



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Conséquences de l'usage de *scrubbers* à circuit ouvert

Question écrite n° 25520

Texte de la question

M. Loïc Dombrevail attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'impact de la technologie des *scrubbers* en circuit ouvert. Le député souligne, avec inquiétude, que si les *scrubbers*, sortes de filtres, utilisés en circuit ouvert, nettoient bien les fumées des navires chargées d'oxydes de soufre et de particules fines, ils les rejettent dans la mer, s'alarmant ainsi des conséquences particulièrement pour une mer quasi fermée comme la Méditerranée. L'obligation pour les navires à travers le monde de ne pas rejeter de fumées dépassant la teneur de 0,5 % en oxyde de soufre entrera en vigueur au 1er janvier 2020. Prévus à l'annexe VI de la convention Marpol qui vise la pollution atmosphérique, cette nouvelle réglementation a été décidée en octobre 2016, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). Dans ce contexte de cap technologique imposé, et pour rester compétitifs, les armateurs installent donc des *scrubbers*, tours de lavage dans lesquelles est pulvérisée de l'eau de mer ou de l'eau douce additionnée de produits chimiques. Ces *scrubbers* permettent d'ôter jusqu'à 90 % des oxydes de soufre et des particules fines dans les fumées d'échappement des moteurs qui tournent au fioul à 3,5 %. Les résidus, un conglomerat de soufre, d'hydrocarbures, de métaux lourds, de particules fines et de nitrates, peuvent, après filtration de l'eau, être stockés sur le bateau et déchargés à terre pour y être retraités. Il s'agit alors d'un dispositif dit en « circuit fermé ». Cependant, ils peuvent aussi être rejetés à la mer ou dans les cours d'eau. C'est le dispositif dit en « circuit ouvert ». Le parlementaire ajoute qu'en plus d'être chargés en produits toxiques pour la faune et la flore, ces rejets se feront à une température comprise entre 20 et 40°, contribuant ainsi à l'élévation des températures de l'eau dans les baies, les estuaires, les fleuves, les canaux ou les ports fluviaux comme ceux de Rouen, Nantes ou Saint-Nazaire. La Californie, le Massachusetts, la partie allemande du Rhin, dans le canal de Kiel ont d'ores et déjà interdit les rejets de *scrubbers* en mer. Singapour les interdira à partir du 1er janvier 2020 et même la Chine y songe sérieusement pour ses fleuves. Le port de Dublin, la Lituanie, la Lettonie, la Belgique, la Nouvelle Zélande et l'Australie, avec la grande barrière de corail, se mobilisent contre les *scrubbers* en circuit ouvert. Il souhaite savoir de quelles mesures incitatives ou coercitives dispose la ministre pour imposer en France l'usage des *scrubbers* en circuit fermé et ainsi enrayer l'asphyxie programmée des océans en général et de la Méditerranée en particulier.

Texte de la réponse

La question des rejets en mer des épurateurs de fumées qui équipent aujourd'hui environ 3 000 navires dans le monde sur 90 000, dont quinze navires français. La réglementation internationale en matière d'émissions atmosphériques par les navires a effectivement évolué de manière significative au 1er janvier 2020, en réduisant au niveau mondial les émissions d'oxyde de soufre. Afin de pouvoir respecter les différents seuils d'émissions d'oxydes de soufre, les navires ont en effet la possibilité, plutôt que d'utiliser des carburants à faible teneur en soufre aujourd'hui plus onéreux, de s'équiper de systèmes de lavage des gaz d'échappement (dénommés *scrubbers*) dont certaines technologies induisent des rejets de contaminants à la mer (métaux lourds, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), etc.). La France s'est très tôt prononcée contre les rejets des eaux de lavage des *scrubbers* dans le milieu marin et souhaite parvenir à un cadre international harmonisé

visant à faire disparaître à terme le report d'une pollution de l'air vers une pollution des eaux marines. Consciente que les pollutions ne connaissent pas de frontières, la France a convaincu l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne et la Commission de porter d'une voix la question à l'Organisation maritime internationale (OMI) lors du Comité pour la protection du milieu marin de mai 2019. Le sujet ne fait pas consensus aujourd'hui, notamment en raison de potentielles pertes économiques qu'une mesure d'interdiction pourrait imposer aux armateurs, aux équipementiers et aux ports. L'OMI tentera donc, au cours des prochains sous-comités et comités environnementaux, de trouver une issue pertinente, en prenant en considération tant la protection du milieu marin que celle du secteur économique maritime.

Données clés

Auteur : [M. Loïc Dombrevail](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (2^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25520

Rubrique : Pollution

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique et solidaire](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [24 décembre 2019](#), page 11325

Réponse publiée au JO le : [16 juin 2020](#), page 4256