

National

Normandie – Hauts-de-France

Nouvelle-Aquitaine

Méditerranée

Bretagne – Pays de la Loire



Collectif d'habitant.e.s et de militant.e.s engagé.e.s à Marseille pour lutter localement et globalement contre l'industrie des croisières et informer sur les dégâts qu'elle engendre.

Stop Croisières Marseille s'est fait connaître grâce à sa première action : le blocage du plus gros bateau de croisière au monde à l'entrée du port par des canoés. Le collectif réalise aussi des plaidoyers, des mobilisations citoyennes, des réunions d'information et fait partie d'un réseau Européen regroupant une 20ème de collectifs.

Contact :

Stop Croisières Marseille
3 rue Pierre Roche
13 004 Marseille

Mail : contact@stop-croisieres.org
Site internet : stop-croisieres.org

Le point de vue de Stop Croisières Marseille sur le document de façade méditerranéen

EN BREF. La régulation du trafic maritime n'est pas à l'agenda des documents de façade.

La contribution de Stop Croisières Marseille a pour objet d'apporter des éclairages sur l'ampleur des incidences des croisières sur l'environnement (pollution de l'air, de la mer, consommation de ressources et contribution au dérèglement climatique) ainsi que les critères socio-économiques (retombées économiques négligeables sur les territoires traversés, impacts sur le cadre de vie des habitants, le contournement des lois concernant le code du travail et le paiement des impôts).

Pourtant le secteur est en croissance très rapide en Europe, à grand renfort de greenwashing de la part des armateurs.

Sont enfin présentées les revendications portées par Stop Croisières et les autres collectifs Européens, qui pourraient alimenter un futur débat.

Pour plus de renseignements, notre argumentaire sourcé est téléchargeable sur notre site internet : <https://stop-croisieres.org/argumentaire/>



Une stratégie qui reste en façade ?

« Pour limiter les conséquences des activités humaines et revenir à un bon état écologique des écosystèmes, il importe de réguler le partage de l'espace maritime et d'accompagner l'évolution de certaines activités » lit-on sur le site de la mer en débat.

Pourtant, dans les documents de façade, il y a une importante décorrélation entre le constat de l'état des milieux et des pressions qui s'exercent d'une part et les actions définies d'autre part. En effet, malgré les thématiques larges et complexes abordées, seules trois actions sont envisagées :

- le **développement de l'éolien en mer**, certainement stratégique en termes de développement d'énergies renouvelables, mais sans rapport avec la préservation du milieu marin,
- la mise en œuvre de « **zones de protection forte** », dont le contenu et l'intérêt par rapport aux zones déjà existantes à renforcer n'est pas précisé, ce qui laisse penser à une mesure avant tout d'affichage,
- l'amélioration de la **connaissance sur l'état des milieux** : un axe important mais qui ne doit pas se substituer à l'urgence à agir par principe de précaution en lien avec le contexte actuel de 6ème extinction de masse.

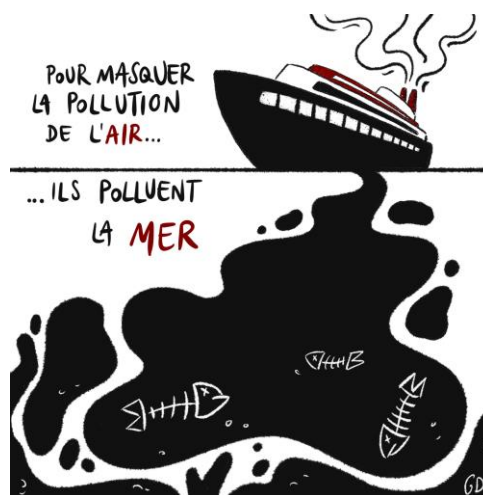
Malgré les ambitions affichées, aucune action ou stratégie nouvelle n'est avancée concernant **le trafic maritime ou le tourisme**.

Dans le cadre du débat, les perspectives ont été élargies par des discussions entre les **acteur nombreux et divers de la mer et du littoral** ainsi que les **citoyens attachés à la préservation de cet environnement**, nous espérons que ce travail nourrira **des perspectives politiques ambitieuses**. C'est dans cet objectif d'élargissement du débat qu'a été rédigé ce cahier d'acteur.

Les impacts du trafic maritime et des croisières

Les **pressions générées par le trafic maritime sur le milieu marin** sont évoquées sur la façade méditerranéenne dans la fiche 21 : bruit de fond permanent, collision de grands cétacés, rejet de déchets, introduction et dissémination d'espèces non-indigènes, pollution des eaux (contaminants chimiques, organiques, hydrocarbures), contribution aux retombées atmosphériques d'azote.

A cela s'ajoute désormais la **pollution par les scrubbers** qui permettent aux armateurs de se conformer aux réglementations sur la qualité de l'air tout en continuant d'utiliser du fioul bon marché en transférant la pollution de l'air vers la mer [1]



Outre ces pressions, rappelons que l'industrie de la croisière **nuît au cadre de vie** et à la **santé** de habitants, consomme des **quantité insoutenables de ressources et d'énergie** et contribue au **réchauffement climatique** (le bilan d'une croisière classique est de 2 tonnes de CO2 par personne, soit notre budget à l'année pour respecter les accords de Paris [2]).

Des retombées économiques inexistantes et le contournement du droit européen

Les compagnies de croisières et les ports sont les seuls bénéficiaires de cette économie. En effet, selon les études indépendantes disponibles [3] [4], les chiffres issus du secteur sur les **retombées économiques sont largement surestimées** et le **bilan économique pour les territoires est nul** si les coûts sanitaires et environnementaux induits sont pris en compte. Tout cela en renvoyant aux collectivités la charge d'électrifier les quais pour éviter une pollution d'origine privée.

En outre, ces compagnies échappent aux règles grâce au recours aux pavillons de complaisances dans des **pays peu regardant concernant le droit du travail** (une grande partie des employés sont recrutés dans des pays où la main d'œuvre est la plus corvéable, sans salaire minimum ; ni limite de temps de travail [5]), les **normes de sécurité** ou le **paiement des impôts** (taxes réduites à 1% des bénéfiques) [6].

L'ONG Shipbreaking Platform suit le parcours des navires de croisière en fin de vie [7]. Beaucoup sont encore en 2023 échoués sur des plages en Asie du Sud Est pour être démontés à la main, **sans aucune précaution pour l'environnement et la sécurité des travailleurs**.



⇒ Sources :

[1] Département de mécanique et des sciences maritimes à l'Université de technologie Chalmers, Suède - Marine environment at risk due to ship emissions - [lien](#)

[2] S. myclimate, - CO2 emissions calculator: Calculate your carbon emissions - [lien](#)

[3] Bauke Visser, université de Rotterdam - Le mythe des navires de croisière rentables pour Rotterdam [lien](#)

[4] Navarro-Ruiz, Sandra - Université d'Alicante - Comportement intra-destination des visiteurs et implications pour la gestion du tourisme local. Etude des croisiéristes à Valence - [lien](#)

[5] Slate - L'industrie des croisières est-elle sur le point de baisser pavillon? - [lien](#)

[6] Courrier International, - Enquête. Croisières : la face sombre d'une industrie de rêve - [lien](#)

[7] Shipbreaking Platform- liste des navires démantelés dans le monde en 2021 - [lien](#)

Un développement exponentiel du secteur...

Malgré toutes ces atteintes grave à l'environnement et à nos sociétés, le secteur est en croissance rapide depuis 20 ans. **En France, le nombre de croisiéristes a doublé en dix ans**, passant de 2,1 millions en 2009 à 4,5 millions en 2019, soit + 7,9 % en moyenne chaque année [8] et l'activité trouve de **nouvelles implantations dans de nombreux petits ports** : Toulon, La Ciotat, Villefranche-sur-mer, Menton, Douarnenez, Concarneau, Lorient... **En Europe, des projets de construction de nouveaux terminaux de croisières sont en cours** au Havre, à Barcelone, à Piraeus, à la Spezia, à Tarragone, à Triste, à Valencia, ...

... et du greenwashing

Devant les contestations, les compagnies de croisières organisées en lobbies n'hésitent pas à user de greenwashing, en mettant en avant de fausses solutions.



Ainsi, plus de la moitié de la flotte de navire de croisières mondiale est désormais équipée de **scrubbers**, en majorité à boucle ouverte, (présenté dans la partie précédente) [9].

Dernière carte agitée par les armateurs, devant l'inquiétude populaire et le durcissement réglementaire : le changement de carburant avec la grande migration vers le gaz naturel liquéfié (**GNL**). Ce carburant, s'il permet de limiter la pollution de l'air, reste du gaz fossile avec un impact carbone aussi élevé que le fioul (du fait des fuites de méthane) et des conditions d'extraction souvent très dommageables pour l'environnement [10].

Les armateurs se targuent alors de passer progressivement au bio-GNL ou à l'e-GNL. Pourtant, **le bio-GNL ne sera jamais produit en quantité suffisante pour alimenter l'ensemble du secteur** [10]. Des carburants de synthèse à base d'hydrogène sont également mis en avant, malgré leur toxicité, et la très forte concurrence sur l'hydrogène « vert » pour la décarbonation des secteurs industriels [11].

Dernier fait d'arme en date, les armateurs ont signé en grande pompe une « **charte croisières durable méditerranée** », qui ne s'applique qu'aux eaux française, contient des mesures creuses et n'est absolument pas contraignante. Stop Croisières Marseille a réalisé une vidéo de décryptage de cette charte : [12]

Enfin, la mesure systématiquement mise en avant dans les stratégies de décarbonation est l'électrification des quais. Cette mesure, obligatoire d'ici 2030, sera bénéfique pour l'amélioration de la qualité de l'air. A Marseille elle concernera 2 à 3 quais croisières d'ici 2028 et on ne sait pas encore si les navires qui ne pourraient pas se brancher seront toujours acceptés au port [9].

Ces nouvelles dépenses d'électricité sont très loin d'être anecdotique : selon EDF, **il faudrait 19 % de l'électricité produite en 2020 pour décarboner le secteur maritime en France** [13]. Ce chiffre écrasant devrait nous faire nous poser la question de réduire le nombre de navires, et les croisières sont les plus évidents à supprimer.

Les revendications de stop croisières Marseille et des collectifs Européens

Partout où la croisière se développe, les habitants s'organisent en collectif pour dénoncer les effets délétères de cette industrie. Ainsi, **une 20aine de collectifs Européen se sont retrouvés à Marseille en mars 2024** [14]. Dans chaque port, les constats sont les mêmes et les revendications sont similaires.



→ Sources :

[8] Ministère de la transition écologique, « Transport maritime de voyageurs », Chiffres clés transport 2021— [lien](#)

[9] blast - La fumeuse transition énergétique des grands ports - [lien](#)

[10] Transport et environnement – Gaz fossile : la pilule empoisonnée du transport maritime - [lien](#)

[11] Reporterre, - L'hydrogène, trop gourmand en énergie pour être écologique - [lien](#)

[12] Stop Croisières Marseille - Charte croisières durables méditerranée : une opération de com - [lien](#)

[13] Le Marin – Entretien « pour décarboner le maritime, il faudra l'équivalent de cinq centrales nucléaires » - [lien](#)

[14] Reporterre - Marseille, Barcelone, Venise... Ils s'unissent contre la pollution des croisières - [lien](#)

Dans nos revendications, nous distinguons les croisières, loisir largement substituable, des autres navires (ferries, frets, etc.), dont l'utilité n'est pas remise en question.

Revendication n°1 : réduction radicale de l'activité des navires de croisière en Europe, conduisant à leur disparition

- Arrêt immédiat des expansions portuaires destinées au secteur des croisières et diminution des infrastructures portuaires.
- Accompagnement de la transition grâce à la mise en place d'un fonds pour soutenir la réorientation du secteur.

Revendication n°2 : Limiter l'impact des autres navires

- Accélérer l'électrification totale des quais pour les autres navires, à commencer par la Forme 10 (chantier de réparation navale)
- Créer une zone ECA (à émission de soufre mais aussi d'azote limitée) à l'échelle de la Méditerranée
- Interdire totalement les scrubbers en Méditerranée.

Afin de rendre ces revendications crédibles, nous demandons un calendrier de mise en œuvre ainsi que la définition de modalités de contrôle et de sanction en cas d'infraction.

Revendication n°3 : Avoir une communication honnête sur la question des croisières et du trafic maritime à Marseille, et proposer un vrai débat démocratique

L'industrie de la croisière travaille son image en utilisant la désinformation pour continuer son *business as usual*, une information indépendante sur ce sujet est donc cruciale.

Nous portons aussi un nouveau sujet au débat au côté d'autres acteurs concernant la reconversion du secteur touristique dans les villes vers un secteur de l'hospitalité, afin d'améliorer les modes de mobilité plus durables et de renforcer des secteurs économiques locaux plus justes socialement et écologiquement.

CONCLUSION.

Rien ne justifie le maintien de ces parcs de loisir flottant n'ayant pas pris la mesure de l'urgence climatique et sociale. Un verdissement de surface ne saurait être à la hauteur de l'enjeu.

En réaction, les habitants dénoncent depuis longtemps la pollution de l'air et désormais aussi les nombreux impacts sur le milieu marin. Plus globalement, les croisières contribuent démesurément au réchauffement climatique et à l'épuisement des ressources.

Le bilan social est également lourd de conséquences : optimisation / évasion fiscale, exploitation du personnel, contournement des obligations en termes de sécurité... sont monnaie courante.

Le bilan économique n'est pas non plus un argument recevable : les bénéfices pour les territoires d'escale sont dérisoires au regard des coûts induits par les conséquences sanitaires et environnementales des croisières.

Enfin, non seulement les innovations techniques avancées (Scrubber, GNL, Hydrogène, électrification des quais etc.) ne sont pas des solutions, mais pire : en faisant croire à une résolution des problèmes, elles freinent la recherche de vraies solutions.

Pour autant, la fin des croisières, loin de signifier la fin du voyage, invite à repenser notre rapport au tourisme, au temps, aux milieux naturels. Loin de la folie consummatrice des croisières, d'autres vacances, empreintes de respect humain et environnemental, sont possibles !

