



FORMATION SANTÉ ENVIRONNEMENT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET LES TRANSPORTS MARITIMES

Compte-rendu de la journée du 19 juillet 2019



Journée réalisée avec le soutien de :



INTRODUCTION

- Accueil par Lydie Nemausat, animatrice fédérale de FNE LR.
- Présentation de FNE Languedoc-Roussillon par Simon Popy, président.

cf. <http://fne-languedoc-roussillon.fr/>

PRÉSENTATION DE CHARLOTTE LEPITRE, COORDINATRICE DU RÉSEAU SANTÉ-ENVIRONNEMENT DE FNE

cf. support de présentation joint

Contexte

La pollution par le transport maritime est une source de pollution oubliée. En 2015, on en parlait pas alors qu'il s'agit d'un secteur très important et très émetteur malgré une image de transport propre.

Que fait FNE ?

FNE est la première structure à attirer l'attention sur ce problème : croisière pris comme symbole pour communiquer même si ce n'est pas le seul émetteur.

FNE travaille en lien avec l'association allemande [NABU](#) : partenariat / accompagnement notamment en ce qui concerne les appareils de mesures.

FNE a construit un réseau local mobilisé sur ce sujet mais aussi un réseau au niveau au dessus : FNE travaille pour que les politiques nationales et internationales se saisissent du sujet.

L'étude MED ECA

ECA = Emission Control Area ou Zone d'Émission Contrôlée

Ainsi, grâce à FNE, une étude a été faite par la France à l'échelle de la Méditerranée. Les résultats sont sortis fin 2018 (cf. Carte) : cette étude montre le bénéfice évident d'agir sur le transport maritime, notamment en changeant de carburant. Les gains sont à la fois environnementaux, sanitaires et économiques.

Sur la diapo 9 sont présentés les bénéfices économiques évalués par l'étude à l'échelle de la Méditerranée. Ces bénéfices sont calculés en fonction de la population et de la superficie. Ainsi, la France et Corse sont indiquées comme "peu impactées" car l'étude a pris en compte tout le Sud de la France (jusqu'à Lyon et Bordeaux). Toutefois, la France reste moteur sur cette question.

Mesures des particules ultrafines

Nous avons réalisé des mesures de particules ultra-fines (entre 0,3 et 0,1 microgrammes) le 18/07/19, veille de cette formation : le matin nous n'avons rien pu mesurer du fait de la tramontane. Le soir, le vent a un peu ramené la pollution vers les terres mais pas intégralement. Malgré cela, les mesures ont révélées un air quasiment 100 fois plus chargé en particules ultrafines que dans la zone piétonne prise comme référence. À noter que la mesure réalisée à proximité du trafic routier montre un nombre de particules ultrafines 10 fois plus élevé que dans la zone piétonne.

Ces mesures ont été faites quai d'Alger, à proximité des bateaux et là où se trouve la population. Il s'agit d'une campagne de mesure ponctuelle contrairement à l'étude menée par Mohand sur du plus long terme, à différents endroits pour estimer l'exposition globale (cf. ci-dessous). L'appareil de mesure utilisé est un P-Trak, appareil pas reconnu pour réaliser des mesures agréées donc différent des appareils utilisés par [ATMO](#), association agréée par la surveillance de la qualité de l'air (AASQA). c'est donc un super outil pour mener une campagne de com et de sensibilisation mais pas pour être comparé avec les mesures d'ATMO.

Des polluants aux effets dévastateurs

Les particules fines PM 10 sont réglementées et les PM_{2,5} sont surveillées. En revanche, rien n'est prévu pour les particules ultrafines alors qu'elles ont de gros impacts sanitaires. C'est pour alerter sur ces enjeux là et sur le besoin d'encadrer les particules ultrafines que FNE a décidé de réaliser ces mesures là et d'alerter sur ce sujet.

cf. Avis de l'ANSES qui dit qu'il faut travailler sur ces particules ultrafines : l'Anses recommande de cibler en priorité, dans les politiques publiques concernant l'air, trois indicateurs particuliers actuellement non réglementés : les particules ultrafines, le carbone suie et le carbone organique, en complément des indicateurs de particules PM_{2,5} et PM₁₀ actuellement en vigueur.

Certaines AASQA les surveillent volontairement mais aucune harmonisation n'existe.

Remarque sur les masques qui ne filtrent pas les particules ultrafines mais ne laissent passer qu'elles ce qui devient contre productif et sûrement plus nocif encore.

Pour info, cela fait près de 50 ans que les bateaux militaires sont branchés à quai suite à un contrôle de la qualité de l'air réalisé sur les navires militaires.

Les réglementations

La convention de MARPOL prévoit la mise en place de zones ECA (Emission Control Area), zones où l'on contraint les armateurs à utiliser un carburant moins polluant. Ces zones existent dans la Manche, la mer du Nord, la mer baltique mais pas en Méditerranée. Même les USA et le Canada ont décidé que toutes leurs côtes seraient en zone ECA.

Les bateaux utilisent du fuel lourd, chargé en soufre : le carburant le plus polluant se trouve être le moins cher. Ainsi, pour économiser, même les bateaux équipés de plusieurs cuves de fuel utilisent le fuel le plus polluant dès qu'ils sortent de la zone ECA.

À noter que FNE fait du lobbying pour faire évoluer la réglementation sur la qualité du carburant.

En Europe, il y a des contraintes spécifiques sur :

- les navires de passager qui arrivent au port – utilisation obligatoire de fuel 1,5
- les navires de passager qui restent à quai plus de 2h – utilisation obligatoire de fuel 0,1

Le problème c'est qu'il y a un manque de contrôle : c'est l'autorité portuaire qui a cette responsabilité parmi tant d'autres. En France, il n'existe même pas d'amende prévue...

En France, le premier contentieux sur pollution de l'air par les bateaux est en cours : AZURA doit payer une amende de 100 000 € dont 20% à la charge du capitaine. FNE est partie civile de ce recours. Carnival a fait appel. En attendant, le navire AZURA ne circule pas.

À noter que certains ports ont mis en place un bonus pour les navires qui vont au delà de la réglementation. Seulement, ce bonus est sur déclaration car les ports n'ont pas les moyens de contrôler...

Il n'existe pas de réglementation sur les filtres. Il existe plusieurs types de filtres : filtre à particules, filtre à Nox, etc. Il faut respecter les normes / la réglementation avec un objectif de résultat mais pas de moyen.

Une réglementation de l'organisation maritime internationale (OMI) prévoit qu'à compter du 1er janvier 2020, la limite de la teneur en soufre du fuel utilisé à bord de tous les navires en dehors des ECA sera abaissée à 0,5. Mais le fuel 0,5 n'existe pas ! Ainsi, des technologies pourront être utilisées pour permettre d'être en équivalent 0,5 tout en utilisant du fuel 1,5. Exemples de technologies possibles : les filtres (qualité des filtres ? Quel entretien ? Quel contrôle ?) ou les scrubber. Ces derniers permettent de limiter les émissions atmosphériques grâce à une nouvelle boucle de combustion. La boucle peut être fermée (= ramené au port pour être recyclé) ou ouverte (= rejeté dans la mer, chargé en produits toxiques, HAP, métaux lourds...).

À noter que des drones sont testés dans le Nord pour contrôler les émissions depuis 2017 dans les ports Dunkerque et du Havre situé en zone ECA (donc fuel 0,1).

Les solutions

Exemples : Certains armateurs sont moteurs pour ne plus utiliser du fuel lourd / diesel. Certains ports mettent en place des bornes électriques ou un bonus-malus.

FNE ne travaille pas seule

FNE (l'ensemble du mouvement, aussi bien les associations locales que le niveau national) est la seule association française à travailler sur ce sujet : pression qui a bien marché au niveau national mais moins au niveau local / dans les ports. Mais elle n'est pas seule.

FNE entretient de bonnes relations avec la direction des affaires maritimes du ministère de l'environnement qui représente la France à l'internationale : les deux organisations sont en phase sur leurs demandes.

FNE participe à un groupe de travail avec d'autres acteurs dont Les Armateurs de France. FNE est également en contact avec l'équipementier STX qui partage nos réserves sur les scrubbers du fait de leur impact environnementale et d'un problème de rentabilité.

FNE fait partie d'un regroupement d'associations à l'échelle européenne. Ce regroupement a fait remonter la demande au niveau européen de soutenir la France dans sa volonté de mettre en place une zone ECA en Méditerranée. Suite à cela, la commission européenne a accepté de faire étude qui est arrivée aux mêmes conclusions que l'étude française. Ensuite, c'est l'[institut international REMPEC](#) qui a fait son étude pour arriver aux mêmes conclusions. Ainsi, ce groupe d'ONG, avec le gouvernement français, essaie de convaincre les autres pays méditerranéens : une bonne partie des pays de l'ouest sont partants (Maroc, Espagne), mais certains pays y sont opposés comme la Grèce et Malte. Un vote est prévu l'année prochaine pour le passage en zone ECA de toute la mer méditerranée.

En 2015, c'était un non-sujet, personne ne se souciait de ce problème de pollution de l'air par les transports maritimes donc ça va vite même si localement il peut y avoir une impression de lenteur. Exemple de FNE PACA qui demande à ce que la France mette en place une zone ECA 0,1 à son échelle sans attendre l'Europe.

FNE travaille également avec l'[INERIS](#), le [CEREMA](#)...

ÉCHANGES ET DISCUSSION

- Il n'y a aucune station de mesures ATMO à Sète. Il devrait y avoir des stations de mesures ATMO en proximité des ports. Les stations pourraient / devraient mesurer le soufre dans l'air. Les stations de mesures ATMO répondent à des exigences réglementaires et il n'existe pas d'exigences réglementaires sur l'air des ports. FNE fait du lobbying pour que cela change.

- Lobbying (ou plaidoyer) de FNE pour que toute la mer Méditerranée soit en zone ECA 0,1. Vote prévu en 2020 pour une mise en place en 2022 si c'est accepté.

- Simon s'exprime sur la possibilité pour FNE LR de travailler sur ce sujet localement notamment via le CESER (prochaine auto-saisine sur la pollution de la méditerranée, donc il faudra y intégrer la question de l'air), le Parlement de la mer, le conseil d'administration d'ATMO, etc. Mais pour que FNE LR se saisisse de ce sujet, il faut qu'on travaille en lien avec notre réseau associatif local.

- Laura s'exprime sur le besoin de revoir la composition des conseil d'administration des ports dans lesquels il pourrait y avoir des représentants associatifs et des représentants de la commune (la ville de Sète n'est pas au CA du port). Simon répond que FNE peut faire ce lobbying mais qu'il faut des candidats. FNE LR contactera Laura et Catherine sur ce point.

- Le travail réalisé par FNE peut nous servir pour nos actions locales, il ne faut pas hésiter à s'en servir. cf. les infos disponibles sur leur site Internet : <https://www.fne.asso.fr/?tid=13,17,20&cid=#headingOne> et le film « L'insoutenable pollution de l'air du transport maritime » disponible sur YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=7bpSM0mrHu8>

PRÉSENTATION DE MOHAND ACHERAR, MEMBRE DE FNE LR ET DU COLLECTIF « UNE MARINA POUR QUI POURQUOI ? »

Mesures de particules fines (0,3µm à 25µm) faites entre fin janvier et mars à plusieurs endroits de Sète. En tout, 317 mesures réalisées sur 21 jours. L'une des caractéristiques de Sète est que le port dans la ville. Il y a donc de gros enjeux sanitaires du fait de la proximité des habitations.

Il semble que la première source de pollution de l'air par le transport maritime soit les ferries, ensuite viennent les bateaux de commerce.

Les résultats sont significatifs et très parlants : on constate des pics de pollution à chaque fois qu'un ou plusieurs bateaux sont présents.

Objectif de cette étude : alerter les sétois et les décideurs. C'est l'objet de cette formation et de la conférence de presse de l'après-midi. D'autres actions de communication et de sensibilisation sont à prévoir.

Le port de Sète s'est équipé de bornes électrifiées pour brancher les bateaux du côté des nouveaux quais prévus pour les mégas yachts. Mais le quai Masselin, actuellement utilisé par les ferries et autres bateaux, n'est lui pas équipé...

Il faudrait faire une étude épidémiologique sur Sète pour alimenter le débat. Là, ce n'est pas le rôle de nos assos.

ÉCHANGES ET DISCUSSION

- Nous pouvons bénéficier du retour d'expérience de l'Atlantique où une communication institutionnelle disait qu'il n'y avait pas de pollution alors qu'aucune mesure n'avait été faite au bon endroit. FNE a interpellé à ce sujet.

- Question sur l'impact des nouveaux bateaux / yachts : quand ils sortent, ils sont neufs et bien équipés. Mais on peut avoir des doutes sur le long terme notamment du fait de l'entretien des filtres ou même de l'entretien en général. Ces bateaux sont plus gros, ont plus de cheminées et donc risquent d'émettre plus de pollution.

- Il devrait y avoir un contrôle technique régulier intégrant des contraintes environnementales. Pour l'instant, c'est comme pour les voitures, il n'y a pas de contraintes environnementales.

- Simon nous parle d'un avis du CESER sur la pêche et de projets de bateaux de pêche plus légers et moins polluants. Sur ce thème, il y a un chantier de recherche et développement qui démarre sérieusement.

- Lydie fait un point d'info sur [les Sentinelles de la Nature](#), projet FNE, et sur [les sentinelles de la mer Occitanie](#), projet du CPIE Bassin de Thau.

- FNE au niveau national est en lien avec le monde de la recherche. FNE LR l'est moins.

- Leila rappelle nos besoins de financement : cf. [les aides apportées par la Fondation de France en région Méditerranée](#).

Pistes pour la suite :

- Prévoir une réunion publique à l'automne sur ce sujet. Coupler cela avec la distribution de tracts. Inviter ATMO.
- Demander à être associé aux travaux menés par ATMO.
- Faire également une action sur les suies de carbone.