

Guillaume Picard, ancien commandant de ferry, est devenu militant antipollution. Avec le collectif Stop Croisières, il alerte sur les dérives de certains armateurs et sur la prolifération du surtourisme, qui mettent en péril la santé des riverains et l'environnement, estime-t-il. Interview. **PROPOS RECUEILLIS PAR CLÉMENT MARTINET**

# « MOINS IL Y AURA DE PASSAGERS, MOINS IL Y AURA DE SURTOURISME »

## **VOUS AVEZ ÉTÉ COMMANDANT DE FERRY ET, DÉ-SORMAIS, VOUS MILITEZ CONTRE LES CROISIÈRES ?**

Un jour, dans le journal, j'ai lu que les riverains du port de Toulon étaient inquiets des pollutions générées par les ferries qui sont accostés en pleine ville et qui fument à qui mieux mieux. J'ai alors contacté différentes associations et comités d'intérêts locaux. Je leur ai apporté mes connaissances du monde maritime, toutes ces choses qui sont peu connues du grand public.

## **QUEL ÉTAIT VOTRE PARCOURS JUSQUE LÀ ?**

J'ai été officier de la marine marchande pendant 30 ans, officier au pont et à la machine. Puis, chef mécanicien et commandant de car ferries chez Corsica Linea, anciennement Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), en fin de carrière. Je suis retraité depuis 2015. Depuis, je suis impliqué localement à Toulon avec le collectif Stop Croisières.

## **VOUS ÉTIEZ DONC EN FIN DE CARRIÈRE QUAND VOUS AVEZ COMMENCÉ À MILITER ?**

J'étais à la retraite. De fil en aiguille, j'en suis venu à collaborer à l'élaboration du collectif marseillais Stop Croisières. J'ai été contacté notamment par Extinction Rebellion pour organiser le blocage du paquebot Wonder Of The Seas dans le port de Marseille en 2022, face au risque de pollution.

## **QUEL A ÉTÉ LE DÉCLIC ?**

J'ai eu la chance d'être en activité dans un service publique, la SNCM, où la priorité n'était pas le gain à tout prix. On avait toute latitude pour organiser au mieux notre

**« J'AI ÉTÉ OFFICIER DE LA MARINE MARCHANDE PENDANT 30 ANS, OFFICIER AU PONT ET À LA MACHINE. PUIS, CHEF MÉCANICIEN ET COMMANDANT DE CAR FERRIES CHEZ CORSICA LINEA, ANCIENNEMENT SOCIÉTÉ NATIONALE MARITIME CORSE-MÉDITERRANÉE (SNCM), EN FIN DE CARRIÈRE. JE SUIS RETRAITÉ DEPUIS 2015. DEPUIS, JE SUIS IMPLIQUÉ LOCALEMENT À TOULON AVEC LE COLLECTIF STOP CROISIÈRES »**



travail, et faire la prévention de la pollution. Mais cela n'empêche pas la prise de conscience. Car, dans le privé, c'est le profit qui prime, au détriment de la pollution.

#### **QUELLES SONT LES PRATIQUES DES ARMATEURS QUI POSENT PROBLÈME ET QUI SONT PEU CONNUES ?**

Dans la salle de machines d'un navire de commerce, les moteurs sont énormes et il y a régulièrement des fuites de combustibles, d'huile, d'eau, sans compter les produits de lavage qu'on utilise pour nettoyer le compartiment machine. Normalement, tous ces produits doivent être séparés de l'eau propre, notamment grâce à un sé-

parateur d'hydrocarbures, avant d'être rejetés en mer. Ces résidus doivent être stockés à bord, pour être ensuite retraités à terre.

#### **ET CE N'EST PAS FAIT ?**

Le grand jeu consiste à rejeter directement à la mer ces produits. Pratiquement tous les navires rejettent une grande quantité d'hydrocarbures à la mer. Lors d'une grosse fuite, par exemple, on doit stocker les résidus combustibles, mais cela a un coût. C'est donc tout bénéfique pour l'armateur de le rejeter directement, pour s'affranchir de ce coût.

**« DANS LA SALLE DE MACHINES D'UN NAVIRE DE COMMERCE, LES MOTEURS SONT ÉNORMES ET IL Y A RÉGULIÈREMENT DES FUITES DE COMBUSTIBLES, D'HUILE, D'EAU, SANS COMPTER LES PRODUITS DE LAVAGE QU'ON UTILISE POUR NETTOYER LE COMPARTIMENT MACHINE. NORMALEMENT, TOUS CES PRODUITS DOIVENT ÊTRE SÉPARÉS DE L'EAU PROPRE, NOTAMMENT GRÂCE À UN SÉPARATEUR D'HYDROCARBURES, AVANT D'ÊTRE REJETÉS EN MER. CES RÉSIDUS DOIVENT ÊTRE STOCKÉS À BORD, POUR ÊTRE ENSUITE RETRAITÉS À TERRE »**

**IL N'EXISTE PAS D'ENCADREMENT LÉGAL POUR CONTRER CES PRATIQUES ?**

C'est encadré par le règlement de l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Convention Marpol, mais il est extrêmement facile de contourner ces règlements. Le marin est, par nature, capable de se débrouiller. Il doit savoir faire marcher son bateau en toutes circonstances.

**QUE FAIRE, ALORS ?**

Quand j'ai commencé à naviguer, il y a 30 ans, on était payé lorsqu'on débarquait les résidus à terre. Une entreprise nous les rachetait, pour les brûler ensuite dans une cimenterie ou une usine de fabrication d'acier. Mais, aujourd'hui, les navires sont obligés de payer leurs résidus. Il est donc plus simple de les jeter en mer.

**IL N'Y A PAS ASSEZ DE CONTRÔLES ?**

Il y a très peu de contrôles, mais certains navires se font prendre de temps en temps. C'est dire le nombre de cas qui existent.

**VOUS APPELEZ DONC À UNE PRISE DE CONSCIENCE ?**

Notre seule force, en tant que militants, c'est de faire circuler l'information. Suite au blocage du paquebot Wonder Of The Seas, par exemple, nous avons eu beaucoup de retombées médiatiques. Nous sommes très souvent sollicités par la presse, désormais. Notre travail consiste à décrypter les messages des armateurs pour le grand public, car leur communication est toujours très flat-

teuse. Il manque souvent la moitié des informations, sans compter les fausses informations qui circulent encore.

**UN EXEMPLE ?**

L'OMI veut limiter les émissions de CO<sub>2</sub> des navires et, pour ce faire, il y a deux moyens ; limiter leur vitesse, pour moins consommer, ou bien utiliser le gaz naturel liquéfié (GNL). Le GNL émet 10 % de CO<sub>2</sub> de moins que le fuel lourd, c'est très bien. Mais il y a tout de même un problème : dans le cycle d'un moteur diesel, tout le GNL n'est pas brûlé, et 5 à 10 % de la consommation du navire part directement dans l'atmosphère, sous forme de méthane. Or, le méthane est plus nocif pour l'atmosphère que le CO<sub>2</sub>, et on ne le dit pas assez.

**LE GNL EST DONC PLUS POLLUANT QU'ON NE LE PENSE ?**

Des études tout à fait sérieuses, relayées par l'ONG Transport et Environnement (T&E) en 2022 <sup>(1)</sup>, nous ont montré que, dans son cycle global, qui va de son extraction jusqu'au nettoyage, sa liquéfaction, son transport, son utilisation à bord, et même les fuites générées, le GNL est plus nocif que le charbon, comme gaz à effet de serre [à ce sujet, lire l'interview de Constance Dijkstra, spécialiste du transport maritime au sein de T&E : « *Un navire de croisière vert implique nécessairement un changement de carburant* », publiée dans ce dossier spécial — NDLR].

**LE GNL A POURTANT LE VENT EN POUPE ?**

Un navire qui fonctionne au GNL coûte plus cher qu'un même navire qui fonctionne au fuel lourd, mais le GNL est un combustible moins coûteux, au final. Et la plupart des moteurs modernes sont "dual free", c'est-à-dire qu'ils sont capables de fonctionner avec différents carburants.

**QUELLES SONT LES ALTERNATIVES, AUJOURD'HUI ?**

Beaucoup de publicité est faite pour les biocarburants, mais le biométhane, par exemple, ne pourra pas être vraiment déployé en France avant 2050. C'est donc tout à fait anecdotique. Et si la production de biocarburants nécessite de faire brûler du bois du Brésil, est-ce vraiment intelligent ?

**QU'EN EST-IL DE L'HYDROGÈNE ?**

Aujourd'hui, l'hydrogène est très majoritairement produit à partir de combustibles fossiles, sauf à de rares exceptions, comme pour l'ammoniac. Et son rendement est extrêmement faible. On ne peut l'appliquer qu'aux petits navires. L'hydrogène n'est pas destiné aux gros voyages.

**LA TAILLE D'UN NAVIRE COMPTE, EN TERMES D'IMPACT ÉCOLOGIQUE ?**

Plus un navire est gros, plus il va consommer. Les navires de croisière sont les plus énergivores quand ils sont à quai. Or, ils sont extrêmement proches des habitations. Concrètement, cela représente une consommation de trois tonnes à l'heure de combustibles.

### DE QUEL TYPE DE POLLUTION PARLE-T-ON ?

Il n'y a pas que le rejet de CO<sub>2</sub>, dont on parle beaucoup. Il y a aussi la pollution par les particules, dont on parle finalement assez peu, alors que c'est le cœur du problème. On entend parler les particules fines (PM<sub>2,5</sub>) et des particules en suspension (PM<sub>10</sub>) mais elles ne représentent que 10 % des particules émises. Le 90 % restantes sont des particules ultra fines, qui sont encore plus dangereuses, car elles entrent directement dans les cellules et dans l'organisme. On sait qu'elles sont émises, mais elles ne sont pas mesurées et, dans la marine, il n'y a aucune mesure mise en œuvre pour limiter l'émission de ces particules.

### POURTANT, LES GROS NAVIRES PERMETTENT DE DIMINUER LA QUANTITÉ DE CO<sub>2</sub> ÉMISE PAR PASSAGER ?

Un passager qui prend l'avion va émettre plus de tonnes de CO<sub>2</sub> que s'il voyageait sur un bateau. Mais cet argument n'est qu'une excuse pour concevoir des bateaux toujours plus gros, qui transportent toujours plus de monde, comme le dernier paquebot de l'armateur Royal Caribbean qui peut accueillir près de 10000 personnes à bord. En réalité, un paquebot de ce type va consommer 10 à 15 tonnes de carburant à l'heure.

### MONACO INTERDIT L'ACCÈS AUX NAVIRES DE PLUS DE 250 MÈTRES, ET DE CAPACITÉ INFÉRIEURE OU ÉGALE À 1 250 PASSAGERS : EST-CE PERTINENT ?

C'est un progrès, car, plus un navire est petit, et moins il va consommer. Et moins il y aura de passagers, moins il y aura de surtourisme. C'est un mieux pour Monaco mais sa « malchance » est d'être proche de la rade de Villefranche-sur-Mer et de celle de Menton, où ces navires vont particulièrement polluer.

### POURQUOI ?

Sur ces rades, un gros paquebot de 300 mètres ne peut pas mouiller en sécurité, compte tenu de sa taille et de celle de la rade. Il doit se mettre en positionnement dynamique et utiliser ses propulseurs en continu. Il va donc consommer beaucoup plus que s'il était à quai. Et, en cas de vent, la pollution ne reste pas localisée. Limiter l'accès par la taille, c'est bien, mais ça ne fait que transférer la pollution.

### QUE PEUVENT FAIRE LES POUVOIRS PUBLICS MONÉGASQUES POUR LIMITER CETTE TENDANCE AU SURTOURISME ?

J'imagine que Monaco, de par son territoire, devra passer par des politiques restrictives, comme on peut le voir en Italie, aux Cinque Terre par exemple, où l'on doit payer un droit d'entrée. C'est un peu ubuesque, car la vraie solution consiste plutôt à moins consommer. L'avenir est à la sobriété, selon moi. Mais il y aura toujours un groupement ou des commerçants pour s'y opposer. À Marseille, le club de la croisière prétend que chaque croisiériste rapporte l'équivalent de 20 euros à



**« ON ENTEND PARLER LES PARTICULES FINES (PM<sub>2,5</sub>) ET DES PARTICULES EN SUSPENSION (PM<sub>10</sub>) MAIS ELLES NE REPRÉSENTENT QUE 10 % DES PARTICULES ÉMISES. LE 90 % RESTANTES SONT DES PARTICULES ULTRA FINES, QUI SONT ENCORE PLUS DANGEREUSES, CAR ELLES ENTRENT DIRECTEMENT DANS LES CELLULES ET DANS L'ORGANISME. ON SAIT QU'ELLES SONT ÉMISES, MAIS ELLES NE SONT PAS MESURÉES »**

la ville. C'est mettre de côté les nuisances et les pollutions des croisières, qui ont un coût sanitaire et social.

### QUELLE EST L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES 228 NAVIRES DE CROISIÈRE RECENSÉS EN EUROPE ?

Selon l'ONG T&E, en 2022, ces 228 navires ont autant pollué qu'un milliard de véhicules. Mais l'étude en question s'est surtout penchée sur les émissions d'oxyde de soufre, pas celle des particules. Il n'empêche qu'on a fait un transfert de pollution de l'air vers la mer.

[martinet.monacohebdo@groupecaroli.mc](mailto:martinet.monacohebdo@groupecaroli.mc)

✕ @MartinetClem