



DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES DE
L'UNION

DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B:
POLITIQUES STRUCTURELLES ET DE COHÉSION

TRANSPORT ET TOURISME

EFFET D'UNE ÉVENTUELLE EXTENSION PAR L'UE À L'ENSEMBLE DU LITTORAL EUROPÉEN DES ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE SOUFRE

SYNTHÈSE

Contenu

La note de synthèse donne une analyse en profondeur de l'effet d'une décision politique au sujet des zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) en général et de leur expansion à toutes les zones maritimes du littoral de l'UE. À cette fin, elle comprend des informations pertinentes sur le contexte et les résultats de la recherche qui serviront à nourrir le débat parlementaire sur l'opportunité d'étendre les SECA alentour des régions du littoral de l'UE. Elle comprend également, par-delà l'objectif d'aider à l'élaboration d'une politique, les faits et chiffres pertinents et une information actualisée sur d'autres avis scientifiques, à partir de conclusions d'un passage en revue complet du sujet.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/LOT 3/C2/SC1

2012

PE 474.549

FR

Ce document a été demandé par les commissions parlementaires des transports.

AUTEURS

HSBA – Prof. Dr. Orestis Schinas
I3 Group – Jian Bani

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Piero Soave
Parlement européen
Département thématique B: Politiques structurelles et de Cohésion
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTANCE ÉDITORIALE

Nóra Révész

VERSIONS

Original: EN.
Traductions: DE, FR.

À PROPOS DE L'ÉDITEUR

Pour contacter le Département thématique B ou vous abonner à sa lettre d'informations mensuelle, veuillez écrire à l'adresse suivante: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrit achevé en mai 2012.
Bruxelles, © Union européenne, 2012.

Ce document est disponible sur Internet à l'adresse suivante:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen.

Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable de l'éditeur et transmission d'un exemplaire à celui-ci.

SYNTHÈSE

Cette note porte sur la limitation stricte des teneurs en soufre des combustibles marins, notamment dans des zones maritimes sélectionnées et protégées qui sont particulièrement sensibles à la pollution atmosphérique, appelées zones de contrôle des émissions de soufre (généralement connues par l'acronyme anglais SECA). Elle vise aussi à explorer les risques associés à une expansion des actuelles SECA dans l'Union européenne (UE) et examine l'éventuelle introduction de nouvelles zones de contrôle des émissions de soufre, y compris la possibilité d'étendre les SECA à l'ensemble du littoral européen.

La pollution de l'air par les navires, notamment sous formes d'oxydes de soufres (SO_x), a des conséquences pour la santé publique et l'environnement. C'est un dossier à très haute priorité politique, aux niveaux tant européen qu'international. Il pose une question complexe en termes à la fois scientifiques et politiques, avec des intérêts en conflit chez les parties concernées.

Cadre législatif

L'Organisation maritime internationale (OMI) est chargée de la prévention de la pollution par le transport maritime, principalement au titre de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (dite convention Marpol). L'annexe VI de la convention Marpol traite de la question des émissions de SO_x et introduit la notion de SECA, autrement dit des zones maritimes où s'appliquent des limites plus strictes à la teneur en soufre.

- Pour l'instant, l'annexe VI fixe les limites maximales de la teneur en soufre en masse à 3,5 % hors des SECA et à 1,0 % dans les SECA.
- Ces limites seront ramenées à 0,5 % hors des SECA en 2020 (sous réserve d'une évaluation intermédiaire en 2018) et à 0,1 % dans les SECA dès 2015.

L'Union européenne, avec la directive 2005/33/CE, s'est théoriquement alignée sur les dispositions et règles de l'OMI relatives à la teneur en soufre des fiouls et aux méthodes de mise en conformité. Depuis le 1^{er} janvier 2010, les États membres sont tenus de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que les navires n'utilisent pas de combustibles marins d'une teneur en soufre supérieure à 0,1 % en masse tant qu'ils sont à quai dans un port de l'Union.

Analyse du trafic

La décision d'étendre, ou non, les SECA doit être prise en fonction des changements en volume du trafic. La principale zone maritime, en ce qui concerne la note de synthèse, est la Méditerranée. On s'attend à ce que les échanges et le trafic y augmentent; or, même si le niveau des émissions diminue en soi, un trafic accru peut accroître la pression sur l'environnement. Il convient de prêter attention à une extension des SECA à toutes les eaux européennes parce que c'est un moyen d'alléger la charge pour l'environnement.

Défis techniques

L'introduction de limites aux teneurs en soufre des combustibles utilisés dans les navires a accéléré les recherches en matière de réduction des émissions et d'hydrocarbures de substitution. Les principales questions qui se posent se résument ainsi:

- la technique d'épuration existe et répond à la plupart des défis techniques, le coût des installations variant énormément selon le type, l'âge et la taille du navire;
- le gaz naturel liquéfié (GNL) offre une alternative prometteuse, à condition que se développe un important réseau de stations de soutage le long des côtes européennes;
- d'autres travaux de recherche sont nécessaires en ce qui concerne les épurateurs hybrides et le développement d'infrastructures côtières de GNL;
- un encadrement stable par la réglementation stimulera les efforts des fabricants pour relever les divers défis techniques.

Enseignements

L'effet de l'existence de SECA en mer du Nord et en mer Baltique a été étudié. Les études montrent:

- qu'il existe actuellement un état d'esprit poussant au respect de la réglementation mais qu'il est impossible d'estimer jusqu'à quel niveau ce respect va réellement;
- qu'il subsiste des problèmes en matière de contrôle et de répression qu'il faut affronter; la directive européenne citée pourrait être mieux appliquée si elle était intégrée dans les protocoles du Mémoire d'entente de Paris;
- que les écarts par rapport à la réglementation peuvent s'expliquer par le prix élevé du fioul conforme;
- que les avantages de la réduction des émissions de SO_x dépassent les coûts;
- qu'il fallait mettre, dès que possible, au rebut le tonnage non-conforme ou en œuvre de nouvelles techniques;
- qu'il convient d'imaginer des scénarios réalistes dans le but de mener à bien une évaluation correcte des coûts de la nouvelle réglementation et des coûts induits.

Questions d'hydrocarbures

Prédire les prix futurs des hydrocarbures de soute est une question complexe. Il est toutefois évident que les fiouls et gazoles à faible teneur en soufre sont significativement plus chers que les fiouls à haute teneur en soufre actuellement utilisés. Étant donné que Rotterdam est le port de référence sur le marché, il faut s'attendre à ce que les prix des hydrocarbures soient plus élevés dans les autres ports de soutage, en particulier en Europe du Sud.

Il ne semble pas que les questions portant sur la disponibilité et le prix des hydrocarbures à faible teneur en soufre soient sur le point d'être réglées.

Une charge financière importante sera donc imposée aux armateurs et aux opérateurs. Une forte baisse des limites augmentera néanmoins les avantages pour la société.

Conclusions et recommandations

- On s'attend à une croissance du trafic en mer, avec une augmentation concomitante des émissions de SO_x qu'il provoque.
- Le transport maritime est, à lui seul, la plus grande source d'acidification dans nombre de pays européens.
- Toute diminution de la charge environnementale aura de plus larges avantages pour la société.
- La technique d'épuration est déjà disponible.
- Une baisse des limites maximales tolérées pour les SO_x et une expansion des SECA en Europe, quelle qu'elle soit, donneraient une impulsion à la recherche technique en matière de réduction des émissions et d'hydrocarbures de substitution.
- On s'attend à une innovation technique et à l'activation des filières économiques en rapport. La déclaration de nouvelles SECA, si elle se fait dans le cadre de l'OMI, faciliterait la bonne application des réglementations sous le régime actuel de contrôle par l'État du port.
- Combiner les limitations par les SECA avec les exigences du programme "Air pur pour l'Europe"¹ rehausserait l'amélioration espérée de la qualité de l'air.
- Un transfert modal vers des chaînes logistiques plus polluantes ou autres ne saurait être exclu, mais aucune quantification n'est disponible, et, en pratique, il aurait des conséquences sur certains échanges au sein de l'UE.

En fonction de ces conclusions, les recommandations de mesures à prendre se résument ainsi:

- étendre les SECA à l'ensemble du littoral de l'Union nivèlerait les conditions de jeu pour toutes les parties et renforcerait la compatibilité technique de la flotte de cabotage en service dans les ports européens;
- les pays tiers limitrophes devraient également adopter une réglementation environnementale stricte; c'est dire qu'il faut une compréhension et une coopération politiques;
- la décision de ne pas étendre les SECA perpétuerait des incompatibilités techniques, des problèmes de concurrence et un haut degré d'externalisation;
- il faut poursuivre les recherches visant à estimer les effets sur le réchauffement planétaire des émissions de soufre en pleine mer;
- il faut aussi une évaluation complète du nombre et de la capacité des stations de soutage de GNL nécessaires;
- un financement est disponible de la part de l'Union ou d'autres sources financières; des ajustements précis quant aux conditions de ce financement pourraient être nécessaires.

¹ Le but du programme "Air pur pour l'Europe" de la Commission est d'établir une stratégie intégrée de longue portée pour lutter contre la pollution de l'air et protéger de ses effets sur la santé et l'environnement. La Commission a récemment lancé un réexamen d'ensemble de sa politique de l'air, en se fondant sur la stratégie thématique de 2005 contre la pollution de l'air et sur le programme "Air pur pour l'Europe".