

Transcription légistique de l'objectif B2 :

Réduire à zéro les émissions des navires lors de leurs opérations dans les ports (embarquement de passagers ou de marchandises)

COMMENT LIRE LES TRANSCRIPTIONS LÉGISTIQUES ?

Le ~~noir barré~~ concerne les parties de textes existant qui devraient être supprimées.

Les parties en **rouge gras** correspondent aux textes qu'il y aurait lieu de créer ou mots à ajouter dans les textes existants.

PROPOSITION SD-B2.1 : INTERDIRE L'USAGE DES MOTEURS POLLUANTS LORS DES ARRÊTS DANS LES PORTS

POINTS D'ATTENTION

Les règles visant à lutter contre la pollution par les navires sont fixées au niveau international pour ce qui concerne la navigation en mer et par la réglementation européenne s'agissant du séjour des navires dans les ports de l'Union.

Les conventions relatives à la navigation commerciale se négocient au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). La question de la pollution par les navires a fait l'objet de la convention Marpol¹ de 1973 qui a été récemment amendée pour ramener la teneur en soufre (SOx) des carburants marins de 3,50 % à 0,50 % à compter du 1^{er} janvier 2020.

Par ailleurs, le plafond de la teneur en soufre applicable aux fuel-oils utilisés à bord des navires exploités dans les zones de contrôle des émissions de SOx (SECA) a été fixé à 0,10 % depuis le 1^{er} janvier 2015 par l'OMI. Les SECA créées en vertu de l'Annexe VI de MARPOL du fait de l'intensité de leur trafic maritime sont les suivantes : mer Baltique, mer du Nord, Amérique du Nord (couvrant les zones côtières désignées au large des États-Unis et du Canada) et la zone maritime caraïbe des États-Unis (entourant Porto Rico et les îles Vierges américaines).

S'agissant de la situation dans les ports européens, la directive UE n° 2016/802 du 11 mai 2016² a fait l'objet d'une transposition à l'article L 218-2-III du code de l'environnement qui dispose que « *les navires à quai durant plus de deux heures consécutives selon les horaires publiés doivent utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 %, exception faite des navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.* »

Cette évolution, somme toute relativement récente, du cadre réglementaire, conduit les armements maritimes à s'adapter (utilisation de fuel-oil à faible teneur en soufre, dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, motorisation au gaz naturel liquéfié, etc.) et les ports à trouver la réponse à de nouveaux besoins (soutage en GNL, alimentation électrique à quai...).

Le fait que les échanges commerciaux dans le monde s'effectuent à 90 % par voie maritime, explique le fait que les problèmes touchant relatifs à la navigation maritime ne peuvent trouver de solution que dans un cadre multinational.

Une transcription juridique par une norme de droit interne n'apparaît donc pas possible.

Une recommandation serait plus appropriée.

1. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973.

2. Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

PROPOSITION SD-B2.2 : METTRE À DISPOSITION LES MOYENS D’ALIMENTER EN ÉLECTRICITÉ LES NAVIRES À QUAI POUR PERMETTRE UNE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS LIÉES AUX MOTEURS

POINTS D’ATTENTION

Des textes majeurs ont déjà été pris aux niveaux communautaire et national sur ce sujet.

- la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (transposée en France par le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques)
- Arrêté du 8 décembre 2017 relatif aux spécifications techniques des installations d'alimentation électrique à quai pour les transports maritimes

Les mesures à prendre seront des mesures d'investissement plus que des mesures juridiques. En effet, l'application de ces textes va nécessiter, pour les gestionnaires des activités portuaires, la mise à disposition de points d'alimentation électriques sur les quais d'une puissance supérieure à 1MW. Cela se traduira par la construction d'installations électriques haute tension avec postes de transformation de puissance suffisante pour alimenter plusieurs navires.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Il n'y a pas de texte à modifier compte tenu de la réglementation déjà existante.

La mise en œuvre de la proposition passe par une recommandation au gouvernement d'engager un grand plan d'équipement des ports en infrastructures électriques (et également en gaz naturel liquéfié « GNL ») ainsi que les budgets associés nécessaires. A cette occasion devrait être traitée la question de la répartition des charges entre État, ports et utilisateurs pour le déploiement de ces infrastructures électriques.