

CHARTE CROISIÈRE DURABLE EN MÉDITERRANÉE FRANÇAISE

*Guide à l'attention des tierces parties : (capitaineries,
stations de pilotage, agents maritimes)*



1 Contexte

La façade Méditerranéenne est la façade continentale la plus emblématique de l'activité de la croisière. En 2023, les prévisions d'escale sur l'ensemble façade Méditerranéenne sont de 1700 escales assurées par 146 navires associés à 43 compagnies de croisière. 51 navires associés à 26 compagnies effectueront au moins 10 escales en 2023 soit 80% des prévisions d'escales.

Compte-tenu de l'importance de l'activité et de la sensibilité grandissante des citoyens et des autorités aux problématiques environnementales et à la question de la qualité de l'air, il a été décidé au niveau de la façade de créer une charte d'engagement dépassant les exigences de la réglementation notamment sur des aspects relatifs à l'impact environnemental de la navigation maritime. Avec la reprise de l'activité de la croisière à la fin de l'épidémie de la COVID, l'activité de la croisière a fait l'objet de critiques régulières en lien avec la qualité de l'air et la préservation du milieu marin.

En 2022, les trois régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie et Corse, ont ainsi connu respectivement des périodes de pics de pollution atmosphérique, de 33 jours, 27 jours et 8 jours selon les données fournies par les organismes chargés de la surveillance.

La charte croisière durable s'appuie sur des chartes locales existantes ("charte bleue" de Marseille, charte de la mairie de Cannes, charte de Saint Raphaël) tout en élargissant sa portée à tout le littoral méditerranéen français et en intégrant pour certains aspects une extension aux eaux sous juridiction française. Au cours des négociations avec les principaux armateurs de la croisière et de son association internationale (CLIA), il est apparu nécessaire de mettre en avant la volonté de l'Etat français de porter cette charte afin d'éviter la multiplication de charte locale en offrant un socle commun renforcé d'exigences.

Le 20 Octobre 2022, la charte Croisière Durable a ainsi été signée, à l'occasion du Blue Maritime Summit à Marseille, par M. Hervé Berville, secrétaire d'Etat auprès de la Première ministre, chargé de la Mer, et les principaux armateurs opérant en mer Méditerranéenne membres de la CLIA.

Son périmètre géographique d'application, variable selon les engagements, comprend les eaux sous juridiction française et l'ensemble des ports français de Méditerranée.

La charte est construite autour de 13 engagements forts et concrets qui vont au-delà de la réglementation en vigueur ou anticipent les prochaines évolutions.

Elle est un outil dynamique qui s'adapte aux évolutions réglementaires imposant une révision périodique des engagements tous les 3 ans. La prochaine révision des engagements avec les armateurs est prévue en 2025.

En signant cette charte, chaque armateur s'engage :

- A se soumettre au dispositif annuel de contrôle et de surveillance de la charte en procédant aux autoévaluations des navires et en fournissant des informations transparentes quant aux résultats de ces auto-évaluations,
- A fournir l'accès à la documentation et à la réalisation d'un audit à bord indépendant par un auditeur externe et par des représentants de la charte (DIRM).

2 Parties prenantes et rôles

La charte a été signée par le secrétaire d'Etat auprès de la Première ministre, chargé de la Mer, qui a confié le pilotage de la mise en place de la certification à la DIRM Méditerranée. Les engagements de la charte s'appliquent à tous les navires des compagnies de croisière signataires assurant des escales dans les eaux françaises. Les compagnies n'ayant pas ratifié la charte lors du Blue Summit 2022, sont invitées à ratifier la charte.

En complément des signataires trois tierces parties sont particulièrement impliquées dans le fonctionnement de la charte :

- Les capitaineries des ports d'escale
- Les pilotes maritimes des ports d'escale
- Les agents maritimes des ports d'escale

En effet, plusieurs engagements de la charte impliquent une surveillance par les capitaineries de la qualification des émissions atmosphériques :

- Pour tous leurs navires, les compagnies signataires se sont engagées à réduire leurs émissions de SO_x, en utilisant un combustible d'une teneur en soufre < 0.1% (ou en utiliser une méthode équivalente) dès leur entrée dans les 3 mn à partir du 01/01/2023 et dès les 12 mn à partir du 01/01/2024 (engagement N°8).
- Concernant les fumées, la capitainerie du port d'escale est juge de la qualité des émissions atmosphériques en lien avec le code des transports (Article R5333-17). Elle peut exiger au navire de réduire les émissions en demandant, un changement de moteur, de combustible ou l'arrêt des scrubbers à boucle fermée si les fumées sont trop importantes. Dans le cadre de la charte les compagnies se sont engagées à assurer un monitoring en continue des fumées et à les réduire notamment en période de pics de pollution (engagement N°9).
- En période de pic de pollution, les navires équipés de moteurs tier III, doivent mettre en œuvre les dispositifs d'abattement des NO_x (SCR) dès les approches portuaires et à quai ou au mouillage (engagement 11).

En cas de constatation de non-respect de ces engagements par un navire, la capitainerie est invitée à informer la DIRM de cette situation en envoyant un rapport de non-conformité sur l'adresse mail du point contact de la DIRM (cf. section 4) en précisant dans l'objet le port, la date et le navire.

Les stations de pilotage sont également invitées à faire part de leur constat en cas de non-respect de ces 3 engagements précédents mais également de l'engagement N°10 est relatif à la réduction de vitesse en cas de pic de pollution.

Les agents maritimes sont invités à rappeler aux commandants des navires ces exigences en lien avec la qualité de l'air et la réduction des émissions atmosphériques.

Toutefois, l'information sur la situation de la qualité de l'air et du risque de pic de pollution doit être rapportée au navire avant son arrivée à quai ou au mouillage. Cette information peut être fournie par les capitaineries, la station de pilotage ou l'agent portuaire. Ces trois acteurs sont les relais de l'information relative aux alertes pollution de l'air diffusée par la préfecture de compétence en lien avec les organismes de surveillance de la qualité de l'air.

Le retour en continue vers la DIRM MED des constats de non-respect des engagements précédents, est une information indispensable pour l'évaluation de la conformité des navires dans le cadre des audits et de l'analyse des auto-évaluations assurées par les compagnies.

3 Principe de l'évaluation

Pour garantir l'efficacité de la démarche, la charte s'appuie sur 3 étapes :

- **L'adhésion des compagnies à la charte (22 compagnies au 28/07/2023)**
- **L'auto-évaluation de la performance du navire par la compagnie**
- **L'audit externe des navires par un organisme certificateur.**

Chaque début d'année, les prévisions d'escale des navires à l'échelle de la façade sont fournies par les différents points de contacts (autorités portuaires, clubs de la croisière, CCI...) afin de caractériser la flotte de navires opérés par les compagnies.

Pour la première année, **chaque compagnie signataire de la charte assurera l'auto-évaluation de tout navire assurant un minimum de 10 escales par an sur la façade méditerranéenne française.** Pour les navires identifiés, les compagnies signataires seront invitées à remplir le rapport d'auto-évaluation, **via un formulaire en ligne portant sur 31 questions relatives au respect des 13 engagements et 22 questions relatives aux caractéristiques techniques du navire.**

- ➔ A l'issue de l'analyse des rapports d'auto-évaluation et en accord avec la programmation des escales, la DIRM listera les navires à auditer par l'organisme certificateur. **L'objectif est d'auditer chaque année un navire assurant au moins 10 escales par compagnie signataire.**
- ➔ A l'issue de l'audit à bord, la conformité du navire aux engagements sera concrétisée par la délivrance d'un certificat si la conformité aux exigences est établie avec un score supérieur à 80%.

Les compagnies qui ont signé la charte sont identifiables sur le site de la DIRM MED. Les compagnies sont autorisées à communiquer sur leur adhésion. Une charte graphique sera mise en place en fin d'année.

4 Un point de contact dédié

Une messagerie dédiée à la charte de la croisière durable est mise en place et gérée par la DIRM MED :

dirm-med.cruise-charter@mer.gouv.fr

Cette messagerie permet la réception des demandes d'adhésion à la charte, le suivi des messages relatifs aux éventuels signalements par les autorités portuaires en cas non-respect des engagements de réduction ds ou de non-respect des procédures de pilotage aux approches portuaires, le suivi des plans d'actions en cas de non-conformité ou d'observation, la compilation des données d'escale à l'échelle de la façade pour l'année N+1, ...

Cette boîte de service est le point de contact à privilégier pour les éventuelles questions relatives à la charte croisière durable en Méditerranée et sa mise en place. Une FAQ sera prochainement mise en ligne sur l'internet de la DIRM MED pour répondre aux questions les plus fréquentes.

Le suivi des évolutions relatives à la mise en place de la charte croisière, (adhésion, suivi de l'activité ; référentiel, ...) est disponible sur le site internet de la DIRM MED :

<https://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/charte-croisiere-durable-r495.html>