

ZOOM du PLAN BLEU

Bilan coûts-avantages de l'institution de la zone à basse émission de soufre en Méditerranée

La Méditerranée : une mer très fréquentée qui fait face à d'importantes pollutions

Bien que la mer Méditerranée constitue moins d'1 % des océans du monde, elle reste l'une des mers les plus fréquentées au monde, supportant 20 % des transports maritimes de commerce, 10 % du trafic mondial de conteneurs et plus de 200 millions de passagers chaque année. Les navires naviguant en Méditerranée consomment environ 19 millions de tonnes de carburant (fuel-oil) par an, à un coût d'achat estimé d'environ 10 milliards de dollars (REMPEC, 2019).

Les mouvements de navires entraînent des émissions de polluants atmosphériques et de particules provenant de la combustion de carburant, dont les oxydes de soufre (SO_x). Ces polluants impactent la santé humaine, sur la biodiversité et endommagent les infrastructures par les pluies acides. L'un des moyens de réduire ces effets consiste à édicter des normes pour le carburant utilisé à bord des navires.

Des efforts à l'échelle internationale pour réduire la pollution de l'atmosphère par les navires

En 2020, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pris des mesures audacieuses de réduction des émissions de SO_x provenant des navires, avec l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation mondiale limitant la teneur en soufre du carburant utilisé à bord des navires à 0,50 %, ce que l'on appelle la limite de soufre de l'OMI.

Cette décision a eu des avantages tangibles à l'échelle mondiale, à commencer par un air plus pur et une réduction annuelle des SO_x rejetés dans l'atmosphère de l'ordre de 8,5 millions de tonnes.

Aller plus loin en Méditerranée

Aujourd'hui, les 21 pays du pourtour méditerranéen et l'Union Européenne, avec le soutien du système de la Convention de Barcelone, veulent aller encore plus loin : proposer la désignation de la mer Méditerranée dans son ensemble en tant que zone de contrôle des émissions (ECA) de SO_x, mieux connue sous le nom d'**ECA SO_x Med**. Cette zone prévoit un plafonnement de la teneur en soufre du carburant utilisé à bord des navires à seulement 0,10 %, soit un cinquième de la limite légale actuellement en vigueur.

Et dans les faits - que faut-il changer ?

La désignation d'une ECA SO_x Med implique un changement du type de carburant utilisé à bord des navires, basculant vers un carburant plus cher (REMPEC, 2019) mais nettement moins polluant. Aucune modification des moteurs des navires n'est nécessaire¹.

La traversée de toute la Méditerranée (du Canal de Suez jusqu'à Gibraltar) d'1 tonne de cargo est prévue de coûter 1,31 \$ US de plus avec l'ECA SO_x Med.



Des ECA SO_x ailleurs dans le monde

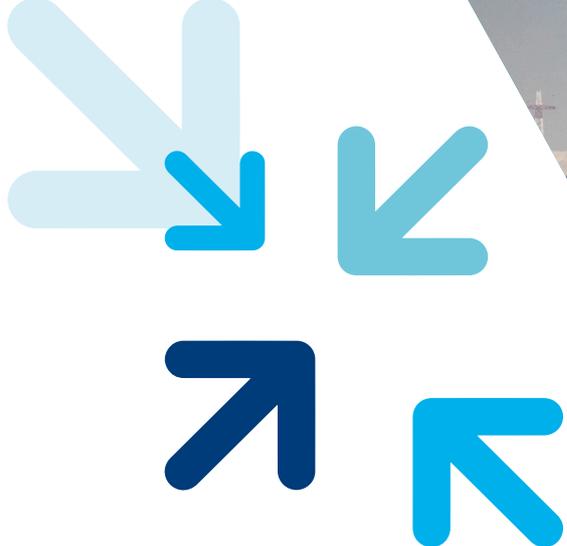
La Méditerranée n'est pas la seule mer au monde dont les pays riverains souhaitent bénéficier des avantages d'une ECA SO_x. Le pas de la désignation d'une ECA SO_x a déjà été franchi avec succès dans la zone de l'Amérique du Nord et la zone maritime caraïbe des États-Unis, les zones de la mer Baltique et de la mer du Nord.

Selon les évaluations effectuées, l'ECA SO_x Med apportera les avantages suivants :

1. une réduction significative des effets négatifs du transport maritime sur la santé humaine en diminuant les émissions de 79 % pour les SO_x et de 24 % pour les particules fines. On éviterait ainsi, chaque année en moyenne, plus de 1 100 décès prématurés dus aux cancers du poumon, aux maladies cardiovasculaires et aux accidents vasculaires cérébraux, ainsi que plus de 2 300 cas d'asthme chez les enfants (REMPEC, 2019). Les décès prématurés évités se concentrent dans les pays du pourtour méditerranéen, le plus gros impact étant attendu en Turquie, Algérie, Maroc, Italie et Tunisie. Mais les bénéfices se feront ressentir jusqu'à dans les pays voisins tels que l'Autriche ou la Jordanie (Ineris, 2019).
2. un gain sanitaire équivalent à 8 à 14 milliards d'euros par an, soit plus de 5 fois plus de bénéfices pour le seul secteur de la santé que de coûts pour le secteur du transport maritime (Ineris, 2019).
3. une réduction de l'acidification en diminuant les polluants acides formés à partir des SO_x, induisant une réduction des dommages aux cultures, aux forêts et aux espèces aquatiques (REMPEC, 2019), ainsi qu'aux bâtiments et monuments (Cofala et al. 2018). L'ECA SO_x Med apporterait ainsi des gains dans les secteurs de l'agriculture/sylviculture, améliorerait l'état et la productivité des écosystèmes, et éviterait des coûts liés aux ravalements de monuments historiques et autres bâtiments.
4. une réduction de la brume et des améliorations de la visibilité, notamment sur les principales routes maritimes méditerranéennes, évitant potentiellement des incidents maritimes (REMPEC, 2019) et améliorant l'attractivité touristique.

1. L'installation de dispositifs d'épuration des gaz d'échappement ("épurateurs"), est acceptée comme méthode alternative pour respecter la limite de la teneur en soufre si les États du pavillon les approuvent. Ces "épurateurs" éliminent les SO_x des gaz d'échappement émis par les navires, leur permettant de continuer à utiliser du fuel-oil lourd, en respectant les limites d'émissions de SO_x de l'ECA SO_x. Toutefois, ces "épurateurs", notamment s'ils sont en en boucle ouverte, émettent des contaminants toxiques et acidifiants dans l'eau, créant des impacts négatifs considérables dans l'environnement marin.





Le Plan d'Action pour la Méditerranée - Convention de Barcelone dans l' ECA SO_x Med

Selon l'article 6 de la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone »), dont les Parties contractantes sont les 21 pays du pourtour méditerranéen et l'Union européenne, « les Parties contractantes prennent toutes mesures [...] pour prévenir, réduire, combattre et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer Méditerranée causée par les rejets des navires... ».

Plusieurs composantes du Plan d'Action pour la Méditerranée - Convention de Barcelone ont été mobilisées, en collaboration étroite avec l'Unité de coordination et avec les Parties contractantes, en particulier :

- le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) : conduite de l'étude de faisabilité technique et économique et des analyses supplémentaires de l'approvisionnement en combustible et des méthodes de mise en conformité de substitution, élaboration de la feuille de route et du projet de soumission à l'OMI pour une proposition de désignation de l'ECA SO_x Med ;
- le centre d'activités régionales (Plan Bleu) : conduite d'une étude complémentaire relative à l'évaluation de l'impact économique de l'ECA SO_x Med proposée, y compris une analyse des impacts socio-économiques sur les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ; et
- le Programme d'évaluation et de contrôle de la pollution en Méditerranée (MED POL) : acquisition des connaissances sur les mesures de contrôle des émissions de SO_x et des particules fines provenant de sources situées à terre au sein des États côtiers méditerranéens.

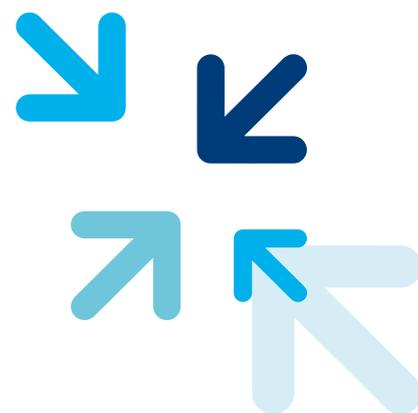
Plus récemment, à leur 22^e réunion au mois de décembre 2021, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont adopté une décision historique se mettant d'accord pour engager le processus formel visant la désignation de l'ECA SO_x Med auprès de l'OMI.

Rétroplanning jusqu'à la mise en application effective de l'ECA SO_x Med

Février 2022	Soumission de la proposition conjointe et coordonnée à l'OMI visant à désigner l'ECA SO _x Med
Juin 2022	Évaluation et approbation de ladite proposition ainsi que d'un projet d'amendement à l'Annexe VI de MARPOL relatif à la désignation de l'ECA SO _x Med proposée, le cas échéant, par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI à sa 78 ^e session
Décembre 2022	Examen et adoption dudit projet d'amendement, le cas échéant, par le MEPC de l'OMI à sa 79 ^e session
1er janvier 2025	Date prévue de la mise en application effective de l'ECA SO _x Med, le cas échéant

Pour en savoir plus :

www.rempec.org
www.planbleu.org
www.unep.org/uneppmap/



Cette note a été établie par **Guillaume Sainteny, Pauline Simon et Lina Tode** (Plan Bleu), **Gabino Gonzalez et Franck Lauwers** (REMPEC), avec la contribution de **Jihed Ghannem** (PNUE/PAM). Design : **Zen design studio** (Marseille).