



Ce bateau peut accueillir
6600 passagers et 1 682 membres
d'équipage.



Le pont supérieur des anciens paquebots
est plus contaminé que bien des villes.



Certains ports sont débordés par le succès
des croisières.

Haro sur les «villes flottantes»

La pollution émise par les paquebots va-t-elle générer une «honte» des croisières comme celle vécue pour les vols touristiques?

TEXTE ET PHOTOS **BERNARD PICHON**

Avec plus de 7 millions de passagers et 20 milliards d'euros de retombées économiques en Europe, le succès de la croisière ne se dément pas. Près de 40 compagnies domiciliées sur le continent gèrent 137 navires, où 75 autres sont également déployés par une vingtaine d'autres sociétés. Dans ce contexte, de récentes analyses ont démontré qu'à eux seuls, les 94 paquebots de Carnival Corporation – leader du segment du luxe – émettent dix fois plus de dioxyde de soufre que 260 millions de voitures (le No 2 mondial – Royal Carribean – en rejette, lui, quatre fois plus!). En 2015, des chercheurs allemands avaient déjà dénoncé la pollution liée au transport maritime, qui serait responsable de 60 000 décès prématurés par an en Europe. La qualité médiocre des carburants utilisés par ces villes flottantes est mise en cause: un fioul lourd dont les émanations sont bien plus toxiques que le diesel, pourtant lui aussi décrié.

Particules fines

Deux polluants émis sont particulièrement scrutés: l'oxyde de soufre et l'oxyde d'azote, qui accélèrent la for-

mation de particules fines et ultrafines. En pénétrant dans notre organisme, elles peuvent entraîner une dégradation de la respiration, une hyperréactivité des bronches chez les asthmatiques ou une augmentation de la sensibilité aux infections microbiennes chez les enfants.

Un carburant prometteur

Mais cet important danger pour la santé publique n'est pas inéluctable: quelques mesures pourraient réduire drastiquement ces nuisances. Des études révèlent qu'une réduction de plus de 90% des émissions nocives est possible grâce à l'utilisation d'épurateurs capables de neutraliser une grande part des pollutions des gaz d'échappement (à l'aide d'un fluide absorbant les oxydes de soufre). Les déchets produits sont stockés à bord, puis débarqués à terre pour traitement. Depuis le 1er janvier, les navires évoluant dans les eaux territoriales d'Islande doivent utiliser ce procédé s'ils consomment encore du fioul lourd. En cas de violation, les armateurs sont passibles de lourdes amendes. Récemment, l'un d'eux a dû s'acquitter de 71 000 euros, son «MS Magellan» ayant affiché une te-

neur en soufre de 0,17% au lieu des 0,1% autorisés. Pour réduire les pollutions, le gaz naturel liquéfié (GNL) est une alternative intéressante. Sa combustion réduit de 100% les émissions de dioxyde de soufre et des particules fines, de 80% des oxydes d'azote et de 20% du CO2 par rapport au fuel lourd traditionnel. Aujourd'hui, c'est le carburant carboné le plus efficace d'un point de vue environnemental (lire encadré). La décision d'adopter ce type de propulsion pour les navires de la nouvelle génération répond aux objectifs de l'Agenda 2030 de développement durable. On préconise aussi l'instauration d'un bonus/malus dans les tarifs des droits portuaires. Ainsi, les mauvais élèves seraient poussés à investir afin de rendre leurs bâtiments plus propres. Enfin, des ONG demandent aussi à l'Union européenne de favoriser par une politique fiscale adéquate la transition vers des ports à zéro émission. L'électrification des quais permettrait aux paquebots amarrés de se brancher sur le réseau plutôt que faire tourner leurs moteurs pour satisfaire à leurs besoins énergétiques.



Le chantier naval allemand Meyer Werft mobilise 3300 employés

Costa s'engage

Inauguré à Barcelone le 18 décembre dernier, le «Smeralda» est le deuxième bâtiment Costa de Classe Excellence (classe qui en comprendra 9 à terme). Cette nouvelle ville flottante mesure 337 mètres de long, 42 de large et propose 2612 cabines, 15 restaurants et 17 bars. Ce qui distingue ce navire, c'est sa propulsion au gaz naturel liquéfié sous tension (GNL), une technologie qui intéresse la concurrence également. Second paquebot au monde alimenté au GNL après l'Aidanova (propriété de la compagnie allemande Aida Cruises, filiale du groupe Costa) le «Costa Smeralda» a été construit par le chantier finlandais Meyer Turku. Jusqu'au 16 mai prochain, ce paquebot effectuera des croisières d'une semaine en Méditerranée occidentale, notamment au départ de Marseille.



Les soucis climatiques vont-ils ressusciter
les anciens voiliers?

PRATIQUE

→ **SE RENSEIGNER** avant d'entreprendre une croisière, on peut se documenter sur le bilan écologique des principales compagnies: notamment Costa (www.costakreuzfahrten.ch/fr).

Pour d'autres compagnies: Royal Caribbean (www.royalcaribbean.com), Ponant (www.ponant.com), paquebots de plus petite taille, généralement plus «exclusifs», Silversea (www.silversea.com) et Star Clipper (www.starclippers.com).

→ LIRE

«Tragiques destins des paquebots transatlantiques», de Rosine Lagier (Ed. Ouest-France)

→ INFO

www.pichonvoyageur.ch