

Bruxelles, 23 Janvier 2013

Lettre ouverte à Mr Frédéric Cuvillier, Ministre délégué en charge des transports, de la mer et de la pêche, concernant la mise en œuvre de la Directive 2012/33/CE relative à la teneur en soufre des combustibles marins

Monsieur le Ministre,

Le 21 novembre 2012, l'Union européenne a officiellement adopté une révision de sa législation environnementale relative à la teneur en soufre des combustibles marins. Cette réglementation, visant principalement à transposer dans le droit européen les dispositions réglementaires de l'annexe VI de la convention MARPOL, représente une avancée significative dans le contrôle des émissions de polluants atmosphériques liées au transport maritime.

Néanmoins, lors du Conseil européen Transports, Télécommunication et Energie de décembre 2012, la France a demandé un aménagement du calendrier de la mise en œuvre de cette directive. Si elle était acceptée, cette requête risquerait de sérieusement compromettre les objectifs de cette directive et pourrait enrayer un long processus démarré à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour améliorer la performance environnementale du secteur maritime.

Les impacts sanitaires des émissions du transport maritime

Bien que le secteur maritime soit comparativement assez efficace en termes d'émissions de CO₂, il constitue une source majeure et en constante augmentation de pollution atmosphérique en Europe. Si aucune action n'est prise pour réduire ses émissions, les émissions d'oxydes de soufre (SOx) et d'oxydes d'azote du transport maritime pourraient dépasser dans les dix prochaines années toutes les émissions terrestres (transport routier, industrie, agriculture, etc.). Dès à présent, l'impact sanitaire de ces émissions est considérable. Il est évalué annuellement à près de 50 000 décès prématurés en Europe.¹ La réduction de la pollution atmosphérique à la source, comme le transport maritime, constitue dès lors un objectif politique majeur notamment dans le contexte de l'Année 2013 de l'Air.

Un processus engagé depuis 2008 au niveau international

En révisant sa réglementation sur la teneur en soufre des combustibles marine, l'Union européenne n'agit pas de manière isolée. En effet, les dispositions réglementaires de la nouvelle directive sont largement basées sur celles de l'annexe VI de la convention MARPOL telle que modifiée en 2008 par l'OMI. Ainsi, non seulement les valeurs limites mais aussi le calendrier de mise en application sont connus déjà depuis plus de cinq ans. Suffisamment de temps a déjà été donné aux différents acteurs pour préparer leur mise en conformité; au final, il y a aura eu entre sept et douze ans entre l'établissement des valeurs limites par l'OMI et leur mise en œuvre par les Etats membres.

La directive européenne n'a pas outre mesure modifié le calendrier adopté par l'OMI pour l'entrée en vigueur progressive des valeurs limites : en 2015 pour les zones de contrôle d'émissions puis en 2020 pour l'ensemble des mers européennes. La seule différence notable entre les deux textes réglementaires est la clarification qui a été apportée en Europe quant à l'entrée en vigueur du standard « global » de 0,5% en 2020. Par ailleurs, il est important de noter que le non-respect de ces dispositions

règlementaires ne constituerait pas uniquement une infraction à la législation européenne mais également un manquement à la mise en œuvre d'une convention internationale dont la France est signataire.

Mise en conformité et solutions techniques

La question de la mise en application pratique des nouveaux standards par les différents acteurs industriels (armateurs, ports, raffineries, etc.) a été largement débattue au niveau européen lors de la révision de la directive. Non seulement la Commission a proposé quelques lignes d'orientations dans un document de travail publié en septembre 2011ⁱⁱ, mais plusieurs amendements ont aussi été adoptés par rapport au texte initial afin de faciliter la mise en œuvre des dispositions règlementaires et de permettre de soutenir le secteur dans son ensemble lors de cette transition. Plus que d'aménager le calendrier, il est désormais important de se concentrer sur les solutions pratiques pour la mise en œuvre de cette directive.

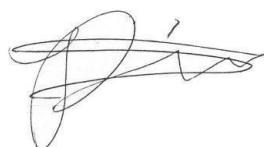
Différentes solutions techniques existent pour répondre aux nouveaux standards européens, notamment l'utilisation de fiouls à faible teneur en soufre, l'utilisation de gaz naturel comme combustible marins, la mise en place de systèmes de dépollution à bord des navires, etc. Il n'y a donc pas d'obstacles techniques à l'atteinte de ces valeurs limites.

Assurer la transition vers un fonctionnement plus durable

Bien que la législation européenne ait réaffirmé l'ambition environnementale des Etats membres lorsqu'il s'agit de la réduction des émissions de polluants atmosphériques, l'Union européenne n'est pas particulièrement en avance sur ces questions. D'autres pays industrialisés comme les Etats-Unis et le Canada ont d'ores et déjà décidé des réductions beaucoup plus drastiques qu'une partie des pays européens, notamment en déclarant l'ensemble de leur côtes (jusqu'à 200 miles nautiques) comme zones de contrôle d'émissions, où un standard plus strict doit s'appliquer dès 2015.

Finalement, il est important d'analyser cette question dans un contexte plus global. S'il est clair que le fonctionnement du transport maritime ne peut plus reposer sur l'utilisation d'un fioul extrêmement polluant et non taxé, il en va de même pour les autres modes de transport. Dès lors, l'internalisation généralisée des coûts externes ainsi que la suppression des avantages fiscaux (exemption de taxes sur le carburant/kérosène) seront des objectifs importants et des moyens efficaces pour assurer une concurrence juste entre les différents modes de transport.

En vous remerciant de la suite que vous voudrez bien donner à ces commentaires, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération distinguée,



Jos Dings
Directeur
Transport & Environment



Jeremy Wates
Secrétaire Général
Bureau Européen de
l'Environnement



Bruno Genty
Président
France Nature
Environnement

ⁱ CEEH (2011): Assessment of health-cost externalities of air pollution at the national level using the EVA model system). By J. Brandt et al. CEEH Scientific Report No 3. Centre for Energy, Environment and health: www.ceeh.dk

ⁱⁱ European Commission (2011), SEC(2011) 1052 final, Commission Staff Working Paper Pollutant Emission Reduction From Maritime Transport And The Sustainable Waterborne Transport Toolbox