

SECONDA SESSIONE URDINARIA DI U 2022
RIUNIONE DI I 27 E 28 DI GHJENNAGHJU 2022

2EME SESSION ORDINAIRE DE 2022
REUNION DES 28 ET 29 JANVIER 2022

2022 /E1/004

**REPONSE DE MADAME FLORA MATTEI A LA QUESTION DEPOSEE PAR
MADAME SERENA BATTESTINI AU NOM DU GROUPE CORE IN FRONTE**

Objet : Autorisation d'enfumage du milieu marin jusqu'en 2026

Cara Cunsigliera,
Madame,

Je vous remercie pour cette question qui me permet de remettre au centre du débat de la desserte maritime de la Corse, nos objectifs et les questions fondamentales que nous devons prendre en compte pour la mutation progressive de toutes les flottes concernées (délégataires et non délégataires) par la desserte maritime de la Corse.

Il s'agit bien de la transition écologique et environnementale dans le monde maritime qui demeure sûrement le plus grand enjeu de la desserte maritime de la Corse pour les trente prochaines années avec les problématiques suivantes :

- Premièrement la réduction des émissions de CO₂, qui contribue au réchauffement climatique
- Deuxièmement, la réduction des émissions de fumées et rejets par voie aérienne ou marine

- Troisièmement, la pollution sonore, sous-marine qui déséquilibre l'écosystème marin dans son ensemble dans les ports, mais aussi dans les fonds marins.

Pour la seconde, à laquelle je réduirai le périmètre de mon intervention au seul objet de votre question, l'impact environnemental, autour des émissions d'oxydes de soufre retient également notre attention, en tant qu'autorité délégante.

Alors oui, les navires polluent, c'est une vérité générale. Mais ils polluent tous et technologiquement, on atteint un plafond de verre en matière de dispositifs permettant de limiter l'impact sur l'environnement.

Pour atteindre ces objectifs, toutes les compagnies maritimes n'ont que trois solutions pour le verdissement de leur flotte :

- L'utilisation de carburant moins riche en soufre, mais cette solution n'est pas pérenne car elle se heurtera dans les années à venir au durcissement des réglementations futures (Classement zone SECA)
- L'installation de traitement de fumées à bord des navires - scrubbers à boucle ouverte ou fermée ou enfin scrubbers hybrides
- La transformation de la propulsion au GNL, dont d'ailleurs l'office des transports avait été chef de file pour un projet de recherche.

Les compagnies délégataires de la DSP ont fait le choix par le passé d'un traitement de fumées via Scrubbers, qui permet déjà d'atteindre depuis 2020 un niveau de rejet de 0,1% correspondant à la norme SECA en vigueur en 2025. Ces deux compagnies rejettent des émissions de soufre actuellement 5 fois inférieures aux normes en vigueur. C'est ainsi que Corsica Linea a équipé 4 de ses 5 navires de la DSP en cours, et la Méridionale 1 de ses 2 navires, les autres navires fonctionnant avec un carburant moins riche en soufre.

De plus, les DSP en cours ont intégré la mise à niveau environnementale de par l'exigence du respect des règles MARPOL. Cette obligation faite aux délégataires a entraîné l'équipement en Scrubbers, filtres à particules sur moteurs thermiques et utilisation de carburant moins soufrés. Tous nos délégataires travaillent actuellement à l'accélération du verdissement des flottes qui prend forcément du temps dans cette transition, et on parle de transition écologique par palier.

Notre politique est bien de changer le système en profondeur, comme initié durablement depuis 2015 mais aussi il n'est pas vain de le rappeler, depuis l'épisode des boues rouges et la lutte pour la préservation de la mer Méditerranée et des combats menés depuis des décennies par les nationalistes pour la défense de l'environnement, de la mer et de ses écosystèmes. La création du parc marin « Capi Corsu Agriate » ; cela passe par une transparence de tous les instants, notamment sur les actions menées par l'office des transports sur la transition environnementale.

A l'horizon 2023, l'office des transports, dans le droit fil des restrictions déjà imposées à nos délégataires, exigera le respect des nouvelles règles et nous mettrons un point d'honneur à intégrer au contrat initial une clause de révision environnementale qui sera scrupuleusement contrôlée pour entrer en conformité avec les prérogatives de l'OMI.

Le domaine des transports maritimes, dans les prochaines années, ne concerne pas que la Corse mais toutes les régions qui bordent la Méditerranée. Ne l'appelle-t-on pas « Mare Nostrum » c'est-à-dire, ce bien précieux que nous avons en commun et que nous devons préserver ? Je parle de zones Natura 2000, du Parc marin du Cap Corse et de l'Agriate, du sanctuaire Pelagos... C'est pourquoi la mobilisation est forte, et pas seulement en Corse, pour résoudre dans ses fondamentaux toutes les questions soulevées par la desserte maritime dans une véritable vision de pacte vert européen.

Nous souhaitons être meilleurs dans le bouleversement et les profondes mutations que va connaître les outils navals et les infrastructures portuaires de demain : ces mutations sont liées, d'une part, aux évolutions technologiques (remplacement des énergies fossiles), à la transition écologique en tirant parti d'une évolution vers un mix-énergétique localement décarboné et, d'autre part, aux modes de production et de consommation.

La Collectivité de Corse n'avait pas participé à la décision qui a amené à accorder cette dérogation et nous avons saisi la commission centrale de sécurité du ministère de la transition écologique pour faire toute la lumière sur cette dérogation, et demanderons une accélération de la conversion en scrubber boucle fermée à un horizon plus proche.

Le résultat escompté doit proposer une exemplarité méditerranéenne, au travers d'un espace maritime transfrontalier, préservé, bien précieux et commun de la Méditerranée, qui s'impose comme référence en termes de navigation propre pour le futur.

Je vous remercie.