

Journée Méditerranéenne de l'Air - les ports -



A C T E S

NOVEMBRE 2017





Vidéo en ligne sur
YouTube Air PACA



**Pierre-Charles Maria,
président d'Air PACA**

« Nous avons besoin d'indicateurs précis et nouveaux, l'innovation est indispensable à notre travail. »

**François Alfonsi,
président de Qualitair Corse**

« En Méditerranée, nous sommes en retard ; d'autres espaces maritimes ont montré plus de pugnacité. Il est temps de rattraper ce retard. »



LES ACTIVITES MARITIMES ET PORTUAIRES,
UNE PRIORITE POUR LA QUALITE DE L'AIR ?

Le socle de la Journée Méditerranéenne de l'Air - les ports

Dialoguer pour bâtir la ville-port à l'air plus sain

Urgence de la situation, nécessité du dialogue de tous les acteurs, absolu besoin de bons indicateurs et de mesures précises, volonté partagée d'un avenir pour les villes portuaires, incontournable implication des populations comme des professionnels et des élus...

A l'initiative de ce colloque, les deux présidents de Qualitair Corse et Air PACA, François Alfonsi et Pierre-Charles Maria, résument l'enjeu :

« ensemble, et d'un pas décidé ! »

« Nous aurons gagné ce soir, si les différentes parties prenantes impliquées par l'activité polluante des villes-ports peuvent discuter de manière équilibrée, s'écoulent mutuellement et s'entendent pour faire évoluer en commun la situation de manière favorable. »

L'enjeu tel que brossé par Pierre-Charles Maria, le président d'Air PACA, réunit quelques trois-cents personnes ce 14 novembre 2017, au centre de congrès international City Center Vieux-Port.

Des agents représentatifs des collectivités locales et de l'Etat, d'organismes publics touchant à la santé ou à l'environnement, les militants des associations de riverains portuaires ou de fédérations associatives touchant aux questions d'environnement et de santé côtoient des armateurs, des agents portuaires, des syndicalistes, des parlementaires... Ils sont Corses et Provençaux, car cette Journée Méditerranéenne de l'Air - les ports implique deux acteurs majeurs de la connaissance de la qualité de l'air, Air PACA et Qualitair Corse.

« C'est bien notre rôle, car nous mesurons, nous alertons, et nos associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air sont collégiales (AASQA) » poursuit le président de la première, tournant le regard vers son homologue François Alfonsi, président de Qualitair Corse, qui approuve d'un mouvement de la tête « Avec nous, les associations, l'Etat, les collectivités, les industriels émetteurs de substances polluantes savent que nous sommes le carrefour, le lieu des rencontres. Comme dans une bonne pièce de théâtre, nous y valorisons chacun des acteurs ».

« Ensemble », premier maître mot garant de l'efficacité des discussions qui doivent, en Méditerranée, commander une prise de conscience générale et entraîner des avancées sur le terrain.

Mais « urgence » également, qui ne rime que trop bien avec « ensemble », souligne François Alfonsi. L'élu corse, est président de Qualitair Corse.

Car « la prise de conscience est tardive, mais heureusement va crescendo. » Sans elle, François Alfonsi le craint, « les activités portuaires ne pourraient s'exercer de manière durable dans les villes-ports », là où on ne peut pourtant que les imaginer, quand on souhaite ces villes vivantes.

« Des activités de croisière allant s'exercer dans des no man's land perdus loin de ces centres ? Impensable ! ». Mais pour que l'activité soit acceptée, durable, elle « doit s'exercer dans des conditions et dans le cadre de standards environnementaux acceptables par les populations concernées » poursuit François Alfonsi.

La prise de conscience est donc indispensable et doit être générale, dans l'intérêt même de l'activité portuaire en Méditerranée.

Car il ne faut pas s'en cacher, « en Méditerranée, nous sommes en retard ; d'autres espaces maritimes ont montré plus de pugnacité et réglementent de façon sévère le trafic en zone portuaire. Il est temps de rattraper ce retard », souligne-t-il.

Pour atteindre cet objectif, il y a des conditions « la recherche nous y aidera, en mettant en œuvre les indicateurs qui nous diront les avancées » affirme Pierre-Charles Maria, « Nous avons besoin d'indicateurs précis et nouveaux, l'innovation est indispensable à notre travail ».

Et, s'il faut des avancées, il y a aussi urgence « La situation pourrait arriver à un point de rupture. Pour l'éviter, nous devons dialoguer, trouver des solutions équilibrées. Ce que nous faisons en interne dans nos AASQA, avec la Fédération Atmo France, nous devons le réaliser aussi avec tous les acteurs ».

Le Grand Port Maritime de Marseille vu des Terrasses du Port © Air PACA



La double idée de phasage et de nécessité, dans l'introduction aux débats, sera précisée par François Alfonsi : « il existe des politiques d'amélioration à moyen et long terme, mais aussi des décisions immédiatement possibles ».

La décision, alors récente, de l'armateur CMA CGM d'utiliser le gaz naturel liquéfié (GNL) non polluant pour carburant de ses futurs navires, a révélé l'univers des possibles. « Nous voyons que les problèmes ne sont pas insolubles, que des possibilités technologiques existent, mais il convient de nous mobiliser tous pour mettre les bonnes solutions en œuvre ».

Et, peut insister Pierre-Charles Maria, « les bonnes solutions sont celles qui profitent du ciment que nous créons entre les nécessités techniques de la mesure et de l'analyse et celles qui intéressent tout le tissu sociétal ».

Car les villes-ports sont faites pour assurer le bien-être et le développement de leurs populations. Elles doivent assurer les conditions de leur bonne santé. « Pour cela nous espérons de cette Journée Méditerranéenne de l'Air - les ports, le dialogue qui prélude à l'acte commun de bâtir un avenir sain pour tous ».



Claire Pitollat
Fabiana Giovannini
Anne Claudius-Petit
Corinne Tourasse



INSTITUTIONS : MOBILISATION GENERALE
POUR LA QUALITE DE L'AIR ?

Du port à la route : un air plus sain en perspectives

A chaque échelon territorial une action positive peut être enclenchée, selon députés, élus régionaux et agents d'administrations de Provence-Alpes-Côte d'Azur comme de Corse.

Les effets des pollutions atmosphériques ne sont pas anodins, loin de là, et les pollutions d'origine maritime y prennent bonne part. Cependant, le consensus sur la réalité de ces impacts a permis et permet de notables avancées.

C'est ainsi que la députée marseillaise Claire Pitollat, marraine de l'association L'air et Moi peut rappeler que « le coût annuel de la pollution de l'air en France avoisine les 100 milliards d'euros ». Elle souligne aussi que « respirer un air qui ne nuise pas à la santé » est un engagement du président Emmanuel Macron.

Anne Claudius-Petit :

« Le développement des ports en Méditerranée dépendra de leur faculté à aborder la question de leur impact défavorable sur la qualité de l'air. »

L'enjeu est colossal, la pollution de l'air est la troisième cause de mortalité, après le tabac et l'alcool. Donc, si « le poids des ports en matière de développement économique est indiscutable, il doit l'être également en matière d'environnement ». Plus ! Il s'agit d'un espace d'expérience.



L'air sain enjeu national ? Certes, et objet d'attention des représentants de la Nation. Saïd Ahamada, député de la 7^e Circonscription des Bouches-du-Rhône, souhaite « que l'Etat décide d'inciter plus fortement les armateurs à suivre l'exemple de CMA CGM ». La société sise à Marseille vient de décider de doter ses futurs navires de propulseurs au GNL. Le député souhaite que ce type de décision soit pris plus rapidement. « J'ai demandé à Nicolas Hulot d'inscrire la question au Comité interministériel de la mer ».

L'Etat, donc. Toutefois, Fabiana Giovannini, alors présidente de l'Agence d'Aménagement de la Corse, estime qu'une bonne partie des solutions dépend de l'action des Régions. « Elles sont plus motivées, elles peuvent donc faire plus et mieux ! »

A l'appui de ses dires, l'élue corse cite le Plan régional air-climat-énergie que son Agence a élaboré, « et qui vise à l'autonomie énergétique à l'horizon 2050 ». Le gaz arrive pour 2023 en Corse, permettant d'effacer d'autres carburants polluants. Et, le 26 octobre 2017, l'Assemblée de Corse a voté unanimement un rapport visant à faire entrer la qualité de l'air comme critère de toutes politiques publiques.

Et l'Assemblée de lancer deux études : pour le passage au GNL des navires de secours-sauvetage, et idem pour les navettes passagers Corse-Continent.

Au-delà, c'est en tant que président de la Commission Exécutive de Corse que Gilles Simeoni préside la Conférence des îles de Méditerranée, qui déposera en 2018 à l'Organisation maritime internationale, une demande de création de zone à basses émissions de soufre.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, c'est le Schéma d'aménagement, développement durable et égalité du territoire (SRADDET) qui porte la politique du Conseil Régional. Actuellement en cours d'élaboration, sa philosophie est claire : « L'attractivité du territoire mise sur un air sain ; nous y travaillons. » rappelle Anne Claudius-Petit, au nom du président Renaud Muselier. « Le développement économique de nos villes doit se faire en protégeant la santé de nos concitoyens. »

La réglementation maritime évolue. Après le 1^{er} janvier 2020, ainsi, aucun navire, nulle part, ne pourra recourir à un carburant dont la teneur en soufre sera supérieure à 0,50%. Et cela pose la question du contrôle. La directrice de la Dreal Paca, Corinne Tourasse, se dit confiante. « Cent inspecteurs de l'industrie et de l'environnement s'investissent lourdement dans ce travail. Et nous constatons qu'en 15 ans, la pollution soufrée a baissé de 70% ».

Victor Hugo Espinosa
(l'Air et moi) :

« Où situer l'équilibre entre critères économiques et santé-environnement ?

Autrement-dit, comment éviter le chantage au développement économique ? »



D'ailleurs, et depuis 2006, les Affaires maritimes s'imposent le contrôle pollution des navires. Actuellement, leur critère est la directive européenne 2016-802 et « nous contrôlons, en Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse, annuellement 189 navires d'un point de vue documentaire, et réalisons des prélèvements sur 50, qui donneront lieu à des analyses de combustible » précise Stephan Rousseau. En 2017, seuls deux navires ont été en infraction. Pour eux, le Parquet est saisi. L'amende pourrait être lourde pour les commandants : jusqu'à 200 000 €.

Mais si l'activité portuaire génère une pollution atmosphérique directe, elle provoque aussi, par report modal, un trafic de véhicules terrestres important. « L'enjeu concerne tous les acteurs », dit Corinne Tourasse, « notamment ceux de la logistique, et le Contrat de Plan Etat-Région nous oblige à trouver des solutions ».

Car ici, la concertation de tous les acteurs de l'aménagement du territoire débouchera sur les nécessaires actions volontaires.

Port de Bastia © Qualitair Corse



Une zone méditerranéenne de basse émission à l'étude

En septembre 2018, le ministère de la transition écologique et solidaire se verra présenter une étude en vue de la création d'une zone Seca (Sulphur Emission Control Area) en Méditerranée. L'Ineris pilote ce travail, signale Laurence Rouil, responsable du pôle modélisation environnementale de l'Institut dédié aux risques. Y contribuent Le Plan bleu pour la Méditerranée, le Centre interprofessionnel et technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) et le Centre d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité, l'aménagement (Cerema).



Il existe de tels sanctuaires en Mer du Nord, Baltique, Manche, Canada et USA. « Mais notre étude, elle, tiendra compte des pollutions aux oxydes d'azote, qui ont un rôle dans la formation d'ozone. Nos résultats seront convaincants ! » Les premiers étaient promis pour mars.

Un espace marin réglementé, dépourvu de pollutions, s'avère bien sûr très séduisant. « Nous y estimons l'impact des émissions sur la qualité de l'air en Méditerranée, y compris les concentrations d'ozone et de particules, et, face aux coûts attendus, nous estimons les bénéfices pour la santé » souligne Laurence Rouil. Là, seule l'utilisation de moteurs efficaces à basse teneur en soufre serait autorisée.

De son côté, indique Antoine Lafitte, qui participe à l'étude, le Plan bleu s'occupe de relayer près des acteurs internationaux, tel que le Centre régional de l'office maritime international.

Parole à la salle



« On peut le faire tout de suite, question d'égalité ! »

Daniel Moatti

Chercheur associé du CNRS, Daniel Moatti est responsable associatif à Nice.

Remercions les élus Corses et les responsables de Qualitair Corse, pour avoir parlé « d'urgence ». Croyez bien que je suis entièrement d'accord avec l'idée de réaliser des mesures de qualité de l'air près des ports méditerranéens français.

Mais il me semble que nous en savons déjà assez pour agir. Les scientifiques britanniques ont déjà diagnostiqué la pollution côtière, et les USA, depuis 1995, imposent le foule à 0,1% de soufre sur la navigation côtière. Ni l'une ni l'autre n'ont vu leur économie maritime s'effondrer.

De la Mer du Nord à la Baltique, au fond, l'Allemagne a imposé le carburant à 0,1% de soufre, y compris aux Russes, pourtant si récalcitrants à accepter les règles environnementales.

Comme associatif, je réclame l'application de cette mesure immédiatement, l'imposition d'un maximum de 0,1% dans les carburants marins en Méditerranée. Alignons-nous dès aujourd'hui sur la réglementation en cours dans la Manche, la Mer du Nord et la Baltique.

Faute de cela il y aurait donc deux sortes de citoyens français : ceux qui vivent protégés de la pollution marine le long des côtes de la Manche, et ceux qui doivent la supporter au long des côtes méditerranéennes françaises.

« Les moteurs de navires nous font vivre l'enfer »

Renée Duprat

Riveraine, elle se définit comme militante de La République en Marche.

Entre Mucem (Musée des civilisations et de la Méditerranée) et Silo (salle de théâtre, tous deux situés à Marseille quartier littoral de la Joliette) vivrons-nous l'enfer en 2018, comme nous l'avons vécu en 2017 ? Les jours vécus fenêtres fermées sont nombreux, pour cause de pollution sonore comme atmosphérique...

Une pollution due aux moteurs de navires qui tournent nuit comme jour.

« Les bateaux polluants pour nos quartiers Nord »

Elisabeth Pelliccio [en réponse à Renée Duprat], La présidente du CIQ de Saint-André se dit très amère.

Ces bateaux qui créent tant de nuisances chez vous, à La Joliette, rassurez-vous, ils seront déplacés au Cap Janet (de l'autre côté de la rade de Marseille) c'est-à-dire chez nous, et bientôt !

« Vous en souffrez au quotidien, il faut donc des réponses maintenant »

Said Ahmada

Le député de la 7^e circonscription des Bouches-du-Rhône effectue son premier mandat et se passionne pour les enjeux maritimes.

J'ai choisi d'être rapporteur spécial des Affaires maritimes à l'Assemblée Nationale, car la pollution maritime impacte fortement les territoires côtiers. Je suis optimiste car tous les acteurs ont compris d'ores et déjà que nous devons aller vers une situation plus saine : les armateurs, les ports, l'Etat...

Aussi mon inquiétude reste que l'amélioration doit aller beaucoup plus vite. Les habitants souffrent de cette situation aujourd'hui. Au Comité interministériel de la mer, je demande d'inciter plus fortement les armateurs à passer au GNL, car le problème posé par la pollution aux particules fines est trop important. Certains, comme CMA CGM, ont déjà annoncé leur intention en ce sens.

« Où situer le juste équilibre en santé et économie ? »

Victor-Hugo Espinosa

Le président de la Fédération L'Air et Moi, estime qu'une réglementation égale pour tous assècherait le chantage à l'emploi.

1 800 emplois sont liés à l'activité maritime du Port de Marseille, d'une part, et d'autre part la pollution de l'air tue prématurément des millions de gens dans le monde. Le chantage à l'emploi est une réalité, des armateurs menacent de partir...

Alors la question du juste équilibre me semble importante. Une réglementation interdisant partout les navires trop polluants réduirait le risque de concurrence. Après tout, on doit aussi considérer que l'arrêt des pollutions littorales attirerait des visiteurs en recherche d'espaces sains pour leurs vacances. Ce serait une autre manière de créer de l'emploi, sans pollutions.

Vidéo en ligne sur YouTube Air PACA

De la mesure à la concertation, Nice vise l'efficacité



D'un côté appareillage et modélisation, de l'autre échange et concertation. La Métropole Nice Côte d'Azur met en œuvre un système de mesure, de suivi et de discussion sur la qualité de l'air autour de son port.

Entretien avec Arnaud Bonnin, son chef de service Environnement.



TABLE RONDE : concertation, mobilité, gestion flux professionnels et touristiques : quelles solutions ?

> En quoi le système de monitoring environnemental métropolitain niçois peut-il améliorer la qualité de l'air dans et autour du Port ?

Conçue comme un lieu d'échange, d'information et de concertation, la Commission de Proximité et d'Environnement du Port de Nice, en est un élément clé. Elle va au-delà des obligations réglementaires et joue un rôle crucial dans le système de monitoring urbain et environnemental de la Métropole Nice Côte d'Azur. Elle discutera des pollutions d'origine portuaire, des enjeux liés à la circulation et au stationnement. La desserte routière du Port est en soi une problématique. Ce sera le lieu d'échange entre les partenaires ; par le biais de commissions thématiques.

Nous nous rendons compte que des acteurs tels la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) ou des services d'Etat intervenant sur le Port lancent des projets, innovent. Mais il n'existe pas de solution unique, et discuter pour harmoniser favorisera les bonnes solutions en évitant les coûts inutiles.

> Pour améliorer la situation, il faut disposer d'informations afin d'évaluer les avancées

La Métropole dispose, sur le site portuaire, d'un réseau de capteurs. Air PACA et la CCI y ont déjà mené des études sur la qualité de l'air. Nous souhaitons disposer d'un diagnostic complet. Au centre du dispositif, il y a une cabine instrumentée et gérée par Air PACA, notre partenaire, car nous ne souhaitons pas être juge et partie. Autour, nous disposons de nombreux micro-

capteurs, des prototypes moins chers et moins performants, disséminés autour du Port. La Métropole et la CCI les installent, pour mesurer la pollution de l'air, et le bruit. Quelques véhicules de la Métropole en portent également et recueillent des données. Leur mobilité nous permet de compléter ce maillage autour du Port. Avec Air PACA, nous modélisons les flux d'air et pouvons identifier les émetteurs de polluants dont l'action a un impact sur ce quartier.

> La Métropole et la CCI avec Air PACA sont les seuls acteurs institutionnels ?

L'Etat, lui, contrôle les navires qui arrivent à quai, et nous souhaiterions disposer du résultat de ces contrôles. De même, nous avons à mieux connaître ce qui se fait ailleurs en Europe. Je signale au passage notre implication dans le projet européen interreg Rumble de Marittimo, qui nous permet de travailler avec nos partenaires italiens dans ce domaine.

Toujours est-il que la Commission de proximité et d'environnement du Port sera le lieu où toutes ces données seront exploitées, à travers un « Hyperviseur » que développe la CCI. Celui-ci permettra de mettre les courbes d'intensité de la pollution de l'air et du bruit en corrélation directe avec la présence de navires. Il nous permettra de savoir quel navire, potentiellement, est générateur de nuisances. Ces outils permettront un système d'alertes, seront une aide à la décision. Il faudra alors agir.

« Depuis deux ans, j'étais sollicité par les résidents de mon conseil syndical : nuisances des bateaux, sonores, fumées, on en a assez ! » me disaient-ils. Avec mon ami Daniel Moatti, nous avons recueilli les plaintes des habitants d'une vingtaine de résidences proches du Port de Nice. Lui-même a adressé un dossier complet au ministre de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot.



Gérard Bonnes, secrétaire de l'Association Niçoise pour la Qualité de l'Air et de la Vie

Quand M. Estrosi est revenu gérer la Métropole, il a pris le taureau par les cornes, c'est ce que nous attendions. Nous serons heureux de nous exprimer à la Commission mise en place.

« Avec Air PACA, nous sommes armés pour modéliser les différents flux d'air, et pouvons identifier les émetteurs de polluants dont l'action a un impact sur ce quartier. »



AUX ETATS-UNIS, EN FRANCE, A PROXIMITE DES QUAIS :
QUELLE VISION AUJOURD'HUI DU PORT DANS LA VILLE ?

Gilles Marcel
Frédéric Pradelle
Gaby Olmeta
Christine Cabau-Woehrel

Les expériences élargissent le champ des possibles

Le Grand Port Maritime de Marseille choisit d'accompagner les professionnels vers la vertu atmosphérique. Mais que c'est lent disent les associations ! En Californie quand les professionnels s'engagent, les pollutions s'effacent vraiment.

« Nos associations sont disponibles et souhaitent ne pas être seulement sollicitées pour les colloques » dit Gilles Marcel, président de France Nature Environnement (FNE), représentant douze associations, dont plusieurs personnes se réclament dans le public. Ainsi de cet homme, de l'association Cap au Nord, qui estime que « tout retard en la matière se traduira, en Méditerranée, par une concentration de navires polluants ».

Un responsable associatif :

« Si dans la Manche une réglementation interdit la navigation de navires voguant au fioul trop soufré, les armateurs n'enverront-ils pas leurs plus vieux bateaux en Méditerranée ? »

En effet, pensent les responsables associatifs, si dans la Manche une réglementation interdit la navigation de navires voguant au fioul trop soufré, pourquoi pas dans la Méditerranée, tout aussi française ?

La tentation des armateurs d'y envoyer leurs plus vieux bateaux ne sera-t-elle pas préjudiciable à la qualité de l'air des Méditerranéens ?

« Il s'agit d'une rupture du principe d'égalité, si nous subissons ici des pollutions 15 fois plus importantes qu'en Mer du Nord » reprend Gilles Marcel. FNE revendique l'obligation anticipée, pour les navires, d'utiliser du fioul à 0,1% de soufre, dans l'immédiat, en Méditerranée.

Au Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), il n'est pas question d'influer sur les réglementations, mais d'accompagner les armateurs qui s'y plient. Et mieux, d'aider ceux qui l'anticipent ou vont plus loin, souligne Christine Cabau-Woehrel, la directrice. Sa structure diminue d'ailleurs la facture des droits de port aux vertueux. Si elle avance que « les réglementations doivent être justes, européennes, et appliquées partout afin de ne pas défavoriser les acteurs français », elle met d'abord en avant ce travail de fourmi qui rend peu à peu ses résultats.

« Avec l'armateur La Méditerranéenne, nous avons travaillé au branchement électrique à quai » dit-elle. « Il s'agit d'une démarche volontaire qui va au-delà des règlements. Les gains environnementaux qui en résultent s'avèrent majeurs. Des discussions avancent avec d'autres, car l'expérience a été concluante ».

Certes des acteurs majeurs tels la compagnie marseillaise CMA CGM, ont annoncé le passage de leur importante flotte au GNL. « Mais sachons que l'armateur croisiériste MSC a commandé deux navires GNL au Chantiers de St-Nazaire, pendant que Royal Caribbean commande les siens en Finlande ».

Le Grand Port Maritime de Marseille, pionnier méditerranéen en matière d'électrification des quais civils, l'est aussi par son « action conjointe pour la mise en place des conditions réglementaires qui permettront d'accueillir et d'avitailer ces navires » souligne sa directrice.

Le Port lance aussi une étude avec le Pôle Mer Méditerranée : il s'agit de s'équiper d'un Scrubber mobile, un filtre coiffant les cheminées des navires encore

polluants, à quai. Enfin, « Les résultats d'une étude confiée à Apagelec, sont attendus pour 2018 et portent sur l'alimentation électrique des navires en escale, en haute tension. »

Car, et cela n'échappe pas aux riverains, tels Denis Pelliccio, cela fume toujours. Il s'étonne que « la forme dix du Port, qui vient d'ouvrir, n'est pas électrifiée. Les navires y fonctionnent donc toute la journée, et c'est aberrant de n'avoir pas anticipé ! »



Port minéralier de Fos, depuis les Arnettes © MN

> Les Européens seraient en retard, et les Méditerranéens encore plus. Mais par rapport à qui ?

« En Californie, les particules PM10 dans les aires portuaires, c'est une concentration moyenne de 20 µg/m³ d'air, contre 40 en France ; et des plus fines, PM2,5, c'est 12 µg/m³, alors que la moyenne européenne s'établit à 20 ». Aux premières paroles de Frédéric Pradelle, un des responsables de la Division Environnement Santé du groupe hollandais Ramboll, les oreilles se dressent. Des résultats deux fois meilleurs, tiens donc !

Il parle des ports d'Auckland et de ceux de la baie de San-Diego, essentiellement, dont le Port de Los Angeles. Et là, la contrainte réglementaire est certes forte, mais surtout les acteurs s'engagent dans une démarche très construite. « Il faut un temps de concertation, celui de proposer, de mettre en place les outils d'évaluation... Bref environ trois ans, mais durant les quinze années suivantes, des actions déterminées sont engagées ».

Le GNL est acquis, l'électricité partout à quais est opérationnelle. Les bonnes pratiques sont générales. « La vitesse des navires à l'approche des quais est réduite, les locomotives au gazoil sont abandonnées au départ des ports ; on voit même des camions dotés de caténaires... Les solutions, nous le constatons, sont de plus en plus radicales. Les plans sont très discutés, certes, mais pour pouvoir en évaluer les effets au mieux. »

Ce qui a été le plus développé au fond, ce sont les inventaires d'émissions. « Leur importance est cruciale, car avec eux, tous peuvent ensuite mesurer les avancées et identifier les gisements de progrès ».

La méthode a été initiée dès 2005 en Californie. Depuis, les émissions polluantes ont été drastiquement réduites : de 85% pour les particules, et de 51% pour les oxydes d'azote. Doit-on encore parler de ce vieux souvenir, le dioxyde de soufre ? Sa concentration dans l'air des ports a fondu de 97%. « et encore, mon chiffre ici date de 2015 » précise Frédéric Pradelle.

Frédéric Pradelle :
« Les solutions californiennes sont de plus en plus radicales. Les plans sont très discutés, car il faut pouvoir en évaluer les effets au mieux. »

Une « volonté partagée » qui, ici le sera aussi espère Gilles Marcel. Qui suggère que cette Journée Méditerranéenne de l'Air - les ports soit suivie d'autres rencontres, impliquant ces acteurs potentiels que sont les associations.



Alimentation électrique à quai. Marseille, La Méditerranéenne
© Port de Marseille Fos

EXPERTS ET DÉCIDEURS

» des solutions à notre portée



Alain Mistre,
président du Comité marseillais des armateurs de France
« La méditerranée est vaste et pas seulement européenne. La zone Seca ? L'Algérie et la Grèce s'y opposent ; et, si nous coopérons avec les ports de Corse et avec celui de Marseille pour y trouver directement des solutions, les solutions plus globales en Méditerranée ne seront pas si vite acquises. »



Denis Charpin,
président de l'Association Prévention pollution atmosphérique
« L'ultime filtre ce sont nos poumons. 93% des morts prématurées sont dues à la pollution de fond. Alors, les réglementations des pollutions de crise nous n'en sommes pas fans ! La pollution de fond est le vrai problème. Et nous savons que l'important c'est le cumul des pollutions reçues par un individu tout au long de sa vie. »



Saïd Ahadama,
député de la 7^e circonscription des Bouches-du-Rhône
« Certes, c'est au niveau européen que l'action se situera. Mais de même que la France n'a pas eu à négocier de problématiques de santé publique dans le cas de l'amiante, et bien on pourrait aussi imposer le passage rapide au 0,1%. Et il faut imposer cette problématique de façon pérenne en Méditerranée. Les marchandises viennent du Nord, les normes que nous imposerons ici s'imposeront au Sud. »



Erminio Eschena,
président de Cruise Line International Association
« La réflexion doit être collégiale. Nous sommes avec les autres acteurs, et nous sommes en avance dans cette réflexion. Nous avons pris, nous professionnels, la décision de passer au GNL. Mais les études prennent du temps, il faut l'accepter. Quant aux scrubbers, ils ne sont pas parfaits, mais considérez qu'il y a quelques années, ils l'étaient moins. »



Muriel Andrieu-Semmel,
responsable du Département Santé Environnement à l'Agence Régionale de Santé (ARS Paca)
« L'étude récente d'un institut universitaire allemand montre que l'impact des composés organiques volatils en Europe, par an, c'est 60 000 morts et 58 Mds €. Or, les zones portuaires sont souvent impliquées. Selon où vous habitez, il y a des inégalités de santé qu'il nous faudra bien traiter. Pourquoi ne pas faire du Port de Marseille une zone d'étude, dans le cadre de notre stratégie nationale de la santé ? »



RAPPEUR DES POINTS CLÉS DE LA MATINÉE

Alexandre Gallese,
conseiller métropolitain Aix-Marseille Provence, vice-président d'Air PACA
« Un panel de solutions doit être mis en œuvre par tout le monde, chacun apportant sa solution : port, collectivités, armateurs... Le contrôle doit être développé, nous devons mieux connaître les traceurs, savoir qui est à l'origine de la pollution. Echanger nos pratiques, pour des réponses concrètes. »

Parole à la salle

Le Port en questions



Associatifs, salariés et professionnels de la qualité de l'air avaient beaucoup à demander à Christine Cabau-Woehrel, directrice du Grand Port Maritime de Marseille.

Réparation navale

Denis Pelliccio, riverain du Port de Marseille

« La forme 10 vient d'être ouverte, et son électrification n'a pas été prévue, c'est aberrant. Or, les calculs estiment que les navires en réparation y diffusent des composés organiques volatils. »

Christine Cabau-Woehrel

« Le raccordement électrique des quais de la réparation navale est une des priorités du GPMM, et nous y travaillons. Notre programme ici sera appliqué très, très rapidement. »

Du quai à la route

Charles Chanut, Cap au Nord

« Quelles études ont été menées sur l'impact environnemental du report modal mer-terre au GPMM ?

Une grande entreprise qui, en France, a un tel impact sur son environnement, dispose d'une structure d'information et de coordination avec leurs riverains. Cette structure nous la revendiquons, afin de pouvoir participer en amont et prévoir ces impacts sur la vie des riverains. »

C C-W

« Le report modal du routier vers le ferroviaire est en croissance, nous le soutenons à la fois par l'investissement - 70 M€ - et par les mesures liées à l'exploitation du port. »

Générateurs GNL à quai

Raoul Sakakini, CIQ de St-Loup

« Les navires ne peuvent-ils utiliser un moteur auxiliaire quand ils sont à quai ? C'est une solution beaucoup moins polluante que les générateurs. »

C C-W

« Cette solution est choisie par certains armateurs, et nous accueillons bientôt le premier navire de croisière qui se branchera, à quai, sur un générateur au GNL. »

Dès ce soir ou avec l'aval des armateurs ?

François Alfonsi, président de Qualitair Corse

« Toutes les journées portuaires ne sont pas égales entre elles. A Bastia un jour de novembre, ce sont deux départs-arrivées, mais en août c'est bien plus. Quand le mistral souffle chez vous, la dispersion n'est pas la même qu'en situation anticyclonique.

Ne pourrions-nous pas imaginer que, les jours problématiques, les navires puissent être amenés à observer des pratiques particulièrement précautionneuses : les manœuvres d'approche et de départ se feraient avec fioul à basse teneur en soufre. Cela on pourrait le mettre en place dès ce soir ! Nous savons quand le trafic sera intense et les conditions météo défavorables. »

C C-W

« Cela semble faisable mais on ne peut rien faire sans consulter les professionnels. L'important c'est d'agir en coopération pour assurer la réussite des initiatives. Ça ne pourra se faire qu'avec la participation active des armateurs et notre coordination. »

Quand fumées industrielles et portuaires affectent les travailleurs

Yanni Abbas, membre Comité Hygiène et Sécurité EDF

« Nous exploitons un terminal à conteneurs, et sommes exposés occasionnellement à des fumées nauséabondes de cheminées. Nous travaillons avec Air PACA pour des solutions de surveillance, et souhaitons en savoir plus sur ce qui peut affecter notre santé. »

C C-W

« Des vents défavorables ou une absence de vent peuvent se combiner avec des fumées industrielles, et notre plate-forme Piicto implique les industriels concernés pour discuter de solutions ; ils devraient communiquer mieux sur ce qu'ils font, car ils agissent. Les industriels sont contrôlés dans un monde extrêmement réglementé. »



Mesures
Émission/activité/aménagement
Modélisation prévision, scénario/régulation
Indices DPSIR

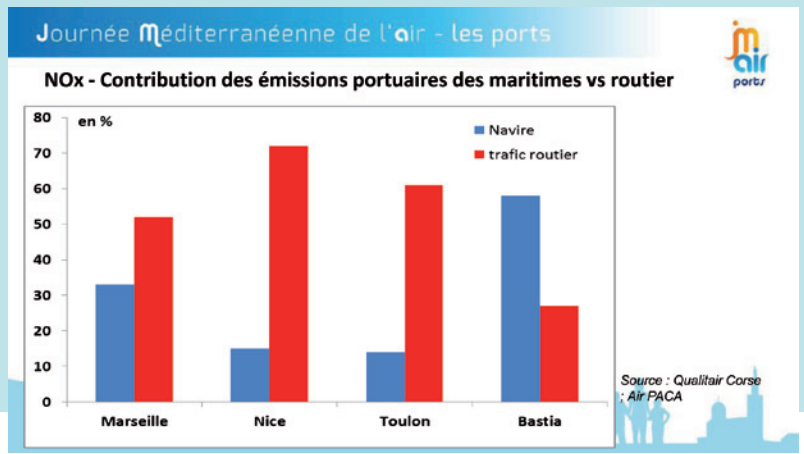
Plan d'actions int...

- Conception, ges...
- Flux de données
- Engage acteurs
- Acteurs, port,



Dominique Robin
Jean-Luc Savelli
Gaby Olmeta

Vidéo en ligne sur YouTube Air PACA



POLLUTION MARITIME ET PORTUAIRE : QUE SAIT-ON ?

C'est à l'arrêt que le navire pollue la ville

Que sait-on des pratiques d'approche des ports et de ce qui peut ou pas limiter drastiquement les émissions polluantes ? La parole à ceux qui mesurent les composés soufrés, les oxydes d'azote, les particules...

Dominique Robin, directeur d'Air PACA & **Jean-Luc Savelli**, directeur de Qualitair Corse

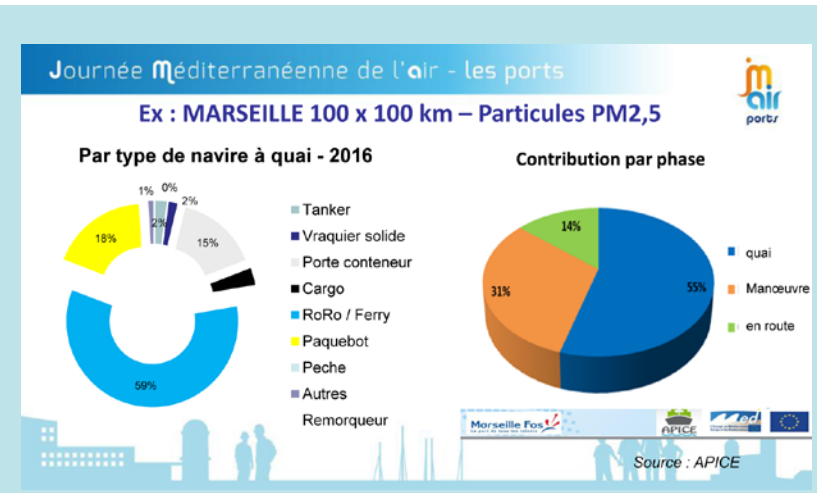
C'est à partir du quai que l'air pâtit le plus

DR
« A partir d'un carré de 100 km de côté centré sur Marseille nos études constatent que la phase du navire à quai est la plus polluante. A Toulon, à Nice et en Italie où les études environnementales sont poussées, la situation est similaire. »

A la manœuvre portuaire, le navire pollue moins qu'à l'arrêt

JLS
« La phase d'entrée et de manœuvre des navires dans le port sollicite plus leur moteur qu'à quai, mais cela dure peu de temps. Toutefois des pratiques « d'éco-conduite » pourraient donner là des résultats en réduisant les émissions atmosphériques. »

JLS
« Après quatre mois d'analyses au Port de Bastia pendant la période estivale, nous observons que 60 % des navires restent moins de deux heures à quai ; la réglementation ne les oblige à utiliser un carburant à 0,1% de soufre qu'au-delà de cette durée. »

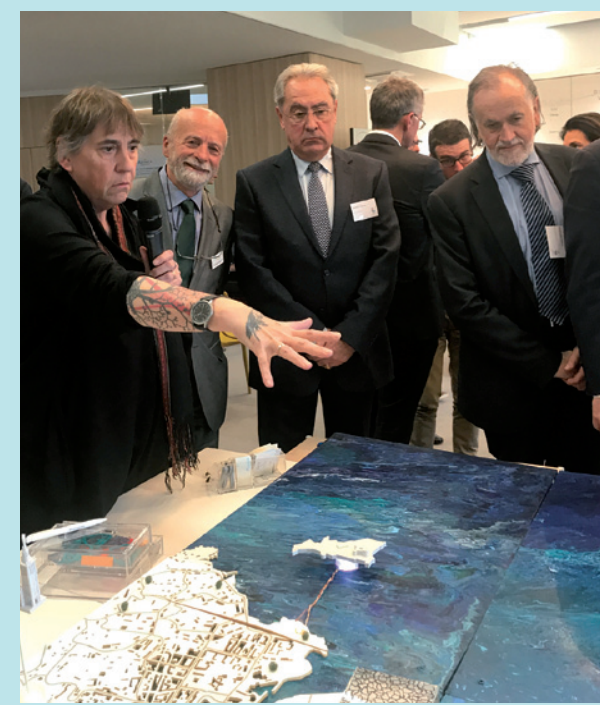


JLS Tous les navires ne sont pas d'égaux pollueurs

« Les besoins énergétiques d'un paquebot sont le double de ceux d'un ferry et la quantité de pollution émise est proportionnelle à la puissance sollicitée à quai. Pour autant, pour le dioxyde de soufre, c'est bien la qualité du carburant qui compte plus que la puissance et la durée de fonctionnement des moteurs à quai. »

DR Et pourtant ce sont les ferries la priorité

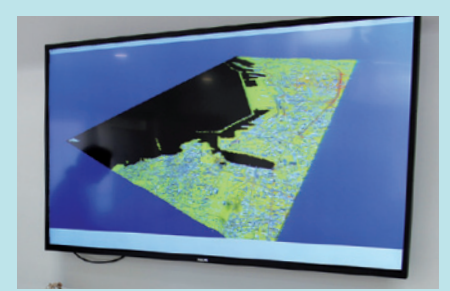
« Il faut relativiser l'importance des paquebots comme pollueurs. Leur activité augmente et donc leurs émissions : 7% des rejets totaux depuis le Port de Marseille en 2007, et 18% en 2016 selon nos mesures. Mais pour situer l'enjeu, sachez que 60% de ces rejets sont le fait des ferries et des rouliers. »



Anne Berlancourt présente la maquette numérique interactive du Port de Marseille réalisée par « a Lab in the AIR » à Pierre-Charles Maria, président d'Air PACA, Robert Assante et Patrick Padovani, adjoints au maire de Marseille.

Jean-François Suhas, pilote du Port de Marseille et président du Club Croisière Marseille Provence Eco-conduite portuaire

« Nous agissons déjà au quotidien avec des pratiques d'éco-conduite portuaire, et les règles des Ports en matière de vitesse nous incitent à la modération. Sachez qu'en approche du quai, un navire est à un tiers de sa vitesse au large, mais ne consomme pratiquement plus que 10% du carburant utilisé en pleine mer. »



Représentation de scénarios de pollution de l'air en temps réel



Parole à la salle



Marc Reverchon,
Président directeur général
de la Meridionale

« L'électrification n'a que des avantages mais n'est pas l'unique solution »

Les Ports seraient avisés de proposer aux armateurs des groupes électrogènes mobiles au gaz. Mais l'électrification du quai met radicalement fin aux émissions polluantes, et au bruit.

« La connexion électrique est UNE des solutions possibles. Pour nous, elle avait du sens car chaque jour un de nos trois navires reste douze heures à quai, en Corse ou à Marseille, soit 7500 h par an. Ça vaut donc la peine de se passer de groupes électrogènes.

La connexion électrique à quai abaisse les rejets de CO₂ et beaucoup ! Cela équivaut à un million de trajets Aix-Marseille aller-retour par an. Quarante fois plus pour les nitrates. Mais cela représente aussi des économies d'entretien de l'équipement à bord ; et le courant du réseau améliore encore le fonctionnement de nos propres systèmes électriques embarqués.

Enfin nos conditions de travail sont bien meilleures, puisqu'il n'y a plus de bruit : ni pour les gens qui travaillent à bord, ni pour les riverains ; et les vibrations sur le bateau disparaissent totalement.

Ce changement a coûté 1,2 M€ par navire, et il y en a trois.

Côté puissance, cela représente 1,5 MW par navire, soit l'équivalent d'une ville de 1 500 habitants. Avec un bateau de croisière, il faudrait multiplier ces chiffres par dix, mais ce ne serait pas évident à mettre en œuvre.

Il y a cependant d'autres solutions possibles. Des groupes électrogènes mobiles, fonctionnant au gaz, et se branchant sur des navires tels que les nôtres, pourraient en être une. En Corse notamment, où l'alimentation électrique n'est pas si simple, ce serait une piste à explorer.

Pour nous, cette décision n'était pas si économiquement intéressante. En 2014 quand nous l'avons prise, le baril de pétrole était à 110 \$, il est aujourd'hui à 55 \$, et les avantages couvrent juste les coûts. Mais c'était un pari sur l'avenir que nous ne regrettons pas. »

Et le public suggère des solutions

Sophie Camard,
assistante parlementaire de J-Luc
Mélenchon :

« Notre problème c'est celui des priorités. Industriels et Institutions ont besoin de signes clairs. Quels choix peuvent-ils faire ? »

Un Toulonnais :

« L'électrification des quais de la Compagnie Meridionale à Marseille a coûté 3 M€, c'est au fond très peu au regard de l'effacement de la pollution. Mais les acteurs évoquent des difficultés pour câbler les quais, qui génèrent des retards.

Quelles sont les raisons ? »

Richard Hardouin,

FNE :

« Une solution mobile immédiate est disponible, et déjà utilisée ailleurs pour l'électrification des navires porte-conteneurs à quai, le « cold ironing. » (un système électrique raccordé aux navires à quai à partir d'une barge, Ndlr)

Daniel Moutet,

président Association de Défense et
Protection du Littoral du Golfe de Fos :

« Vous restez braqués sur le fait que le diesel est polluant, oubliant que l'essence l'est aussi, et beaucoup. »



Vidéo en ligne sur YouTube Air PACA

L'électricité à quai est source d'économie comme de qualité de l'air



Hugues Berthet est responsable du développement Shore Connection chez Schneider Electric.

D'expérience, et caulette en mains, il peut affirmer que renoncer au fioul ce sera réaliser les économies propres à financer l'électrification, tout en effaçant l'essentiel de la pollution atmosphérique liée au stationnement à quai des navires.



TABLE RONDE : Energie, technologies, innovations : y a-t-il une formule magique pour la qualité de l'air ?

> Pourquoi l'Amérique du Nord semble-t-elle en avance pour la qualité de l'air dans les zones portuaires ?

La réglementation est claire là-bas : les armateurs savent que s'ils ne peuvent se connecter à quai au réseau électrique, à partir de 2020, ils ne pourront plus accoster. Tout le monde se met alors en ordre de marche. L'autre face de la question c'est que les Ports eux-mêmes doivent être prêts à accueillir les navires. En Chine par exemple, un plan à cinq ans prévoit que tout nouveau quai sera électrifié.

En Europe, on réfléchit différemment. La réglementation définit des taux d'émissions atmosphériques acceptables. Aussi, personne ne veut faire le premier pas vers un changement notable.

> Les professionnels européens restent-ils bras croisés ?

Au contraire. Mais leur réelle question c'est comment financer ? Et il existe des opportunités pour cela, au niveau de l'Union européenne, mais aussi des Etats et des Régions.

Les armateurs font aussi leurs calculs : pour produire à bord un kwh utile, un navire générera 645 g de CO₂ avec ses propres moteurs au fioul. Or, le réseau électrique français lui n'émet que 92 g de CO₂ par kwh produit. Parce que notre électricité est d'origine nucléaire. En Allemagne, avec l'utilisation de charbon, ce sera 500 g de CO₂ émis par kwh produit, c'est encore intéressant...

Mais il y aura seulement 4 g de CO₂ en Norvège, car l'hydro-électricité, là-bas, est reine.

> Donc l'électrification des quais, de ce point de vue, n'est pas égale partout dans ses conséquences climatiques.

Mais la connexion au réseau électrique à quai réduirait globalement les émissions de CO₂ de 86%, en Europe. Avec le mix énergétique des pays nordiques, elles seraient réduites de 90%. La démonstration est faite : la connexion à quai abaisse les émissions de manière très importante. Or, derrière le CO₂, il y a les polluants : dioxyde de soufre, oxydes d'azote et particules...

Un navire qui produit un kw à partir de son moteur au fioul générera 13 g de NO_x, 0,2 g de SO₂ et 0,3 g de particules.

> Quid de la différence de coût entre l'achat d'électricité par les armateurs et celle produite par leur moteur au fioul ?

Un navire ferry de grande taille reste douze heures à quai, soit 4 380 h par an, en consommant 3 000 MW. Le prix du fioul est actuellement à 500 €/t. Il lui faudra consommer 3 942 t de fioul par an, à quai, pour produire son électricité. Il consommera 300 g de fioul pour produire un kwh. Il produira donc à quai, de façon totalement inutile, 8 475 t de CO₂ par an.

Mais soulignons que le prix du fioul, en 2014, était à 1 000 €/t. Et les prix pourront remonter à ce niveau. Le navire qui consomme à quai 2 M€ de fioul à ne rien faire aujourd'hui, en dépenserait 4 M€ dans la situation de 2014. Un pur gaspillage ! Avec un coût d'électricité achetée à 8 c/kwh, il en aurait eu pour un million d'€, pas plus. Et à Rotterdam, le port paie l'électricité 4 c/kwh. Voyez les opportunités financières ! De telles économies permettraient d'investir dans la connexion électrique.

Mais attention ! Le changement doit être partagé par plusieurs acteurs : un fournisseur d'énergie, un port, une ville, peut-être un terminal opérateur et un armateur.

« Les armateurs renonçant à leur moteur à fioul quand les navires sont à quai, feront ainsi les économies nécessaires au passage à l'électricité. »



Vidéo en ligne sur
YouTube Air PACA



Julien Topenot
Hugues Berthet
Laurent Rambaud
Anthony Jigorel
Jean-Joël Artaud



ENERGIE, TECHNOLOGIES, INNOVATIONS :
Y A-T-IL UNE FORMULE MAGIQUE POUR LA QUALITE DE L'AIR ?

La réglementation, sévère condition de l'innovation environnementale

Les professionnels ne contestent pas les règlements à venir, même ils les anticipent et choisissent des solutions radicales : si les plus vieux navires doivent gérer leurs émissions soufrées, c'est le gaz naturel liquéfié (GNL) et l'électricité qui demain assureront un air de meilleure qualité aux aires portuaires.

« Le problème des Européens ? Ils définissent un taux d'émissions acceptable, moyennant quoi, personne ne fait le premier pas vers un changement radical ! » Hugues Berthet, le responsable du Développement Shore Connection de Schneider Electric est un partisan des réglementations fermes et coercitives. « Quand les Américains ont dit : « dans vingt ans, le thermique c'est fini ! » tout le monde s'est mis en ordre de marche ».

Car l'électrification des quais est le seul véritable chemin pour un air de meilleure qualité dans les aires portuaires. Foin des tergiversations... Après, c'est une question économique, et les moyens existent (voir article page suivante).

D'autant que les problématiques techniques ne sont pas du tout insurmontables. « Nous sommes prêts à répondre aux demandes multiples », assure Jean-Joël Artaud, res-

ponsable clients grands comptes des Bouches-du-Rhône à Enedis « et à fournir l'électricité des navires à quai ou en forme, quand les autres acteurs seront prêts. » Pour cela, il s'entend avec les constructeurs et les bureaux d'études, « et nous travaillons à la création d'un réseau intelligent » tout en prévoyant l'électrification des formes de la réparation navale marseillaise.

Les acteurs de cette table ronde consacrée aux solutions techniques sont des professionnels. Et tous abondent dans ce sens, la réglementation doit être positivée, elle fait avancer la cause de la qualité de l'air, à condition que tous les acteurs portuaires s'entendent pour faire bouger les lignes.

Plutôt que résister, innover

Ainsi de CMA CGM, qui a annoncé que tous ses prochains navires seraient propulsés au GNL. « Une solution mûrement réfléchie... Sept ans de réflexion, active, pour cette décision. Le GNL est l'énergie la plus immédiatement disponible et la plus propre connue. » souligne Julien Topenot, qui représente la société marseillaise, un leader mondial du transport maritime de marchandises.

Julien Topenot :

« La réglementation ne s'arrêtera pas aux minima de soufre ; demain elle se durcira pour les oxydes d'azote, les particules fines, et le CO₂. Donc, sachons innover dès maintenant pour réduire nos impacts environnementaux. »

« La réglementation qui fixe des minima de soufre pour 2020 ? Soyons clairs, ça ne s'arrêtera pas là ; demain elle se durcira pour les oxydes d'azote, puis les particules fines, et le CO₂. Donc, sachons innover dès maintenant pour réduire nos impacts environnementaux ». Il n'y avait pas d'alternative intéressante. Aussi, CMA CGM a fait le choix, franc et assumé, du gaz.

Et d'innover en la matière. « Les navires que nous faisons construire, de 22 000 équivalents 20 pieds (ou conteneurs) franchiront dans le sens descendant la barrière symbolique des 25 g de CO₂ par conteneur/km transporté... alors que nous sommes aujourd'hui à 30 g. » En tous cas, les modèles le disent, et l'armateur a fait le choix « de la meilleure efficacité énergétique possible ».

Laurent Rambaud, Vice-président responsable du GNL Carburant chez Engie ne le contredira pas. « Nous n'avons plus à convaincre des avantages environnementaux du GNL. La vraie question, c'est comment on y vient ? »

En Norvège explique-t-il, le Gouvernement a créé un fonds, voici des années. Il est alimenté par les moins vertueux pour financer les armateurs qui passent au GNL. Et on a vu très vite beaucoup de vertueux ! « Mais l'Europe du Nord a été pionnière européenne grâce à la zone à émissions soufrées contrôlées de la Mer du Nord, de la Manche et de la Baltique. De même, avec celle de l'Amérique du Nord. C'est ce qui a incité les armateurs à trouver des solutions ».

Schneider l'affirme, la livraison de GNL dans les aires portuaires dépend d'un système déjà rodé, sécurisé à tous points de vue. « Notre barge de distribution de Zeebrugge a d'abord été un projet accepté par le Port, car il était assuré que nous maîtrisons toutes les questions de sécurité. D'ailleurs, depuis cinquante ans que l'industrie du GNL existe, elle ne déplore aucun incident majeur. ».

Pour l'homme de l'art, si le recours au GNL ne doit faire aucun doute près les professionnels, son arrivée doit toutefois être préparée. « Commençons toujours par sensibiliser le grand public, puis comme la Norvège, mettons en place une réglementation stricte et strictement appliquée, y compris avec inspections des soutes à carburant dans les navires. Travaillons avec les Ports à harmoniser leurs propres standards pour accueillir tous les navires, et confions aux armateurs comme aux fournisseurs de GNL l'indispensable formation des équipages ».

Solutions durables, mais en attendant...

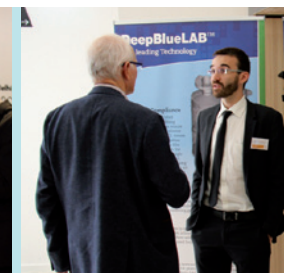
En attendant ? La flotte, que les armateurs renouvellent selon un cycle d'une vingtaine d'années, va continuer à comporter de nombreux navires propulsés au fioul.

Pour eux, quelques sociétés fabriquent des filtres. C'est le cas de LAB, une filiale du groupe français Cnim. Pour son responsable Activités marines, Anthony Jigorel, le scrubber, ou « laveur marin » a l'avantage de s'adapter à tous les navires, et d'abattre jusqu'à 97% des émissions soufrées des fumées. « Toute poussière supérieure au micron est captée, à partir d'un lavage à l'eau de mer, qui épure les fumées de leur soufre, suie, particules, gouttelettes... ». Il y aura rejet à la mer ou récupération des déchets sous forme boueuse, selon le système. Pour lui, le système, qui comporte une mesure permanente des émissions gazeuses, sera un avantage pour les organismes de contrôle.

Le Carrefour des solutions maritimes



ARIA Technologies : cartographie d'impact d'émissaires dans le Port de Marseille (travail en cours)



LAB SA - laveurs de fumées des navires (scrubbers)



Groupe TERA : Breathe Up, solution digitale



Ils l'ont dit

Une anonyme

L'électricité à quai ? Très bien, mais la Provence connaît des soucis de distribution, non ?

Jean-Joël Artaud (Enedis)

L'hiver dernier a été critique pour la production-distribution d'électricité, en France... mais pas à Toulon.

L'extrême Est de la région est plus fragile à cause d'un réseau de distribution contraint ; mais à Toulon nous en sommes loin et des solutions ont été développées (la centrale biomasse de Brignoles, Ndlr), et la base militaire raccorde déjà depuis longtemps toutes sortes de navires.

Jean-Nicolas Antonioti (Aria Linda)

Bien sûr, changer de type de fioul est moins intéressant que passer au GNL. Je signale toutefois que la centrale EDF d'Ajaccio était prête à renouveler son matériel au fioul lourd.

En lui démontrant que le fioul léger ferait passer les émissions (cumulées avec celles des navires) sous les seuils réglementaires, nous avons emporté la décision.



Jean-Pierre Serrus
Jean-François Suhas
Elisabeth Pelliccio
Arnaud Bonnin



CONCERTATION, MOBILITE, GESTION FLUX PROFESSIONNELS
ET TOURISTIQUES : QUELLES SOLUTIONS ?

Tous ensemble vraiment

Appuyés sur des projets concrets d'amélioration, les acteurs de toute sorte doivent pouvoir se parler, décider des actions à mener, et les évaluer pour aller plus loin.

A Marseille comme en Corse, car les deux régions ont des expériences à valoriser, et peuvent mobiliser en Méditerranée, pour peser ensemble en Europe.

« Mieux qu'un plan de réduction de la circulation automobile, nos services ont préparé un agenda selon la volonté des conseillers métropolitains ». L'agenda, c'est un engagement, étape par étape, pour des résultats mesurables, explique Jean-Pierre Serrus.

Le maire de La Roque d'Anthéron est aussi responsable des transports-déplacements de la métropole Aix-Marseille Provence, et cet entrepreneur sait que le résultat est une borne incontournable vers l'avenir partagé.

Car dans l'aire métropolitaine et ses 92 communes, 93% des déplacements s'effectuent en automobile individuelle. Y compris l'incessante noria de véhicules autour des installations portuaires marseillaises, en ville ou auprès des bassins Ouest. Faire baisser cette pression est de l'ordre du possible, et de la volonté politique : « la loi NoTre nous donne la possibilité de créer un système de transports de marchandises métropolitain, et nous agissons sur le report modal. Ce ressort législatif nous invite à supprimer 10% des poids-lourds, ce qui semble phénoménal ».

Or, les projets métropolitains visent à faire passer du routier au ferroviaire 20% des conteneurs sortants des navires au Grand Port Maritime de Marseille (7% à ce jour).

Pour son collègue Alexandre Gallese, chargé, lui, du Plan Climat Air Energie Métropolitain, le fait important, en la matière, reste que « pour la première fois, l'ensemble des acteurs est réuni : le monde économique, associatif, les acteurs portuaires, les représentants de toutes les collectivités locales ». Il faut donc se parler pour aller plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air des et autour des ports, « échanger demain comme aujourd'hui, et trouver des réponses concrètes ».

Patrick Padovani, maire adjoint marseillais délégué à la santé, hygiène, personnes handicapées, et médecin, ne le contredira pas : « les acteurs d'une modification dans la cité doivent se mettre autour de la table : Port, transports, et discuter des enjeux. Et de l'évaluation. Car celle-ci doit former part de toutes les actions de tous les décideurs ».

Le monde associatif n'est pas en reste dans la demande de discussion efficace. « Il existe des organismes de concertation, telle la Charte Ville-Port » reproche aux autorités Elisabeth Pelliccio, la présidente du Comité d'Intérêt de Quartier de Saint-André, à Marseille, « mais nous n'y sommes pas invités ! » « Nous sommes disponibles pour travailler sur ces sujets, et d'ailleurs nous le faisons déjà avec nos collègues d'Italie ou du Maghreb » souligne Gilles Marcel, le président de la Fédération France Nature Environnement. Tout comme André Trédé, le vice-président de la Fédération des Comités d'intérêts locaux de l'Est Toulonnais : « nous voulons pouvoir peser pour un doublement des transports ferroviaires depuis le Port de Toulon, et pour l'électrification de son nouveau quai ».

L'ex-président, historique, d'Airma-raix (désormais Air PACA, Ndlr), et adjoint au maire de Marseille délégué à l'environnement, Robert Assante, résumera la volonté générale : « notre devoir ? Travailler, ensemble, dans le calme, et nous écouter les uns les autres. Car de nos discussions, décisions, initiatives, des faits sortiront. On ne peut dire que d'un côté il y a ceux qui pensent, et de l'autre ceux qui agissent ! »



Robert Assante :

« De nos discussions, décisions, initiatives, des faits sortiront. On ne peut dire que d'un côté il y a ceux qui pensent, et de l'autre ceux qui agissent ! »



Les discussions doivent s'affranchir des frontières administratives puisque les acteurs corse le souhaitent ardemment. Fabiana Giovannini, alors présidente de l'Agence d'Aménagement de la Collectivité de Corse, le demande clairement : « travaillons à l'échelle régionale d'une manière plus offensive ; notre culture politique nous y prépare ; au sein du Conseil énergétique Corse, tous les acteurs ont pris l'habitude de discuter et d'agir ».

Ce que ne contredira pas François Alfonsi, le président de Qualitair Corse : « commençons concrètement la coopération à deux (Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur Ndlr) ; nous mettons en place aujourd'hui une réelle dynamique, éclairée par l'information, complète par la qualité de ses participants, avec des acteurs prêts à s'engager. A partir de là, nous allons pouvoir mobiliser nos amis italiens et catalans, nous coordonner, et travailler à modifier les réglementations européennes ».



François Alfonsi :

« Nous mettons en place aujourd'hui une réelle dynamique, éclairée par l'information, complète par la qualité de ses participants, avec des acteurs prêts à s'engager. »



Elisabeth Pelliccio

Présidente du CIQ
St-André à Marseille

« Un mastodonte portuaire nous a coupé l'accès à la mer, nous sommes devenus la zone arrière du Port, subissant les nuisances, atmosphériques et sonores.

Toutes pollutions, concentrées en une même plateforme, s'additionnent. Paquebots, porte-conteneurs, ro-ro, ferries pour la Corse et pour le Maghreb, trafic routier... L'enquête publique préliminaire des formes de réparation navale a fait état de rejets de composés organiques volatils de 30 t chacune ; mais saucissonnée, forme par forme, elle ne rend pas compte de tout ce que les habitants respirent. AVC, pathologies cancéreuses... ces pollutions les provoquent.

Doit-on soumettre la santé des habitants de nos quartiers à la volonté du dieu Eole et à la croissance économique de Marseille ?

Ne pouvons-nous nous faire entendre que dans la contestation, alors qu'il existe des organismes de concertation telle la Charte Ville-Port. Nous n'y sommes pas invités. Nous faisons appel au courage des décideurs ; revoyez votre copie, afin de préserver la santé des habitants riverains des activités portuaires.

Ainsi, les habitants demandent la création d'un Observatoire de la qualité de l'air. »



Dominique Robin : « un programme de surveillance taillé pour les populations riveraines et l'accompagnement des acteurs »

A mi-avril 2018, comment Air PACA a-t-il donné suite à la Journée Méditerranéenne de l'Air - les ports ?

L'Observatoire a établi un projet global de surveillance de la qualité de l'air des ports en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les détails avec son directeur.

La Journée Méditerranéenne de l'Air - les ports, c'était il y a six mois. Calme plat depuis lors ?

« Au contraire, pour ce qui est d'Air PACA nous avons, par exemple, consulté les riverains portuaires à Marseille pour définir les sites d'implantation des mesures pour cet été. La priorité 2018/2019 porte sur la connaissance du niveau réel d'exposition des populations directement concernées et sur l'information de tous les acteurs. Cela manque vraiment à la réflexion, donc à la détermination d'actions futures visant à mieux préserver les riverains. Nous devons aussi savoir finement ce qui est réellement dû aux navires, et dans quelles conditions. Idem pour le trafic terrestre induit par le trafic maritime.

J'insiste sur un point : connaître c'est essentiel, partager ça l'est tout autant.



Richard Hardouin, représentant France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur, participait le 20 février 2018 avec des associations, CIQ et riverains du Port de Marseille, à une réunion d'échanges sur les activités portuaires organisée par Air PACA.

Il s'agit de fluidifier l'information. Elle est utile ? Concerne la santé ? Alors, partageons ! »

Un programme taillé pour quels ports ?

« Ce programme est réellement régional, il s'intéresse aux villes-ports de Toulon Marseille et Nice. Il doit être efficient partout. Il comporte des campagnes de mesures dans les quartiers portuaires ainsi qu'un modèle prévisionnel. Le but principal est, bien entendu, de contribuer à préserver la santé des populations soumises à la pollution atmosphérique des ports, spécialement les plus exposées. La modélisation des pollutions portuaires nous semble particulièrement importante.

Elle prédira à court et long termes ce que respireront les gens en fonction des situations météorologiques, des activités et des actions de réduction des émissions. En outre, elle sera une aide précieuse aux décideurs pour préciser l'ampleur des actions à conduire et évaluer la portée de leurs décisions, en toute connaissance de cause. »

Vous avez évoqué une « plus grande fluidité de l'information », lors de la JMAP. Que vouliez-vous dire ?

« Le projet d'Air PACA mise sur une plateforme d'échanges d'informations. On doit pouvoir les trouver facilement, et elles doivent faciliter les échanges entre acteurs et avec la population.

Cet outil s'adresse à tous les acteurs portuaires, dans le cadre du Smart Port, pour mieux mettre en relation qualité de l'air, activité et effort de réduction à tous les niveaux. Notez qu'elle inclut tous les aspects de la qualité de l'air dépendant des activités portuaires, y compris le trafic routier induit. »



CONSULTEZ le reportage photos, les vidéos des interventions, les supports de présentation, la revue de presse de la Journée, le Carnet de Ports, les interviews du magazine Sans transition! sur le site www.airpaca.org > Partage des ressources - Journée Méditerranéenne de l'Air - les Ports

Les partenaires du Carrefour des solutions maritimes



Membres de



Avec le soutien de

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur