



ÉTUDE POUR UNE GESTION DURABLE DE LA NAVIGATION DE CROISIÈRE ET DE LA GRANDE PLAISANCE

NAVIGATION DE CROISIÈRE
COMPLÈMENTS AU 1^{ER} JANVIER 2022



17 janvier 2022

Table des matières

1 - COMPLEMENT AU VOLET 3.5 (IMPACTS SUR LES HABITATS ET LA BIODIVERSITE)	3
1.1 - Proposition de désignation d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) en Méditerranée Nord-Occidentale auprès de l'Organisation Maritime Internationale	3
1.1.1 - Atelier sur les collisions	3
1.1.2 - Étude préparatoire	3
2 - COMPLÉMENTS AU VOLET 4.7 (QUALITÉ DE L'EAU ET DES MILIEUX)	5
2.1 - Scrubbers : entrée en application de l'interdiction de rejets dès le 1^{er} janvier 2022 5	
3 - COMPLEMENTS AU VOLET 4.9 (INSTALLATIONS DE RÉCEPTION DES DÉCHETS DANS LES PORTS)	6
3.1 - L'obligation de dépôt dans les installations portuaires est renforcée	6
4 - COMPLEMENTS AU VOLET 5 (QUALITE DE L'AIR)	7
4.1 - Passage de la Méditerranée en zone SECA	7
4.2 - Incitations fiscales pour réduire l'impact climatique et la pollution des navires	7
5 - COMPLEMENTS AU VOLET 6 (GAZ A EFFET DE SERRE ET DECARBONATION)	8
5.1 - Options divergentes à l'OMI sur la décarbonation du shipping	8
5.2 - Indicateur d'intensité carbone CII applicable en 2023 par l'Organisation maritime internationale (OMI).	8

1 - COMPLEMENT AU VOLET 3.5 (IMPACTS SUR LES HABITATS ET LA BIODIVERSITE)

1.1 - Proposition de désignation d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) en Méditerranée Nord-Occidentale auprès de l'Organisation Maritime Internationale¹

1.1.1 - Atelier sur les collisions

Le Secrétariat permanent de l'Accord Pelagos et le Ministère italien de la Transition Écologique ont organisé conjointement un atelier sur les collisions : « Une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable pour la Méditerranée nord-occidentale ». Cet atelier s'est déroulé le 17 décembre 2021, à Rome, réunissant les représentants des Parties à l'Accord Pelagos ainsi que nombreuses organisations et parties prenantes.

Les collisions entre les navires et les grands cétacés constituent la première cause de mortalité non-naturelle chez ces espèces. De fait, le but de l'atelier était d'échanger des connaissances scientifiques sur la présence des cétacés dans le Sanctuaire, sur l'évaluation de la mortalité résultant des collisions, ainsi que présenter les instruments visant à réduire la probabilité de collisions.

Au terme de cet atelier, la France, l'Italie et la Principauté de Monaco ont échangé sur la proposition de désignation d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) en Méditerranée Nord-Occidentale auprès de l'Organisation Maritime Internationale, que les Parties à l'Accord Pelagos et l'Espagne ont décidé de mener conjointement.

1.1.2 - Étude préparatoire²

Afin de limiter le risque de collision des cétacés avec les navires dans le Nord-Ouest de la Méditerranée, la France et les autres pays concernés souhaitent faire reconnaître par l'Organisation Maritime Internationale une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable. Une étude préparatoire a été réalisée par le Cerema afin de dresser un premier état de l'art concernant le risque de collisions avec les grands cachalots et les rorquals communs.

Face à l'importance des collisions entre les bateaux de plus en plus nombreux circulant en Méditerranée et les grands cétacés, notamment les rorquals et grands cachalots, quatre pays du bassin méditerranéen (la France, l'Espagne, l'Italie et Monaco), ont demandé auprès de l'Organisation Maritime Internationale la création d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable. Cette disposition permettrait d'envisager des mesures de protection des cétacés telles que la réduction de la vitesse des navires.

Le ministère en charge de l'environnement a fait appel au Cerema pour réaliser un premier état des lieux de la situation en Méditerranée Nord occidentale, sur la base des derniers travaux scientifiques et données disponibles pour la zone étudiée.

■ Croisement des données de trafic et de présence des cétacés

L'étude du Cerema croise les informations sur le trafic maritime à partir des données AIS (*Automatic Identification System*) des navires et sur les observations des cétacés réalisées sur l'espace méditerranéen correspondant à l'Aire importante pour les mammifères marins (AIMM) identifiée par un groupe de travail piloté par l'UICN, étendue à la limite orientale du sanctuaire Pelagos et incluant le corridor de migration des cétacés vers l'Espagne, qui est également une aire protégée.

¹ <https://www.sanctuaire-pelagos.org/fr/actualites-du-sanctuaire>

² Cerema, 2021. Protéger les grands cétacés vis-à-vis du risque de collision avec les navires en Méditerranée. Synthèse de l'étude préparatoire à la soumission auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) d'un dossier de désignation d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) en Méditerranée occidentale.

Cet espace constitue en effet un habitat préférentiel pour les cétacés et de nombreuses autres espèces dont ils dépendent (céphalopodes, plancton, etc.).

Par leur grande taille, deux espèces de cétacés sont particulièrement vulnérables au risque de collision dans cette zone: les rorquals communs et les grands cachalots. L'étude des animaux échoués sur les côtes a montré notamment que 22,5 % des rorquals échoués ont été victimes de collisions, une proportion similaire pour les autres espèces de cétacés, ce qui en fait la première cause de mortalité liée à l'homme.

■ Indice de probabilité de collision

Des cartographies prédictives de la répartition des rorquals et des cachalots dans ce périmètre ont été réalisées à partir des données issues de campagnes d'observation, et montrent leur forte présence à proximité des côtes françaises, surtout pour les rorquals.

Une cartographie du trafic maritime dans cet espace qui est l'un des plus fréquentés au monde en particulier par les paquebots, a aussi été réalisée à partir de données issues de travaux antérieurs impulsés par le WWF. Ce travail a permis de calculer pour le rorqual un indice de probabilité qu'un cétacé croise un navire sur la zone d'études, le "*near miss event*"(NME).

Cet indice a montré que :

- Le nombre théorique de situations de collisions est de 700 en hiver et 2 000 en été,
- Les différences saisonnières proviennent principalement de la variabilité du nombre de navires fréquentant la zone, qui double en été par rapport à l'hiver,
- Les navires à passagers et les cargos présentent le risque cumulé de collision le plus important (84 % de NME en hiver, et 72 % en été. Ce taux diminue non pas parce que le risque diminue pour ces types de navires, mais plutôt parce que la proportion de ces navires au sein de la flotte globale diminue en été, notamment du fait d'une activité de plaisance plus soutenue).

Ces éléments justifient la proposition de créer une Zone maritime particulièrement vulnérable.

Une série de mesures possibles pour réduire les collisions est présentée dans le document, telles que l'adoption d'un système de signalement des navires, la réduction de la vitesse qui permet d'éviter beaucoup de collisions graves, la mise en place de dispositifs d'observation/détection des cétacés pour prévenir les navires de passage.

2 - COMPLÉMENTS AU VOLET 4.7 (QUALITÉ DE L'EAU ET DES MILIEUX)

2.1 - Scrubbers : entrée en application de l'interdiction de rejets dès le 1^{er} janvier 2022³

Depuis 2005, la teneur en soufre des combustibles marins a été progressivement réduite, passant de 4,5 % à 0,5 %, l'objectif visant à réduire les émissions atmosphériques d'oxydes de soufre et de particules par les navires.

Des filtres spéciaux, appelés scrubbers, placés dans les cheminées des navires, permettent d'atteindre des taux d'émissions polluantes équivalents à l'utilisation de carburants réduits en soufre. Ces équipements permettent de laver les fumées avant qu'elles ne soient éjectées dans l'atmosphère ; ils rejettent ensuite les eaux de lavages dans les eaux.

Les normes encadrant ces rejets ont été établies alors qu'un nombre très limité de navires était équipé de scrubbers et que les impacts de ces rejets étaient jugés négligeables dans un milieu marin. Or, plus de 4 000 navires sont équipés aujourd'hui dans le monde, ce qui accroît les effets néfastes sur les écosystèmes marins notamment dans les espaces littoraux ou portuaires, où le phénomène de concentration des polluants est exacerbé.

Face à ce constat, la France a choisi d'appliquer, à compter du 1^{er} janvier 2022, une interdiction des rejets des eaux de lavage des scrubbers dans la bande littorale des 3 milles nautiques et dans les eaux portuaires. Cette mesure doit permettre de renforcer la protection et la préservation des milieux marins les plus sensibles écologiquement sur l'ensemble du littoral français. Des moyens de contrôle renforcés pour faire respecter ces mesures

L'interdiction de rejets des scrubbers dans les zones littorales et portuaires est édictée dans l'arrêté du 22 septembre 2021. Il précise que cette restriction s'applique pour tous les navires de commerce français et étrangers équipés de scrubbers en boucle ouverte opérant dans ces zones, aussi bien sur les littoraux métropolitains qu'ultra-marins.

Pour s'y conformer, les navires concernés devront, le temps de leurs opérations dans l'espace littoral et dans les enceintes portuaires, stopper l'utilisation de leurs scrubbers et utiliser un carburant à la teneur en soufre conforme aux plafonds réglementaires.

Le respect de la mesure sera contrôlé par des inspecteurs de la sécurité des navires du ministère de la Mer. Les sanctions applicables en cas d'infraction pourront débiter à 4 000 euros pour le capitaine du navire et aller jusqu'à 7 ans d'emprisonnement et 10,5 millions d'euros d'amende en fonction du navire concerné.

Tous les ports vont également aligner leur réglementation sur cette interdiction. Les officiers de ports pourront également sanctionner tout navire contrevenant.

³ <https://www.mer.gouv.fr/scrubbers-entree-en-application-de-linterdiction-de-rejets-des-le-1er-janvier-2022>

3 - COMPLEMENTS AU VOLET 4.9 (INSTALLATIONS DE RÉCEPTION DES DÉCHETS DANS LES PORTS)

3.1 - L'obligation de dépôt dans les installations portuaires est renforcée⁴

L'objectif de la directive européenne du 17 avril 2019 que la France vient de transposer en droit interne via une ordonnance et un décret, tous deux parus le 9 septembre 2021 au Journal officiel, a pour objectif de réduire les rejets illicites de déchets en mer.

Ces textes étendent le périmètre de l'obligation de dépôt des déchets dans des installations portuaires à de nouvelles catégories de navires. Elle s'applique désormais à tous les navires faisant escale dans un port français à l'exclusion des navires de guerre, des navires affectés à des services portuaires et des navires utilisés à des fins gouvernementales et non commerciales. Les déchets concernés sont ceux générés pendant l'exploitation des navires, les résidus de cargaison, les déchets collectés dans les filets des navires de pêche ainsi que les résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement.

Les autorités portuaires doivent s'assurer du caractère opérationnel des installations de réception des déchets en fonction des besoins des utilisateurs, du type de navires ainsi que de la taille et de la situation géographique du port. Elles doivent adopter, en concertation avec les acteurs concernés, un plan de réception et de traitement des déchets dont la durée de validité sera désormais de cinq ans. L'ordonnance instaure également l'obligation pour les plus gros navires de communiquer à l'avance sur le type et le volume de déchets qu'ils ont l'intention de déposer.

Le texte prévoit l'instauration d'une redevance forfaitaire, qui devra être payée que les navires déposent ou non des déchets, afin de rendre le dépôt des déchets plus incitatif. Cette redevance forfaitaire pourra être accompagnée par une facturation basée sur le coût réel occasionné par d'autres types de déchets que les ordures classiques.

Les nouveaux textes mettent par ailleurs en place un système de contrôle à bord des navires avec la possibilité d'infliger des sanctions administratives, en complément des sanctions pénales, et l'habilitation de nouveaux corps de fonctionnaires pour effectuer ces inspections.

Ces textes sont d'application immédiate mais des arrêtés doivent encore préciser la durée de conservation des récépissés attestant du dépôt des déchets, l'information sur l'emplacement des installations de réception des déchets ainsi que sur leur adéquation par rapport aux besoins des navires.

⁴ Source : *Actu-Environnement*, 09/09/2021

4 - COMPLEMENTS AU VOLET 5 (QUALITE DE L'AIR)

4.1 - Passage de la Méditerranée en zone SECA⁵

La COP 22, qui a réuni les parties de la convention de Barcelone pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée du 7 au 10 décembre 2021 à Antalya, a adopté le passage de la Méditerranée en zone d'émission spéciale (SECA), n'autorisant que 0,1 % de soufre dans le fuel. L'OMI devra maintenant l'adopter officiellement.

Cette décision des pays signataires de la convention de Barcelone a été validée à l'issue de cinq années de discussions. La France porte, depuis l'origine, une mesure qui n'avait de sens que si elle s'appliquait à toute la Méditerranée et pas seulement aux États riverains de la bordure occidentale.

C'est maintenant à l'Organisation maritime internationale de valider officiellement cette mesure qui permet de faire passer de 0,5 % (la norme mondiale depuis le 1^{er} janvier 2020) à 0,1 %, le taux de soufre accepté dans le fuel dans cette SECA, comme c'est déjà le cas en Manche, mer du Nord et Baltique. La réunion du comité de protection de l'environnement marin (MEPC78) de l'OMI est prévue en juin 2022 à Londres.

Toutefois, seule une zone de contrôle combinée, réglementant à la fois les émissions de soufre et d'oxyde d'azote, permettra de maximiser les avantages pour la santé. Aucune mesure n'est pour l'instant prévue pour les oxydes d'azote.

4.2 - Incitations fiscales pour réduire l'impact climatique et la pollution des navires⁶

Le dispositif de déduction exceptionnelle visant à inciter les entreprises de transport maritime et fluvial à acquérir des navires moins émetteurs de gaz à effet de serre ou de polluants atmosphériques va évoluer à compter du 1^{er} janvier 2022. Une disposition en ce sens figure, en effet, dans le projet de loi de finances pour 2022 (PLF 2022) présenté, mercredi le 22 septembre 2021, en Conseil des ministres. Le texte étend le champ des équipements pouvant donner droit à l'application du dispositif prévu par l'article 39 decies C du Code général des impôts.

L'objectif est « *de tenir compte des évolutions technologiques et de l'ensemble des sources d'énergie disponibles permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique* », indique le ministère de l'Économie. Le projet de loi supprime par ailleurs les critères liés au nombre d'escales ou de temps de navigation dans la zone économique exclusive (ZEE) française jugés « *non pleinement pertinents au regard de l'objectif environnemental de la mesure* ». Il clarifie également les modalités d'application du dispositif dans le cas d'un navire pris en location avec option d'achat (LOA) ou en en crédit-bail. Le texte plafonne toutefois le montant des investissements supplémentaires éligibles à la déduction exceptionnelle. Ce plafond est fixé à 10 millions d'euros (M€) par navire lorsque les équipements permettent de traiter les émissions polluantes et à 15 M€ par navire lorsqu'ils permettent l'utilisation d'une des sources d'énergie éligible (gaz, électricité, etc).

⁵ Source : *Le Marin*, 10/12/2021

⁶ Source : *Actu-Environnement.com*, 24/09/2021

5 - COMPLEMENTS AU VOLET 6 (GAZ A EFFET DE SERRE ET DECARBONATION)

5.1 - Options divergentes à l'OMI sur la décarbonation du shipping ⁷

Le 77^{ème} comité de protection de l'environnement marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale, qui s'est tenu en novembre 2021, s'est terminé sans annonce de nouvelles initiatives, notamment la création d'une taxe sur les carburants pour financer un fonds de recherche.

Le 77^{ème} MEPC a accepté de réviser ses objectifs - pour l'instant une réduction de 50 % des émissions de CO2 en 2050 par rapport aux résultats de 2008 - mais s'est refusé à fixer l'objectif de zéro émission de gaz à effet de serre pour le shipping d'ici 2050, comme certains pays le demandaient

Les mesures clés ont été renvoyées à des délibérations plus approfondies. Alors que l'Europe est unanime pour demander une révision des objectifs, la France n'a pas voulu notamment voter pour une grande annonce d'objectif, estimant que le rôle de l'OMI est de mettre en place des dispositifs obligatoires qui permettent d'avancer concrètement.

Le MEPC a estimé que la proposition des grandes organisations du shipping de créer un fonds international de recherche maritime (IMRF), doté de 5 milliards de dollars par le biais d'une taxe de 2 dollars par tonne sur le carburant, nécessite des délibérations plus approfondies. Son examen a été renvoyé à un autre comité de l'OMI, le groupe de travail intersession sur les gaz à effet de serre.

5.2 - Indicateur d'intensité carbone CII applicable en 2023 par l'Organisation maritime internationale (OMI)⁸.

Selon l'agence de notation financière berlinoise Scope, plus d'un navire marchand sur trois n'atteindra pas le nouveau seuil minimal d'intensité carbone qui doit être mis en place en 2023 par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Cela concerne plus précisément l'indicateur d'intensité carbone CII applicable aux navires de plus de 5 000 UMS de jauge brute. À l'image des équipements électroménagers classés sur une échelle de performance énergétique de A à E, ce nouvel indice opérationnel classera les navires par gramme de CO2 émis à la tonne déplacée sur 1 mille, avec des performances appelées à se renforcer dans le temps.

Les navires classés en D durant trois années successives et ceux classés en E au moins une fois devront obligatoirement prendre des mesures correctives. L'agence Scope, qui dispose de son propre outil de classement des navires sur des critères environnementaux et sociaux, a intégré, au sein de son indice *Ship review* de surveillance des navires marchands, un module spécifique qui permet d'évaluer chacun des quelque 40 000 navires soumis à la nouvelle réglementation CII.

L'agence a croisé les données techniques de chaque navire : leur circulation suivie heure par heure par satellite et les émissions globales de CO2, obtenues soit à partir de données issues du règlement européen MRV, obligatoire pour les navires escalant en Europe, soit par reconstitution pour ceux qui n'y sont pas soumis. Sur la base des données de 2020, elle estime ainsi que 35,7 % des navires risquent d'obtenir un classement en D (13,9 %) ou en E (21,8 %).

⁷ Source : *Le Marin*, 23/11/2021 et 29/11/2021

⁸ Source : *Le Marin*, 04/10/2021

