éviter les effets de distorsion de la concurrence puis être portée au niveau international.

Concernant les autres types de pollutions, celles du soufre notamment, le défi numéro un reste la réglementation abaissant à 0,5 % le seuil maximum de soufre dans les carburants en 2020. Nous demandons de plus **une extension des zones de contrôles d'émissions « Emissions Control Areas » avec des émissions de soufre diminuées à 0,1 % de soufre dans l'ensemble des eaux européennes.** Si la disponibilité de fioul à 0,5 % de soufre ne suffira pas à approvisionner l'ensemble des navires, force est de constater que ceci constitue une opportunité pour les armateurs d'investir non seulement dans des *scrubbers* mais aussi dans l'utilisation de gaz naturel liquéfié, avec un appoint de voile et de solaire voire à terme l'électricité (solaire et batterie). Finalement, **c'est bien l'arrêt progressif de l'utilisation de fioul lourd pour la propulsion des navires qu'il faut viser au profit d'énergies alternatives**, comme le préconisait en 2017 le Conseil Économique Social et Environnemental dans sa note sur le transport maritime.

Car, en effet, **plus nous aurons recours dans le domaine du transport maritime à des sources d'énergie non issues du fossile**, moins les problèmes d'impacts de pollution sur l'environnement côtier ou marin se poseront et moins les conséquences de ce mode de transport sur l'effet de serre seront importants.

En conclusion, **nos sociétés doivent très rapidement faire leur deuil de la société thermo-industrielle** en augmentant leurs efforts d'innovation et en s'orientant vers une société sans émission de gaz à effet de serre avec l'usage de la voile, du solaire mais aussi des carburants renouvelables et durables (bioGNL et hydrogène issu de sources renouvelables par exemple). Une bonne nouvelle pour le climat et une bonne nouvelle pour l'Océan. **Toutes ces mesures devront s'accompagner dans un premier temps de mesures de réduction de la vitesse** dans des zones particulièrement sensibles comme en Méditerranée au large de la France, de l'Italie et de l'Espagne, pour éviter les collisions avec les mammifères marins, première cause de mortalité non naturelle en Méditerranée mais aussi diminuer à court terme l'empreinte carbone du transport maritime. À ce titre, la proposition récente de la France à l'OMI de réduction de la vitesse pour l'ensemble des navires est encourageante : une baisse de vitesse d'un nœud, de 12 à 11 nœuds, d'un navire réduit sa consommation de 18 %. Et cette réduction atteint 30 % si la vitesse descend à 10 nœuds. **Dans un second temps, la France propose que chaque armement, quelle que soit sa catégorie, soit notifié d'un plafond annuel d'émissions de gaz à effet de serre pour sa flotte.** Il y aurait le choix des moyens pour le respecter (régulation de la vitesse, amélioration de l'efficacité énergétique, etc.).