

Biodiversité, l'autre victime du transport maritime (La)

Titre(s) : Biodiversité, l'autre victime du transport maritime (La) [[périodique]]

Ensemble : Alternatives économiques 464

Editeur, producteur : 01/11/25

Description matérielle : pp.66-67

ISSN : 0247-3739

Note sur la description matérielle : 2

Résumé ou extrait : En juin dernier, la Conférence des Nations unies sur l'océan (Unoc) a réuni plus de soixante chefs d'État pour aborder la vulnérabilité et la protection des milieux marins. Malgré des avancées scientifiques, seules 10 % des fonds marins sont connus, alors que la biodiversité terrestre est bien mieux documentée. Les impacts des activités économiques, hors pêche, sur les milieux marins restent peu étudiés et il n'existe aucun outil de mesure spécifique de leur impact sur la biodiversité marine, notamment pour le transport maritime. Le transport maritime est généralement évalué sous l'angle de ses émissions de gaz à effet de serre (GES), représentant 2,7 % des émissions mondiales, soit environ 900 millions de tonnes de CO₂ par an. Si le transport maritime était un pays, il serait le septième plus gros émetteur mondial, juste après le Japon. Ces émissions contribuent à l'augmentation de la température des océans et à leur acidification, cette dernière étant due à l'absorption du CO₂ par l'océan, ce qui abaisse le pH de l'eau et fragilise les coquilles des organismes marins. Outre ces effets indirects, le transport maritime exerce des pressions directes sur la biodiversité marine. Les collisions avec les cétacés sont la première cause de mortalité non naturelle des baleines. Un navire naviguant à 18 noeuds (33 km/h) a 90 % de chances de tuer un cétacé en cas de collision, contre 30 % à 10 noeuds. Le bruit sous-marin généré par les hélices des navires perturbe également les cétacés, les poussant à modifier leur comportement, à cesser de chasser ou d'allaiter, et peut provoquer des lésions auditives temporaires ou définitives. Le transfert d'espèces invasives par les navires affecte aussi les écosystèmes côtiers. Avec une flotte mondiale d'environ 60 000 navires, ces pressions sur la biodiversité sont considérables, mais restent insuffisamment prises en compte par les législateurs et les armateurs. Les mesures actuelles se concentrent principalement sur la décarbonation des modes de propulsion et la pollution de l'air dans les villes portuaires. Par exemple, la réglementation de 2020 sur les zones à faibles émissions de soufre a conduit à l'installation de scrubbers (épurateurs) sur les navires, dont les effluents soufrés, rejetés à la mer, contribuent à l'acidification. En 2022, la France a interdit ces rejets sur son littoral et dans ses ports. La réduction de la vitesse des navires permet de diminuer le bruit sous-marin, les risques de collision et les émissions de CO₂, mais implique de repenser l'économie du transport maritime. Si la demande reste constante, il faudrait augmenter le nombre de navires pour maintenir les délais de livraison, ce qui entraînerait des surcoûts écologiques. Il est donc nécessaire de développer un indicateur complexe intégrant à la fois l'empreinte carbone et l'impact sur la biodiversité, en tenant compte des écosystèmes marins traversés. Une telle approche permettrait de mieux évaluer et réduire les pressions exercées par le transport maritime sur le milieu marin, en proposant aux armateurs des outils pour prendre en compte

l'ensemble des conséquences directes et indirectes de leur activité.

Sujet - Nom commun : Transports maritimes

Biodiversité -- Conservation des ressources