

## Transport maritime et environnement

**Christian Garin**  
Président d'Armateurs de France

Gravelle de l'environnement, conférence de Copenhague, taxe carbone... les problématiques de développement durable sont au cœur du débat politique en France et en Europe. Ils concourent à faire de la protection de l'environnement un enjeu majeur du siècle qui s'ouvre.

Le transport maritime n'est pas en marge de ce mouvement de fond et les armateurs français se sont depuis longtemps impliqués dans le processus, en appliquant les normes internationales et européennes, mais aussi en s'imposant des mesures volontaires supplémentaires.

### *Les conventions internationales*

Le transport maritime répond à une spécificité qui lui est propre : son caractère international. Il s'agit donc du terrain de prédilection des conventions internationales.

Celles-ci sont nombreuses. Une quarantaine de textes a été adoptée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). On peut les regrouper en plusieurs catégories :

- la prévention des accidents (SOLAS<sup>1</sup> - 1974), de la pollution maritime (MARPOL - 1973 puis 1978) et celle concernant les gens de mer (STCW - 1995),
- les moyens d'action, telle que la Convention sur la recherche et le sauvetage en mer (SAR - 1979),
- l'indemnisation et les régimes de responsabilité, telle que la Convention de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

Parmi elles, la convention MARPOL occupe une place considérable. Élaborée en deux temps (1973 puis 1978), elle est régulièrement amendée pour satisfaire des exigences nouvelles en matière d'environnement. Par exemple, son annexe VI a été

<sup>1</sup> SOLAS : *safety of life at sea* ; MARPOL : *maritime pollution* ; STCW : *standards of training, certification and watchkeeping* ; SAR : *search and rescue* ; FIPOL : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. NDR

modifiée en 2008 pour réduire les émissions d'oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et d'azote (NO<sub>x</sub>). Des zones spéciales de protection (SECA - *sulfur emissions control area* - et NECA - *NO<sub>x</sub> emissions control area*) prévoient un contrôle et une protection renforcés contre les émissions atmosphériques en raison de leur sensibilité particulière (densité de population, faune ou flore vulnérable ...).

### La convention Marpol

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires est le traité international majeur pour la protection de l'environnement marin. Elle est constituée de 6 annexes :

- annexe I : pollution par les hydrocarbures,
- annexe II : substances liquides nocives transportées en vrac,
- annexe III : substances nuisibles en colis,
- annexe IV : eaux usées des navires,
- annexe V : ordures des navires,
- annexe VI : pollution de l'atmosphère par les navires.

Depuis son entrée en vigueur le 2 octobre 1983, tous les navires battant pavillon d'un État partie à la convention sont soumis aux dispositions du texte et ce, quel que soit leur lieu de navigation.

De même, les conventions de l'OMI prévoient un système complet d'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures : la convention du 29 novembre 1969 (modifiée en 1992) sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dite CLC (*civil liability convention*) fixe les plafonds de responsabilité des propriétaires de navires afin que ces derniers puissent s'assurer. La convention FIPOL du 18 décembre 1971 (modifiée en 1992) crée un fonds international d'indemnisation par les propriétaires de cargaison, pour compléter ce dispositif d'indemnisation. Le 1<sup>er</sup> novembre 2003, à la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, ces montants ont été augmentés de plus de 50 % pour tenter d'assurer une réparation intégrale.

### La convention Fipol

1 <sup>er</sup> niveau (payé par le propriétaire du navire)		2 <sup>e</sup> niveau (par le fonds)
Petits navires < à 5 000 UMS	Environ 7 millions \$	Jusqu'à 320 millions \$ environ
Grands navires 5 000 à 140 000 UMS	Environ 7 millions \$ + 1,018 \$ par UMS supplémentaire	
Très grands navires > à 140 000 UMS	Environ 145 millions \$	

La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue un objectif actuel, sachant que le transport maritime, tout comme le transport aérien, a été exclu du

## Politique maritime

### *Transport maritime et environnement*

---

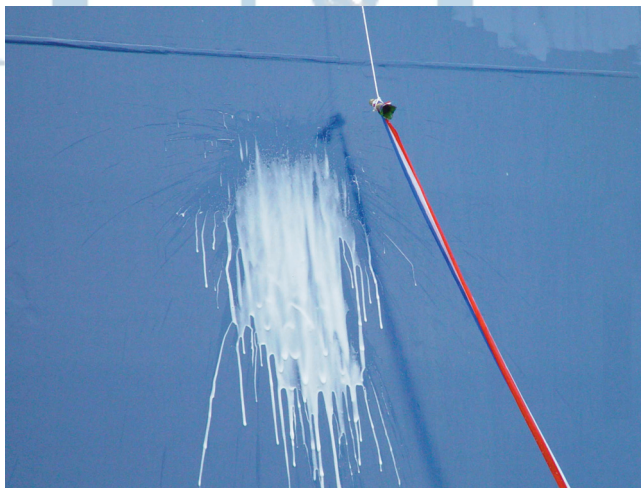
protocole de Kyoto. Malgré cela, l'OMI s'est peu à peu saisie du sujet et son comité environnement (le MEPC- *marine environment protection committee*) se réunit régulièrement pour étudier les instruments de marché (système d'échange de droits d'émissions ou taxe) ainsi que les mesures techniques susceptibles de réduire les émissions des navires. Neufs critères de performance ont été retenus parmi lesquels, l'efficacité à l'échelle mondiale, le bon rapport coût-efficacité, la non distorsion de concurrence, la transparence, le respect de la croissance mondiale... Sur le plan technique, un index d'efficacité énergétique des navires neufs (comparable à celui qui existe pour mesurer les émissions des automobiles) a été adopté. Un nouvel indicateur opérationnel d'efficacité énergétique mesure les émissions correspondant à l'utilisation réelle du navire (conditions météo, poids du chargement...) et le *ship energy efficiency management plan* met en place des mesures de réduction de consommation des carburants (par exemple, meilleure gestion de la vitesse, route météo).

Le transport maritime sera à l'avenir, comme il l'est déjà au présent, un acteur engagé dans l'effort global de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'OMI, qui regroupe 168 États et la quasi-totalité de la flotte mondiale, a seule l'expertise et la légitimité pour mettre en œuvre un accord international.

#### *Les normes européennes*

L'Union européenne n'est pas en reste. L'adoption de trois paquets sécurité maritime a considérablement fait évoluer la sécurité maritime.

Le premier paquet sécurité maritime vise à former un système cohérent de normes concernant les navires pétroliers et tous les autres navires transportant des matières polluantes ou dangereuses, notamment grâce au partage des informations recueillies dans les ports ou par les sociétés de classification. Une liste noire des navires à risque est établie, les contrôles sont renforcés en fonction de l'âge des navires, les sociétés de classification sont soumises à des normes communes et les pétroliers



Baptême du *CMA CGM Médéa* le 2 octobre 2006 au Havre

à simple coque sont progressivement interdits des trafics les plus sensibles.

Le deuxième paquet met en place un système communautaire de suivi et de contrôle. Les navires qui font route vers les zones à forte densité de trafic sont étroitement suivis par des systèmes d'identification automatique par les autorités côtières. Les

navires qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes sont soumis à un régime strict de notification. Un fonds d'indemnisation pour les dommages causés par une pollution d'hydrocarbures dans les eaux européennes (fonds COPE, *compensation for oil pollution in European waters*), complémentaire aux systèmes internationaux CLC et FIPOL a été créé par l'OMI suite à la pression de la Communauté européenne. Enfin la toute nouvelle Agence européenne de sécurité maritime se voit confier des tâches de dépollution marine.

Le troisième paquet sécurité maritime enrichit notamment les textes précédents relatifs aux sociétés de classification, au contrôle par l'État du port, au suivi du trafic, et facilite l'organisation des enquêtes après les accidents.

Il faut saluer ici l'engagement de l'État français pour faire avancer ces négociations, dont la conclusion du troisième paquet sécurité maritime.

On note qu'un premier pas vers la reconnaissance de la responsabilité de l'État du pavillon a été franchi, véritable « maillon manquant » de la législation communautaire.

Ce succès ne doit pas se traduire par une tentation nationale de régler les problèmes maritimes au niveau local, comme on le constate trop souvent aujourd'hui. La France, plutôt que de céder à la tentation de faire cavalier seul, doit convaincre ses partenaires européens et internationaux pour les convertir à l'excellence, dans le respect des règles ainsi que le traduit le rang obtenu par le pavillon national au classement du *Memorandum of understanding* de Paris. Il s'agit d'une chance pour sa diplomatie, qui peut s'appuyer sur des réussites exemplaires, mais aussi pour son développement, qui bénéficie de la triple performance sociale, économique et environnementale de ses entreprises.

Le procès en appel de l'*Erika* illustre malheureusement bien cette tendance au repli national. Certaines parties plaident une sévérité française exemplaire, au mépris du droit international (MARPOL), reconnu par tous et applicable à tous.

Les débats du Grenelle de la mer confirment également cette inclination. La France, grand État maritime par l'étendue des eaux sous sa juridiction (il s'agit de la deuxième zone économique exclusive du monde), doit prendre conscience que c'est grâce à l'importance de sa flotte et à la compétence de ses gens de mer qu'elle peut peser à l'OMI et influencer la rédaction des conventions internationales.

### *Des armateurs exemplaires donc, mais aussi volontaires*

**N**on contents, nous l'avons dit, d'appliquer à la lettre les réglementations internationales, les armateurs français mènent de longue date des politiques volontaires, collectives ou individuelles, pour protéger leur environnement.

Ils ont signé, en 2003, la Charte bleue d'Armateurs de France, s'engageant ainsi à :

- améliorer sans cesse la sécurité et la qualité des navires,
- protéger l'environnement marin et le littoral,
- garantir de bonnes conditions de vie et de travail aux équipages,
- diriger leurs entreprises avec transparence et déontologie,
- affirmer leur solidarité avec la communauté maritime.

L'âge de la flotte joue un rôle déterminant. En la renouvelant régulièrement,

## Politique maritime

### *Transport maritime et environnement*

---

les armateurs disposent de navires jeunes (7 ans en moyenne), plus sûrs, plus économes et plus propres. Ils sont choisis sur leur performance environnementale (les vraquiers *cape size* double coque sont uniques au monde).

De nombreux moyens opérationnels sont également mis en œuvre. Pour réduire la consommation de carburants, la vitesse des navires est réduite, les livraisons rationalisées, les embarquements/débarquements de pilotes optimisés. La qualité du carburant est privilégiée. Les navires sont équipés de système anti marée-noire (par exemple le JLMD<sup>2</sup> *system* permet de récupérer rapidement la cargaison contenue dans les navires en cas d'accident et donc de réduire de 70 à 90 % la pollution causée par un naufrage). Sur les navires sabliers, les eaux de ruissellement sont récupérées et traitées avant d'être



rejetées. Dans la recherche sismique sous-marine, les canons à airs sont démarrés progressivement pour favoriser l'éloignement des cétacés. Les initiatives individuelles sont légions.

Des programmes complets sont également mis en place. Par exemple, le programme « navire vert » interdit le rejet de tout déchet en mer, supprime les incinérateurs à bord au profit de compacteurs de nouvelle génération et encourage les filières de revalorisation à terre. Le « passeport vert » permet de suivre le navire depuis sa construction jusqu'à sa fin de vie et son recyclage.

Les navires qui sillonnent les océans sont autant de vecteurs pour embarquer des scientifiques, des instruments de mesure... Les entreprises de transport maritime disposent donc de moyens formidables pour contribuer à améliorer la connaissance du milieu marin. Des partenariats avec Météo France ou avec le sanctuaire Pelagos permettent ainsi à de nombreuses entreprises d'œuvrer à la protection de l'environnement marin. D'autres, s'appuyant sur un savoir-faire unique en matière de plongée sous-marine, participent à des campagnes d'exploration destinées à inventorier les espèces et habitats du littoral.

Il s'agit d'une aventure technique, d'une aventure scientifique, mais aussi, le plus souvent, d'une aventure humaine. Grâce au programme « Cétacés en Méditerranée », dans le sanctuaire Pelagos, les officiers sont formés à l'observation et à la protection des mammifères marins. De manière plus large, les entreprises s'investissent pour sensibiliser le grand public, en partenariat avec les parcs naturels, les organismes de protection de l'environnement, les ONG...

La mer est le lieu de travail et l'environnement quotidien des armateurs et des marins. Parce qu'ils en sont les observateurs attentifs, ils ont depuis longtemps à cœur de le préserver et d'en faire partager leur connaissance, leur compréhension et leur respect.

2 Jean Luc Maurice Dabi. NDR