

Cet air que l’on voudrait plus respirable

Régulièrement dénoncée par les militants écologistes, la pollution atmosphérique causerait près d’un million et demi de décès chaque année à travers le monde. Une problématique sanitaire bien loin d’épargner l’île

Durant trois jours, le mois dernier, une équipe de spécialistes internationaux de la pollution atmosphérique a évolué entre Bastia et Ajaccio. L’activité du petit groupe est passée plutôt inaperçue, mais les résultats recueillis n’en sont pas moins édifiants. Sollicitée par des associations environnementales locales, parmi lesquelles Le Garde, la coordinatrice du réseau Santé de France nature environnement, Charlotte Lepitre, a en effet mobilisé sur place Axel Friedrich, consultant sur le transport, et Beate Klünder, chargée de mission Transports pour l’association allemande Nabu.

"L'objectif de cette opération était de réaliser une campagne de mesures des particules ultra-fines émises par les navires dans les ports insulaires, explique Muriel Segondy, membre de la direction collégiale du Garde. Les données enregistrées montrent clairement que le seuil de dangerosité de 5 000 nanoparticules par cm³ d'air est déjà dépassé hors des périodes d'accostage des navires. Et que ces taux s'effolent littéralement, jusqu'à plus de 70 000 NP/cm³, au moment critique du départ ou de l'arrivée des navires."

"Enjeux industriels et financiers"

Des chiffres alarmants, au nom desquels les militants écologistes montent au créneau pour réclamer le passage de la Méditerranée en zone d’émissions contrôlées (ECA). *"La Manche, la Mer du Nord, la Baltique, l'Amérique du Nord et les Caraïbes ont intégré depuis plus de dix ans cette zone, dont la réglementation impose aux navires d'utiliser un fioul contenant 0,1 % de soufre maximum. En Méditerranée, en revanche, la convention Marpol imposera seulement une baisse des teneurs en soufre des carburants des navires à 0,5% à partir du 1^{er} janvier 2020",* argumente Muriel Segondy, qui s’interroge aussi sur *"le respect réel"* de la valeur de 1,5% avancée par le préfet maritime pour les ports insulaires. *"Il est impératif que cette valeur soit clairement définie par l'Etat et assortie de contrôles en Corse",* ajoutent les militants du Garde. Qui insistent par ailleurs sur *"l'enjeu de santé publique"* lié à cette problématique.

Si les associations environnementales estiment que *"le flou artistique"* règne encore en la matière, au nom *"d'enjeux industriels et financiers"*, des interrogations de plus en plus pérnantes semblent toutefois émerger parmi la population. *"On sait avec certitude que la pollution de l'air est responsable de pathologies et cause de mortalité, mais aucune étude épidémiologique n'a jamais été menée à ce sujet sur l'île",* s’insurge ainsi Jean-Nicolas Antoniotti, président d’Aria Linda.

En mai dernier, l’association avait de son côté présenté les résultats, là encore préoccupants, d’une analyse réalisée par un laboratoire allemand sur les échantillons de cheveu de vingt habitants de la région ajaccienne. *"Cette enquête a révélé des taux dans la moyenne "normale haute" en ce qui concerne six métaux lourds toxiques, incluant le plomb, le lithium, l'arsenic ou encore le mercure",* alerte Jean-Nicolas Antoniotti.

Comment, dès lors, relier ces éléments aux indices de "bonne qualité" de l’air relevés durant environ les deux tiers de l’année par l’association Qualitair Corse? *"Tout dépend de ce que l'on mesure et d'où l'on effectue les relevés",* commentent les écologistes. Une défiance à laquelle le directeur de Qualitair Corse répond de manière nuancée. En vertu de la loi sur l’Air et l’utilisation rationnelle de l’énergie (loi Laure), qui fixe les objectifs de la surveillance de l’air au niveau national depuis le 30 décembre 1996, l’association mesure quatre polluants principaux - le dioxyde d’azote (NO₂), les particules fines (PM10), l’ozone (O₃) et le dioxyde de soufre (SO₂) - à l’aide des stations fixes du réseau réparties sur l’ensemble du territoire.

"Les stations urbaines sont fiables pour mesurer la pollution liée au trafic automobile, tandis que d'autres paramètres, notamment météorologiques, rentrent en compte si l'on veut appréhender les émissions venant des navires, mais les instruments de mesure ne sont

pas paramétrés en conséquence, explique Jean-Luc Savelli. *En collaboration avec la région Paca et l'université de Marseille, nous avons lancé une étude afin d'affiner les mesures liées à l'activité maritime, sachant que certaines particules très fines ne font pas, à l'heure actuelle, l'objet d'une réglementation."* À l’instar des pesticides, que Qualitair Corse a néanmoins pris l’initiative de mesurer à partir de 2016, en dépit de l’absence d’obligation réglementaire en la matière.

"Prise de conscience"

Si les spécialistes entendent *"ne pas stigmatiser pour autant les émetteurs industriels ou agricoles"*, certaines activités font néanmoins l’objet de préoccupations accrues. Alors qu’en lien avec la Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, le dossier sensible des centrales thermiques s’inscrit dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l’énergie (PPE) pour la période 2016-2023 (lire par ailleurs), une *"prise de conscience"* semble devoir se manifester dans le secteur maritime. Sans nier la réalité du *"lobby pétrolier"* et les enjeux économiques, Marie-Louise Giudicelli assure ainsi que *"les choses avancent assez vite sur ce sujet"*.

Mobilisée depuis plusieurs années sur cette problématique, la directrice des concessions portuaires de la Chambre de commerce et d’industrie de la Corse-du-Sud (CCI2A) insiste en effet sur *"la volonté de diminuer les émissions de particules polluantes des navires"*. *"Il n'y a pas de solution miracle immédiate, mais au fil des salons spécialisés, on constate que l'industrie de la croisière a déjà fait le choix d'une orientation plus vertueuse et que des innovations voient le jour, souligne-t-elle. Il y a un foisonnement inédit dans ce domaine où l'important est de travailler de manière convergente."*

Convaincue du fait que *"les armateurs doivent s'y retrouver au niveau tarifaire"* afin que les choses évoluent - quitte à solliciter le soutien financier de la région et de l’Ademe pour les investissements portuaires - Marie-Louise Giudicelli s’inscrit d’emblée en faux contre les raccourcis parfois hâtifs. *"L'industrie des croisières fait souvent office de bouc émissaire, mais la plupart de ces navires sont équipés de "scrubbers", un système filtrant les fumées",* souligne-t-elle, ajoutant que l’activité représente moins de deux cents escales par an à l’échelle du port d’Ajaccio, contre 1 300 pour les ferrys.

Ceux-ci ne sont toutefois pas voués à demeurer les "mauvais élèves" en termes de pollution atmosphérique, l’enjeu étant notamment d’éviter l’émission des fumées de combustion des navires à quai. Anticipant l’échéance de 2020 concernant la réduction des émissions de soufre, la Corsica Linea a par exemple équipé le *Vizzavona* des fameux scrubbers. *"Nous travaillons beaucoup sur l'objectif de "verdir" notre flotte à travers différents projets",* confirme ainsi Alain Mistre, directeur Environnement de la compagnie, qui utilise par ailleurs du gasoil à basse teneur en soufre à quai, tout comme la Moby Line.

La Méridionale a quant à elle ouvert la voie en équipant ses bateaux d’un raccordement électrique permettant de couper les moteurs à quai. Le port de Marseille est pour l’heure le seul à en bénéficier, mais la CCI2A planche sérieusement sur la possibilité de raccorder le port d’Ajaccio. *"Une assistance à maîtrise d'ouvrage sera lancée dans les prochaines semaines afin d'équiper le poste à quai de la continuité territoriale avec une puissance de 2 mégawatts",* note Marie-Louise Giudicelli.

La réalisation étant espérée pour 2020, une expérimentation inédite au plan national pourrait être tentée d’ici-là, soit dès la mi-septembre. *"Le principe, déjà mis en œuvre à Hambourg, est de connecter les navires à un groupe électrogène produisant une énergie propre",* détaille le commandant Philippe François, directeur de la flotte de la Méridionale. Un "test" qui débiterait à Ajaccio, avant d’être éventuellement étendu aux autres ports de l’île. De quoi, gageons-le, contribuer à rendre l’air un peu plus pur.



Souvent pointée du doigt, l’industrie maritime doit s’adapter à des réglementations plus strictes, qui imposeront notamment une baisse des émissions de soufre au 1^{er} janvier 2020. Dans l’attente de l’équipement électrique des ports insulaires pour le raccordement des navires à quai, une expérimentation innovante devrait être menée à Ajaccio dès le mois de septembre par la Méridionale.

Nanoparticules : "Cancérigènes et mutagènes, un fléau avéré"

Si le cocktail de molécules qui compose l’air toxique demeure encore largement méconnu, ses effets nocifs sur la santé et l’environnement ne font en revanche aucun doute. Depuis 2012, l’Organisation mondiale de la santé (OMS) a formellement établi le lien entre la pollution atmosphérique et le risque cancérigène. Le 17 mai dernier, la France a par ailleurs été renvoyée devant la Cour de justice de l’Union européenne en raison de ses émissions excessives de particules fines. Les phénomènes naturels (éruptions volcaniques, incendies...), mais surtout les activités humaines (industrie, transports, agriculture, chauffage résidentiel...) sont à l’origine des émissions de polluants dans l’atmosphère, sous forme de gaz ou de particules. Au-delà des polluants primaires, émis directement (comme le monoxyde d’azote, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, ou encore les métaux lourds), les polluants secondaires (ozone, dioxyde d’azote, particules...) sont issus des transformations physico-chimiques entre polluants de l’air sous l’effet de conditions météorologiques particulières.

En cas d’épisode de pollution, deux seuils sont déterminés en fonction des microgrammes de polluants contenus par mètre cube d’air. Le seuil d’information pour les PM10 est ainsi de 50 microgrammes par mètre cube d’air, tandis que le seuil d’alerte est de 80 microgrammes par mètre cube d’air, impliquant des mesures d’urgence réglementaires déclenchées sous l’égide du préfet de région.

"Les polluants issus de la combustion sont notamment responsables d'irritations du système respiratoire, comme des rhinites ou des bronchites par exemple, souligne le docteur Sauveur Merlenghi, président de la Ligue contre le cancer de la Corse-du-Sud, véritable "lanceur d'alerte" depuis de nombreuses années. Cela est aussi le cas des PM10. Mais les particules très fines, les nanoparticules d'un diamètre inférieur à 2,5 microns, franchissent quant à elle les barrières cellulaires. Elles sont donc cancérigènes et mutagènes, il s'agit d'un fléau avéré qui n'est pas contrôlé."

Si certaines connaissances scientifiques restent selon lui à améliorer, le médecin dénonce notamment *"l'inertie et l'hypocrisie du monde industriel et politique"* en matière de pollution. Et plaide aussi pour un changement des comportements, en particulier en ce qui concerne l’usage de la cigarette. *"Une cigarette allumée équivaut à dix moteurs diesels qui tournent au ralenti durant trente minutes",* insiste Sauveur Merlenghi. Qui ajoute que *"1 800 décès par jour sur terre sont liés au tabac."* De quoi donner sérieusement à réfléchir.



Contrairement à ce qui était prévu initialement et voulu par les élus nationalistes, la phase transitoire au fioul léger risque de ne pas pouvoir être évitée pour les centrales du Vazzio et de Lucciana, compromettant ainsi le passage au gaz naturel à l’horizon 2023.

Les centrales thermiques au gaz en 2023?

Défendue de longue date par les élus nationalistes et soutenue par l’ancienne ministre de l’Environnement, Ségolène Royal, l’arrivée du gaz naturel sur l’île est-elle compromise? Si la majorité territoriale n’entend pas renoncer au projet, l’échéance annoncée de 2023 semble aujourd’hui *"difficilement envisageable"*, de l’aveu même de Jean Bianucci. *"Au vu du temps nécessaire à une telle réalisation, on pourrait dans le meilleur des cas tabler sur 2025",* poursuit le conseiller exécutif, président de l’Agence d’aménagement durable, d’urbanisme et d’énergie de la Corse (AUE). Contrairement à ce qui était prévu initialement, la phase transitoire au fioul léger ne pourrait donc pas être évitée.

C’est lors d’une visite sur l’île en juin 2016 que Ségolène Royal avait annoncé le passage programmé au gaz des centrales thermiques du Vazzio et de Lucciana à l’horizon 2023, date à laquelle le fioul lourd sera interdit en Europe. Depuis les années 1980, la centrale du Vazzio alimente la région ajaccienne au fioul lourd. *"La plus importante source d'émission de particules fines, avec les navires",* selon les associations Aria Linda et A Sentinella. Tandis que la centrale de Lucciana fonctionne déjà au fioul léger depuis 2013, le dossier du Vazzio connaît des ralentissements.

"L’État joue-t-il la montre?"

"Les résultats de la procédure de dialogue concurrentiel pour la réalisation du gazoduc auraient dû être connus à la fin du mois de mai, mais du retard a été pris, déplorent les membres des associations. *Lorsque l'on sait qu'un tel chantier prend au moins cinq ans, l'on peut se demander si l'Etat n'est pas en train de jouer la montre afin de parvenir à mettre en service une centrale au fioul léger."*

Cette option permettrait selon eux de *"réutiliser les cuves"* déjà installées, en lieu et place de la construction d’un gazoduc de 200 kilomètres, qui partirait d’une barge au large de Lucciana et passerait par la plaine orientale. *"Nous avons déjà interpellé le ministre, Nicolas Hulot, ainsi que la Direction générale de l'énergie et du climat (DGECL), mais nous avons le sentiment que l'on essaye de noyer le poisson, alertent les militants. Lors de*

son dernier déplacement en Corse, Nicolas Hulot a même évoqué des "solutions médianes" à envisager. La problématique foncière est mise en cause dans les retards, les chiffres de 11 000 parcelles à traverser ont été avancés, alors qu'il n'y en a en réalité que 1 750 au total."

Un autre problème semble concerner la puissance de la future centrale. EDF souhaite porter celle-ci de 120 mégawatts (MW) à 250, mais *"ce redimensionnement est contesté par la commission de régulation de l'énergie (CRE)",* selon Aria Linda et A Sentinella. Le coût de l’ouvrage, enfin, estimé à quelque 600 millions d’euros et financé par la péreéquation nationale, alimenterait par ailleurs les débats. *"les acteurs de la chaîne gazière revendiquant les mêmes taux, très avantageux, que ceux consentis à EDF".* Autant de questionnements qui ne sont donc pas pour rassurer les militants écologistes, qui font valoir que *"du fait du phénomène de combustion, le fioul, même léger, est bien plus nocif que le gaz. Sachant aussi que les cheminées du Vazzio seront abaissées de 80 à 40 mètres, les émissions polluantes seront portées au plus près de la population",* ajoutent-ils.

"Trois candidats se sont déjà manifestés dans le cadre du dialogue concurrentiel pour la réalisation du gazoduc, mais la problématique foncière et la question du coût d'un tel équipement expliquent en partie le retard pris", admet Jean Bianucci, qui précise en outre qu’une réunion au ministère de l’Energie, en présence notamment de représentants de la CRE, d’EDF et de la CdC s’est déroulée il y a quelques mois.

À noter par ailleurs que les besoins annuels en gaz pour alimenter les centrales corsees s’établissent à 288 000 tonnes. En vertu de l’arrêté du 26 août 2013 relatif aux installations de combustion d’une puissance supérieure ou égale à 20 MW soumises à autorisation, depuis le 1^{er} janvier 2014, les centrales concernées doivent émettre de 20 mg/Nm³ à 50 mg/Nm³ selon les cas. *"En Corse, les centrales de Lucciana et du Vazzio émettent depuis leur création 100 mg/Nm³"* et ont obtenu par ce nouveau texte l’autorisation de le faire jusqu’au 31 décembre 2023, pointent les militants écologistes. Qui restent donc mobilisés quant à cette échéance encore incertaine.

48000

Le nombre de décès annuels en France liés à la pollution de l’air, un chiffre "probablement plus important" selon l’agence Santé publique France, qui note que les particules fines sont responsables d’environ 9 % de la mortalité nationale. "Soit une réduction de l’espérance de vie de deux ans chez les personnes âgées de 30 ans."

13

Le nombre de polluants faisant actuellement l’objet d’un contrôle, dans le cadre des directives européennes datant de 2004 et 2008. Dans un avis rendu le 28 juin dernier, l’Agence nationale de sécurité sanitaire (Anses) souligne que "certains polluants pouvant avoir un impact potentiel sur la santé humaine ne sont pas pris en compte dans la surveillance réglementaire". Et recommande de contrôler trois nouveaux polluants : le 1,3-butadiène (hydrocarbure gazeux classé comme cancérigène de catégorie 1 par le Centre international de recherche sur le cancer depuis 2012), les particules ultrafines (PUF) et le carbone suie.

LES CHIFFRES