

WORLD TRADE CENTER, ATELIER 2 – JEUDI 14 DECEMBRE

SALLE/ADRESSE :	Marseille – World Trade Center
PARTICIPANTS :	Session 1 : 41 participants / Session 2 : 20 participants
DÉBUT > FIN :	Session 1 : 18h05 à 19h05 / Session 2 : 19h15 à 20h08

Commission nationale du débat public (CNDP) :

M. Étienne BALLAN CNDP

Intervenants :

M. Rémi CONSTANTINO	Grand Port Maritime de Marseille
M. Splinder MAYOLY	Vice-président de l'ARMAM
M. Rémy YVES	Association Stop Croisières
Mme Lucie JUNET	Corsica Linea

**DES BATEAUX DANS LA VILLE ?
L'AVENIR DES CROISIÈRES ET DU TRAFIC MARITIME**

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Première session

M. Étienne BALLAN – CNDP

Nous sommes ensemble pour une petite heure à peu près pour aller un peu sur les sujets de navigation et navigation commerciale. C'est l'un des sujets parmi d'autres éléments du document stratégique de façade, comme vous l'avez compris. Ce soir, on a demandé et on a souhaité avoir vraiment un panorama des activités de navigation commerciale et leur rapport avec la ville, avec l'urbain, avec le développement économique à tous points de vue. Nous avons invité une variété d'intervenants à s'exprimer. Comme ils ont tous répondu positivement, nous sommes l'atelier où il y a le plus d'intervenants. Cela a deux conséquences. La première, c'est qu'il va falloir les écouter à la suite pour bien avoir l'image globale et on en discutera après. La seconde, c'est que l'on a réduit un peu leur temps d'intervention. Ils pensaient avoir 7 minutes, mais en fait, ils n'en ont plus que 5, de façon à ce que l'on puisse avoir un temps un peu long.

Nous allons commencer par Monsieur CONSTANTINO pour le grand port maritime de Marseille, puis Monsieur MAYOLI pour représenter l'Union des Armateurs de France, ensuite Monsieur YVES Rémy de l'association « Stop Croisières » et nous terminerons avec Madame JUNET de Corsica Linea qui ne pourra pas rester avec nous sur la deuxième partie, mais que nous libérerons avec plaisir. Après ces interventions qui vont se suivre, l'idée est vraiment d'avoir quelque chose d'assez panoramique sur la réalité de cette navigation commerciale et de débattre. N'hésitez pas. Comme vous l'avez compris, un débat public, c'est ouvert. Tous les sujets sont ouverts. Vous avez le droit de critiquer, de vous exprimer, de faire des propositions, de contester ou de dire ce que vous voulez. Je vous demanderai seulement deux règles à suivre. La première, c'est de se respecter les uns les autres, de n'avoir aucune attaque ou quoi que ce soit à l'intention des personnes elles-mêmes. L'autre chose, dans le débat public, on a une règle qui s'appelle l'argumentation. Quand vous avez un avis ou une opinion, on vous demande toujours d'expliquer pourquoi, simplement d'argumenter, de dire « Je pense ceci à cause de ça ». Si ces règles du jeu vous conviennent, nous pouvons commencer. Monsieur CONSTANTINO, vous avez la mission de cadrer un peu le sujet à travers la mission qui est la vôtre au Grand Port.

M. Rémi CONSTANTINO – Grand Port Maritime de Marseille

Bonsoir à toutes et à tous. Effectivement, j'ai la mission délicate de cadrer en 5 minutes un sujet qui est un petit peu large. Le débat permettra d'alimenter et de compléter tout ce que je n'aurai pas eu le temps de dire. À l'évidence, le maritime est une industrie et cette industrie vient avec certains impacts et certaines pollutions. On préfère commencer comme ça. Notre objectif collectif, et nous en particulier en tant que grand port maritime, c'est d'avoir une trajectoire favorable sur ces impacts et d'arriver à un impact minimal que ce soit les impacts climatiques ou les impacts plus locaux en termes de qualité des milieux.

Je vais quand même parler pas mal du port de Marseille-Fos. C'est un cadrage local puisque c'est une escale à Marseille. Je vais replacer quelques chiffres en particulier. Le port de Marseille-Fos est au cœur d'une ville portuaire. En tout cas, le bassin de Marseille est au cœur d'une ville qui s'est forgé autour de son port. Vous savez peut-être que ça ne représente que 4 % de la totalité du bassin, puisque la plus grande partie se trouve à Fos. On accueille chaque année 9 000 escales. Cette année, 4 millions de passagers et 1 500 000 conteneurs. Cela fait de nous un petit port, en réalité. À l'échelle mondiale, nous ne sommes plus dans le top 10, loin de là. Pour ce qui est du port particulier de Marseille, puisque j'ai pris l'accroche de cette idée d'un port dans la ville, il est important de rappeler qu'il y a moins de 10 % des volumes du port qui transitent par le port de Marseille, 90 % à Fos puisque nous avons deux bassins qui sont complémentaires dans leur activité. Le port de Fos est le port industriel avec 91 % des volumes et il accueille tous les grands volumes intercontinentaux, notamment des lignes en provenance d'Asie et d'Amérique. En plus de ça, nous avons un domaine foncier qui nous permet d'être un acteur déterminant en matière de décarbonation et de réindustrialisation, mais ce n'est pas le sujet du jour.

À Marseille, nous avons donc ce port dans la ville de 400 hectares qui accueille tous les passagers. Comme le dit souvent mon directeur général, on verrait mal faire débarquer 4 millions de personnes au milieu de la Camargue. Ça risquerait de poser d'autres difficultés. Il y a également les activités de réparation navale qui sont des activités historiques dans le port de Marseille et qui nécessitent des infrastructures et des installations particulières qui sont à Marseille, et que nous exploitons. Il y a également des marchandises, conteneurisées ou non, avec des cibles très particulières, notamment les ports africains, nord-africains et méditerranéens, parce qu'il y a une forme de cohérence dans la taille des terminaux. Les navires qui peuvent être accueillis sur les terminaux marseillais correspondent à

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

certaines installations de l'autre côté de la Méditerranée ou en destination. Cette situation de port dans la ville nous amène à avoir une logique de dialogue ville-port continu. Je suis intervenu régulièrement sur ce thème et nous portons de nombreux projets en la matière.

Au-delà de l'idée de faire connaître et d'ouvrir ce dialogue, de le tenir dans la durée, nous sommes néanmoins engagés dans une décarbonation et une baisse de pollution proactive. Nous sommes un établissement public de l'État. Je le précise parce que j'ai eu des surprises. Parfois, on m'explique que c'est parce que des capitaux privés dictent notre stratégie. Il y a zéro capital privé dans le grand port maritime de Marseille, évidemment, mais nous avons néanmoins une obligation d'équilibre économique. Ce n'est pas pour autant que nous ne sommes pas un acteur économique, mais il n'y a pas de capitaux privés. En tant qu'établissement public de l'État, nous appliquons les stratégies de l'État, notamment la stratégie nationale de décarbonation. Nous sommes un acteur économique qui est également une ambition pour tout le monde, l'État et les collectivités territoriales. Pour le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos, ce sont 42 600 emplois, ce qui fait presque 8 % de la totalité de l'emploi salarié des Bouches-du-Rhône, dont 14 400 sur Marseille. C'est quand même un gros acteur. Ce n'est pas le port qui est employeur de 42 600 personnes, c'est tout le cluster.

On porte notamment une démarche qui s'appelle CENAQ, la connexion électrique des navires à quai depuis 2017. On a commencé par les navires corses. En 2023, nous avons quatre quais qui sont connectés avec les navires de la Méridionale et de Corsica Linea, dont on reparlera. Cela correspond pour nous à une stratégie et une ambition structurée, financée, cadencée, qui nous amènera, en 2028, à ce que la totalité des activités du bassin de Marseille soit connectable et que les navires puissent se connecter. En 2023, nous avons déjà cinq postes à quai qui peuvent être connectés sur le terminal international du Cap Janet pour les ferries internationaux. En 2025, ce seront deux navires de croisière sur le Marseille Provence Cruise Terminal qui est le terminal de croisière international. Également, en 2025, ce sera le moment où l'on mettra en service une autoproduction avec des panneaux photovoltaïques. C'est un peu en marge du sujet, mais puisqu'il faut de l'électricité, comme cela a été dit par nos collègues de RTE, on est volontaires pour en produire nous-mêmes. Ça, c'est ce qui est déjà acté et financé grâce au soutien de l'État, de la région, du département, de la métropole et de la ville de Marseille.

En février prochain, nous allons proposer au conseil de surveillance de compléter ce programme de manière à ce qu'en 2028, comme je le disais, la réparation navale, le terminal à conteneurs d'Europe, les terminaux à remorque – les terminaux rouliers – que les navires puissent être connectés à quai et nous aurons un poste de croisière supplémentaire connecté en 2029. Vous voyez que l'on parle d'un programme qui est sur les rails et qui va se préciser et se compléter dans les années à venir, de manière à réduire fortement ces impacts. Comme la fin arrive, cela va me permettre de répondre aux questions. Je ne vais pas m'appesantir. Je vais résumer en disant que la stratégie du port, c'est un impératif en tant qu'acteur local, avec naturellement des attentions et une vigilance très forte à ce qui se passe à son environnement immédiat, mais c'est aussi une stratégie nationale et européenne, un certain nombre de normes qui sont de plus en plus exigeantes en matière d'émission des navires. Vous avez vu que j'ai parlé de navires à passagers, mais ça s'appliquera également à tous les types de navires progressivement. Il y a également une stratégie, peut-être par Corsica Linea ou des armateurs, qui est extrêmement volontariste, avec des flottes qui montent en gamme en permanence. Je peux comprendre qu'à un instant T, quand on est riverain – et c'est mon cas – que l'on soit ému de certaines émissions, certains panaches, ça ne va jamais assez vite, mais le port de Marseille, est en avance avec tout son écosystème, en avance sur la réglementation, déjà actif et nous faisons tout pour accélérer. D'ailleurs, on sortira l'année prochaine une étude qui modélise les impacts de ces stratégies des armateurs et du port de Marseille de manière à démontrer, avec des chiffres assez parlants, les réductions en termes d'oxyde d'azote, d'oxyde de soufre et de particules fines. Merci.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Monsieur MAYOLI, si vous voulez bien prendre la suite.

M. Arnoux MAYOLI – vice-président adjoint de l'ARMAM

Une toute petite observation. L'ARMAM, le Syndicat de Navires à Passagers, n'a pas encore absorbé Armateurs de France. Ça ne va pas tarder, très certainement. On est à peu près à la même dimension, à peu de chose près. Je suis vice-président Méditerranée de l'ARMAM, l'Association des Armateurs Manche Atlantique Méditerranée. On le dit dans cet ordre-là, mais on peut le dire dans l'autre sens. Nationalement, cela représente à peu près 80 armateurs, à peu près 5 000 emplois. 2 000 emplois sont en CDI permanents et jusqu'à 5 000 emplois en saison, à peu près 300 navires et environ 7 millions de passagers transportés. 50 % des armateurs sont sur la côte méditerranéenne.

Quels sont nos vecteurs ? Ce sont principalement des vedettes à passagers qui font entre 50 et 200 places. J'arrondis. Nous sommes tous des armements dits au commerce, donc armateurs sous pavillon français. Nos équipages sont tous des marins avec des brevets type STCW 95, soit des professionnels qui ont été formés pour ça et qui sont régulièrement réévalués. Les évolutions principales qui sont en cours, c'est la bascule vers des modes hybrides et le travail sur la décarbonation au sens large. Au niveau des navires hybrides, pour vous donner un exemple sur Cassis, à peu près 30 % de la flotte est en hybride. Sur Marseille, la flotte sera bientôt à 25 % en hybride. Vous aurez également deux navires sur Bandol. C'est donc une évolution qui est en cours. J'y reviendrai tout à l'heure. Il y a un autre aspect également, c'est le côté travail sur l'écoconduite, soit essayer de ralentir nos façons de fonctionner. Je discutais avec un collègue de Cassis ce matin même. Ils ont décidé de rallonger leur trajet d'un quart d'heure, ce qui fait à peu près 50 tonnes de carburant en moins.

Quels sont nos freins pour accélérer les processus de décarbonation et les impacts que l'on peut avoir ? Il y a des freins technologiques. Aujourd'hui, nous n'avons pas de solutions valides pour faire du full électrique sur nos activités. Il faudrait emmener un tel poids de batterie que cela deviendrait complètement aberrant. Il y a bien des évolutions technologiques. Nous restons dans l'attente. Pour le moment, le développement se fait, comme je le disais, sur de l'hybride. L'hybride, ça veut dire que vous avez effectivement un parc de batteries qui ne va pas couvrir l'intégralité de votre trajet, que vous allez charger à quai avant de partir et qu'il va vous permettre de faire les sorties de port, les approches des calanques et les retours sur le port en version décarboné. Quelques éléments également économiques qui viennent nous limiter. Nous avons des activités qui sont conditionnées à l'obtention d'AOT, autorisations d'occupation temporaire, et la durée de ces AOT est limitée. C'est souvent de 4 à 6 ans. Sur Marseille, c'est 5 ans, par exemple. La conséquence, c'est que quand vous allez voir un financier en lui disant « Je veux changer ma motorisation full diesel aujourd'hui et passer sur de l'hybride, je veux vouloir investir 300 000, 400 000 ou 500 000 euros sur mon bateau », c'est presque le tiers ou la moitié de sa valeur. Le banquier, quand il sait que votre autorisation d'occupation temporaire court encore pour 2 ans, je vous assure qu'il est très frileux. C'est donc un frein économique.

Nous avons aussi une piste en matière de décarbonation, qui est l'utilisation de carburants issus de processus de recyclage. J'ai mis HVO, mais ce n'est pas uniquement cela. Je pense notamment aux carburants issus du recyclage des huiles de friture. C'est une piste intéressante parce que c'est à peu près jusqu'à 80 % d'émissions de CO² en moins et je ne parle pas des autres oxydes. Pour l'instant, cette niche nous est fermée pour des raisons purement fiscales.

Au-delà de nos contraintes, que constatons-nous ? Je veux peut-être être directe, mais il y a une tendance à une ubérisation de l'activité du transport maritime touristique. Nous avons une ouverture de plus en plus large de cette activité touristique maritime aux petites unités qui sont pilotées par des skippers pas forcément aussi professionnels que nos marins. La réglementation des NUC, navires d'utilité commerciale, a quelques années. Ce sont des navires au commerce de petite taille, armés avec des marins professionnels. Aujourd'hui, nous sommes confrontés à une réglementation des navires à activité commerciale. Je vois qu'il y a Stéphan ROUSSEAU qui regarde ses papiers, naturellement. Autrement dit, ce sont des navires de plaisance qui vont être mis à disposition en termes d'activité et qui ne sont pas forcément avec le même type de brevet que nous avons. On a des brevets maritimes simplifiés. On a très peu de contrôle sur ce que l'on appelle les locations déguisées. Autrement dit, vous louez un bateau d'un côté, vous louez un skipper de l'autre. Vous partez sur l'eau, et en avant. La dernière fois, ça s'est terminé devant le port de Pointe Rouge avec un accident assez grave. La conséquence, c'est quoi ? Pour nous, c'est que nous avons une multiplication des embarcations. On a une diminution du rapport que l'on peut regarder entre le nombre de passagers que vous emmenez et les kilowatts. Entre le nombre de passagers et le CO² émis, c'est un facteur important.

Quel résumé j'en fais ? Je vais être un peu direct. On a un petit peu l'impression que le tourisme maritime, c'est l'un des rares secteurs aujourd'hui où l'action de l'État et la réglementation – l'action de l'État ou l'inaction – en tout cas, l'évolution de la réglementation favorise les comportements individuels au détriment du transport en commun.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Nous allons continuer. C'est intéressant d'avoir des éclairages comme ça sur différentes activités. Monsieur YVES, si vous voulez bien venir prendre la parole. Même règle du jeu. Allez-y.

M. Rémy YVES – Association Stop Croisières

Bonsoir. Je vais faire un petit mix de mes deux prédécesseurs, à savoir ne pas avoir de support pour le premier et mettre un chronomètre pour le second. Je fais partie du collectif Stop Croisières. Nous avons trois revendications principales, mais avant de parler des revendications, je voudrais déjà remercier le titre de ce débat qui valide un peu ce que l'on cherche à porter au débat public et l'opportunité de pouvoir

échanger avec le grand port maritime de Marseille, ce dont nous n'avions pas eu l'occasion jusqu'à présent et nous espérons donc que ce ne sera pas la dernière fois.

Nous avons donc trois revendications principales. La première, c'est l'arrêt de la croisière. La deuxième, c'est la diminution de l'impact au maximum du reste du trafic maritime. La troisième, c'est ce que l'on est en train de faire, c'est d'avoir un débat public éclairé sur le sujet. Pourquoi est-ce que l'on s'est focalisé sur la croisière ? On a fait un travail de recherche assez poussé sur tous les impacts de ce trafic, à la fois sur la pollution de l'air qui est le sujet probablement le plus connu des Marseillais, mais aussi sur l'environnement, l'impact climatique, l'impact social avec les conditions de travail à bord, la fiscalité qui est rarement payée par ces armateurs-là. Nous avons donc fait un peu une vision à 360. En réalité, la question que l'on pose, c'est celle de la sobriété appliquée au trafic maritime. On a l'impression que, dans le cadre de ces réflexions sur la stratégie de façade, on ne pose pas la question du volume du trafic. Or, le constat que l'on fait, et ce qui a été un peu dit, c'est qu'aujourd'hui, nous n'avons pas de solution mature sur les 20 prochaines années, capable de décarboner massivement les bateaux dont on parle. On parle quand même de mastodontes. On atteint bientôt les 10 000 passagers sur les plus gros navires de croisière. Il n'y a pas de solution mature aujourd'hui et on table sur des augmentations de trafic. On continue à dire que le trafic de croisière va augmenter. C'est l'objectif. Il me semble que ça reste l'objectif au sein du grand port maritime.

En réalité, la décarbonation, même si on arrive à faire de la réduction avec des petits ajouts technologiques au fil de l'eau, si le trafic continue d'augmenter, on va se retrouver face à un mur. L'État, qui, d'un côté, signe les accords de Paris et dit « On doit avoir une stratégie de réduction et de respect de 1,5 degré » – nous n'y croyons même plus – et de l'autre, avec un outil important pour le territoire qui est le complexe industrialo-portuaire de Marseille-Fos, ne suit pas vraiment les positions qu'il s'implique. Nous avons des engagements au niveau même de l'Organisation maritime internationale désormais, de tendre vers la décarbonation, mais sans se poser la question du trafic. Nous, on considère que l'on va un peu dans le mur. La réponse que le collectif Stop Croisières met assez modestement sur la table du débat, c'est effectivement la question de cette activité qui, à notre sens, est la plus substituable. Si vous voulez faire venir du café ou du cacao d'un autre continent, vous allez avoir difficilement d'autres moyens que de le faire venir par bateau. En revanche, l'activité de loisir est importante. Nous aimons, nous aussi, partir en vacances et prendre du bon temps en vacances, mais il y a 20 000 autres manières de le faire. La question de la sobriété, on la pose à travers cette activité en disant qu'il y a peut-être qu'il y a une réflexion à avoir sur une diminution et tendre vers la fin de cette activité-là, au regard des dommages qu'elle cause, à de multiples égards – nous pourrions en reparler si vous le souhaitez – et au regard des faibles retombées, à notre sens, qu'elles apportent, puisque c'est l'un des gros débats sur les fameuses retombées économiques dont on critique et dénonce l'ampleur qui serait, à notre sens, surévaluée.

Voilà la question que l'on se pose. On alerte aussi sur plusieurs sujets qui sont les solutions à apporter. L'électrification des quais est évidemment une piste extrêmement intéressante qui est déjà mise en œuvre pour le trafic de passagers via les ferries qui vont vers la Corse et vers le Maghreb. Cela doit venir plus vite pour le fret et pour la construction navale puisque pour les habitants des quartiers Nord, c'est un énorme sujet que notamment la forme 10 et l'électrification de cette place de réparation navale, mais en revanche, on pose la question. Dans un temps de sobriété sur l'électricité où l'on se gargarise de réussir à diminuer nos consommations électriques individuelles, on va alimenter des patinoires en été et toutes ces activités complètement extravagantes sur des bateaux de croisière. C'est le premier point. À quoi sert l'énergie que nous allons mettre à disposition ? Ensuite, il y a une question de capacité. J'ai entendu qu'il y avait un troisième quai de croisière qui allait être potentiellement électrifié. Très bien, mais nous avons 5, 6 ou 7 bateaux de croisière qui viennent en même temps en été. De toute façon, vous aurez des bateaux de croisière qui continueront à tourner et qui continueront à polluer l'air malgré la mise en place de ces électrifications. Nous, modestement, on suggère qu'à partir du moment où des quais sont électrifiés, on n'accepte pas de bateaux de croisière au-delà de ces quais électrifiés.

J'en termine sur un autre sujet qui montre un peu aussi la difficulté pour le trafic maritime de gérer les conséquences de ces impacts. Cela concerne les laveurs de fumées que l'on appelle les scrubbers. Vous n'en avez peut-être pas entendu parler, parce que ce n'est pas vraiment un sujet de débat public aujourd'hui. Ce sont des filtres où l'on injecte de l'eau de mer dans les cheminées pour filtrer une partie des particules qui s'en échappent, essentiellement les oxydes de soufre, sauf qu'en fait, dans 80 % des cas, on rejette cette pollution à la mer. On ne fait que déplacer les problèmes. Structurellement, nous avons, sur le trafic maritime, le fait d'avoir des bateaux énormes qui vont avoir des impacts aussi énormes que leur taille. Nous posons la question de la sobriété et donc celle de la réduction du trafic, avec, comme première cible, celle des croisières. Merci.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Nous allons terminer avec Madame JUNET de Corsica Linea. Même règle.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Mme Lucie JUNET – Corsica Linea

Bonsoir. Merci pour votre invitation. En toute humilité, je voudrais vous apporter le témoignage d'une entreprise de transport maritime qui vit la transition environnementale et énergétique. Je précise que là, il est vrai que l'on était parti à Fos. On revient dans la ville, dans les bassins Est du grand port maritime de Marseille. Pour Corsica Linea, je ne sais pas s'il est encore utile de présenter notre entreprise de ferries qui dispose d'une flotte de 9 navires et qui dessert deux réseaux principaux au départ de Marseille, dont la Corse, sous une délégation de service public pour assurer la continuité territoriale entre le continent et l'île, et l'Afrique du Nord vers l'Algérie et la Tunisie. La particularité des navires est que ce sont RO-PAX, l'acronyme des navires qui transportent des passagers et du fret, avec des marchandises principalement pour la Corse. Ce sont à peu près 1 million de passagers transportés par an et environ 80 000 remorques.

Ici, c'est une petite slide pour vous dire comment ça se passe en interne. Il faut d'abord ne pas avoir peur de ce que l'on est et de ce que l'on fait. Corsica Linea est l'un des plus gros pollueurs en Corse. 300 000 tonnes de CO² par an. Je pense que pour EDF en Corse, ce doit être autour de 400 000. Vous voyez que nous avons un impact assez énorme et évidemment, on en a parlé, le soufre, l'azote, les particules fines. C'est donc le constat. Très brièvement, parce que ça a été évoqué aussi par mes prédécesseurs, je pense que le transport maritime est un secteur qui a toujours été réglementé. En revanche, sur le plan environnemental, on a été assez tranquille jusqu'à présent. Je peux vous dire qu'aujourd'hui, la réglementation nous pousse à agir, même si l'on était en avance de phase avant la réglementation. Comme ça a été évoqué et pour faire un peu de pédagogie, du côté international, nos Nations-Unies à nous, l'Organisation maritime internationale, le grand public ne le sait pas forcément – mais je pense que nous avons un public assez éclairé ici – nos navires sont notés, comme les frigidaires à la maison, en fonction de l'intensité carbone de nos traversées et de nos temps d'escale à quai. Je vous rappelle qu'une grosse partie de la consommation de carburant se fait évidemment à quai, quand les navires sont à quai. Si nous avons de mauvaises notes, nous devons non seulement présenter des plans d'amélioration et si nous sommes plusieurs années avec de mauvaises notes, c'est-à-dire « D » et « E », autant vous dire que l'on peut s'inquiéter sur la capacité et les autorisations de navigation de nos navires. C'est donc un indicateur de performance énergétique qui guide toutes les décisions sur l'exploitation pour un armateur comme Corsica Linea.

Autre norme assez importante qui a été aussi évoquée et qui nous intéresse en premier chef, qui est en Méditerranée, c'est cette fameuse zone SECA à partir de 2025, qui va être une zone de réduction des émissions atmosphériques, en particulier des émissions polluantes de soufre. Ce qui veut dire que l'on est obligé d'avoir des carburants à teneur limitée en soufre. Je ne rentre pas dans les détails. On a parlé des scrubbers. On pourra en parler tout à fait librement. On a plein de solutions de transition qui ne sont pas du tout parfaites, mais encore une fois, c'est le témoignage d'une entreprise qui a une trajectoire et qui suit une trajectoire de décarbonation. À l'échelle de l'Union européenne aussi aujourd'hui, il y a le principe de pollueur-payeur bien entré dans le marché carbone. Nous avons déjà commencé. Il faut couvrir les 300 000 tonnes que je vous ai montrées. Il faut acheter des quotas pour avoir le droit de polluer. Autant vous dire que tout est fait pour que l'on pollue moins. Je ne vais pas rentrer dans les détails la stratégie globale de l'entreprise, mais si l'on reste sur ce pilier environnemental, on a la réglementation, mais ce qui fonctionne surtout, ce sont des valeurs et un cap clair qui est fixé par la direction générale. Une vision, une ambition à 2030, pour être la compagnie maritime de transport de passagers la plus moderne de Méditerranée d'ici 10 ans et un objectif clair qui s'inscrit évidemment dans tous les objectifs internationaux, mais qui est le nôtre, qui est de réduire – vous vous rappelez des 300 000 tonnes – d'au moins 40 % nos émissions de CO² par rapport à 2022, soit réduire ces 300 000 tonnes en 2030. Pour cela, nous sommes effectivement organisés en interne. Tout cela est vraiment très piloté.

Nous parlions de sobriété. Les leviers les plus efficaces pour réduire la consommation énergétique des navires, c'est justement la sobriété. Peut-être que vous prenez le bateau pour aller en Corse ou en Afrique du Nord. Les bateaux et leur traversée durent un peu plus longtemps puisque l'on a réduit les vitesses. Quand on réduit la vitesse, c'est comme la voiture, automatiquement, on réduit sa consommation de carburant. C'est aussi optimiser les temps d'escale à quai. Concernant la performance des navires, c'est tout un tas de leviers techniques qui sont passionnants sur comment on redesign des parties du bateau, le bulbe, les pales d'hélices et autres pour que les bateaux soient moins puissants et consomment moins. Aussi, les nouveaux carburants. Tout ça, c'est pour savoir comment on fait pour réduire le CO². L'autre partie qui crispe beaucoup justement sur ce sujet des navires en ville, ce sont les fumées et les émissions polluantes. Monsieur CONSTANTINO a parlé du CENAQ. Nous avons la chance d'être dans un port qui est très avant-gardiste sur le sujet. Aussi, une région sud avec son plan escales zéro fumée, l'ADEME. On discute régulièrement aussi avec la ville qui a présenté un plan en la matière. Que permet ce fameux CENAQ ? Lorsqu'un bateau arrive à quai, ce n'est pas comme une voiture. On ne coupe pas les moteurs

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

comme ça. Ils continuent à vivre. Pour la Corse, nos bateaux restent 7 heures à quai parce qu'il y a besoin d'énergie. Il faut donc beaucoup d'énergie. Être branché à quai permet d'éteindre les moteurs et automatiquement, vous réduisez plus de 80 % des émissions de tout type d'émission, de CO² et les fameux azote et soufre.

C'est hyper important non seulement pour la réduction de ces émissions polluantes, mais pour la qualité de l'air. Il y a les riverains. Je crois que c'est le sujet. C'est donc un vrai enjeu. Aussi, la réglementation va obliger tous les navires, à partir de 2030, qui font plus de 2 heures d'escale à quai, d'être branché, d'où la collaboration étroite avec les infrastructures portuaires, parce que pour ça, il faut avoir les infrastructures.

Ce qui a beaucoup stimulé notre directeur général qui incarne aussi cette ambition, c'est la convention des entreprises pour le climat. Peut-être que certains en ont entendu parler. C'est sur le modèle de la convention citoyenne pour le climat. C'est un petit peu l'exercice que l'on fait aujourd'hui aussi. C'est ce qui a permis de réaliser que l'on devait ou que l'on pouvait rehausser nos ambitions de réduction de CO². Aussi, deux points importants. J'ouvre aussi un appel à candidatures pour participer avec nous. On s'est rendu compte qu'évidemment, sur la biodiversité, on n'était pas très bons et ce n'est pas le sujet le plus facile à traiter. Il faut que l'on accélère là-dessus et que l'on évalue. Pour cela, je pense que nous avons besoin de coopération avec le monde scientifique. Il faut créer un comité de parties prenantes avec des personnalités extérieures, élus, associatifs, scientifiques et autre pour aussi challenger notre plan.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Nous pouvons garder les diapos qui sont sur l'ordinateur si certains ou certaines veulent regarder ça. Je vous propose que l'on ouvre la discussion tout simplement. Vous avez un panorama. Je pense que vous avez eu beaucoup d'informations sur différents sujets et différents éléments qui, évidemment, sont connectés entre elles. Comment s'y retrouver là-dedans ? Est-ce que certains ou certaines veulent commencer à prendre la parole et soit réagir, soit poser des questions ?

Mme Karine PRUNERA – Intervenante dans la salle

Merci. Bonjour à tous. Je travaille à la préfecture de région Provence-Alpes-Côte d'Azur et j'aurais souhaité, si vous me le permettez, en écho à une partie des éléments qui ont été mentionnés, on a parlé d'électrification à quai des navires, on a parlé réglementation. On a une petite vidéo pédagogique qui vise à montrer un peu quelles sont les actions des autorités et des pouvoirs publics pour lutter contre les pollutions d'origine maritime. Si vous le permettez, avant de lancer le débat, je me disais que l'on pourrait peut-être la passer.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Malheureusement, je suis désolé. Si nous l'avions su avant, nous aurions pu le faire. Là, je vous le propose éventuellement à la fin, si nous avons encore un petit peu de temps. Si vous me le permettez, nous allons rester sur ce sujet-là. Cette vidéo est-elle en ligne ?

Mme Karine PRUNERA – Intervenante dans la salle

Non, elle n'est pas encore en ligne.

M. Étienne BALLAN – CNDP

C'est en avant-première que vous nous le proposez. Si vous me le permettez, on le garde pour tout à l'heure et on voit si on a le temps ou éventuellement en fin de réunion tout à l'heure. Merci beaucoup.

M. Pascal SCHOLLER – Intervenante dans la salle

Bonjour. Je suis venu ici en tant que particulier et professionnel. Je voudrais réagir en fonction de ce qu'a dit le représentant de Stop Croisières parce que je travaille pour la croisière et même à 100 % pour la croisière. Je suis agent maritime. Mon travail, c'est d'organiser des escales de bateaux de croisière pour le compte des armateurs que j'ai comme clients. J'ai entendu des choses qui me font un peu hurler parce que s'ils ont fait une étude très poussée, je pense qu'ils ont raté quelques éléments. Il y a d'énormes efforts qui sont en train d'être faits et qui ont été faits par les compagnies de croisières. Des efforts qui ont été forcés par la réglementation, comme par exemple, au niveau du dioxyde de soufre, vu qu'il y a une division par 35 du taux de soufre utilisé à quai depuis la directive européenne de 2010. Il y a également beaucoup de choses qui ont été faites au niveau des déchets, des déchets liquides, des déchets solides, ce qui fait qu'une escale de croisière est totalement transparente pour l'écosystème local d'un point de vue des déchets. Il n'y a aucune pression, contrairement aux autres formes de tourisme pour tout ce qui est déchets solides, déchets liquides. Les bateaux de croisière produisent leur propre eau. Les bateaux de croisière retraitent leurs propres déchets avec des installations qui sont tout à fait au niveau de celles qui sont à terre. Quand on regarde les choses, il y a des contrôles. Contrairement à

ce que l'on dit, il y a beaucoup de contrôles qui sont réalisés. On envoie des drones pour vérifier le taux des fumées dans les cheminées. Chose à prendre en compte, c'est que des études ont été faites, des études concrètes sur la pollution qui ont été faites dans le port de Bordeaux et dans les ports de Corse, qui sont des ports en centre-ville et qui ont été faits par des organismes qualifiés, reconnus, qui n'ont pas montré d'impact significatif des escales de croisière sur la pollution locale.

Je pense aussi que lorsqu'ils ont dit qu'il n'y a pas de solution pour décarboner la croisière, c'est totalement faux et c'est là où, pour moi, il y a la plus grande erreur de leur part. La croisière est au contraire le secteur du tourisme qui peut le plus facilement se décarboner parce que le vecteur de la croisière, ce sont des navires. Quand on regarde un avion, avant la révolution industrielle, je n'ai jamais vu voler des avions. Avant la révolution industrielle, il n'y avait pas de train, il n'y avait pas de voiture, il n'y avait pas de bus. La seule chose qui a marché pendant des milliers d'années, c'est le vecteur de la croisière. Ce sont des navires. On sait que ça peut fonctionner de manière décarbonée. On sait que ça peut fonctionner de manière totalement renouvelable. Justement, quand on est opposé à la croisière, on est aussi opposé à la croisière en voilier. Actuellement, ce qui est en train de se passer, c'est qu'il y a de nouvelles technologies comme le méthanol, l'ammoniac et également, l'optimisation des itinéraires qui permettent immédiatement de réduire de 20, 30 ou 40 %, l'impact climatique des paquebots, qui est quelque chose qui est en train d'être mis en place massivement. À terme, peut-être que l'on aura besoin, pour justement rentrer dans les clous du réchauffement climatique, de faire une petite révolution en remettant des voiliers, par exemple. Il y a aujourd'hui des paquebots à voiles qui sont commandés notamment par PONANT. HURTIGRUTEN a commandé le premier paquebot totalement décarboné, qui marchera sans utiliser de carburants fossiles. Nous pouvons tout à fait penser – parce qu'on le sait et parce que nous en avons vu pendant des milliers d'années – nous aurons des bateaux, y compris des bateaux de croisière, qui seront totalement décarbonés et renouvelables.

Vouloir l'interdiction de la croisière, c'est jeter le bébé avec l'eau du bain, la baignoire, le mur sur lequel est accrochée la baignoire et tout ça. Cela n'a absolument aucun sens, vu que c'est la seule activité touristique de masse dont on sait qu'elle va fonctionner avec un vecteur décarboné qui peut se décarboner.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Nous allons donner la parole à Monsieur.

M. Jean-Claude GUILLEMOT – Intervenant dans la salle

Je suis citoyen et en même temps, habitant de Marseille, pas très loin du Vieux-Port. Il y a plusieurs aspects qui ont été abordés. Peut-être que j'aurais une requête au niveau de cette organisation et de la CNDP. Ce qu'il me manque, ce sont des données fiables. J'aimerais bien avoir des données certifiées.

M. Étienne BALLAN – CNDP

D'accord. Je vais vous laisser la parole et je vais vous répondre là-dessus après.

M. Jean-Claude GUILLEMOT – Intervenant dans la salle

Manifestement, on peut entendre beaucoup de choses relativement divergentes et il serait bien quand même, y compris par rapport à l'impact économique des croisières à Marseille, par exemple, sur le côté importance économique. J'aimerais bien avoir des données fiables et qu'à partir de données fiables, on puisse discuter. Jusqu'à présent, ce n'est pas le sentiment que j'ai. Par ailleurs, quand on parle sur ces différents sujets, il y a des questions de quantitatif. Avoir autant de gens dans les calanques par rapport à se promener en bateau dans les calanques, alors que nous avons des objectifs potentiellement de protection de la biodiversité, ça se questionne. Avoir autant de monde dans Marseille, avec des dizaines de milliers de personnes, parfois 80 000 personnes sur le même week-end, ça se questionne. Quand on y habite, on ne peut plus se déplacer. C'est juste une enfilade de personnes qui se déplacent. C'est certainement très bien. J'entends les arguments. Peut-être que quand on vit à Marseille, on peut avoir un autre point de vue aussi sur la qualité de vie dans cette ville par rapport à l'ensemble de ces impacts, indépendamment de la pollution. Quand on parle de Corsica Linea, quel est le taux d'occupation des bateaux par rapport à la DSP pendant l'hiver ? Dans tous ces bateaux qui naviguent, combien de personnes y a-t-il ? Quel est le ratio de population par passager ? Cela pourrait être des chiffres intéressants aussi puisqu'il y a une obligation de navigation. Il n'y a pas grand-monde dans ces bateaux. C'est quand, que l'on change les appels d'offres ? Je pense qu'il y a beaucoup de chantiers à 360 qui doivent être menés. Je ne veux pas monopoliser la parole, mais il y a peut-être un gros travail à fournir.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci. Nous allons commencer par la réponse de Corsica Linea sur le taux de remplissage des bateaux en période hivernale, si vous avez les éléments. Si vous ne les avez pas tout de suite, nous pourrions les transmettre.

Mme Lucie JUNET – Corsica Linea

Oui, je veux bien vous les transmettre avec précision plus tard. Je voulais juste rappeler que vous avez raison. C'est dans le cadre d'une délégation de service public. Une grosse partie de la délégation de service public est sur le fret. Tout ce qui arrive en Corse passe par les bateaux de Corsica Linea et de la Méridionale. C'est ce qui justifie la délégation de service public et le fait qu'il y ait un départ à Ajaccio et un départ à Bastia tous les jours, toute l'année. Bien sûr que nous essayons d'optimiser le remplissage. Il faut avoir en tête qu'il y a les passagers, mais la grosse capacité de ces navires, c'est pour le transport du fret. On ne va donc pas enlever le fret, que ce soit en été ou en hiver. C'est toute l'année. C'est ce que justifie la DSP qui est principalement sur le fret, je le répète. Cela fait partie des sujets que l'on étudie et nous avons tout intérêt à optimiser le remplissage des bateaux tout au long de l'année et de réfléchir sur comment on développe plusieurs saisonnalités tout au long de l'année. Il est vrai que les saisons commencent de plus en plus tôt et finissent de plus en plus tard, ce qui, bien sûr, nous réjouit.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Sur ce point-là, cela va faire le lien avec la réponse que je vais vous faire ensuite. Quand nous sommes dans une situation comme ça où Monsieur pose une question très précise, avec Madame JUNET qui essaie de vous répondre – qui vous a d'ailleurs répondu, mais vous promet des réponses précises – dans ce cas-là, on garantit que vous aurez bien la réponse. On prendra votre mail, si vous êtes d'accord, et nous ferons en sorte de relancer Madame JUNET au besoin pour que vous ayez les éléments concrets passagers et frets sur la basse saison.

Concernant les données fiables et exactes, nous avons la mission de faire en sorte que les données qui sont soumises au débat public soient complètes, sincères et lisibles. Nous nous sommes donc organisés et nous avons essayé de travailler avec l'État pour qu'il vous mette à disposition, dans ce que l'on appelle un dossier du maître d'ouvrage qui est en ligne, tous les éléments chiffrés qui, du point de vue de l'État, sont fiables et les plus complets possibles. Vous avez déjà une première source d'information qui est là. Vous n'aurez pas forcément l'exactitude, mais au minimum, c'est bien l'État de connaissance de l'État quand ils donnent ces données.

Deuxième élément qui est beaucoup moins connu, vous avez la possibilité de nous demander une expertise complémentaire. Si vous estimez que, dans le dossier du maître d'ouvrage à l'État ou dans les éléments qui sont transmis par ailleurs dans les réunions comme ce soir ou ailleurs, vous n'avez pas les données que vous souhaiteriez avoir ou s'il y a un sujet controversé sur lequel il faudrait mener une expertise complémentaire, vous pouvez nous la demander – à l'écrit, si vous voulez bien – et nous allons ensuite la porter au sein de la Commission nationale du débat public qui peut, à son tour, la financer, en essayant de faire en sorte que les résultats arrivent avant la fin du débat. C'est quand même mieux. Cela veut dire que la fin du débat, c'est le 26 avril prochain. Nous sommes le 14 décembre. Nous avons donc le temps. Si vous souhaitez, à l'issue de cette discussion, nous transmettre une demande précise, vous-même, peut-être d'autres personnes ou ensemble, nous l'apporterons. Nous ne sommes pas maîtres. C'est la décision de la CNDP de la financer. Ensuite, on organise un travail pour élaborer ensemble un cahier des charges avec toutes les parties prenantes, dont une partie des personnes qui sont dans la salle si c'était le sujet que vous avez évoqué. Ensuite, on confie l'expertise à un tiers indépendant, un expert que l'on choisit et qui vient rendre compte de cette expertise dans le temps du débat. C'est une possibilité qui est encadrée par la loi et qui est tout à fait précise, qui est un droit démocratique que vous avez, qui que vous soyez. Vous n'avez pas besoin d'être une association, une entreprise ou un élu. Ce n'est pas le sujet. Toute personne a le droit de faire ça. Pardon d'avoir été un peu long. D'autres personnes ont demandé la parole. Peut-être que Monsieur voudra aussi répondre sur la question de la perspective de décarbonation de la croisière.

M. Romain MORIZOT – Intervenant dans la salle

Bonsoir. Je suis coprésident d'une association qui s'appelle « Les ateliers ICARE ». Nous essayons réconcilier l'écologie et le travail. Merci beaucoup pour vos présentations. On a entendu un mot qui est intéressant et qui est la sobriété. Je voudrais poser une question au GPMM, puisque j'ai été présent à l'une des réunions autour de la pollution de l'air du GPMM justement. J'avais posé une question sur quel était le plan de décarbonation du GPMM, mais on n'avait pas su me répondre à horizon 2025, 2030, 2035. Je ne sais pas si aujourd'hui, vous avez des réponses par rapport à ça.

Une autre question est plutôt pour Corsica Linea. Vous indiquez que votre objectif est de – 40 % d'émissions de CO² en 2030, si j'ai bien noté. Imaginons que vous n'y arrivez pas avec la technologie ou avec d'autres gains d'efficacité possible. Est-ce que vous étudiez la sobriété et si oui, est-ce que vous travaillez avec les syndicats pour commencer à travailler à la réorientation des travailleurs ? Merci beaucoup.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci pour ces questions précises. Monsieur CONSTANTINO, il me semble que vous aviez donné des éléments sur ce plan, mais pouvez-vous être plus complet, notamment sur les différentes échéances de temps ?

M. Rémi CONSTANTINO – Grand Port Maritime de Marseille

Cela devient un peu ce que l'on appelle la décarbonation du GPMM. Le bilan gaz à effet de serre global du GPMM au scope 1, 2 et 3, ce sont 11 millions de tonnes de CO² par an. Je compare aux 300 000 tonnes de Madame. Tout cela, pour une raison très simple. Notre principal émetteur, c'est ArcelorMittal qui se trouve à Fos-sur-Mer. Vous comprenez bien que la stratégie d'ArcelorMittal, ce n'est pas le port qui la dicte.

M. Étienne BALLAN – CNDP

En quelle proportion, sur les 11 millions de tonnes ?

M. Rémi CONSTANTINO – Grand Port Maritime de Marseille

7. Notre propre bilan carbone scope 1, soit l'activité du port, c'est de l'ordre de 100 000 tonnes, je pense, peut-être même un peu moins. Le principal facteur, c'est le carburant des salariés, comme c'est souvent le cas. Nous avons des stratégies d'électrification du parc du port puisque nous avons un certain nombre de salariés qui travaillent avec des véhicules de service. C'est une obligation pour les entreprises publiques. Nous avons électrification en cours de notre parc, l'installation de bornes de recharge électrique, mais je ne suis pas capable de vous donner un objectif chiffré par rapport à la réduction du scope 1 ou du scope 1, 2 ou 3 à date, sachant qu'il y a des obligations en tant qu'entreprise publique. De toute façon, nous sommes un peu dans la traîne de l'État, c'est-à-dire 50 % net zéro à l'horizon 2050 et facteur 3 en 2030, comme tout le monde, mais je ne peux rien vous donner de plus précis ce soir. Je vais voir si j'ai l'information en rentrant demain matin et nous vous la communiquerons.

Mme Lucie JUNET – Corsica Linea

La sobriété, on ne la vit pas forcément que sur le plan technique. L'exemple que j'ai donné, c'était la réduction des vitesses. Est-ce que la sobriété veut dire réduire la flotte ? Aujourd'hui, nous avons 9 navires. Il se trouve que notre directeur général a fait des déclarations récentes dans le cadre de cet objectif à 2030 en disant que rien n'était interdit. Il ne faut pas interpréter ça comme réduction des personnels navigants. Cela me permet de faire une petite incise là-dessus, sur le fait que Corsica Linea est quand même un ardent défenseur du pavillon français, donc des marins français, dans un contexte méditerranéen de dumping social qui est assez féroce. Je ne rentrerai pas plus dans les détails. Dernier point intéressant sur la sobriété, puisque vous parliez des différents scopes, des émissions directes plus ou moins directes et indirectes, un autre point que l'on étudie – et nous ne sommes pas les seuls à le faire aujourd'hui – c'est sur le transport des marchandises. On s'interroge sur le type de marchandise que l'on transporte et l'autonomie, notamment agroalimentaire de la Corse. La Corse ne produit rien, sauf des clémentines. La sobriété peut aussi être ça, de comment on réfléchit avec nos parties prenantes. Merci pour la question.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Bien sûr, aucune animosité contre les Corses. Quand on est à Marseille, la moitié de la Corse. Je ne voudrais surtout pas que l'on interprète mal mes propos.

Mme Clémence PLATIER – Intervenante dans la salle

Bonjour. Je suis citoyenne également. C'est mon avis, mais je trouve que les questions environnementales sont complexes parce que ça ne concerne pas que la France. Malheureusement, on dépend aussi des autres pays. C'est difficile, je pense, de prendre trop de décisions environnementales qui impacteraient trop fortement les entreprises françaises et qui affaibliraient ainsi la France. Toutefois, je me demande si l'État ne devrait pas prendre en considération des solutions qui permettraient de réduire la consommation actuelle, qui est qualifiée parfois de surconsommation, et réduire également le trafic tout en permettant de garder une économie. Est-ce que c'est possible ? Est-ce qu'il y réfléchit, au moins ? J'ai l'impression que les solutions qui sont trouvées sont surtout technologiques, donc a posteriori, pour

essayer de réduire les émissions des navires notamment, mais absolument pas réduire le trafic. Est-ce qu'il est possible de trouver un intervalle entre les deux ?

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Je crois vous reparler de sobriété, en quelque sorte, avec finalement moins de déplacements des personnes comme des marchandises, ou en tout cas moins de bateaux aussi. Question de la réduction.

M. Noël KOUICI – Intervenant dans la salle

Bonjour. Je suis citoyen et aussi représentant des travailleurs de la réparation navale, syndicat CGT. Nous sommes assez contents d'entendre le fait que beaucoup de monde se soucie de l'environnement et de l'écologie. Comme l'a dit Monsieur CONSTANTINO, le port de Marseille est avant tout un port industrialo-commercial où, à l'intérieur, il y a des travailleurs qui sont issus de toutes ces activités de croisières, de réparation navale, de containers et autres.

Je vais aller tout particulièrement via les associations dans le sens où elles sont pour la défense en premier lieu, et tout ce qu'il se passe aussi au niveau de la forme 10. Avant de faire des actions, voire des exactions, il faudrait peut-être aussi entreprendre de discuter avec les travailleurs pour savoir ce qu'il se passe et de ce qui est issu de leur travail. Je crois que l'activité de réparation navale, il y a plus de 13 ans en arrière, elle avait disparu de tout le fonctionnement du port. Cela a été justement une grande démarche des armateurs puisque je ne fais pas de la politique pour faire de la politique, mais tout ce qui est arrivé aussi, avec la majeure partie des croisières qui sont arrivées dans notre département, ce n'est pas nous qui l'avons mis en place et certainement pas les travailleurs, puisque nous sommes restés en occupation d'entreprise pour retrouver nos emplois et pour de nouveau réparer des navires. Bien évidemment, avec ça, il est arrivé en grand nombre la croisière, qui fait aussi notre activité aujourd'hui et que l'on en dépend, mais c'est bien de la politique politicienne qui en a voulu faire le brosse-cul de l'Europe.

Aujourd'hui, on peut s'apercevoir que, quand vous venez à l'intérieur de toutes nos activités, tout est mis en œuvre. Ce n'est pas pour défendre le port. C'est un peu lent, c'est vrai, mais moi je vous invite à venir dans nos entreprises respectives pour voir ce qui est mis en place au sujet de l'environnement, parce que les premiers impactés, c'est nous. Nous sommes directement au fait du sujet. Il est clair que nous sommes pour la défense de tout ça. Vous parlez de la Corsica Linea. On pourrait en rajouter, là-dessus. Les copains, dans la problématique de la SNCM, c'étaient eux qui proposaient déjà à l'époque les navires nouvelle génération GNL. On l'a mis de côté. Nous sommes tous pour l'environnement et qui plus est, ce sera pour nos enfants, demain. Par contre, comme vous l'avez dit dès le départ, on commence par se respecter les uns les autres. Nos activités font manger nos familles, mais à un moment donné, bien évidemment que s'il y a autre chose à faire, que l'on nous donne la perspective et la possibilité de le faire, nous serons preneurs. Par contre, personne ne pourra aller à l'encontre de nos emplois. Ce n'est pas possible.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Stop Croisières, peut-être est-ce que vous pourriez répondre à la fois à Monsieur, mais aussi à la question de Madame ? Cela va nous faire trois sujets. La réduction du trafic est-elle envisageable ? Il y avait aussi la question de Monsieur avec la perspective ou non de la décarbonation de la croisière.

M. Rémy YVES – Association Stop Croisières

Je vais démarrer avec la question de Monsieur et je suis très content que l'on puisse se parler parce que Stop Croisières a adressé des lettres à la CGT pour nous ayons un dialogue. Nous n'avons jamais eu de réponse jusqu'à présent, mais s'il y a ouverture au dialogue, nous sommes plus que preneurs. Contrairement à ce que l'on voudrait vous faire croire, nous ne sommes pas contre l'emploi. Notre volonté, c'est que la question de réorientation des activités au sein du port puisse être posée. Aujourd'hui, la question n'est pas ouverte, ce que l'on comprend. Il y a des emplois et, vous l'avez dit, vous faites manger vos enfants avec l'activité. Du fait de la taille des quais au niveau de la réparation navale, c'est essentiellement des navires de croisière parce que pour occuper et pour justifier de la dépense d'une telle taille de quai, il faut un bateau de cette taille-là. Nous le savons et nous sommes donc bien conscients de ça. On sait qu'il y a des emplois derrière. Pour nous, le principal sujet de la transition autour du sujet de la croisière, c'est la question des travailleurs. La question des retombées économiques en est une aussi, évidemment, puisque l'on a des secteurs touristiques qui sont évidemment aujourd'hui liés à la croisière. Ils existent, on en est conscient, mais dans toute transition, c'est comme si l'on disait aux industries du charbon « Écoutez, on va continuer parce qu'il y a de l'emploi ». Évidemment qu'il y a de l'emploi. Toute la question est celle de la transition et de la pensée.

Deuxième point très important sur la question de l'emploi. Nous n'avons jamais dit que l'on arrête la croisière demain. On dit, au contraire, d'avoir une transition pour faire émerger de nouvelles activités, réfléchir avec les travailleurs et avec les syndicats sur quelles autres activités, nous pouvons émerger. Nous n'avons pas la réponse. Nous ne sommes pas suffisamment fous pour vous dire que nous avons la solution sur quelles activités industrielles faire émerger dans le complexe industrialo-portuaire. Déjà, parce que c'est votre outil de travail et que vous le connaissez bien mieux que nous. Nous demandons seulement de créer un cadre de discussion. Nous n'avons pas la prétention d'arriver avec une solution toute faite sur ce qui pourrait émerger. Nous avons bien des idées. Dans d'autres salles, on parle de toute la filière de l'éolien en mer, qui nous semble être une sorte d'évidence dans un complexe industrialo-portuaire. Il y a la question de la fin de vie des navires qui, pour le coup, est un scandale absolu aujourd'hui, puisqu'on les envoie au Bangladesh et en Turquie, dans des ateliers dans des conditions absolument dramatiques et qui pourraient être une activité de développement aussi, mais ce sont des choix stratégiques qui se réfléchissent de manière collégiale. Ce sont ces questions-là que nous posons. Nous ne sommes pas contre les travailleurs, au contraire. Nous sommes vraiment très ouverts au dialogue et à pouvoir engager cette discussion avec vous.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Si vous pouvez également répondre à Madame sur la question de la réduction du trafic et s'il y a des solutions technologiques pour réduire les émissions. Nous donnerons également la parole aux services de l'État.

M. Rémy YVES – Association Stop Croisières

Juste pour répondre à Monsieur, bonjour à nouveau. Cela fait tout juste un an que nous nous sommes vus dans un précédent débat et que vous portiez déjà la contradiction avec conviction ce jour-là. C'est un rendez-vous annuel. À l'année prochaine. Par contre, nous ne sommes clairement pas d'accord. Dire que la croisière est le secteur le plus facilement décarbonable, je pense que c'est quand même un peu fort de café. Pour rappeler quelques données, parce que vous avez évoqué des études à Bordeaux, nous avons AtmoSud qui est présent à Marseille et qui est une association avec un agrément d'état qui sort des données sur le fait que 40 % des oxydes d'azote à Marseille viennent du trafic maritime, dont 20 % de la part des croisières. Sur le fait qu'un litre de gasoil marin contient quatre 80 000 fois plus de particules ultrafines qu'un litre de diesel routier. Il faut avoir ces ordres de grandeur pour avoir en tête l'impact du trafic maritime.

Ensuite, sur les perspectives de décarbonation, puisque c'était la question, le gaz naturel liquéfié est un combustible fossile dont les méthanes non brûlés font que l'on compense le gain que l'on a en termes de baisse d'émissions de CO². Le méthane avec son pouvoir réchauffant le compense et le bilan du gaz naturel liquéfié est en fait à peu près équivalent à celui du fioul. Je vous renvoie à l'étude de transports et environnement sur le sujet. Sur les technologies alternatives, dont le méthanol et l'hydrogène vert, il faut avoir en tête une chose, c'est qu'aujourd'hui, on ne produit pas ces énergies-là avec de l'électricité décarbonée. 99 % de la production est en réalité productrice de CO² et même si nous développons massivement ces nouvelles énergies alternatives, il va y avoir un énorme conflit d'usage avec la décarbonation de toute l'industrie française. Avons-nous envie que cette industrie puisse perdurer de manière durable avec de l'énergie décarbonée plutôt que les croisières ? Nous, notre choix est fait.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Je suis désolé. Nous allons devoir nous arrêter là. Il y a des éléments assez clairs. Je crois qu'il y a un souhait de se parler. Il y a aussi des désaccords de fond. Nous continuons la discussion. Nous allons garder trois des intervenants. Madame JUNET va s'en aller. Pour toutes les autres personnes, vous pouvez sortir de la salle et choisir librement le thème sur lequel vous voulez travailler.

Deuxième session

M. Étienne BALLAN – CNDP

Nous allons reprendre la deuxième séance. Nous avons à peu près 40 minutes de discussion. Je vais faire un petit sondage pour savoir dans quel atelier vous étiez au début pour ceux qui sont arrivés. Sur l'atelier 1, sur l'énergie ? Vous êtes beaucoup. Le tourisme, un peu moins. Enfin, la qualité de l'eau ? Seulement quatre, c'est ça ? D'accord. Super. Il s'est passé dans cette salle l'équivalent de ce que vous avez vu dans les autres salles. Nous avons eu des intervenants qui ont démarré et qui ont posé la question. Nous, ici, ce sont les bateaux dans la ville, l'avenir de la croisière et du trafic maritime. Je vais vous proposer une synthèse. Les intervenants sont là. On excuse Madame JUNET de Corsica Linea qui ne peut être présente sur cette deuxième partie. Ils ont tous fait une présentation d'environ 5 minutes pour présenter. C'était très riche, assez foisonnant parfois, et pas évident dans le cerveau à faire le lien entre les différentes activités dont on parlait et les différentes choses, mais c'était un peu l'objectif, c'est-à-dire de broser un panorama de la diversité des activités maritimes et commerciales qui interagissent avec la ville et avec le port, de façon générale.

Ensuite, nous avons débattu pendant une bonne trentaine de minutes sur ces différents sujets. Pour vous mettre dans le bain, je vais vous faire une petite synthèse et je vais, grâce au service de l'État, vous présenter un film pour démarrer la discussion aussi. Vous avez le choix. Préférez-vous d'abord le film et la synthèse après, ou le contraire ? D'accord. Nous commençons par le film. Madame, si vous voulez bien prendre le micro et nous expliquer ce que nous allons voir.

Mme Karine PRUNERA – Intervenante dans la salle

Merci. Je travaille à la préfecture de région Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est une petite vidéo pédagogique pour vous expliquer, en 4 minutes, quelles sont les actions des pouvoirs publics. Par pouvoirs publics, j'entends les services de l'État, mais également les collectivités et le grand port pour lutter contre la pollution de l'air d'origine maritime. C'est assez rapide et je pense que ça va broser un certain nombre de sujets qui ont été abordés dans la phase précédente et vous donner quelques éclairages aussi.

Diffusion d'un film

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup aux services de la préfecture pour ce petit film. Comme vous le savez, c'est la parole de la parole de l'État et je vais faire, cette fois-ci, du point de vue de la commission du débat public – car comme vous le savez, la commission est neutre et indépendante – un petit exercice de synthèse de ce qui s'est dit tout à l'heure et où, sur certains sujets, a pu recouper ça. Je ne vais pas être complet. Nous avons eu quatre interventions. C'était assez riche. Ce qui nous a marqués à l'issue de cette discussion, en discutant avec Mathilde rapidement tout à l'heure, c'est que finalement, tout s'est très bien passé. Il n'y a pas eu d'agression. Non seulement ça s'est bien passé, mais surtout, sur le fond, les acteurs ont tous souhaité se parler plus. Ils ont plutôt dit « On voudrait se parler et on a besoin de se parler ». Cela a été vrai de tous les côtés. Si l'on regarde notamment les travailleurs et les représentants syndicaux, les représentants de la filière économique aussi, et aussi les associations dont Stop Croisières, ici présente. Il y a eu véritablement quelque chose qui s'est peut-être passé, avec un constat commun du besoin de se parler de beaucoup de choses, mais aussi de partager des données fiables ou reconnues comme fiables par tous, ce qui ne semble pas être complètement le cas. On le verra tout à l'heure sur certains points.

Le deuxième point sur lequel je voulais insister, c'est que finalement, avec toutes les interventions, on sent pointer – et on vient aussi de le voir et de l'entendre dans le film – une série d'efforts, de programmes, d'engagements, d'actions déjà engagées ou d'actions futures, d'un grand nombre d'acteurs privés et publics, avec des questions sur la visibilité sur ces engagements et leur rythme. Plusieurs personnes ont dit que c'était trop lent et se demandent si c'est réellement cohérent avec la rapidité avec laquelle on devrait intervenir, mais aussi, en contrebalancement de ces efforts, des phénomènes qui vont plutôt dans l'autre sens. Monsieur MAYOLY nous a parlé de l'augmentation du nombre de bateaux, de l'ubérisation de la location et de la navigation, ce qui fait que de plus en plus de bateaux de petite taille et pas forcément contrôlés de la même façon. Cela a plutôt un effet inverse sur le rapport de l'émission de CO² par passager qui est amélioré par d'autres côtés, mais il y a des tendances qui ne sont pas améliorantes et dont il faut bien avoir conscience.

Ensuite, un mot qui est revenu fortement dans nos échanges, porté par plusieurs personnes, c'est la question de la sobriété. Cela peut vouloir dire beaucoup de choses. La sobriété, dans le champ énergétique, c'est plutôt l'idée de ne pas faire si on peut se passer de le faire. Je le dis simplement.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

L'efficacité, comme vous le savez, c'est faire la même chose, mais en dépensant moins, et la sobriété, c'est s'empêcher de faire, réduire et donc travailler sur le besoin. Là, il y a eu des choses intéressantes. Certaines personnes qui demandent effectivement que la sobriété s'applique aussi à ce champ de la navigation maritime, puisque finalement, ça s'applique aujourd'hui à l'ensemble de nos activités ou c'est censé s'appliquer à l'ensemble de nos activités qui dépendent de l'énergie. Comment appliquons-nous cette sobriété ? Est-ce par une réduction du trafic ? Faut-il aller dans la masse quantitative et tailler dans cette quantité de déplacements, mais si possible, pas au détriment du développement économique, d'une part, mais peut-être surtout au détriment des emplois ? Cela a été bien indiqué avec plusieurs acteurs qui disent que si l'on réduit le trafic, qu'est-ce que l'on fait des gens qui travaillent déjà ? Est-ce que les entreprises sont en capacité de faire ou de ne pas faire ? Nous avons eu des réponses assez variées avec des personnes qui disent « On est capable de faire plus et on peut continuer à faire plus dans de meilleures conditions » ou au contraire, y compris Corsica Linea qui dit que les sujets sont ouverts, notamment le sujet de la réduction, mais il faut savoir ce que l'on réduit. Nous avons notamment parlé du trafic avec la Corse, où l'on s'est risqué à quelques raccourcis, mais notamment au fait qu'en Corse, ce n'est pas que les passagers, ce n'est pas que la transition pendant le voyage, le tourisme ou la nécessité de transport des personnes, mais c'est aussi tout le fret qui passe par le bateau aujourd'hui. Cela suppose des changements d'économie finalement de la Corse si l'on veut réduire à terme le besoin et être sobre du point de vue du rapport avec la Corse.

Enfin, je garde le meilleur, mais le plus controversé pour la fin, parce qu'il y a vraiment eu un point de désaccord qui nous a semblé assez clair. C'est l'horizon que l'on se donne et nous avons eu vraiment deux horizons assez radicalement différents. Un horizon de la part d'un acteur économique de la filière croisières qui dit que l'on peut décarboner totalement la filière croisière à terme, que c'est déjà en cours et que ça a déjà commencé, qu'on peut le faire. Il y avait une autre position qui était plutôt « Non, cette décarbonation, c'est un mix. Elle n'est pas atteignable ». Il y a donc deux attitudes. La première attitude qui dit que l'on peut décarboner, que l'on commence tout de suite et que l'on accélère les efforts. Pas de raison de limiter la croisière. Il faut continuer à la développer ou en tout cas, pas forcément la réduire et au contraire, une attitude qui dit plutôt « Puisque la sobriété, c'est quelque chose qui ne sera jamais totalement décarbonée, si l'on applique la sobriété à l'ensemble de la navigation maritime, la croisière est la première activité qu'il faut décarboner parce que c'est la plus facile, parce que c'est du loisir et que sur le fret, il y a d'autres choses à faire. Si nous avons cette perspective de non-décarbonation à long terme, agissons tout de suite sur ce qui est le plus facile aujourd'hui en termes d'efficacité des efforts pour réduire les émissions de carbone » et qui ciblerait la croisière. Je vais demander aux trois intervenants de réagir, s'ils veulent compléter et peut-être donner la perspective de ce qu'il s'est dit avant, vers la synthèse que nous allons avoir.

M. Rémi CONSTANTINO – Grand Port Maritime de Marseille

Merci beaucoup. Je voulais apporter un dézoom. Nous parlons beaucoup de la croisière. En réalité, la question est celle des navires dans la ville et sur nos côtes. Sur tous les trafics dans le port de Marseille, on a un port polyvalent, il y a des passagers, il y a du vrac, il y a des remorques, il y a des conteneurs. Si j'ajoute Fos-sur-Mer, il y a aussi des vracs liquides puisque c'est un port pétrolier historiquement. Sur tous ces trafics, la concurrence est aujourd'hui internationale et aussi régionale. Tous les trafics qui ne vont pas en Europe vont aller dans une autre région du monde et tous les trafics qui ne vont pas dans le port de Marseille vont aller dans un port voisin. On n'est pas du tout dans une tendance – on peut le déplorer ou en être satisfait – de réduction des flux et de sobriété. La question de savoir si l'on accueille ces trafics à Marseille dans de meilleures conditions que nos voisins, pour le port de Marseille, elle se pose en ces termes. J'ajoute que l'on est un acteur commercial. Cela a été dit par les ouvriers et nous n'avons donc pas le droit de refuser des trafics, si jamais ils se présentent sur des infrastructures disponibles. Sinon, c'est du refus de vente. Ce qui nous amène, ce qui nous donne cette injonction, cet engagement très fort que l'on a de faire en sorte que lorsque l'on accueille chez nous, ce soit dans des conditions plus respectueuses de l'environnement ou moins impactantes en termes de climat. On a la chance d'avoir une forme de réparation navale à Marseille, qui est l'une des trois plus grandes du monde, qui est la plus grande d'Europe, la forme 10. On ne s'amuse pas à la rentabiliser en y mettant de grands navires pour le plaisir. C'est parce que les grands navires, il n'y a que là qu'ils peuvent être réparés, ou alors aux États-Unis ou en Chine. Ils viennent donc ici. Comme cela a été dit, c'est un effet vertueux d'entraînement du point de vue du trafic. Comme les compagnies se réparent là, elles font aussi des escales à cet endroit.

Concernant la forme 10, notre objectif est qu'elle soit raccordée en 2028, que les bateaux qui stationnent en forme 10 puissent se brancher pendant leur temps de stationnement. Dans cette même philosophie, avoir 5 postes à quai de croisière, dont un ou deux seraient équipés pour se brancher, c'est mieux que d'avoir 5 postes à quai sur lesquels les navires ne peuvent pas se brancher dans la mesure où ils viendront. Je ne reprends pas les chiffres de 80 000 visiteurs croisiéristes qui seraient dans Marseille par

jour. Je pense que ce n'est pas réaliste vu la taille des navires aujourd'hui, mais la question est de savoir comment ces « X » croisiéristes qui sont dans Marseille, consomment à quai. Il y a quand même une question différenciante pour le port de Marseille qui, comme je le rappelle, s'est engagé depuis 2017 – c'est le premier en Méditerranée – dans cette stratégie de connexion électrique des navires à quai.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Vous avez été précis sur la forme 10 avec un raccordement en 2028. Après, vous avez évoqué le nombre de postes à quai croisières qui seraient raccordés. Avez-vous des dates plus précises de ces raccordements électriques progressifs des différents postes à quai ?

M. Rémi CONSTANTINO – Grand Port Maritime de Marseille

Je redonne les dates. Depuis 2017, la Corse. En 2023, nous avons maintenant 5 postes corses qui peuvent être raccordés. Nous avons 5 postes ferries au terminal international du Cap Janet, pour des navires qui font des allers-retours avec le Maghreb essentiellement. Ils sont déjà électrifiés. En 2025, nous aurons 2 postes sur le terminal croisières internationales. Nous en aurons un troisième en 2029. C'est ce que je présenterai tout à l'heure. D'ici 2028, nous aurons des raccordements sur les terminaux de marchandises, donc terminaux à conteneurs et terminaux rouliers, ainsi que sur les plus grandes formes de réparation navale. Je pars maintenant à l'Ouest en quelques mots sur la question des carburants. Je pars à l'Ouest parce que nous ne sommes pas dans l'incantation, contrairement à ce que j'ai entendu qui est de la décarbonation d'une part, et de la réduction des polluants d'autre part, sur les carburants des flottes. Certes, le GNL, a un bilan carbone qui est équivalent au fuel maritime. Le GNL est un gaz naturel liquéfié qui est un mélange essentiellement de méthane avec un petit peu d'hydrogène. Néanmoins, il n'a pas du tout le même bilan en termes de pollution. Les navires au GNL n'émettent pas d'oxyde de soufre, émettent beaucoup moins d'oxydes d'azote et de particules.

L'étape suivante est pendante. Est-ce que le GNL est une solution généralisable d'avenir ? La réponse pour les armateurs aujourd'hui et pour le port, bien que nous soyons l'un des trois ports mondiaux ravitailleurs en GNL pour la compagnie CMA CGM pour des raisons évidentes avec Singapour et Rotterdam, ce n'est pas une stratégie d'avenir de généraliser le GNL comme carburant. L'étape suivante, c'est probablement le e-méthanol, qui a l'avantage d'être liquide à température ambiante et beaucoup plus facile à manutentionner, comme nos bons vieux carburants fossiles. Nous avons des usines qui prévoient de produire du méthanol à l'horizon 2028. Ce n'est donc pas demain, mais ce n'est pas très loin et ce sera sur Fos-sur-Mer. C'est donc parfaitement concret.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup pour ces précisions. Nous sommes vraiment dans la technique. Monsieur YVES, souhaitez-vous réagir ?

M. Rémy YVES – Association Stop Croisières

Il est vrai que nous avons déjà dit beaucoup de choses. Merci pour votre synthèse. C'était un exercice qui n'était pas simple. Je ne peux qu'acquiescer. On reconnaît très bien à Stop Croisières et nous n'avons pas de souci avec le fait de dire que le gaz naturel liquéfié apporte une amélioration en termes de pollution de l'air. On est tous d'accord là-dessus et il n'y a pas de sujet. Notre point, c'était que l'industrie de la croisière, notamment, mais pas qu'eux, présentent le GNL comme une énergie propre. On tient juste à préciser le fait que l'impact climatique reste relativement équivalent. Quant aux technologies d'avenir, nous, de ce que nous lisons dans la littérature scientifique et dans les projections sur l'avenir, c'est la question de la disponibilité et de l'importance de la ressource qui sera créée. J'entends qu'il y a des usines qui vont probablement se mettre sur l'hydrogène vert, sur le méthanol, sur le e-méthanol et autres. La question, c'est l'importance de la ressource au regard des enjeux de décarbonation de l'ensemble de l'industrie française. Encore une fois, le sujet que l'on met sur la table est le sujet du conflit d'usage d'une énergie qui va être en quantité limitée. C'est la raison pour laquelle on considère que sur les navires de croisière, la priorité n'est pas là et qu'il y a d'autres priorités sur la décarbonation, sur d'autres activités.

Je me permets juste de revenir sur un point, parce que là, c'est vraiment une question très ouverte auprès du port et peut-être d'une méconnaissance de notre part, mais dans une prospective sur un port comme le GPMM, la question de l'importance du trafic, c'était intéressant de dire que vous êtes le port et que vous n'êtes que réceptacle de dynamiques qui vous dépasse, que c'est le commerce international. On entend. Nous sommes en train de réfléchir sur des documents de stratégie de façade, donc de prospective au niveau d'un État. Évidemment, ça ne s'arrête pas aux frontières de la France, on est bien d'accord. D'ailleurs, nous avons plein de collectifs un peu partout en Méditerranée, avec lesquels on travaille sur ces mêmes questions, mais que serait un port qui envisagerait une autre perspective que celle de la seule croissance du trafic ? Nous avons l'impression qu'aujourd'hui, les perspectives des différents carburants alternatifs visent à maintenir le modèle existant, à savoir une croissance continue

du trafic tout confondu. On se focalise encore une fois sur le trafic de croisière prioritairement parce que la position que l'on a déjà exposée est qu'elle est plus substituable que les autres. C'est donc une question très ouverte sur une stratégie d'un port comme le GPMM.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup.

M. Arnoux MAYOLI – vice-président adjoint de l'ARMAM

Juste une illustration sur la question de la sobriété qui a été évoquée et la personne qui a parlé des 80 000 passagers par jour ou par week-end, ce n'est pas bien clair également. Je rappelle que je suis représentant des armateurs de passagers touristiques. Je rappelle ça pour expliquer ce que je voulais dire derrière. Il a évoqué également la surfréquentation dans les calanques. J'ai juste un exemple à donner en termes de sobriété et de travail que l'on peut être amené à faire. C'est l'exemple des îles d'Hyères. Il y a 2 ans, les communes et les collectivités ont trouvé qu'il y avait une surfréquentation totalement intolérable Porquerolles, Port-Cros et autres. Les autorités se sont tournées vers les gens sur qui ils pouvaient compter, au sens propre du terme, c'est-à-dire les gens qui savent compter les passagers qu'ils emmènent. Les autorités se sont donc tournées vers les armateurs de passagers. Aujourd'hui, les chiffres ne sont pas bons. Aujourd'hui, vous en promenez 12 000, demain, vous en prenez 8 000. Si vous voulez, je chercherai les bons chiffres, mais c'est pour donner un ordre d'idée. Les armateurs qui sont concurrents entre eux se sont mis d'accord. Ils ont mis leurs chiffres sur la table et ils ont diminué leur propre jauge de transport de passagers. Il y a juste un petit problème. C'était facile pour les autorités de nous demander à nous. On sait compter, mais aujourd'hui, je pense qu'il y a toujours autant de monde sur les îles. C'est une réponse à la question de la sobriété. La sobriété passe par la demande, pas uniquement par l'offre. L'offre, elle suit. Si jamais des gens comme nous diminuons notre offre pour aller vers la sobriété, rassurez-vous, la nature a horreur du vide et les gens trouvent des solutions.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci, c'est très clair.

Intervenant dans la salle

Bonjour. Je suis enseignant et aussi représentant local d'une ONG. D'abord, je voudrais réagir aux propos de Monsieur CONSTANTINO. Déjà, je suis surpris que vous présentiez le port comme un unique acteur commercial, tant par la gouvernance que ce que ça apporte au niveau planification. Je pense que vos missions vont au-delà de ça. J'ai entendu aussi de votre propos quelque chose que j'ai entendu exactement à côté. Je suis un peu surpris qu'on ne veuille pas parler de sobriété ou alors, quand on en parle, le trafic va partir ailleurs et de toute façon, quand on est acteur commercial, il faut quand même le capter. Fin du sujet et on n'en parle pas. Finalement, ce que j'ai vu dans le débat d'à côté, j'ai peur que ça se reproduise ici à nouveau et que l'on n'en parle pas. Je pense que c'est un sujet. Nécessairement, cela crée des frictions entre les prestataires et les gens qui sont plutôt en faveur de la sobriété. C'est normal. Cette friction doit avoir lieu.

Ensuite, dans le film, on nous présente des améliorations. Ce que je vois et ce que j'ai compris du film, c'est que ce qui devient contraignant dans le futur, c'est issu de l'OMI. De ce qui vient localement, je n'ai pas vu de contraintes. On nous dit que l'on se branchera à quai et que l'on accueillera les navires qui pourront se brancher à quai. Dans vos perspectives ou dans vos pratiques d'aujourd'hui, avez-vous envisagé d'avoir une forme de tarification préférentielle, genre bonus-malus pour les acteurs ? Envisagez-vous dans le futur, de refuser des navires qui ne pourraient pas se brancher ? Cela fait-il partie des perspectives que vous vous êtes données ou non ?

M. Rémi CONSTANTINO – Grand Port Maritime de Marseille

Merci pour votre question. Le grand port maritime de Marseille est un établissement public. Nous n'avons pas de capitaux privés. Je ne reviens pas là-dessus. Nous sommes pleins de choses. 42 600 emplois sur la place industrialo-portuaire. La question des croisières est un tout petit bout. C'est 7 % des escales. Ce n'est pas grand-chose, mais nous avons beaucoup de flèches à notre arc. Malheureusement, ce que je constate indépendamment de mes convictions personnelles ou de celles du président du directoire, c'est que l'on est dans un univers du transport maritime qui est vraiment très concurrentiel. Si l'on restreint – et on continuera à le faire pour respecter les normes – pour réfléchir à notre stratégie, ils iront juste ailleurs. Je ne pense pas que l'on soit aujourd'hui dans une perspective claire de réduction des trafics, que ce soit des passagers ou des marchandises.

Pour ce qui est des incitations à se connecter à quai, il n'est pas tout à fait vrai qu'il n'y a pas de déclinaison locale puisque les règles de l'OMI, c'est 2030, c'est la réglementation européenne également.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Simplement, il y a eu, comme cela a été dit, un engagement plus fort de l'Union européenne sur les polluants. On a décidé de faire une zone quasi exclusive de soufre, les fameuses zones SECA, en anticipation de phase en Méditerranée. Pour ce qui est des installations propres au port de Marseille, tout le monde paye la taxe pour financer les potences de branchement à quai par catégorie. Aujourd'hui, tous les Corses payent quelque chose sur leurs billets de traversée correspondant au financement d'une quotepart des infrastructures qui ont permis de les brancher. Si les compagnies ne se branchent pas, ils continuent à faire tourner leurs moteurs en plus de payer la taxe. C'est la seule des incitations qu'il y ait, mais elle existe et ce sera la même stratégie pour les autres blocs, comme pour les ferries et pour les croisières. Nous avons donc cette quotepart au billet qui est indifférente selon que vous vous branchez ou non, ce qui fait une double peine pour les armateurs qui ne se branchent pas.

Nous ne sommes pas engagés aujourd'hui dans une stratégie propre de port consistant à interdire l'escale à un navire qui ne se branche pas puisque ce serait une pratique illégale. Comme je l'ai dit tout à l'heure, vous ne pouvez pas refuser de vendre quelque chose à quelqu'un. On ne peut pas refuser d'accueillir un navire dès lors qu'il respecte les règles applicables au territoire. Le port de Marseille n'est pas une autorité régulatrice et ne peut pas décider demain d'inventer une norme qui s'appliquerait qu'à certaines personnes et pas à d'autres. C'est le rôle de l'État en France. Peut-être qu'il prendra cette décision. Ce sont des débats qui existent, mais pour l'instant, il ne l'a pas prise. Je ne peux donc pas vous répondre très clairement sur ce point.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Vous avez amené à réfléchir sur les règles du jeu que vous ne dictez pas. Je précise toujours que dans le débat public, des propositions et des contributions sur ces choses-là sont tout à fait valables, du moment qu'elles touchent aux questions maritimes et de façade. Vous êtes bien libre de les faire.

M. Stéphane ROUSSEAU – Intervenant dans la salle

Bonsoir. Je suis adjoint au directeur chargé de la sécurité de la mer et je suis en charge du projet de la charte de croisière et de sa mise en application. C'est plus qu'un projet, parce qu'aujourd'hui, c'est pleinement actif. J'ai bien entendu les critiques en général et je les ai des deux côtés, pour m'occuper de ce dossier et pour m'occuper de la sécurité des navires depuis un peu plus de 20 ans maintenant. Quand les croisiéristes me voient, je suis l'une des personnes qui les ont emmenés au tribunal par deux fois. Quand je suis les associations, ils trouvent que la charte de croisières n'apporte rien, que c'est un pis-aller. Pour focaliser sur la croisière, puisqu'il y a une demande de questions sur la croisière, pourquoi la charte croisière a été mise en place ? Au-delà de la volonté individuelle de chacun et qui peut animer les personnes dans l'équipe en charge, c'était une volonté aussi d'aller plus loin. La réglementation OMI est ce qu'elle est. Ce sont des compromis internationaux qui sont très compliqués. On ne peut pas aller très vite. Les croisiéristes ont bien conscience de la pression environnementale qui est exercée par pas mal de groupes, notamment sur les croisières ou autres. Ce qui était intéressant pour nous, c'est de dire que nous avons justement une énergie qui pousse à améliorer, voire interdire la croisière. Il y a eu la mairie de Marseille aussi, qui a été très active dans la problématique de la pollution. C'est le moment de pouvoir insuffler un mouvement pour montrer que les croisiéristes sont capables de se motiver et de faire plus que ce qu'on leur demande. On avait commencé à l'époque avec les contrôles par drone en 2022 sur le rade de Marseille en pensant que l'on trouverait des cas flagrants de pollution par les navires à passagers. Je vous rassure. On ciblait essentiellement les navires-ferries et les navires de croisière, notamment pour s'assurer que le fonctionnement des scrubbers, même à boucle fermée, était efficace. Effectivement, c'est efficace. Les scrubbers sont les fameux laveurs de fumée dont on parle avec des systèmes à boucle ouverte ou à boucle fermée. Toujours est-il aujourd'hui les boucles ouvertes sont interdites dans les 3 000 mètres, ce qui est une très bonne chose, c'est-à-dire le principe de relâcher les eaux de lavage directement avec des fois une centrifugeuse ou non, selon les modèles.

La croisière est allée plus loin sur certains engagements. Aujourd'hui, si l'on prend la partie émissions de gaz, on va parler des oxydes d'azote. Il y a des navires qui sont équipés, qui sont neufs. Ils utilisent leur STR, leur système catalytique, qui permet de réduire de 80 %, les émissions par rapport à ce qu'ils devraient. Certaines compagnies l'utilisent volontairement – et ça, c'est dans leur charte – s'ils en ont. D'autres ont décidé aussi de réduire en anticipation de la zone SECA qui arrive en 2025. L'an prochain, ce sera à partir des 12 000 et nous serons nécessairement à du 0,1. Il y a plein d'actions comme ça. Il y a les rejets. J'insiste aussi parce que je préfère le dire. Cela fait des années que je me bats contre les navires de croisière, mais aussi contre les ferries pour interdire les rejets d'eaux noires, donc les eaux usées, au-delà des 12 000, ce qui est autorisé par l'OMI. Aujourd'hui, on fait un focus sur ça pour interdire dans les zones Pelagos, dans les futures zones de prévention et de protection, d'interdire ces rejets d'eaux usées non traitées. Pour tout ça, il y a un gros travail et on continue encore sur les autres déchets.

Mme Sophie PERET – Intervenante dans la salle

Merci. Je fais partie de Stop Croisières aussi. J'ai une question pour les services de l'État. Pour revenir à cet objectif de l'OMI qui est récente de juillet 2023, d'avoir zéro émission de carbone d'ici 2050, ce qui est quand même très ambitieux et qui a été fixé par le secteur lui-même, ne faudrait-il pas que l'État ait une stratégie pour répondre à cet objectif d'une organisation internationale ? Est-ce que ce ne serait pas le moment, dans une stratégie de façade, d'inclure ça ? Dans le film que l'on nous a montré, on parle beaucoup de diminution des pollutions, ce qui est très important, mais pas de décarbonation ou très peu. Quelles seraient les solutions ? Est-ce qu'il ne faut pas s'organiser et planifier aussi pour atteindre cet objectif de l'OMI ? Nous avons déjà parlé de penser la décroissance du trafic maritime. Si le port ne peut pas le faire, c'est peut-être de la responsabilité de l'État de penser à ça.

Aussi, on n'en parle pas beaucoup, mais il y a peut-être aussi le développement de l'énergie vélique qui est bien quelque chose qui permet de faire avancer des bateaux de manière décarbonée. Je crois qu'en Bretagne, il y a des choses qui commencent à se faire là-dessus. Est-ce qu'à Marseille ou sur la façade méditerranéenne, il n'y aurait pas intérêt aussi à déployer ça ?

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup pour vos questions très précises. Nous allons donner la parole à l'État sur la question de la décarbonation. Sur la question de la voile, cela a été évoqué. On va voir si quelqu'un peut avoir la réponse dans la salle.

M. Stéphan ROUSSEAU – Intervenant dans la salle

Il existe une stratégie de décarbonation, ne serait-ce que sur le maritime. Cela existe et c'est porté par la direction de la pêche et de l'aquaculture. Cette stratégie existe et porte sur une décarbonation massive sur l'ensemble du secteur. Je ne peux que vous inviter à aller le voir.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Est-ce que vous-même ou la DIRM pouvez préciser là-dessus ? Où pouvons-nous trouver cette stratégie ?

M. Stéphan ROUSSEAU – Intervenant dans la salle

Je pense que nous allons la retrouver sur le site de la DGAMPA, mais s'il le faut, je vous la renvoie. Nous avons des personnes qui sont dédiées à la décarbonation. Nous avons d'ailleurs un bureau qui est dédié quasiment à ça aujourd'hui sur le développement des nouvelles énergies. C'est le bureau Stena à la DGAMPA.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Madame, je vous propose de laisser votre mail et nous vous transmettrons les éléments pour que vous puissiez y avoir accès.

M. Stéphan ROUSSEAU – Intervenant dans la salle

Nous avons aussi des projets véliques pour certains navires. C'est en fonction aussi de l'intérêt. Pour tout vous dire, on commence à réfléchir à un projet de patrouilleur vélique.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Madame allait un peu plus loin sur la question. Est-ce que la Méditerranée spécifiquement se prête à ça ? Vous avez parlé de la Bretagne. Nous n'avons pas tout à fait le même régime des vents, sur les différentes façades et au niveau international, sur les différentes mers bien entendu. Je pense que la question était de savoir si, en Méditerranée, c'est une solution particulièrement intéressante ou non.

M. Stéphan ROUSSEAU – Intervenant dans la salle

Le problème du vélique, c'est que ce n'est pas une énergie qui est toujours disponible. C'est comme pour les éoliennes. La difficulté est qu'il y a eu des entreprises qui ont essayé aussi de se mettre sur le vélique pour proposer des traversées décarbonées sur la Corse. Cela existe avec des navires à voiles. Ce sont des solutions, mais très faible. Au final, quand on regarde dans le détail, la saison est courte. Les conditions de mer ne sont relativement bonnes que durant l'été et quand elles sont bonnes, souvent, il n'y a pas beaucoup de vent et les mats sont fragiles. On retombe dans la question qui a été évoquée de l'ubérisation du milieu maritime et des marins pas forcément très professionnels non plus derrière. C'est toute une question.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Très concrètement, Monsieur MAYOLY, sur vos bateaux ou les bateaux de vos armateurs, c'est quelque chose qui est envisagé de changer la flotte ?

M. Arnoux MAYOLI – vice-président adjoint de l'ARMAM

Il y a quelques armateurs avec des navires à propulsion vélique partiellement. Aujourd'hui, le 100 % voile sur l'activité que l'on a, on ne peut pas l'imaginer. Dieu sait que, à titre personnel, j'adorerais.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci. Il nous reste encore très peu de temps.

Gwenaëlle – Intervenante dans la salle

Bonjour. Je suis citoyenne marseillaise. J'ai été un peu surprise de voir en introduction le film de l'État parce qu'il ne traite que de la pollution de l'air. J'ai vraiment l'impression qu'aujourd'hui, on a vraiment un focus pour traiter de l'ensemble des problèmes maritimes que par le biais de la pollution de l'air. Vous avez un peu parlé des rejets, mais il y a une pollution maritime qui est générée quand même par les rejets des bateaux. Nous savons que plus le bateau est gros, plus l'impact sur le milieu maritime va être important, à la fois les rejets et à la fois tout ce qu'il y a sur la biodiversité, le bruit, les passagers, et tout l'impact sur le monde maritime qui n'est pas pris en compte. On parle de façade, mais il faut vraiment voir les choses de façon globale. Il y a effectivement la question de la décarbonation dont on a déjà parlé. On parlait des scrubbers, mais s'ils sont en boucle fermée, on peut tout à fait faire des rejets au large. On ne pourra pas faire des contrôles jusqu'à perpète. Actuellement, on voit qu'il y a de nouveaux bateaux, notamment de croisière, qui s'ajoutent chaque année, et à Saint-Nazaire notamment, sur lesquels l'État a forcément des intérêts. De nouveaux bateaux de croisière, ce sont aussi des ressources énormes. On parle de mini-villes flottantes et les construire, ce sont aussi des ressources. Il y a la question de l'énergie dont on a parlé, mais il y a aussi la question du matériel. C'est de la création à partir de l'extraction de ressources énergétiques et matérielles pour ensuite avoir des rejets. Chaque année, c'est un ou plusieurs bateaux qui se rajoutent à la flotte qui existe déjà et qui vont faire une somme des impacts sur la mer et sur la façade. Je suis assez surprise de voir que l'on axe vraiment sur la question de pollution de l'air et la charte de la croisière est principalement là-dessus, mais il y a aussi tout le reste qu'il faut aussi questionner.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Vous appelez à une réflexion plus globale. C'est tout à fait juste après. Dans le premier atelier, il y avait vraiment plus d'éléments que ça. L'État avait proposé ce film et on a dit que c'était une bonne façon de démarrer, mais on est d'accord qu'il n'avait pas vocation à être exhaustif et ce n'était pas ce qu'on leur a demandé. C'était donc simplement un éclairage sur un point. Vous avez tout à fait raison d'appeler à quelque chose de plus large. On en a débattu un peu avant.

Gwenaëlle – Intervenante dans la salle

Certes, des efforts sont faits sur ce point-là, mais cela ne justifie pas le reste. Nous devons continuer sur l'ensemble.

Mme Sophie PERET – Intervenante dans la salle

Pour l'énergie vélique, j'ai assisté à la conférence d'un chercheur qui disait que l'on construisait actuellement des bateaux de grande taille, des cargos qui pouvaient avoir 80 à 90 % de l'énergie qui venait du vent, parce qu'ils s'adaptent à la route maritime. Il présentait ça comme quelque chose d'avenir. Je pense que ce n'était pas anecdotique.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup pour cette contribution.

M. Rémy YVES – Association Stop Croisières

Sur la question des scrubbers, il faut bien voir que ce sont les armateurs qui ne souhaitent pas payer plus cher pour un carburant moins émetteur qui serait à 0,1 % de soufre. C'est juste une question économique et c'est uniquement ça. Cela a été créé pour ça et c'est un angle économique. Pour rappel sur la question de l'électrification des quais, pour que tout le monde ait ces notions en tête, électrifier un quai de croisière, c'est 10 mégawatts de puissance installée. C'est une petite ville. Encore une fois, on met à disposition de l'électricité sur des bateaux dont on pense ce que l'on pense. Vous connaissez notre position. C'est de l'énergie que l'on ne peut pas mettre ailleurs. C'est tout ce que je voulais rappeler.

M. Étienne BALLAN – CNDP

Merci beaucoup. Ce sera donc le mot de la fin. Nous allons repartir en plénière comme prévu, jusqu'à 20h30 à peu près pour débriefier un peu de tout ça. On va faire un petit rapport des deux ateliers. Merci beaucoup. Nous pourrions continuer à débattre de ce sujet dans la grande salle.