



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Zone de contrôle des émissions d'oxyde azote (NECA) en Méditerranée

Question écrite n° 384

Texte de la question

M. Manuel Bompard interroge M. le secrétaire d'État auprès de la Première ministre, chargé de la mer. La Méditerranée est la première destination touristique mondiale avec plus de 300 millions d'arrivées de touristes internationaux par an, ce qui représente environ 30 % du nombre total de touristes dans le monde. Ce chiffre s'élèvera à 500 millions d'ici 2030 selon l'Organisation mondiale du tourisme. Ce fort trafic touristique est source de pollution. Cette pollution est notamment causée par les navires de croisière. La pollution de l'air causée par ces navires est à l'origine de cancers, d'attaques cardiovasculaires, de troubles respiratoires et contribue à l'acidification des milieux terrestres et maritimes. Dans une ville comme Marseille ces navires, lorsqu'ils sont à quai, émettent sur un an deux à cinq fois plus d'oxyde de soufre (SOx) que l'ensemble des voitures de la ville. Le 8 décembre 2021, lors de la 22e réunion des parties contractantes à la Convention de Barcelone à Antalya, un accord a été trouvé entre les pays méditerranéens sur la création de la zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (SECA) pour la Méditerranée. Il s'agit d'une avancée majeure qu'il convient de saluer mais qui n'est qu'une première étape. Il est urgent d'obtenir rapidement un accord pour établir une zone de contrôle des émissions d'oxyde azote (NECA) en Méditerranée. Quelles initiatives en ce sens prendra le Gouvernement ? La France avait énoncé en 2019 sa volonté d'établir une zone de réglementation des émissions de polluants (ECA) en Méditerranée avec un objectif de mise en place en 2022. Cet objectif ne s'est pas concrétisé. Quel est le nouvel objectif retenu par le présent Gouvernement ? La mairie de Marseille a publié début juillet 2022 une pétition demandant au préfet de région de se préparer à la mise en œuvre d'une interdiction des escales pour les navires les plus polluants durant les pics de pollution. Quelle suite entend donner le Gouvernement à cette demande ? Enfin, la France portera-t-elle au niveau de l'Union européenne la volonté de réviser la directive 2005/33/CE pour abaisser la teneur en soufre des combustibles à usage maritime à 0,001 %, comme c'est le cas pour le diesel automobile ? Il aimerait connaître la position du Gouvernement sur ce sujet.

Texte de la réponse

Les négociations avec tous les pays méditerranéens sont lancées depuis 2017, à l'initiative de la France, sur la création d'une zone de contrôle des émissions (ECA) en Méditerranée qui doit regrouper une zone de contrôle SECA (oxyde de soufre) et une zone de contrôle NECA (oxyde d'azote). Compte tenu des impacts de ces projets et des risques induits par les réticences de certains États méditerranéens, il a été décidé de progresser en deux temps, d'abord sur les oxydes de soufre puis sur les oxydes d'azote. La France s'est fortement mobilisée au sein de l'OMI pour obtenir le passage de la Méditerranée en zone SECA. Cette demande a été acceptée en juin et devra être adoptée formellement en décembre 2022 pour une application effective dès le 1er juillet 2025. Dans trois ans, les navires présents en Méditerranée devront ainsi utiliser un carburant 5 fois moins polluant que la norme internationale. Rappelons en effet que depuis janvier 2020, l'Organisation maritime internationale impose, dans le cadre de la convention MARPOL, aux navires d'utiliser un carburant avec un taux de soufre à 0,1% dans les zones SECA. De manière anticipée et volontaire, les armateurs de croisière l'appliquent déjà à Marseille depuis 2020, donc avec 5 ans d'avance. En parallèle, la France assure les contrôles de ces émissions : fin 2021, sur 232 inspections réalisées, aucun écart n'a été constaté par rapport aux

exigences maximales de taux de soufre. Concernant le projet de zone NECA, la France a pesé de tout son poids pour le relancer. Des études d'impact complémentaires vont être conduites sous l'égide de la Convention de Barcelone afin de rassurer les États riverains les plus réticents et de sécuriser une proposition formelle à l'OMI lors d'une session ultérieure à l'adoption de la zone SECA. Aussi, le Grand port maritime de Marseille s'est engagé dans un programme d'équipement électrique des quais pour permettre le branchement des navires (programme de Connexion électrique des navires à quai – CENAQ) faisant disparaître les émissions atmosphériques à quai. Le port de Marseille est, à ce jour, le seul en Méditerranée à le proposer. D'ici 2025, grâce à d'importants investissements, l'ensemble des quais passagers en seront équipés. Plus de la moitié des escales de croisière seront alors sans impact sur la qualité de l'air. Le port a également engagé des travaux pour l'augmentation de la capacité de son réseau électrique et pour la création de centrales photovoltaïques. En moins de six ans, le port aura plus que quadruplé la puissance installée de son réseau électrique interne. De surcroît, le plan France Relance pour le « verdissement des ports » a permis de réaliser de nombreux branchements à quai qui seront poursuivis dans les années à venir (4 postes à quai sont déjà équipés de prises depuis 2017). Rappelons par ailleurs le projet de règlement européen AFIR, qui fait partie du paquet européen « Fit for 55 » dont l'objectif est de réduire de 55% les émissions de GES d'ici à 2030, et qui prévoit l'obligation pour les principaux ports européens de s'équiper en prises électriques à quai pour les navires ferry, croisière et conteneur pour 2030 au plus tard ainsi que le projet de règlement FuelEU Maritime qui prévoit l'obligation pour les navires concernés d'en être équipés de leur côté et de s'y connecter. Lors du One Ocean Summit de février 2022 à Brest, la France a proposé une déclaration commune d'engagement des autorités portuaires, des opérateurs de terminaux et des États pour accélérer l'électrification des quais d'ici 2028. À ce jour, 14 États de l'Union européenne, d'Amérique du Nord et d'Asie (dont l'Allemagne, la Belgique, le Canada, la Corée du Sud, le Japon, les Pays-Bas) et plus de 30 ports (dont celui de Marseille) se sont joints à l'engagement. Enfin, parallèlement au déploiement de l'électricité à quai, Marseille est aussi un hub du GNL qui est une solution alternative très efficace pour éliminer les émissions de soufre et de particules. Le port, comme les armateurs présents à Marseille, ont ainsi réalisé d'importants investissements pour adopter cette technologie.

Données clés

Auteur : [M. Manuel Bompard](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (4^e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 384

Rubrique : Tourisme et loisirs

Ministère interrogé : [Mer](#)

Ministère attributaire : [Mer](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [26 juillet 2022](#), page 3541

Réponse publiée au JO le : [18 octobre 2022](#), page 4726