



Un fléau difficile à contrôler

Plus de 50 000 navires commerciaux passent chaque année dans les eaux maritimes belges, 150 000 dans l'ensemble de la mer du Nord. En hausse constante, ce trafic génère à lui seul près d'un quart des émissions européennes d'oxyde d'azote (NO_x) et 12 % des émissions d'oxyde de soufre (SO_x), tous secteurs économiques confondus.

Or, ces polluants ont de graves effets sur la santé et l'environnement : on estime à 40 000 le nombre de décès prématurés provoqués chaque année en Europe par les émissions liées au trafic maritime, ce qui coûterait à la société plus de 60 milliards d'euros par an. Rien que pour l'azote, ses émissions auraient provoqué plus de 64 000 décès prématurés en Europe en 2020, dont 1 100 en Belgique.

Zones de contrôle des émissions

En 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI), qui réunit 174 États membres au sein des Nations unies, a donc créé des "zones de contrôle des émissions", imposant des limites en matière d'émissions de NO_x et SO_x aux navires commerciaux.

La mer du Nord est l'une d'entre elles : tous les navires commerciaux qui y circulent ne peuvent avoir plus de 0,1 pc de soufre dans leur carburant, et sont soumis à des limites d'émissions d'azote qui dépendent du design et de la vitesse du moteur.

Mais à l'heure actuelle, la législation et sa mise en application demeurent terriblement lacunaires. Très peu de contrôles sont effectués, et une large marge de manœuvre est encore laissée au secteur maritime pour déclarer et limiter ses émissions. Durant un an, *La Libre* a épluché les bases de données dans lesquelles sont consignées ces infractions et a enquêté au cœur de ce système flou et opaque, où enjeux commerciaux, sanitaires et climatiques s'entrechoquent.

Lalibre.be

Notre enquête multimédia Embarquez à bord de l'avion renifleur ou d'un navire, et découvrez les résultats des contrôles menés dans les ports belges ainsi que l'origine des armateurs les plus polluants dans notre enquête interactive publiée sur Lalibre.be.



La Belgique invente un "avion renifleur"

Invisible et mobile, la pollution atmosphérique est par nature extrêmement difficile à établir. En 2015, la Belgique s'est toutefois dotée d'un outil inédit pour traquer les émissions des navires : l'avion renifleur. Un petit bimoteur récupéré auprès de l'armée de l'air par l'Institut royal des sciences naturelles (IRSNB), équipé de capteurs capables de "renifler" les panaches de fumée des navires dans les eaux belges, afin de déterminer leur composition en oxyde de soufre (SO_x), en oxyde d'azote (NO_x) et en carbone noir.

Près de 7 000 "reniflages"

Depuis 2016, cet avion renifleur a procédé à 6 975 "reniflages", qui ont conduit au signalement de 455 navires en violation de la législation sur le soufre. Cela ne représente qu'une portion infime du nombre total des navires de passage dans les eaux belges, mais permet de cibler et de réduire considérablement les inspections effectuées.

Les relevés ne sont qu'indicatifs

Depuis la mise en service de cet avion, plus de 41 % des infractions détectées par les autorités l'ont été sur base d'un de ces signalements. Problème : ces relevés ne sont utilisés qu'à titre indicatif. Ils ne constituent aucunement une base légale pour lancer une procédure judiciaire. Les alertes de l'avion ne sont pas toujours suivies d'une inspection, et lorsque c'est le cas, le délai peut demeurer extrêmement long.

Au total, plus de 42 % des navires en infraction détectés par l'avion ont été inspectés... plus de six mois après leur détection. De quoi laisser largement le temps à l'équipage de se mettre en conformité et d'échapper ainsi à toute sanction.

Enquête

- La pollution atmosphérique en mer du Nord reste peu et mal réglementée.
- La Belgique a inventé un outil révolutionnaire, l'avion renifleur, pour la détecter.
- Mais il reste sous-exploité, et les contrôles comme les sanctions sont faibles.

Nettoyer l'air pour polluer la mer

Plusieurs options se sont retrouvées sur la table de l'industrie maritime pour s'adapter aux nouvelles règles, et limiter ses émissions d'oxyde de soufre. D'abord et en toute logique : utiliser un nouveau type de carburant à très faible teneur en soufre (moins de 0,10%). Les armateurs y ont eu recours dans un premier temps, grâce à des prix très faibles en raison, notamment, de la crise du coronavirus. Mais dès que les prix de ce carburant "propre" se sont envolés, ils se sont tournés vers une solution plus rentable : l'usage d'un épurateur.

Totalement et curieusement légal, cet appareil permet aux navires de consommer du carburant lourd, tout en filtrant ses rejets atmosphériques en soufre pour les "nettoyer". En soi, le système fonctionne : une majorité de navires affichent des résultats en conformité avec la nouvelle réglementation.

Mais l'eau utilisée lors de ce processus est ensuite rejetée en mer dans la très grande majorité des cas.

Acide, chargée en zinc, en cuivre et en nickel, elle a un impact environnemental non négligeable. Or, le nombre de navires équipés d'épurateurs a été multiplié par six entre 2018 et 2022. On estime que 30% de la flotte commerciale mondiale possède un tel équipement et la Banque européenne d'investissements, elle-même, a investi des centaines de millions d'euros dans le déploiement de ce système prétendument "vert".

Bien que certains États, dont la Belgique, limitent désormais les décharges des eaux de lavage près de leurs côtes, l'inadéquation de cette technique illustre le manque total de cohérence et d'ambition des différents acteurs face aux enjeux écologiques, climatiques et économiques.

Les armateurs se jouent des règles

Pour réglementer les émissions d'oxyde d'azote (NO_x), l'Organisation maritime internationale (OMI) a défini quatre catégories – de la moins restrictive à la plus restrictive – sur base de l'âge des navires. Cet âge est défini en fonction de la date de pose de la quille, soit la partie inférieure de la coque des navires.

Les bateaux dont la quille a été posée après 2021 sont soumis aux règles les plus restrictives. Deux ans après l'introduction de cette zone de restriction (NECA) en mer du Nord, le taux de conformité des navires était de 95,7%, selon les relevés de l'avion renifleur. Mais ces chiffres masquent, ici aussi, une réalité moins glorieuse.

Pic de pose de quilles

Pour échapper aux limitations les plus restrictives, de nombreux armateurs ont mis en chantier leurs bateaux... avant la date butoir. Un pic de pose de quilles a donc été enregistré en 2020. Pour l'ONG Green Transition Denmark, "il faudra attendre presque trois dé-

ciennies avant que la réglementation sur le NO_x s'applique à tous les navires".

Selon nos analyses, en 2021 et en 2022, seuls 0,37% des navires contrôlés dans les ports étaient en effet soumis au niveau le plus restrictif en matière d'émissions de NO_x.

L'OMI et le lobbying des armateurs

Interrogée sur le sujet, l'OMI répond que "la référence à la date de pose de la quille du navire ne doit pas être considérée comme une échappatoire", sans fournir d'autres éléments.

Dans les faits, pourtant, l'industrie maritime a largement profité des largesses de la réglementation sur le NO_x pour retarder sa mise en application et économiser des dizaines de millions de dollars. Selon le média spécialisé *TradeWinds*, "les nouvelles constructions pré-2021 permettraient de faire des économies de 1 à 1,5 million de dollars, selon les types de navires commandés, par rapport à un navire construit après 2021".

Fonds pour le journalisme

Cette enquête a été réalisée avec le soutien du Fonds pour le journalisme.

Dossier réalisé par Romane Bonnemé, Valentin Dauchot et Gaëtan Gras

Merci aux navires de déclarer eux-mêmes leurs infractions

Invisible, continue et mal réglementée, la pollution atmosphérique reste compliquée à prouver. Le trafic maritime, par nature mobile et transfrontalier, rend la collecte de la preuve et l'application d'une sanction extrêmement complexe. Concrètement, "il n'y a aucun moyen de contrôler un navire qui traverse les eaux belges sans faire escale dans un port belge", constate Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) basé à Nantes.

Lorsqu'il y a escale, et que les équipes de la DG Navigation du SPF Mobilité et Transports mènent une inspection pour vérifier la quantité d'oxyde de soufre émise, celle-ci porte essentiellement sur la vérification des certificats et des carnets de bord. Or, ces derniers sont remplis... par l'équipage lui-même. À l'équipage de signaler s'il a bien troqué son carburant "lourd" pour du carburant moins polluant en entrant dans la zone protégée de la mer du Nord. Une autre option existe pourtant : la prise et analyse d'échantillon de carburant. Seule preuve jugée recevable par la justice belge, elle n'est pratiquée que sur une centaine de navires par an.

Contrairement à ce qui existe pour le soufre (SO_x), il est impossible de prélever des échantillons de carburant pour mesurer une pollution à l'oxyde d'azote (NO_x). Seul le contrôle documentaire est de rigueur. Des méthodes de vérification du moteur existent mais, beaucoup plus techniques, elles sont ni imposées ni systématisées par les équipes des autorités portuaires.

Des amendes totalement dérisoires

Près de 1 425 200 euros. Voilà le montant total des amendes administratives imposées en Belgique par la DG Navigation du SPF Mobilité et Transports depuis 2017. Au regard du nombre d'infractions constatées par l'avion renifleur et des montants épargnés par les contrevenants à la législation – 190 000 dollars (environ 179 000 euros) par jour pour un gros container qui ne se mettrait pas en règle – la répression paraît ridicule. Un constat partagé par plusieurs acteurs du secteur, qui considèrent que pour être véritablement dissuasive, la sanction pécuniaire devrait être doublée d'un bannissement, voire d'une atteinte à la réputation du navire contrevenant.