

## Du vent transformé en hydrogène

Voilà pour la théorie. Les intervenants qui suivent se chargent d'en donner quelques illustrations pratiques. Comme Nicolas Mat, venu présenter la plateforme d'expérimentation collaborative PICTO. Celle-ci réunit les autorités du Grand port maritime de Marseille-Fos et une quinzaine d'entreprises présentes sur les lieux. Objectif: travailler à la mise en place de différents process re-



Le séminaire visait à présenter les initiatives conduites dans certains ports mettant les préoccupations écologiques au premier plan.

/PHOTOS JONATHAN MARI

levant de la transition énergétique et de l'économie circulaire sur un site immense qui produit chaque année "plusieurs centaines de milliers de tonnes de CO2". Parmi ces process, le programme "Jupiter 1000" qui permet de transformer l'énergie éolienne en hydrogène. "Par le biais d'une sortie d'électrolyse inversée, l'électricité issue de l'énergie éolienne est transformée

en hydrogène qui est injecté dans le réseau de gaz naturel, explique Nicolas Mat. C'est une des manières de "décarboner" le réseau énergétique." Un programme qui donne des résultats mais qui implique des formes de collaboration qui ne sont pas toujours évidentes pour les opérateurs économiques concernés. "Les entreprises du site acceptent-elles facilement la dépendance qui découle d'un tel mode d'approvisionnement énergétique?", interro-

ge un représentant de la CCI du Var.

C'est justement là que se situe l'un des freins à l'économie circulaire. "Ce modèle économique crée souvent des dépendances entre entreprises, notamment dans le domaine de l'approvisionnement énergétique, reconnaît le représentant de PICTO. Tout l'enjeu de notre travail est d'amener les opérateurs à entrer en contact et à surmonter leurs appréhensions."

## Des navires démantelés à mains nues

Autre illustration de ce que peut être l'économie circulaire en milieu portuaire: le programme mis en place depuis quelques mois sur le port de Piombino. Son objectif: la récupération, le recyclage des déchets produits par les navires et, surtout, le développement d'une filière de récupération et de recyclage des navires en fin de

vie. "Il s'agit de proposer une alternative au système actuel dans lequel la plupart des navires terminent dans les pays du sud-est asiatique où ils sont démantelés quasiment à mains nues par des ouvriers travaillant dans des conditions sociales catastrophiques", explique Giampiero Costagli, représentant de l'Autorité du système portuaire de la mer Tyrrhénienne du Nord. Le programme en cours de lancement repose sur deux activités réparties sur deux sites: le démantèlement des navires et le traitement de leurs déchets, d'un côté, la création d'un chantier de construction réutilisant les éléments prélevés sur les navires démantelés, de l'autre. "Il faut savoir qu'on peut réutiliser totalement ou partiellement presque toutes les parties d'un navire", précise Giampiero Costagli. Tous ces programmes relevant de l'économie circulaire sont présentés comme de bonnes nouvelles pour l'environnement mais aussi pour les territoires auxquels les ports concernés sont adossés. Des territoires exposés en premier lieu à la crise écologique et qui, à en croire l'un des intervenants présents, "vont devoir relever tous les défis qui se présentent à l'humanité au XXI<sup>e</sup> siècle".

PIERRE NEGREL



Camille Fabre, directeur de l'Ademe-Corse, a présenté, en préambule, la notion d'économie circulaire.



Dans la salle, des représentants des structures portuaires et consulaires locales, continentales et italiennes.