CROISIÈRES CRIMINELLES

À MARSEILLE, 1,8 MILLIONS DE PASSAGERS SONT ATTENDUS LORS DE 600 ESCALES SUR LA SAISON ESTIVALE 2022. L'ACTION DE BLOCAGE DU WONDER OF THE SEAS QUI A EU LIEU LE 14 JUIN 2022, S'EST INSCRIT EN TOTALE RUPTURE AVEC LE TOURISME DE MASSE.
LUTTER CONTRE LES CROISIÈRES SIGNIFIE LUTTER CONTRE UN MONDE, SES VALEURS ET LE SACCAGE QU'IL PRODUIT.

STOP CROISIÈRES

extinction rebellion

co-organisé par le collectif STOP croisières et Extinction Rebellion

POURQUOI NOUS REVENDIQUONS L'ARRÊT DES CROISIÈRES

RETROUVEZ NOTRE ARGUMENTAIRE ICI

LES CROISIÈRES NOUS COÛTENT NOTRE SANTÉ.

Pour faire tourner les moteurs de ces gigantesques navires, il faut du fioul lourd. Sa combustion dégage des polluants (oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines) qui affectent le système respiratoire (asthmes, allergies, dégradation du système immunitaire, cancer...). À cause de cette pollution atmosphérique, le trafic maritime est responsable en Europe de la mort prématurée de 50 000 à 60 000 personnes par an. Parmi eux, les riverain.es qui vivent à proximité, tout comme les travailleurs et passagers des navires de croisière.

LES CROISIÈRES NOUS COÛTENT LA MÉDITERRANÉE.

Les industriels font mine de s'en préoccuper. Ils mettent en place un dispositif pour récupérer certains polluants présents dans les fumées avec des scrubbers (qui laissent s'échapper les oxydes d'azote). Ils se débarrassent ensuite de ces eaux acides, chargées de suie, de soufre et de résidus de combustion (dont des métaux lourds) en mer . Par effet d'accumulation, surtout en Méditerranée, ces rejets massifs provoquent la dégradation et la mort des écosystèmes marins, ce qui nous affecte en retour, nous qui vivons avec la mer Méditerranée.

LES CROISIÈRES NOUS COÛTENT EN MATIÈRES PREMIÈRES ET ÉNERGIES.

Pour construire, approvisionner et entretenir ces villes-flottantes, il faut des quantités astronomiques de matières premières. Un navire à quai peut consommer autant d'électricité que 27 000 foyers. Au cœur des crises écologiques, il est impensable qu'autant de ressources soient allouées à une activité aussi destructive, sous prétexte qu'elle peut être récréative.

LES CROISIÈRES NOUS COÛTENT DE L'ARGENT.

Trois grandes compagnies américaines de croisières (Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruise et Norwegian Cruise Line) se partagent la majorité du marché mondial. Elles usent de pavillons de paradis fiscaux et de leur éclatement administratif pour échapper aux contraintes réglementaires et se dérober aux impôts sur les bénéfices. Dans cette confusion organisée, il n'y a pas que les États ou les collectivités qui sont perdantes, mais aussi les travailleurs. Sur les navires, en employant des personnes venues des pays pauvres, les entreprises ne leur garantissent ni salaires minimums ni réglementation sur les horaires.

LES CROISIÈRES NOUS COÛTENT NOTRE AVENIR.

Depuis 3 mois, l'Inde et le Pakistan subissent des chaleurs extrêmes, jusqu'à 50°C. En cuisine, à cette température, les aliments *cuisent littéralement.* Il est impératif de décarboner toutes les activités pour réduire les effets du changement climatique. Sécheresses, incendies, inondations… la multiplication d'événements insoutenables affecte tous les continents. Les navires de croisières consomment des mégatonnes de carburants chaque année, alimentant l'atmosphère en gaz à effet de serre. Nous citoyens·es, sommes prêts·es à faire des efforts. Pourquoi de telles industries en seraient-elles exemptées ? Il existe d'autres façons de pratiquer le tourisme, ailleurs que sur ces monstres des mers qui participent à l'aggravation des catastrophes écologiques.

LES CROISIÈRES NOUS MÈNENT EN BATEAU.

A ces arguments, les industries opposent un catalogue d'idées qui ne sont pas des solutions. L'électrification des quais devrait être mise en place dès l'arrivée du premier navire, or cette mesure ne sera pas effective à Marseille avant 2025. D'ailleurs, pourquoi les collectivités devraient-elles dépenser des millions d'euros d'argent public pour mettre en conformité une activité privée ? Pourquoi la mise en place d'une zone ECA (« emission control area »), actuellement en projet, n'a-t-elle pas été instaurée plus tôt pour limiter la pollution en Méditerranée ? Si l'approvisionnement en électricité des navires est possible, avec l'inflation et la crise énergétique, voulons-nous vraiment allouer autant de ressources à ce genre d'activité ? En tout état de cause, l'électrification ne peut en aucun cas être une caution pour polluer en mer, une fois le navire reparti.

Les lobbies contournent ces questions et allongent leur catalogue : GNL, bio-GNL, hydrogène, centrales solaires, scrubber fermé, etc. Aucune de ces propositions ne remédie aux problèmes de fond. Que faisons-nous en attendant ?

LES CROISIÈRES POSENT LA QUESTION DE LA DÉMOCRATIE.

Les lobbies vantent haut et fort le bénéfice économique qu'apportent les croisières au territoire métropolitain marseillais. Même si le chiffre avancé s'avérait juste, il ne répond pas à la question suivante : quand avons-nous accepté de sacrifier notre santé, nos ressources, nos écosystèmes contre de l'argent ? Est-ce que ces retombées bénéficient aux habitants·es qui souffrent des conséquences de l'activité ?

Des années 90 à aujourd'hui, le nombre de croisiéristes est passé de quelques milliers à presque 2 millions en 2022, avec 600 escales attendues. Des centaines de villes miniatures se sont succédées sur les quais du port. Y a-t-il eu des études d'impact pour évaluer cette explosion du trafic sur le plan environnemental ? Ont-elles été portées à la connaissance des habitants·es ? Ont-iels pu s'exprimer ? Quelle autorité l'industrie des croisières a-t-elle sur les décisions aussi déterminantes pour la gestion d'un territoire ?

3

2. POURQUOI NOUS DÉNONÇONS LE TOURISME DE MASSE INDUIT PAR LES CROISIÈRES

Les immenses navires de croisières, par le nombre de passagers qu'ils transportent (jusqu'à 6 296 passagers), sont aussi à l'origine d'un **tourisme de masse qui affecte durement les villes.** Bien que les retombées économiques soient annoncées comme importantes, c'est **au prix de profonds changements**. **Se loger, accéder à des services publics, des commerces : tout devient plus difficile dans les quartiers touristiques. Nous refusons ce destin pour Marseille.** Nous considérons la population légitime à s'opposer à ce modèle qui enrichit quelques intérêts privés au détriment de la santé des habitants, leur qualité de vie et leur culture locale.

Venise, Barcelone, comme Palma de Majorque, ont été fortement mises à mal par les croisières depuis plusieurs années. Les luttes de leurs habitants témoignent d'un rejet international du tourisme de masse.

VENISE [4]

Crédit

À Venise, dès 2013, le collectif **No Grandi Navi,** qui lutte contre les grands bateaux de croisière et leurs dommages dans la lagune vénitienne, **organise des actions pour empêcher leur circulation.** La contestation aboutit en novembre 2013 à **la décision de limiter les passages de paquebots dans le canal de Giudecca.** Celle-ci sera annulée **3 mois plus tard** par un appel de plusieurs acteurs des croisières dont l'exploitant du terminal de Venise, auprès du tribunal administratif, pour absence d'études d'impact environnementaux et économiques, et d'alternatives opérationnelles.

En juillet 2016, **l'UNESCO s'en mêle** en avertissant le gouvernement italien que la lagune de Venise sera placée sur la liste des sites du patrimoine en voie de disparition si l'interdiction des gros navires et pétroliers n'est pas appliquée d'ici 2017. Le gouvernement italien finit par annoncer cette interdiction le 1er août 2021. **Les bateaux trop volumineux et/ou polluants devront s'amarrer dans le port industriel voisin de la Marghera.** Le collectif **No Grandi Navi** continue à protester quand les décisions ne sont pas respectées et poursuit sa veille autour des impacts associés, comme les effets du **tourisme de masse.**

« Les Vénitiens blâment également le tourisme pour la diminution de la population, car le besoin de logement de l'industrie touristique fait grimper les loyers et encourage les propriétaires à convertir leurs appartements et maisons en locations de vacances à court terme comme Airb&b [5] - échangeant des locataires à long terme contre des touristes plus lucratifs. »

4;4;4;5

BARCELONE [6]

Crédit

À Barcelone, **l'Assemblée des Quartiers pour le Tourisme Durable (ABTD)** désigne dès 2016 les méga-croisières comme un important facteur du tourisme de masse qui défigure leur ville. En 2016, **ils organisent une manifestation contre l'arrivée de l'Harmony of the Seas,** le plus gros paquebot du monde à l'époque, en tentant d'avancer jusqu'au quai d'amarrage. Ils seront bloqués par les forces de l'ordre. Même scénario, en 2018, **contre la présence du Symphony of the Seas, le nouveau plus gros paquebot.** Cette fois-là, **la manifestation rassemble aussi la Plateforme pour la Qualité de l'Air (PAC)** et diverses associations d'habitants de Barcelone.

« Tout cela se passe dans des points qui ont déjà un problème évident de surpeuplement et de gentrification. L'afflux de croisiéristes est un désagrément supplémentaire au vidage des quartiers et à leur reconversion en parcs d'attractions. Susana Saumell, de la Plateforme de défense de la Barceloneta, donne quelques exemples : « À la Barceloneta, presque tous les poissonniers sont devenus des supermarchés ouverts 24h/24 qui vendent de l'alcool et rien d'autre. La ferme moderniste historique et populaire de Xador a été remplacée par un Starbucks. La place Sant Felip Neri, qui est la cour d'une école, a dû être fermée pendant les récréations parce que les touristes ne laissaient pas jouer les enfants. Etcetera etcetera. »

Martí Cusó en ajoute un de plus : « Dans la rue où j'ai vécu toute ma vie, nous avions une épicerie devant nous, une cafétéria à droite et un restaurant à gauche. Nous avons maintenant cinq boutiques de souvenirs et une pour les produits à base de marijuana. Tant de commerce inutile expulsent les voisins, à quoi bon ? » [7]

PALMA DE MAJORQUE [8]

En réseau avec la lutte barcelonaise, Palma de Majorque a elle aussi organisé **des manifestations** pour faire entendre la saturation de sa ville et de ses îles en général.

« Comme le rapporte le groupe écologiste [GOB], l'arrivée massive de bateaux de croisière affecte le modèle touristique de la ville puisque ses passagers débarquent et la ville n'est pas capable d'assimiler l'arrivée massive de personnes qui envahissent les rues.» [9]

Via la **« Plateforme contre les Megacruisers »**, qui regroupe une trentaine d'organisations sociales, civiques et environnementales, les militants lancent une grande campagne de financement de 2019 à 2022 intitulée *« Hors échelle : ce tourisme n'est pas durable »*. Ils souhaitent ainsi « *mener une série d'activités pour continuer à collecter et montrer des preuves de l'impact des méga-croisières, et faire pression sur les institutions pour limiter leur arrivée.* » [10]

En décembre 2021, ils sont **les premiers à obtenir un accord** de collaboration, entre le gouvernement et les principales compagnies maritimes opérants dans les Baléares, **qui réglemente dès 2022 les passages à 3 navires de croisières par jour, dont une seule méga-croisière, et le nombre maximum de croisiéristes par jour à 8500.**

Crédit

6;7;8;9;10

3. POURQUOI NOUS CIBLONS LE WONDER OF THE SEAS

UN MONSTRE MARIN, SYMBOLE DE LA DÉMESURE

Le Wonder of the Seas est un navire de croisière qui détient à ce jour le titre de plus gros paquebot du monde. Il a été commandé par la société Royal Caribbean Cruise dont l'ambition affichée est de construire des bateaux toujours plus imposants. Cette compagnie possède aujourd'hui 28 navires. 5 paquebots appartiennent à la classe dite « Oasis », d'une taille de 361 mètres de longueur et 66 mètres de large, équivalent à 3,61 terrains de football en moyenne. Actuellement en chantier, le prochain navire de type Oasis ne dérogera pas à la règle.

Ce navire est constitué de 525 000 m2 de tôle d'acier, 5 000 km de fil électrique, soit d'énormes quantités de métaux, dont l'extraction est extrêmement polluante.

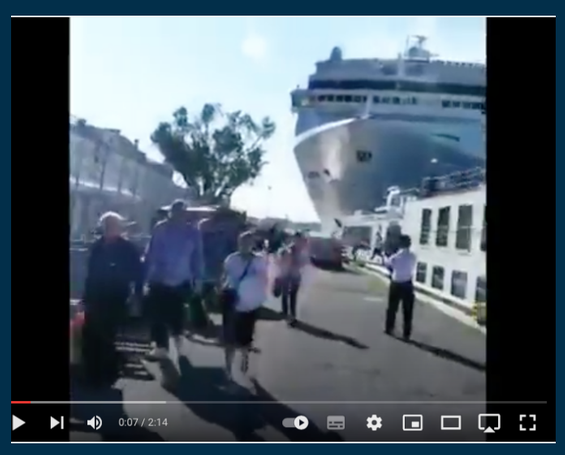
Ses installations en font un parc d'attraction toute option, qui oriente les croisiéristes vers la recherche de ce type de consumérisme et de divertissement, même lors de leurs escales : 25 piscines et bains à remous, un simulateur de surf, 5 toboggans géants, une tyrolienne de 24m, 20 restaurants et 35 bars.[11]

En visant l'emblème de cette industrie absurde, c'est l'ensemble des menaces qu'elle porte sur l'intérêt collectif que nous dénonçons.

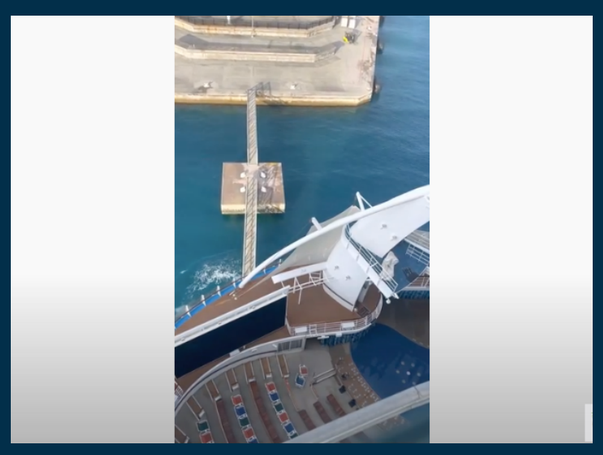
LES ACCIDENTS LIÉS À LA DÉMESURE DES MONSTRES CRÉÉS

À la moindre erreur de pilotage, ces mastodontes étant trop gros pour manœuvrer seuls et réagir aux obstacles, des accidents destructeurs adviennent. C'est arrivé récemment, avec l'accident du MSC Opera à Venise ou celui de l'Harmony of the Seas, qui a démoli un quai en Jamaïque. Quelques captures des vidéos des deux accidents pour en prendre la mesure :

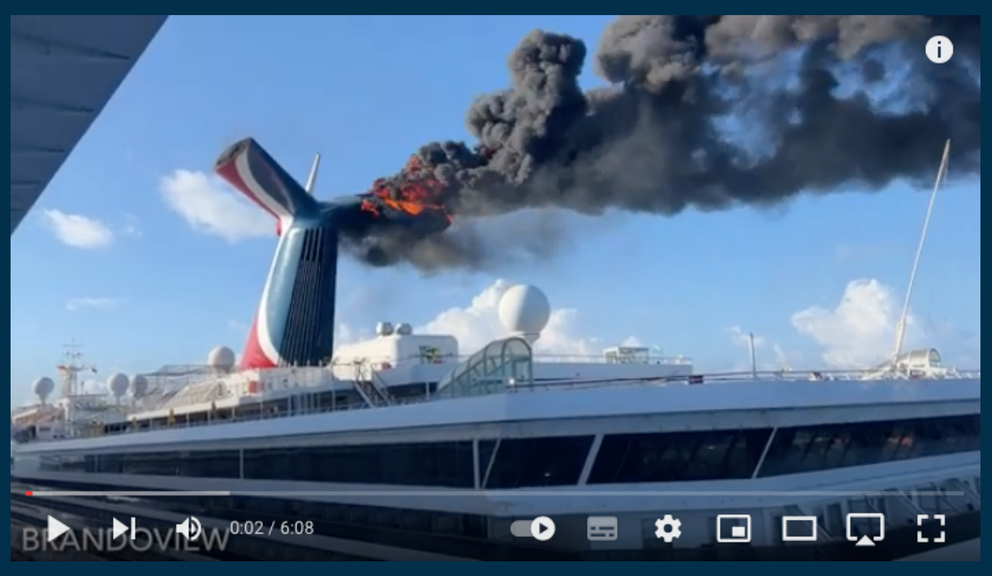
Le MSC Opera percute un quai à Venise (Italie), le 02/06/19.



L'Harmony of the Seas percute et détruit un quai dans le port de Falmouth (Jamaïque), le 26/05/22.



Bonus : 2 jours avant l'accident en Jamaïque, l'incendie d'une cheminée sur le Carnival Freedom dans le port de GranTurk (Îles Turques et Caïques dans les Caraïbes), le 24/05/22. Les lances incendies, pas à la même échelle, n'atteignent pas les flammes en hauteur.



11

4. POURQUOI NOUS METTONS EN ACTE NOTRE REVENDICATION

HISTORIQUE DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR AU NORD DE MARSEILLE

La mobilisation des habitants des quartiers Nord face aux intérêts privés qui les polluent ne date pas d'aujourd'hui.

Les premières contestations ont lieu face à l'activité de dégazage de pétroliers de la société Tanker Service, qui garder l'équivalent de 500 000 bouteilles de gaz à côté des habitations. En avril 1979, un navire prend feu, menace d'explosion toute l'infrastructure et de rayer Mourepiane de la carte.

L'entreprise TPA (Travaux Pompage Assainissement), pour économiser le coût de transport à Fos, intoxique pendant 7 ans les habitants des quartiers Nord en faisant brûler des résidus d'hydrocarbure à côté de leurs habitations.

Jacques Truau, premier président du Club de la Croisière, lobby local, créé un nouveau fléau en faisant passer le nombre de croisiéristes à Marseille de 0 à 2 millions en moins de 10 ans.

En 2017, après 3 ans de travail, la FNE présente des analyses qui montrent qu'aux abords du port, la concentration en particules fines est 100 fois plus élevée que dans d'autres endroits de la ville.

A l'époque, un habitant mesure que la qualité de l'air à l'arrivée de l'Harmony of de the Seas est passée de 6000 particules fines à 60 000, et fait part des atteintes à sa santé dans *La Marseillaise.*[12] En 2019, le projet « *Escales zéro fumée* » est annoncé mais il faudra attendre 2025 avant que la pollution de l'air des navires de croisières soit règlementée, et ce, seulement à quai.

Malgré les décennies de travail d'association d'habitants pour dialoguer avec les décideurs, faire entendre leurs préoccupations et sensibiliser la population, il reste très difficile de faire passer les intérêts des habitants avant les intérêts économiques du secteur privé. Il est donc logiquement compliqué de construire un rapport de force qui dérange suffisamment les pollueurs pour qu'ils se contraignent.

LE CHAMP JURIDIQUE

Côté juridique, les procédures ont lieu mais sont longues et ne permettent jamais d'obtenir un changement rapide. Elles font néanmoins partie de la diversité des tactiques pour construire un rapport de force. Aucune stratégie ne se suffit en elle-même, mais chacune contribue à atteindre l'objectif commun, ce que nous confirment les succès des luttes dans les autres villes.

En 2009, puis en 2010, 2011, 2013, 2015 et 2017, la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) met en demeure la France pour les mêmes manquements. « *La France n'a pas pris les mesures qui auraient dû être mises en place depuis 2005 [pour les PM10, et 2010 pour les NO2] pour protéger la santé des citoyens, et il lui est demandé d'engager des actions rapides et efficaces pour mettre un terme aussi vite que possible à cette situation de non-conformité.* »[13]

En octobre 2019, la France est finalement condamnée par la CJUE pour son incapacité à protéger ses citoyens contre la pollution de l'air. Après de nouveaux avertissements restés vains, fin janvier 2021, l'Etat français est condamné par le Conseil d'Etat à payer une somme record de 10 millions d'euros pour ne pas avoir renforcé suffisamment son dispositif contre la pollution de l'air.

Le 28 avril 2022, c'est à nouveau la CJUE qui condamne la France car elle dépasse de manière régulière et systématique les seuils imposés et ne met pas assez rapidement en œuvre les mesures permettant de réguler cette pollution.

12;13

Signalons aussi deux amendes emblématiques à Marseille. Celle de l'Azura, paquebot de la compagnie Carnival qui avait dépassé les limites de soufre dans son carburant, condamné par le Tribunal Correctionnel de Marseille à 100 000€ d'amende le 28 novembre 2018. Une première en France concernant la pollution de l'air.

Puis plus récemment, le 15 avril 2022, le Tribunal Judiciaire de Marseille a validé une convention judiciaire d'intérêt public dans laquelle une compagnie allemande s'engageait à verser
60 000€ au Trésor Public pour la teneur en soufre supérieure à 1,5% du carburant de son navire de croisière Mein Schiff à son arrivée au port de Marseille.

Ces amendes sont porteuses d'espoir mais ne suffiront pas. En effet, les contrôles sont rares et n'inquiètent pas, dans la conjoncture actuelle, les grandes compagnies. Ces dernières continuent de préférer le gain économique certain, avec un carburant bon marché, bien que très polluant.

INCARNER LE CHANGEMENT QUE L'ON VEUT VOIR

Les navires de croisières se sont imposés au territoire marseillais et ses habitants·es, malgré leurs craintes et le relais opérés par les élus·es. Face à cela, les compagnies, le Grand Port Maritime de Marseille et ses supplétifs ont proposé des ateliers, des groupes de travail, des innovations et des solutions techniques, sans jamais que les problèmes susmentionnés ne soient réglés. Les moments de concertations, les tables rondes, les ateliers n'ont jamais été suivi d'effets.

Au contraire, ces mécanismes sont à l'avantage des industries qui disposent de temps et d'argent dans des proportions considérables, là où les habitants·es luttent sur leur temps de vie.

Face à ce constat d'échec, il n'est pas envisageable de rester conventionnel et de se plier aux conditions imposées, puisqu'elles ne seront jamais en notre faveur. L'action de blocage du plus grand paquebot du monde, le Wonder of the Seas, qui a été menée le 14 juin 2022 a volontairement été pensée pour s'imposer aux acteurs des croisières, de la même façon qu'ils imposent leurs dégâts au territoire.

De cette manière, nous démontrons notre capacité à agir, à montrer que nos convictions ne sont pas des passes-temps. Nous sommes prêts à prendre des risques juridiques, à mettre nos vies en danger pour faire valoir un droit fondamental, nié par l'existence même de l'industrie de la croisière et de ses conséquences, celui de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Crédit : Medneo