

SECONDA SESSIONE STRASURDINARIA DI U 2019
2EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2019
27 È 28 DI GHJUGNU DI U 2019
27 ET 28 JUIN 2019

2019/E2/064

REPONSE DE M. JEAN BIANCUCCI
A LA QUESTION DEPOSEE PAR MME VANNINA ANGELINI-BURESI
AU NOM DU GROUPE « CORSICA LIBERA »

OBJET : Pulluzione cagjunata da i battelli detti di « croisières »

Aghj'a cerca di risponda parchi e una prublematica generali quidda di a pulluzioni, a polluzini di i porti e d'una manera générali.

Je dois donner les chiffres qui bien entendu nous alertent sur les risques encourus.

Selon les études les plus récentes, les conséquences sanitaires de la pollution de l'air sont extrêmement graves. D'après la revue « *European Heart Journal* », chaque année près de 800 000 personnes meurent prématurément en Europe, en raison de la pollution atmosphérique. Cette même étude en 2015, estime sur l'ensemble de la planète, à 8.8 million le nombre de morts causées par la pollution de l'air. La pollution serait donc responsable d'un mort sur six dans le monde. C'est dire l'importance de ce sujet.

Cette problématique impose la collaboration de tous, afin de trouver l'écosystème de solutions au bénéfice de nos concitoyens, nécessaire pour avancer sur cette question. C'est pourquoi, tous les services de la Collectivité de Corse, parmi lesquels, l'AUE et également l'OTC, s'affairent afin de proposer des actions de court, moyen et long terme.

Votre question madame Angelini-Buresi concerne majoritairement la pollution générée par les navires de croisières.

Afin d'y répondre précisément, je souhaite rappeler que la majorité territoriale s'est très largement impliquée sur la thématique de la qualité de l'air, notamment sur la pollution de l'air en proximité portuaire, en témoigne les rapports et motions votées.

Je m'appuierai sur ces derniers afin de balayer l'éventail de solutions envisagées.

Au préalable il me semble important de noter que le transport maritime est le vecteur essentiel du commerce international. Il totalise 80% des échanges de marchandises en volume, avec une centaine d'armateurs, environ 16 000 marins et 6000 sédentaires, 20 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an. Pour les ports français c'est 350 millions de tonnes de marchandises, 32 millions de passagers par an.

La réglementation est donc fixée au niveau international par l'Organisation Maritime International (OMI). Les pollutions émises par les navires font l'objet d'une réglementation internationale (convention MARPOL Annexe VI rejets atmosphériques), complétée par quelques dispositions en droit communautaire. La division 213 du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 constitue la transposition en droit français de la convention MARPOL à laquelle s'ajoutent les exigences de la directives 1999/32/CE. Le chapitre 213-6 concerne les rejets atmosphériques.

En résumé, il convient de noter que pour les Oxydes de soufre (SO₂), la teneur en soufre des carburant est limitée à 3,5 %, sauf pour les navires à passagers dans les eaux européennes pour lesquels cette teneur est limitée à 1,5 %. Ces taux passeront à 0,5 % en 2020 dans les eaux européennes et en 2020 ou 2025 en dehors des eaux européennes.

Ces taux sont réduits à 0,1 % dans deux situations :

- Pour les navires à quai dans les ports européens au-delà d'une escale prévue initialement à 2 heures dans le port ;
- Dans les zones SECA(s) (Sulphur Emission Control Areas) depuis le 1/1/2015. Actuellement seules le Canada, les USA et la Manche-mer du Nord sont définies comme zones SECA.

Pour les Oxydes d'azotes (NO₂) depuis 2011, les émissions des nouveaux moteurs ont été diminuées de 20 %, par rapport au niveau de référence en 2000. Dans les zones de réduction dites NECA (NO_x Emission Control Areas), les émissions des nouveaux moteurs installés doivent être réduites de 80 % par rapport au niveau de référence de 2000. Actuellement, la seule zone couvre le Canada et les USA. Un projet examiné à l'OMI en octobre 2016 pour la zone Baltique-Manche-Mer du Nord sera en application en 2021.

Pour les particules fines, pas de réglementation à ce jour.

L'amélioration de la performance environnementale des navires s'envisage par :

- 1/ la qualité du carburant ;
- 2/ la qualité du moteur et son système de dépollution ;
- 3/ par un branchement à quai ;
- 4/mise en place de dispositifs incitatifs.

Dans ce contexte, l'Assemblée de Corse a validé un certain nombre d'initiatives, parmi lesquelles :

- La création d'une zone SECA/NECA pour la Méditerranée, suivant la délibération n°17/336, adoptée à l'unanimité le 26 octobre 2017, pour réduire les émissions de soufre, d'azote et d'également de particule.
- Une motion, déposée par Monsieur le Président de cette Assemblée, a été adoptée par l'Assemblée de Corse le 26 octobre 2018. Elle réaffirme la demande de création d'une zone SECA/NECA en Méditerranée et instaure la création d'une commission ad hoc pour étudier la possibilité de mise en place d'un système d'exploitation de l'énergie thermique de la mer sur les navires de continuité territoriale ainsi que dans les ports de commerce de Corse. Cette commission a acté la décision de la Corsica Linea de lancer la pré-étude de faisabilité sur l'adaptabilité d'un système de valorisation de l'énergie thermique de la mer sur le navire Paglia Orba, ainsi que l'élargissement du champ d'action de cette commission relativement à la nécessité de réfléchir plus globalement à l'ensemble des sources énergétiques et au mix énergétique.

Le Président du Conseil Exécutif de Corse, en sa qualité de Président de la commission des îles de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) s'était saisi de cette question afin de mener une concertation avec ces territoires et peser sur les négociations en cours. Il est essentiel d'avoir le soutien des régions et des pays de la façade méditerranéenne pour faire aboutir cette demande dans les délais les plus brefs, estimé à l'horizon 2021 -2022.

La question écrite déposée par monsieur Colonna, à la session de février dernier, m'avait permis de vous présenter les résultats de l'étude ECAMED, lancée par le Ministère de la transition Ecologique et Solidaire, sur la mise en place d'une zone de réglementation des émissions des navires en Méditerranée, suite notamment, à la journée méditerranéenne Air et Ports, qui avait eu lieu à Marseille le 14 novembre 2017, à l'initiation conjointe de la région PACA, de la CTC, des AASQA et des associations de protection de l'Environnement.

Une motion déposée par monsieur Colonna, adoptée par l'Assemblée de Corse le 26 octobre 2018 avait conduit notre Assemblée à répéter que toutes les dispositions concourant à diminuer la pollution de l'air liée aux navires, notamment celles liées au rejet de particules fines et ultrafines, très dangereuses pour la santé humaine.

Pour le court terme, il est envisagé :

- La modulation des taxes portuaires par la Collectivité de Corse et les Chambres de Commerces et d'Industrie en fonction des performances environnementales des navires pour tous les ports, a l'instar du programme international ESI (Environmental Ship Index), dans le cadre du renouvellement des contrats de concession ou par avenant à ces derniers ;
- De Mettre en œuvre toutes actions via les contrats de concession, les Délégation de Service Public et l'autorité de gestion portuaire pour fluidifier le trafic des débarquements/embarquements (horaires des rotations, temps de débarquement, partenariat personnels sur site et 9 police municipale, gestion des feux de circulation en lien avec la mairie, signalétique adaptée, prévoir voie de délestage et/ou zone tampon ...)
- Prévoir la réalisation d'une campagne complémentaire de mesures de la qualité de l'air, afin de suivre l'évolution des paramètres les plus sensibles (PM10, PM2,5) et effectuer des simulations, vérifications de la déclaration annuelle des émissions de CO2 pour chaque navire (obligations faite aux compagnies par l'OMI et Armateurs de France – Monitoring Reporting Verification (MRV) ;
- Révision de la PPE. Les différentes études en cours, ainsi que l'étude que l'AUE va lancer sur l'atteinte de l'autonomie énergétique via le 100% ENR, concourront à étoffer nos connaissances quant à la pertinence des différentes techniques envisagées et listées ci-dessus, conformément aux caractéristiques de chaque port.

L'état des lieux de ces initiatives sera présenté lors d'un prochain Conseil de l'Energie de l'Air et du Climat (CEAC). Nous pourrons ainsi débattre de cette série de mesures à mettre en œuvre pour la réduction des émissions de polluants liés au secteur maritime, et aborder l'éventail des solutions conformément aux demandes de notre Assemblée.