

SECONDA SESSIONE URDINARIA DI U 2022
RIUNIONE DI I 29 E 30 DI SITTEMBRE DI 2022

2EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2022
REUNION DES 29 ET 30 SEPTEMBRE 2022

2022 / O2/054

2022/O2/057

**REPONSE DE MADAME FLORA MATTEI A LA QUESTION DEPOSEE PAR
MADAME CHRISTELLE COMBETTE AU NOM DU GROUPE UN SOFFIU
NOVU ET MADAME VERONIQUE PIETRI AU NOM DU GROUPE CORE IN
FRONTE**

Objet : Electrification portuaire / Objet : Electrification des ports de commerce de Corse, ou en est-on?

Je vous remercie pour ces deux questions qui portent principalement sur l'articulation fondamentale et nécessairement équilibrée entre la protection de l'environnement et le développement raisonné de nos activités portuaires.

Comme indiqué lors de la question orale de juin dernier au sujet de la multiplication des activités liées aux croisières sur la Corse et principalement dans le golfe d'Aiacciu, le Conseil exécutif veut poser les bases claires, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, afin de bâtir un modèle économique, mais aussi touristique, plus vertueux, résilient et durable.

D'ailleurs, à ce sujet, des réunions en plusieurs temps seront organisées, dont la première se déroulera le 12 octobre prochain, et qui réunira l'Assemblée de Corse, le Conseil exécutif, la CCI, les maires en prologue à un cycle de discussions.

Il est essentiel de rappeler que nos six ports de commerce insulaires demeurent des plateformes essentielles pour le maintien de l'économie de nos régions, leurs bassins de vie et plus généralement de la Corse. Cependant, cette économie ne doit pas s'opérer au détriment de la santé de nos concitoyens, des riverains ni même des opérateurs et usagers des ports. Pour preuve, il y a eu

de récentes réactions des autorités et manifestations des villes de Nice et de Marseille, donc de l'autre côté de la Méditerranée en ce qui concerne ce point précis.

C'est dans ce cadre que la Collectivité de Corse et ses partenaires s'investissent pour un transport maritime plus propre avec la mise en œuvre de l'électrification à quai des navires. Nous connaissons les limites finies de notre monde et de ses ressources, nous touchons du doigt ce plafond de verre technologique des carburants et motorisations et le plafond qu'atteint la mobilité lourde en termes d'émission de gaz à effet de serre et notamment l'implacable bilan carbone du secteur des transports. Ces dispositifs -coûteux- auront le mérite de limiter le rejet de fumées et de particules fines, une fois les navires à quai, et d'améliorer ainsi la qualité de l'air aux abords des infrastructures portuaires concernées.

Croisons maintenant les champs des contraintes notamment sur la source de financement :

- avec quelles sources de financements, sachant que l'on ne pourra plus compter sur les reliquats de la DCT en ces temps inflationnistes complexes pour les secteurs combinés de l'énergie et du carburant ?
- Et surtout quel échéancier pour l'électrification des postes à quai dans la perspective de la neutralité carbone exigible par les accords de Paris d'ici 2050 ?

A court terme, il s'agit donc prioritairement de programmer le raccordement des navires à quai sur le réseau électrique existant, des 2 principaux ports de commerce, Ajaccio et Bastia, avant 2025 qui correspond au passage en zone ECA - .

Le raccordement des navires à quai nécessite d'importants travaux préalables sur les réseaux publics de distribution ainsi que des aménagements complémentaires sur les installations portuaires. L'idée étant de mener ces opérations en parallèle de la décarbonation de notre mix-énergétique insulaire, sous peine de devoir assumer voir se déplacer la pollution depuis le port vers les régions urbaines périphériques aux abords des centrales du Vaziu et de Lucciana.

Les dernières études sont en cours de finalisation avec l'opérateur EDF pour quantifier et chiffrer le montant de l'ensemble des prestations à mettre en œuvre sur les communes de Bastia et d'Ajaccio. En parallèle, différents projets et démonstrateurs sont en cours d'études (techniques, socio-économiques, financières,...) sur les infrastructures portuaires et font l'objet d'échanges avec nos interlocuteurs (CCI, EDF, les compagnies maritimes, l'Etat, ...).

Dans le cadre de la PPE, des pistes complémentaires de conversion énergétique doivent être explorées ou sont en phase de test à bord des navires ou dans nos ports.

Nous pouvons citer :

- Les groupes électrogènes mobiles : ce dispositif a permis d'alimenter un navire à quai durant 34 heures, soit suffisamment d'énergie électrique pour couvrir près de trois rotations,
- Thalassothermie ou hydromaréthermie : en limitant les besoins en électricité de la station pour l'escale des navires et en utilisant des échangeurs thermodynamiques. La consommation de ces postes sera limitée et de ce fait influera moins sur la taxe carbone des différents connecteurs,

- Enfin, pour approfondir la faisabilité du développement de technologies de conversion énergétiques, il faut que nous accompagnions – comme nous y invite la PPE - une montée en puissance des ENR pour une île-montagne non interconnectée dont les STEP avec les dénivelés que l'on connaît et notamment les projets d'hydrogène décarbonés appuyés par l'Etat et la Commission européenne comme le déploiement d'une pile à combustible à quai alimentée en hydrogène et pouvant assurer une partie des besoins électriques des navires. On pourra alors définir des objectifs pour la seconde période d'application de la PPE, une étude doit être menée dans le cadre de la prochaine révision, et elle devra apporter un éclairage précis sur les choix technico-économiques les plus pertinents (à court, moyen et plus long termes).

Nous sommes donc engagés en faveur d'un transport maritime plus propre pour l'ensemble de nos ports, la CdC mobilisera différentes sources de financement, territoriales, nationales ou européennes, pour poursuivre les efforts et accompagner au plus près de ses attentes, nos gestionnaires de ports et nos armateurs pour relever ensemble cet immense défi.

Je vous remercie !