"Des solutions sont prêtes. Manque le signal politique"

Lorsque l'on évoque le trafic maritime local, les regards se tournent invariablement vers la chambre de commerce et d'industrie de la Corse-du-Sud (CCI2A). Si l'organisme a effectivement en charge la gestion des infrastructures portuaires, ses représentants refusent toutefois d'être tenus pour responsables de la pollution atmosphérique causée par les navires. *"Il serait totalement injuste et infondé de nous reprocher les émissions de fumées des navires, alors même que nous ne détenons pas la compétence pour les faire cesser*, expose Paul Marcaggi, le président de la chambre, qui reproche à cet égard à Laurent Marcangeli de vouloir *"instrumentaliser politiquement le problème à des fins électorales"* (lire en pages précédentes).

"À notre niveau, nous sommes particulièrement mobilisés sur la question environnementale et avons beaucoup travaillé pour anticiper les évolutions et proposer différentes options. Des solutions sont donc prêtes pour répondre à la problématique des émissions polluantes des navires. Il ne manque plus de notre côté que le signal politique pour pouvoir les concrétiser."

"Tout dépendra du choix fait pour le Vazzio"

Ce "signal", le président de la CCI2A l'attend donc des autorités compétentes, à savoir *"l'État en premier lieu, ainsi que la Collectivité de Corse"*. Aux côtés du directeur des concessions portuaires, Jean-Yves Battesti, et du directeur des ports de plaisance, Jean-André Simonetti, Paul Marcaggi rappelle en ce sens que *"les solutions qui pourront être mises en œuvre pour la pollution des navires dépendent directement du choix qui sera fait concernant la future centrale du Vazzio"*.

Le Premier ministre, Édouard Philippe, ne manquera d'ailleurs pas d'être interpellé sur ce dossier crucial lors de sa visite en Corse, attendue cette semaine.

Le risque d'une remise en cause de la PPE 2016-2023 (programmation pluriannuelle de l'énergie) pourrait en effet signer l'arrêt du projet de gazoduc, validé à l'époque par l'ancienne ministre de l'Environnement, Ségolène Royal, et toujours soutenu par l'actuelle majorité territoriale.

Et ce, alors même que le passage au gaz naturel des centrales thermiques du Vazzio - mais aussi de Lucciana - était programmé pour 2023, date à laquelle le fioul lourd (émis depuis 1981 par le Vazzio) sera interdit en Europe. *"Aujourd'hui, l'État entretient la confusion et le flou sur ce dossier*, pointent les représentants de la CCI 2A. *Or, le choix du combustible qui sera utilisé, gaz ou fioul léger, mais aussi le futur dimensionnement énergétique de la centrale, conditionnent les projets qui pourront être menés sur le port."*

Si le gazoduc est effectivement réalisé, la CCI 2A a d'ores et déjà mis sur pied un projet de barge gravitaire au GNL au large du Ricanto, *"un dispositif propre et sécurisé qui pourrait être opérationnel en moins de deux ans pour un montant de 300 millions d'euros"*, précisent les représentants de la chambre.

Le président de la chambre de commerce et d'industrie de la Corse-du-Sud, Paul Marcaggi, explique que plusieurs projets restent en attente. /PHOTOS P.-A. F.

Envisageant toutefois la possibilité que la centrale fonctionne toujours au fioul, la CCI 2A *"s'apprête à lancer une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) - permettant de dimensionner les installations - en vue de l'électrification des postes à quai."* Encore faudrait-il, si ce choix par défaut s'impose, que la puissance de la centrale soit suffisante (*"à savoir de 250 MW"*) et que les navires disposent du branchement pour se raccorder aux prises.

Bref, la route s'annonce encore longue et les négociations houleuses pour l'ensemble des acteurs concernés. *"Personne ne peut nier l'enjeu environnemental et de santé publique qui se pose"*, martèle de son côté Paul Marcaggi, selon lequel l'impact polluant des croisières est en outre *"marginal"* par rapport à celui des ferrys.

"Du point de vue quantitatif, d'abord, mais également parce que les compagnies de croisières investissent dans de nouveaux bateaux au GNL, y compris la Carnival Corporation, avec par exemple ses bateaux de la marque Aida, qui accostent à Ajaccio, précise-t-il. *La plupart des navires de croisières sont équipés de scrubbers et fonctionnent avec du carburant moins soufré"*, ajoute le président de la CCI 2A. Qui met par ailleurs l'accent sur les initiatives prises, comme la participation à un observatoire de la qualité de l'air qui doit être mis en place en lien avec Qualitair. Et qui assure également soutenir le passage en zone d'émissions contrôlées (ECA), qui impose aux navires un fioul contenant 0,1 % de soufre maximum dans la Manche, la Mer du Nord, la Baltique, les Caraïbes et en Amérique du Nord.

Alors qu'en vertu de la convention Marpol, à partir du 1er janvier 2020, la teneur en soufre des carburants sera limitée en Méditerranée à seulement 0,5 %...

L. FILIPPI