

Réduire les pollutions du transport maritime : un défi clé dans la lutte contre le réchauffement climatique

Tribune <http://www.iris-france.org/107893-reduire-les-pollutions-du-transport-maritime-un-defi-cle-dans-la-lutte-contre-le-rechauffement-climatique/> 22 février 2018

par Léon Bourgueil, élève en Troisième au Collège saint Michel de Picpus, en stage d'observation à l'IRIS du 12 au 19 février (sous la supervision de Sylvie Matelly, directrice adjointe de l'IRIS)

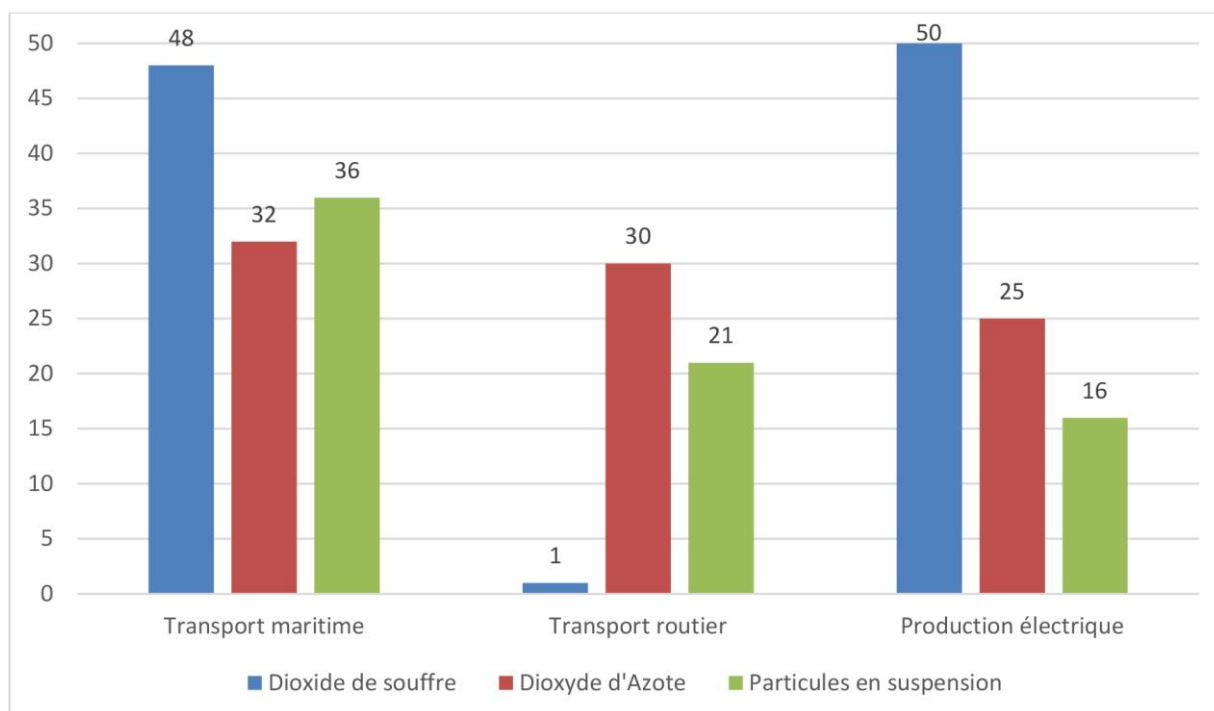
Le transport maritime possède le plus important trafic de marchandises (plus de 90%), et achemine chaque année plusieurs millions de personnes. Ces immenses navires, avides d'énergies, utilisent majoritairement comme carburant du fioul lourd qui possède une forte teneur en soufre néfaste pour les populations riveraines et les océans ; ils sont également de gros émetteurs de gaz à effet de serre.

De quoi parle-t-on ?

Sans parler des accidents maritimes, naufrages, marées noires et autres dégazages, la pollution courante du transport maritime est composée de deux types de pollution de l'air : d'une part, l'utilisation du fioul lourd, riche en soufre ; d'autre part, la combustion de ce même carburant qui émet beaucoup de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique.

La pollution due au soufre devrait diminuer prochainement, un certain nombre de pays ayant mis en place des zones d'émissions contrôlées. C'est le cas en Amérique du Nord et dans la zone maritime caraïbe des Etats-Unis, ainsi qu'en mer Baltique et en mer du Nord. [L'Organisation maritime internationale](#) (OMI) a décidé de faire passer le plafond international de la teneur en soufre du fioul lourd de 3,5% à 0,5%, poussant ainsi les armateurs à s'adapter et à utiliser d'autres types de carburants. La troisième compagnie internationale de transport maritime, la [CMA CGM](#) a annoncé durant la COP23 son choix d'utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) pour les moteurs de ses neuf nouveaux très grands navires qui seront livrés en 2020. Néanmoins, les gouvernements sont réticents à faire appliquer la réglementation, les carburants comme le fioul lourd n'étant pas taxés, et les contrôles peu fréquents.

*Les sources d'émissions liées au transport à Hong Kong en 2010
en % de la pollution totale pour les principaux polluants*



Source : Environmental Protection Department of HK, cité par <https://www.diplomatie.gouv.fr>

Pour ce qui concerne les émissions de GES, la situation se révèle bien plus préoccupante. Le transport maritime représente actuellement 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre, mais il pourrait atteindre 17% de ces émissions en 2050, avec des conséquences évidentes sur l'effectivité de la lutte contre le changement climatique.

Quelles sont les conséquences de cette pollution ?

Les conséquences de ces pollutions sont nombreuses. Tout d'abord, cette dernière entraîne une dégradation de la qualité des sols et de l'eau, ainsi qu'une perte de la biodiversité. Ces navires brûlent aussi leur carburant à quai pour produire de l'énergie, et rejettent donc directement dans les ports de grandes quantités de particules fines, des oxydes d'azote et des oxydes de soufre, principaux facteurs de l'acidification des pluies, et responsables de nombreuses maladies respiratoires et d'irritations de la gorge. C'est ce qu'a démontré l'expérience menée par [France Nature Environnement \(FNE\) et l'ONG allemande NABU](#), dans le port de Marseille, en 2015, puis en 2016. Le but de cette dernière était de rendre visible cette pollution méconnue en mesurant la pollution de l'air dans des quartiers éloignés de la mer, puis dans celui du port. Dans ce dernier, l'air connaît 60 000 particules ultrafines (0.0001 millimètres) par centimètre cube, soit 20 fois plus que la moyenne de la ville de Marseille. Mais ce sont les passagers des navires qui sont les plus exposés, avec une moyenne de 380 000 particules ultrafines par centimètre cube à bord du bateau, soit une exposition 70 fois plus élevée qu'en ville. La combustion du fioul lourd et la pollution du transport maritime en général causeraient 60 000 morts par an, d'après [les recherches de l'université de Rostock et le centre de recherche sur l'environnement allemand Helmholtzzentrum de Munich](#).

Or, le transport maritime est un élément clé de la mondialisation contemporaine. Lutter contre sa pollution est donc un défi global, au même titre que la lutte contre le changement climatique ou la pauvreté.

Quels sont les intérêts en jeu ?

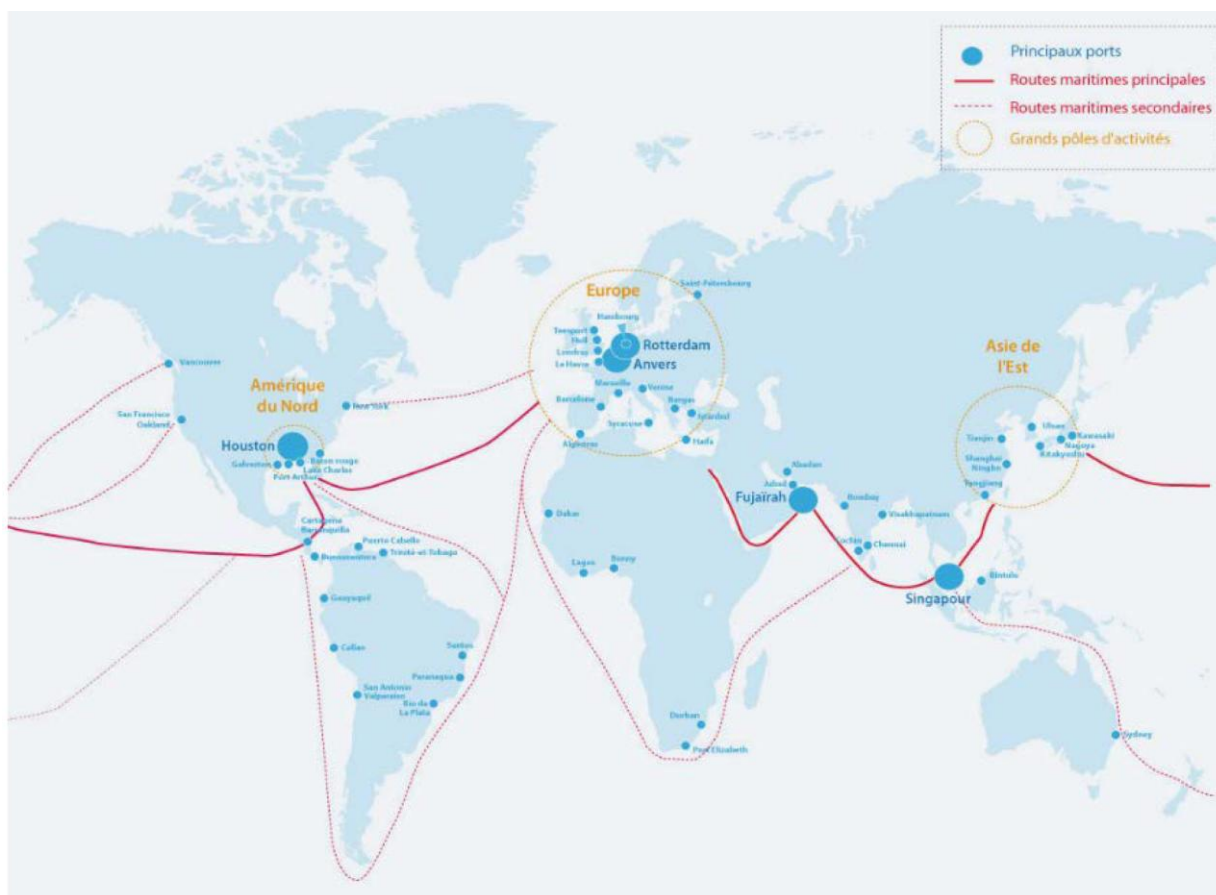
Le secteur du transport maritime pèse actuellement plus de 1 500 milliards d'euros.

Il est partagé par plusieurs grandes compagnies de transport maritime, dont pour les plus importantes, la compagnie danoise Maersk, la MSC (Mediterranean Shipping Company), la CMA CGM (compagnie française), ou encore la China Ocean Shipping Company. C'est environ 91 000 *tankers* qui naviguent sur les routes maritimes environ 320 jours par an.

L'Asie orientale et la zone pacifique concentrent et attirent logiquement le transport maritime mondial, l'essentiel de la production manufacturière étant produite en Asie, pour ensuite y être acheminée vers les différents marchés régionaux et nationaux. Ainsi, douze ports asiatiques se trouvent dans le classement des 15 premiers espaces portuaires en 2013, et huit des dix premiers ports du monde sont localisés en Chine. L'Asie concentre à elle seule 40 % du trafic. La Chine, Singapour ou encore l'Indonésie placent le trafic maritime comme un secteur stratégique de leur économie.

Dans ce contexte, les grandes routes maritimes sont celles qui permettent de relier l'Asie à l'Europe et à l'Amérique du Nord. Il s'agit donc de passages tels que le canal de Suez, de Panama, de Malacca (entre Singapour et la Malaisie), ou encore le détroit de Bab el-Mandeb (entre Djibouti et le Yémen).

Les populations les plus affectées par la pollution du transport maritime sont les populations qui habitent le littoral et les grands ports dans ces régions.



Source ?

Le défi de la dépollution du transport maritime relève par conséquent, une fois n'est pas coutume, d'un enjeu Nord-Sud.

Le 29 juin dernier, l'OMI a lancé une [alliance mondiale](#) (GloMEEP) pour soutenir la réduction des émissions de CO2 dues au trafic maritime. Parmi les 13 entreprises engagées dans l'alliance figurent MSC, le géant italien du trafic maritime et de la croisière, les compagnies pétrolières Shell et Total, ainsi

que des organisations de développement technologique. La société néerlandaise Port-Liner a récemment imaginé un porte conteneur électrique qui pourrait naviguer dès 2018.

La prise de conscience du secteur semble engagée, même s'il est regrettable que les majors soient encore absentes de cette alliance. Qu'en est-il des Etats qu'ils soient européens, asiatiques ou américains ? En 2017, l'[Union internationale du gaz](#) avait interpellé les Etats du G20 sur cette thématique expliquant qu'« un gros navire porte-conteneurs produit la même quantité d'oxyde de soufre que 50 millions de véhicules diesel », et qu'un appareil de taille moyenne « fonctionnant à une puissance maximale de 70% sur une journée, et utilisant du combustible à 3,5% de soufre, émet autant de PM2,5 qu'un demi-million de nouveaux camions en Chine, sur la même durée ». Cette initiative semble pour l'instant être restée lettre morte !