



N° 1041

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 juin 2018.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*relative à la **lutte contre la pollution du transport maritime**
et à la **promotion des carburants marins alternatifs,***

présentée par

M. Saïd AHAMADA,

député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

À une époque où le transport maritime représente 90 % du trafic mondial de marchandises et que la quasi-totalité des navires utilise le fioul comme carburant, il paraît crucial de mettre en œuvre une politique de lutte contre la pollution du transport maritime, qui passe par le recours à des modes de propulsion alternatifs au fioul.

Le fioul est en effet un carburant qui rejette dans l'atmosphère de nombreuses particules polluantes (principalement des oxydes de soufre et d'azote, du dioxyde de carbone et des particules fines), dont la forte nocivité tant au plan environnemental qu'en matière sanitaire n'est plus à démontrer. La lutte contre la pollution du transport maritime constitue donc un enjeu majeur de santé publique, en premier lieu pour les habitants des villes portuaires.

La transition énergétique du transport maritime apparaît également comme un enjeu crucial d'attractivité et de compétitivité pour les ports français, qui doivent se positionner sur ce nouveau secteur d'activité que constitue l'approvisionnement des navires en carburants alternatifs.

La lutte contre la pollution du transport maritime passe donc nécessairement par la transition énergétique du transport maritime. À l'heure actuelle, plusieurs solutions sont identifiées pour permettre de mettre concrètement en œuvre cette transition énergétique :

Le gaz naturel liquéfié (GNL) apparaît comme le principal carburant alternatif au fioul, puisqu'il permet de limiter fortement les émissions d'oxydes de soufre et d'azote.

Concernant plus particulièrement la diminution de la pollution dans les villes portuaires, le développement de branchements électriques à quai, qui permet aux navires de couper leur moteur lorsqu'ils y sont stationnés, est la solution à privilégier.

Il est également nécessaire d'appréhender la transition énergétique du transport maritime sur le long terme. Les acteurs du secteur maritime ont ainsi identifié l'hydrogène comme étant la prochaine solution à envisager pour décarboner le transport maritime. L'utilisation de l'hydrogène permet en effet de limiter entièrement les rejets de dioxyde de carbone dans l'atmosphère.

Les pouvoirs publics se sont positionnés pour la transition énergétique du transport maritime. Le Gouvernement s'est ainsi pleinement engagé lors du Comité interministériel de la mer (CIMer) du 17 novembre 2017 pour l'utilisation du GNL comme carburant maritime (mesure n°18).

D'autre part, un cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports a été présenté en février 2017. Ce cadre d'action national prévoit le développement de structures d'avitaillement en GNL dans sept ports maritimes d'ici 2025, ainsi que l'installation de bornes de branchement électrique à quai dans les ports.

Il faut par ailleurs rappeler que la pollution du transport maritime est encadrée par le droit international grâce à la réglementation de l'Organisation maritime internationale (OMI), une agence spécialisée de l'ONU.

En 2005, est ainsi entrée en vigueur la convention MARPOL qui fixe un taux limite pour les émissions d'oxyde de soufre. La convention fixe la teneur en oxyde de soufre des carburants à 3,5 %. Ce taux plafond sera abaissé à 0,5 % à compter du 1^{er} janvier 2020. Il apparaît donc d'autant plus urgent de recourir à des modes de propulsion des navires moins polluants.

La convention MARPOL permet de créer des zones instaurant un contrôle renforcé des émissions d'oxydes de soufre et d'azote (dites zones ECA – *Emission Control Area*), où le taux d'émissions d'oxyde de soufre est limité à 0,1 %. Une zone ECA a déjà été créée en 2015 dans la zone Manche-mer du Nord. La France défend actuellement la création d'une zone ECA en mer Méditerranée. Il est crucial que ce projet puisse aboutir dans les années à venir, pour permettre de diminuer la pollution dans cette zone caractérisée par un trafic maritime très dense.

Les acteurs privés du secteur maritime, notamment les armateurs, sont convaincus de la nécessité de mettre pleinement en œuvre la transition énergétique du transport maritime, et sont favorables aux différentes solutions présentées.

Cette transition énergétique nécessite cependant d'importants investissements de leur part. Il paraît donc décisif que l'État mette en place une stratégie de soutien à ces investissements privés pour rendre pleinement possible la transition énergétique du transport maritime. Ce soutien aux acteurs privés pourrait notamment passer par une réforme des

modalités d'amortissement des investissements effectués par les armateurs, à travers l'instauration d'un dispositif de suramortissement fiscal.

Enfin, il est nécessaire d'associer davantage les habitants des villes portuaires à la lutte contre la pollution du transport maritime. Des commissions consultatives de l'environnement, dont sont membres des représentants des riverains, existent aujourd'hui dans toutes les communes à proximité directe d'un aéroport. Ces commissions sont consultées sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Il serait utile de mettre en place des commissions similaires dans les grands ports maritimes.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution ;
- ③ Vu les articles 46, 54, 57 et 58 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances ;
- ④ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale ;
- ⑤ Vu le rapport annuel de performance de la mission budgétaire Écologie, développement et mobilités durables annexé au projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes pour 2017 ;
- ⑥ Vu la note d'analyse de l'exécution budgétaire en 2017 de la Cour des comptes concernant la mission budgétaire Écologie, développement et mobilité durables ;
- ⑦ Vu les travaux de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale, réunie en commission d'évaluation des politiques publiques le 4 juin 2018 ;
- ⑧ Considérant que la lutte contre la pollution du transport maritime constitue un enjeu majeur de santé publique, d'autant plus crucial dans les villes portuaires ;
- ⑨ Considérant la réglementation de l'organisation maritime internationale qui limite la pollution du transport maritime, notamment l'annexe VI de la convention MARPOL entrée en vigueur en 2005 qui fixe un plafond pour les émissions d'oxydes de soufre et d'azote par les navires ;
- ⑩ Considérant les différentes innovations technologiques qui permettent de réduire la pollution du transport maritime ;
- ⑪ Considérant la présentation en février 2017 du cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports, qui prévoit le développement de structures d'avitaillement en

gaz naturel liquéfié dans les ports ainsi que le déploiement de services d'alimentation électrique à quai dans les ports ;

- ⑫ Considérant que l'État a annoncé son soutien à la transition énergétique du transport maritime vers le gaz naturel liquéfié lors du comité interministériel de la mer du 17 novembre 2017 ;
- ⑬ 1. Soutient la promotion du gaz naturel liquéfié comme carburant marin et l'installation de bornes de branchement électrique à quai dans les ports ;
- ⑭ 2. Encourage le Gouvernement à envisager la transition énergétique du transport maritime dans une perspective de long terme en soutenant des solutions innovantes telles que l'utilisation de l'hydrogène comme carburant marin ;
- ⑮ 3. Souhaite que puisse être adoptée une stratégie de soutien aux investissements réalisés par les armateurs, en envisageant notamment une réforme de ces investissements, pouvant se traduire par l'instauration d'un dispositif de suramortissement fiscal, afin de faire évoluer leurs navires vers des modes de propulsion moins polluants ;
- ⑯ 4. Souhaite que puisse aboutir le projet défendu par la France de créer une zone ECA (*Emission Control Area*) en mer Méditerranée, dans le cadre de la convention MARPOL de l'Organisation maritime internationale, dans le but de limiter davantage les émissions d'oxydes de soufre et d'azote par les navires dans cette zone caractérisée par un trafic maritime très dense ;
- ⑰ 5. Souhaite que soient créées dans chaque grand port maritime des commissions consultatives de l'environnement pour mettre en place un dialogue entre les habitants des villes portuaires et les autorités des ports concernant les problématiques environnementales et sanitaires relatives au transport maritime.

