

La Méditerranée reste le parent pauvre de l'Europe



Les eaux de la zone portuaire de Marseille sont fortement dégradées, donc exclues de fait.

Nantes-St Nazaire et La Rochelle ont déjà modifié leur règlement portuaire pour y inscrire une interdiction des rejets.

Bordeaux et Le Havre ont émis une interdiction de principe de l'utilisation de ces systèmes au titre de leur pouvoir de police portuaire.



*Le Sanctuaire est un espace maritime de 87 500 km² qui fait l'objet d'un Accord entre l'Italie, Monaco et la France pour la **protection des mammifères marins** qui le fréquentent.



**Golfe d'Ajaccio Natura 2000 en mer
- habitats rocheux, sableux et profonds
- secteur fréquenté par les mammifères marins.
Objectif : atteindre « **le bon état écologique** »
des eaux, des espèces et des habitats à statuts patrimoniaux.

LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES par **les navires** a évolué de manière significative au 1er janvier 2020, en réduisant au niveau mondial les émissions d'oxyde de soufre.

L'annexe VI de cette réglementation dite **convention MARPOL** entrée **en vigueur depuis 2005**, concerne la prévention de la pollution de l'air par les navires et notamment les rejets de soufre en établissant des zones de protection renforcée, les SECA. (Zones d'émission contrôlée de soufre).

Dans les zones SECA ou NECA (Manche/Baltique/mer du Nord), la teneur en soufre des carburants marins est passée de 1,5% à 1% en juillet 2010, puis à 0.1% le 1er janvier 2015 ;

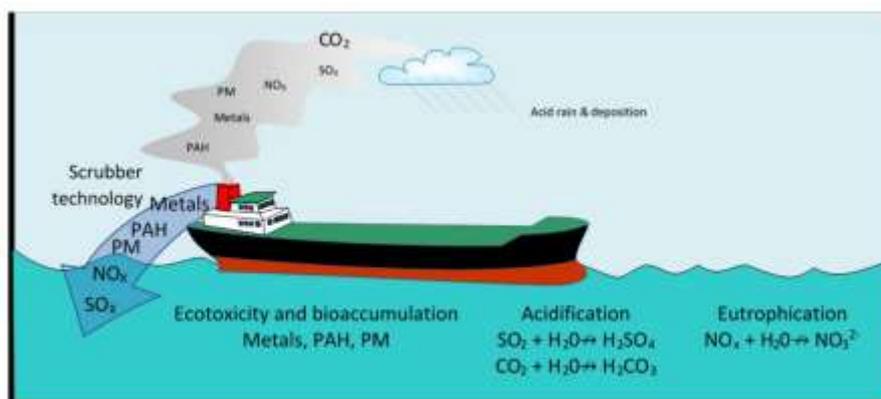


Hors les zones SECA, (donc en Méditerranée) la teneur en soufre est passée de 4.5% à 3.5% en 2012, et **à 0.5% en 2020**.

Les navires qui restent à quai plus de 2 heures doivent utiliser du carburant à 0,1% de soufre. (Directive 2016/802 du 11 mai 2016).

ÉTUDES ACTUELLES :

- ❖ Dans un scrubber, le gaz d'échappement traverse un spray d'eau de mer. **En boucle ouverte, ces eaux de lavages sont ensuite rejetées sans traitement dans le milieu marin, c'est un transfert de pollution de l'air à l'eau** qui contient en mélange :
 - des contaminants métalliques (vanadium, zinc, cadmium, plomb, nickel)
 - organiques (hydrocarbures aromatiques polycycliques dits HAP, résidus du fioul).
 - et des éléments chimiques dérivés de la combustion du fioul lourd tels que les SO_x (oxydes de soufre), NO_x (oxydes d'azote), particules (PM_{2,5}, PM₁₀ et des nanoparticules) ainsi que du carbone suie.



À ce jour, **23 Etats et 71 ports ont décidé d'interdire les rejets** des scrubbers en boucle ouverte dans leurs eaux territoriales ou leurs eaux portuaires. Dernièrement, la Turquie, l'Autorité du Canal de Suez, Oman et l'Arabie Saoudite ont rejoint cette liste.

En France, certaines grands ports maritimes comme Marseille, Nantes-St Nazaire et La Rochelle ont déjà modifié leur règlement portuaire pour y inscrire une interdiction des rejets. D'autres ports comme Bordeaux et Le Havre ont émis une interdiction de principe de l'utilisation de ces systèmes au titre de leur pouvoir de police portuaire.

Malgré l'intervention des associations de la Région PACA et de la Région CORSE en juillet 2019, l'égalité de traitement des citoyens sur un même territoire réclamée auprès du Cabinet du Premier Ministre Édouard PHILIPPE, n'a pas été entendue.

On retiendra seulement que depuis janvier 2015, on respire mieux au Havre qu'en PACA ou qu'en CORSE, et qu'aujourd'hui, la France accepte même de polluer nos eaux pour servir les intérêts de quelques armateurs adeptes du chantage à l'emploi et de la chasse aux subventions, au mépris de la Nature.