

**club ifaw**

# Vitesses Bleues pour la navigation maritime

► **compte-rendu de l'événement**

**lundi 05 juin 2023** - Club de l'Étoile, Paris



**ifaw**



## le club ifaw

IFAW organise régulièrement des événements appelés « Club ifaw » qui visent à rassembler une communauté d'acteurs partageant des valeurs et une conscience collective autour de la défense des animaux, de leur environnement et d'une cohabitation plus harmonieuse entre les animaux et les hommes.

L'objectif est d'échanger, débattre, s'inspirer et proposer des solutions concrètes et durables afin de faire entrer le bien-être et la protection des animaux dans le champ des politiques et des actions sociétales, environnementales et économiques des États.

L'édition 2023 était consacrée à la campagne « **Vitesses Bleues pour la navigation maritime** » qui plaide pour une réduction de la vitesse des navires, une solution réaliste et efficace afin de rendre l'océan plus sûr pour les animaux marins.



## compte-rendu du club ifaw du 5 juin 2023

Après quelques mots d'introduction du Directeur d'IFAW France, David Germain-Robin, la soirée a débuté par la projection d'un extrait du documentaire primé aux Emmys Awards "Sonic Sea" qui porte sur l'impact de la pollution sonore causée par le transport maritime sur les mammifères marins et explore les solutions simples à adopter pour la réduire et dessiner un avenir meilleur pour la biodiversité marine.

La projection a été suivie d'une table ronde modérée par Mathieu Vidard de l'émission *La Terre au Carré* sur France Inter avec trois intervenants :

**Olivier Adam** - Scientifique expert en bioacoustique et professeur à Sorbonne Université ;

**Antoine Person** - Directeur-adjoint de la compagnie de transport maritime Louis Dreyfus Armateurs ;

**Aurore Morin** - Responsable de la campagne Vitesses Bleues chez IFAW.



Regardez l'extrait en scannant le QR code ci-contre

L'échange a débuté par les réactions des trois conférenciers à l'extrait de *Sonic Sea*. Olivier Adam a rappelé l'évènement à l'origine du film : l'échouage de masse d'une vingtaine de cétacés dans les Bahamas en mars 2000, dont une des causes identifiées a été l'usage de sonars militaires par la US Navy. Cela a donné lieu à une action en justice contre la marine militaire américaine qui l'a conduit à reconnaître que l'emploi de ses sonars pouvait affecter la santé des mammifères marins. Olivier Adam a souligné l'importance de documentaires tels que *Sonic Sea* pour informer de l'impact des activités humaines sur les animaux marins.

Aurore Morin a ensuite confirmé que ce film était un formidable vecteur de sensibilisation du grand public, qui n'a généralement pas connaissance de ce qui se passe sous l'eau, et participait à une mise en lumière efficace de la problématique de la pollution sonore sous-marine.

Antoine Person a quant à lui avoué que le film ne lui avait rien appris de nouveau, soulignant ainsi que **l'industrie du transport maritime est parfaitement consciente de la problématique**. Il a rappelé que le bruit sous-marin était depuis longtemps une préoccupation pour la marine marchande, notamment pour les ferrys qui ont un impératif de silence imposé par le confort des passagers. Malheureusement, le bien-être

des animaux marins n'est qu'un effet bénéfique secondaire.

Mathieu Vidard a ensuite interrogé Olivier Adam sur la taille de la **communauté scientifique** travaillant sur la problématique du bruit sous-marin dans le monde.

Olivier Adam a indiqué que cette science était **relativement récente**, et qu'elle avait commencé à véritablement se développer dans les années 2000. De plus en plus d'études sont menées, notamment sur les cétacés pour lesquels l'humain a davantage d'empathie naturelle qu'envers les poissons des fonds marins ou les calamars. La recherche est cependant difficile car les espèces de cétacés sont multiples et réagissent différemment au bruit. Olivier Adam a rappelé que **les conséquences du bruit pour ces animaux étaient désormais connues** et allaient du simple dérangement à l'échouage, en passant par des changements de comportement, une gêne dans la communication ou l'arrêt d'activités vitales. **Des progrès restent à faire** pour développer les connaissances sur d'autres espèces, telles que le krill, les poissons ou les coquilles Saint-Jacques.

En revanche, de plus en plus d'observatoires enregistrent les sons en continu, ce qui a pour intérêt de mettre en évidence ceux produits par

les activités humaines. Ainsi, des scientifiques ont étudié les risques du trafic maritime pour les cétacés dans le port de Boston il y a une trentaine d'années. Des hydrophones ont été installés pour analyser les bruits émis par les baleines présentes dans la zone, ce qui a entraîné **la mise en place d'un détour** pour les bateaux entrant au port afin qu'ils évitent ces baleines.

Mathieu Vidard a demandé à Aurore Morin depuis quand IFAW s'intéressait à ce sujet. Si IFAW cherche à protéger les animaux marins depuis ses origines en 1969, l'ONG se focalise sur les incidences des **émissions sonores d'origine humaine** et sur la problématique des **collisions entre les navires et les grands cétacés** depuis une dizaine d'années. Aurore Morin a indiqué que dans ce cadre, IFAW cherchait à travailler en collaboration avec le secteur du transport maritime afin d'identifier les solutions possibles et les accompagner dans leur transition vers des pratiques plus respectueuses du milieu marin.

Mathieu Vidard a ensuite interrogé Antoine Person sur **la prise de conscience de Louis Dreyfus Armateurs** autour de cette problématique. Entre le début des années 1990 et le milieu des années 2010, l'armateur a pratiqué la recherche sismique, une activité très bruyante : du son était envoyé dans l'eau à l'aide

de canons à air (*air guns*) pour étudier la façon dont il était répercuté par les fonds sous-marins et ainsi déterminer la probabilité de trouver du pétrole ou du gaz dans le sol. Cette activité pouvait être entendue à 700 kilomètres. Un protocole avait alors été mis en place avec des observateurs de mammifères marins (*marine mammal watchers*) à bord des navires, qui arrêtaient les opérations de recherche sismique s'ils repéraient des cétacés présents dans la zone.

C'est ainsi que Louis Dreyfus Armateurs a été sensibilisé à la problématique, mais ce n'est pas forcément le cas pour tous les armateurs. En revanche, Antoine Person a rappelé que cette prise de conscience commençait à se diffuser. Les principales sociétés de classification, chargées d'appliquer les normes et standards techniques lors de la construction du navire et tout au long de sa durée d'exploitation, permettent notamment de **mesurer le son émis par un navire**. Si Louis Dreyfus Armateurs ne pratique désormais plus d'activités de recherche sismique, l'armateur travaille désormais, entre autres, sur l'éolien en mer, en posant des câbles souterrains entre les éoliennes et en maintenant en condition les équipements lorsqu'ils sont montés. De nouvelles technologies, telles que des **rideaux de bulles**, sont mises en place pour réduire les impacts sonores de ces activités.



Antoine Person a rajouté que la flotte mondiale compte aujourd'hui environ **75 000 navires**, dont deux tiers sont des vraquiers et pétroliers, sur lesquels aucun effort de réduction du bruit n'est réalisé. Leur durée de vie, ainsi que celle des porte-conteneurs, est de **20 à 25 ans**. Les autres catégories de navires travaillent moins et ont donc une durée de vie plus longue, ainsi les petits navires de servitude peuvent naviguer **40 à 50 ans**.

Mathieu Vidard a ensuite questionné Aurore Morin au sujet des **solutions existantes pour réduire le bruit émis par le trafic maritime**. Il existe deux catégories de solutions : des **solutions techniques** comme la réalisation de travaux de rénovation sur les navires existants (notamment au niveau des coques et des hélices), ou la mise en place d'équipements innovants lors de la construction de nouveaux navires pour les rendre plus silencieux. Néanmoins, ces solutions sont réalisables sur le moyen-long terme et nécessitent des investissements financiers conséquents.

La seconde catégorie de solutions est **opérationnelle**, et concerne la modification des voies de navigation afin d'éviter les zones sensibles de présence d'animaux marins, ou la **réduction de vitesse des navires**. Ces solutions opérationnelles ont l'avantage d'être réalisables à court terme sans investissements financiers importants.

Les **ports** ont également un rôle important pour encourager les compagnies de transport maritime à réduire la pollution sonore sous-marine, comme l'a montré le port de Vancouver qui offre des réductions de taxes portuaires aux bateaux les plus silencieux.

Antoine Person a remarqué que ce genre de mesures incitatives était anecdotique et qu'on pouvait également évoquer l'initiative du Sanctuaire Pelagos entre la France et la Corse ou une récente décision prise dans le canal entre l'Inde et le Sri Lanka pour éviter une zone où était présente une population de cétacés menacée.



Du côté des armateurs, Antoine Person considère qu'il faut agir à la fois sur les **moteurs** et les **hélices**. En effet, les moteurs sont majoritairement soudés sur les bâti, ce qui produit beaucoup de bruit lors de leur fonctionnement. **L'isolation des machines** tournantes dès la phase de construction du navire, notamment les moteurs principaux et les générateurs, en les fixant sur des patins de caoutchouc par exemple, permettraient de considérablement réduire le bruit émis par le navire, mais cela reste onéreux.

Concernant la flotte existante, Antoine Person a insisté sur le fait qu'**il est nécessaire de lutter contre la vitesse**, qui représente une hérésie totale selon lui. Il explique que les armateurs vont vite pour deux raisons: d'abord, l'immobilisation financière de la marchandise à bord du navire coûte plus cher que le prix du carburant car elle est financée par une banque, porteuse d'intérêts.

Ensuite, le système portuaire international fait que l'autorisation de décharger le navire n'est reçue que lors de son arrivée au port. Chaque navire prend ainsi sa place dans la queue lors de son arrivée, ce qui paraît incohérent à une époque où les bateaux peuvent être suivis en temps réel. Par ailleurs, les armateurs sont mieux payés en attendant le déchargement du navire que lors de la navigation, ainsi l'attente n'est pas forcément pénalisante pour eux.

Antoine Person a rappelé que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a décidé de la mise en œuvre d'un **index d'intensité carbone** qui forcera la plupart des navires à ralentir pour arriver à un objectif de 40% d'émissions en moins.



Photo : © IFAW

Mathieu Vidard a ensuite demandé à Aurore Morin en quoi l'initiative « Vitesses Bleues » proposée par IFAW consistait. Elle a indiqué que cette mesure consisterait à plafonner la vitesse des navires à 75 % de leur vitesse maximale de conception, c'est-à-dire la vitesse à laquelle un navire est initialement conçu pour naviguer.

Cela représente une réduction de vitesse de 5 à 10 % selon le type de bateau. Face à un secteur très concurrentiel, IFAW estime que cette mesure doit être rendue obligatoire afin qu'elle soit efficace, notamment pour éviter une distorsion de concurrence.

L'idée serait d'imposer cette réduction de vitesse aux navires comme condition d'entrée dans les ports des États membres de l'Union européenne pour tous les voyages à destination ou en provenance de l'espace économique européen.

**Une réduction de 5 à 10 % de la vitesse des navires permettrait de réduire :**

- le bruit sous-marin émis par les navires de 40 %,
- le risque de collisions avec des baleines de 50 %,
- les émissions de gaz à effet de serre des bateaux de 13 %.

Par ailleurs, des bénéfices économiques importants en résulteraient pour les armateurs, notamment en termes de coûts de carburant. Un cabinet d'études économiques a conclu dans un rapport récent que les bénéfices, chiffrés entre 3,4 et 4,5 milliards d'euros par an, dépassaient les coûts qu'entraîneraient l'application de cette réduction de vitesse.

Aurore Morin a ajouté qu'IFAW cherchait à obtenir le plus grand soutien possible pour cette initiative de la part des armateurs. L'ONG a pour objectif d'organiser une table ronde avec les représentants du secteur maritime en octobre 2023 pour échanger sur le sujet de la réduction de vitesse et obtenir leur adhésion à l'initiative des Vitesses Bleues. IFAW travaille également auprès des institutions européennes pour leur faire adopter une législation visant à la mise en œuvre d'une limite de vitesse à 75% de la vitesse de conception des navires comme condition d'entrée dans les ports des États membres.

Certains directeurs de la Commission européenne se sont montrés ouverts à l'idée, et un groupe de travail européen sur le bruit sous-marin (TG Noise) a récemment fixé des

seuils de bruit à ne pas dépasser. Un document d'orientation de la Commission à destination des États membres fournissant des indications sur la manière d'appliquer ces seuils pourrait inclure l'application d'une réduction de vitesse des navires.

Antoine Person a réagi en confirmant que Louis Dreyfus Armateurs était parfaitement en phase avec l'idée d'une réduction de vitesse des navires. Il a précisé que ce sont généralement les clients qui y sont opposés, puisque cela signifie qu'ils devront payer leur transport plus cher car les délais seront plus longs. L'armateur est ainsi placé dans une position délicate. En revanche, le surcoût de cette mesure ne serait pas si important si tous les acteurs l'appliquaient.

Aurore Morin a ajouté qu'il était nécessaire qu'un changement de mentalité s'opère au niveau sociétal : le pouvoir réside dans les mains des consommateurs, et si un nombre suffisant de personnes acceptent d'attendre un peu pour obtenir ses produits, cela permettrait de participer à protéger l'océan et ses habitants. IFAW a publié une pétition pour soutenir l'initiative des Vitesses Bleues, ce qui revient, in fine, à accepter d'attendre un peu plus.

Olivier Adam identifie aussi un aspect d'éducation et de formation, puisque dans le master de sciences de l'ingénieur au sein duquel il travaille, aucune heure n'est consacrée à l'environnement. Ces futurs professionnels seront pourtant confrontés au choix des matériaux, au recyclage... et font preuve d'une vraie sensibilité sur ces sujets.

Antoine Person a conclu en annonçant qu'un focus important était porté sur les émissions de CO<sub>2</sub> à l'OMI, mais qu'il était convaincu que le bruit serait son prochain sujet.

Par ailleurs, Louis Dreyfus Armateurs organise chaque année une semaine de l'environnement sur un thème en particulier et il a insisté pour qu'elle porte cette année sur le bruit sous-marin rayonné.

Mathieu Vidard a enfin proposé aux participants de découvrir le travail de Fanny Didou, facilitatrice graphique ayant retracé les discussions en temps réel à l'aide d'une illustration projetée sur l'écran de la salle.



Photo : © IFAW

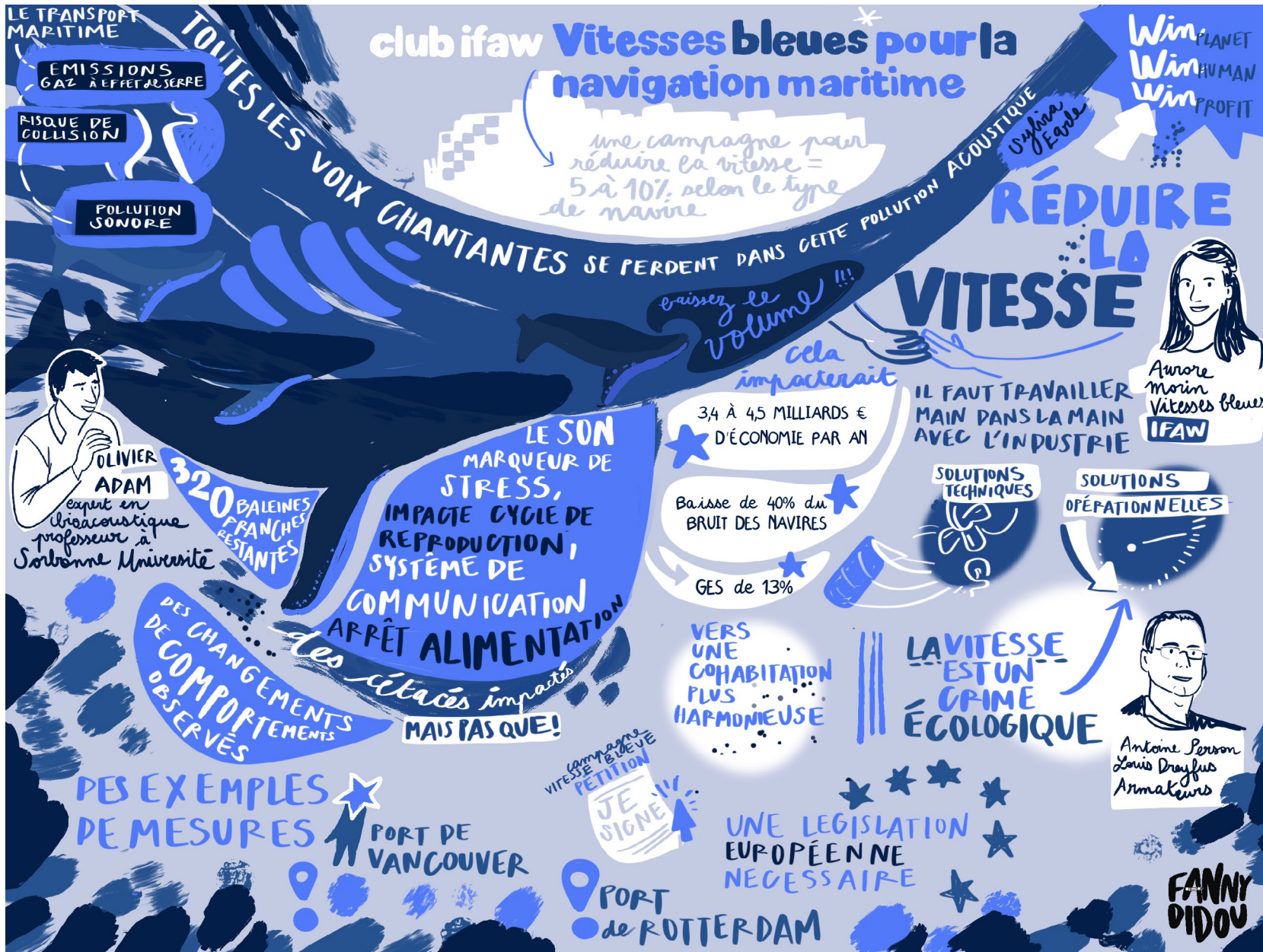


Illustration de la table ronde sur les Vitesses Bleues par Fanny Didou