

Un paquebot à quai pollue comme un million de voitures

24/07/2015 à 09:21



« La croisière abuse » : deux ONG dénoncent la pollution provoquée dans les ports par les navires de croisière dont les moteurs fonctionnent en continu même lors des escales. | AFP

[Abonnez-vous à Ouest-France](#)

« La croisière abuse » : deux ONG dénoncent la pollution provoquée dans les ports par les navires de croisière dont les moteurs fonctionnent en continu même lors des escales.

Même à l'escale, les navires de croisière ne stoppent jamais leurs énormes moteurs. L'association [France Nature Environnement](#) (FNE) a mesuré qu'un paquebot à l'arrêt pollue autant qu'un million de voitures, en termes d'émission de particules fines et de dioxyde d'azote.

Le 20 juillet, l'ONG a démarré une action de sensibilisation dans le port de Marseille pour alerter sur la pollution de l'air générée par les bateaux restés à quai. **25 restaurants, 4 piscines, 2 simulateurs de surf, 1 patinoire« C'est une petite ville qui arrive »**, explique Adrien Brunetti, de FNE, avec derrière lui, dans le port de Marseille, le paquebot de la Royal Caribbean *Allure of the Seas*, en escale dans la cité phocéenne.

Ce navire, le plus grand bateau de croisière du monde, accueille à son bord 5 230 passagers et 2 300 membres d'équipage. **« Les moteurs tournent en permanence**

pour alimenter les besoins des passagers » et faire fonctionner les 25 restaurants, quatre piscines, deux simulateurs de surf ou encore la patinoire, déplore M. Brunetti, coordinateur santé environnement à FNE.

L'ONG allemande Nabu, partenaire de FNE, organise une campagne de mesures dans plusieurs ports européens, Marseille, mais aussi Venise, Barcelone, Lisbonne, Athènes ou Hambourg, pour mettre en évidence la pollution atmosphérique de ces géants des mers, dont *Allure of the Seas* est l'archétype. **« 3 500 fois plus polluant que les voitures »** Selon le Dr Axel Friedrich, consultant pour Nabu, un petit détecteur à particules en main, ce paquebot produit 80 mégawatts pour l'énergie à bord et 60 pour la propulsion, simplement en brûlant du diesel, entraînant le rejet d'oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines. D'où une pollution en mer, à l'approche des côtes et au stationnement que la brise marine repousse le plus souvent à l'intérieur des terres.

Mais c'est surtout le type de carburant utilisé qui exaspère les défenseurs de l'environnement : du fioul lourd, peu cher, très chargé en soufre, à 3,5 %, **« jusqu'à 3 500 fois plus polluant que les voitures »**. **« Et les moteurs ne sont pas équipés de filtres à particules ! »**

« Cinquante mètres plus loin », sur le rivage, **« une usine semblable n'aurait pas le droit de fonctionner »** sans filtres, assure le Dr Friedrich.

En Méditerranée, contrairement à l'Europe du Nord, aucune législation n'impose l'utilisation d'un carburant moins polluant. La seule contrainte est d'utiliser un carburant avec 0,1 % de soufre dans les ports. **« Mais il n'y a pas de contrôle »**, constate le Dr Friedrich. **Des systèmes de lavage des fumées** A Marseille, FNE et Nabu ont mesuré une pollution **« de fond »**, en l'absence de paquebot, de 3 000 particules fines entre 20 nanomètres (milliardièmes de mètres) et 1 micromètre (millionième de mètre) au cm³, explique M. Friedrich. Quand le paquebot est à l'escale, ce taux atteint jusqu'à 6 000, en fonction du vent... et 200 000 au cm³ dans le panache de fumée, souligne-t-il.

Selon Cédric Rivoire, directeur général France de la CLIA, une organisation qui regroupe les croisiéristes, la plupart des paquebots récents - dont *Allure of the Seas*, souligne-t-il - sont désormais équipés de *scrubbers*, des systèmes de lavage des fumées qui réduisent de 90 % les émissions d'oxydes d'azote et de soufre, et les microparticules supérieures à 100 nanomètres. **« Pour les particules plus fines, la technologie n'existe pas »**, d'après lui.

Ces *scrubbers* permettent ainsi de naviguer partout avec du fioul lourd, même dans les zones d'émissions contrôlées (Émission Control Area définies par l'Organisation maritime internationale), comme en Baltique et mer du Nord. **« Les armateurs de croisières ont toujours été impliqués dans l'environnement partout où elles opèrent, et elles appliquent, voire devancent les mesures »**, ajoute M. Rivoire.

La plupart des paquebots modernes, également, « **ont la capacité d'être branchés à quai** » pour éviter de laisser les moteurs allumés, poursuit-il. Mais cela demande des investissements lourds pour les ports. A Marseille, seuls les terminaux de la compagnie de ferries La Mériidionale seront équipés dans les prochains mois. **Cancers et crises cardiaques** Pour lutter contre cette pollution, mise en cause dans l'apparition de cancers et de crises cardiaques, FNE et Nabu militent pour obtenir certaines mesures. Elles demandent aux armateurs d'utiliser partout un diesel moins chargé en soufre et l'installation de filtres à particules sur les navires. Elles plaident auprès des gouvernements pour l'instauration en Méditerranée d'une zone d'émission réglementée interdisant l'utilisation de carburant avec plus de 0,1 % de soufre.

Enfin elles préconisent la généralisation des réductions des taxes portuaires et droits de passage pour les bateaux les plus propres, à l'instar de Singapour.

Selon l'ONG Transport and Environment, environ 50 000 morts prématurés en Europe sont imputables à la pollution atmosphérique maritime. Et des mesures simples permettraient de réduire de 80 à 90 % cette pollution.

Envoyé de mon iPhone