

POLLUTION AERIENNE EN PROVENANCE DES PORTS MEDITERRANEENS : AJACCIO, BASTIA, MARSEILLE, NICE, TOULON ET PORT-VENDRES

- * **CAUSES**
- * **CONSEQUENCES SUR LA SANTE PUBLIQUE**
- * **LEGISLATION ET EVOLUTION**
- * **PRECONISATIONS A COURT TERME**

ETAT DES LIEUX ET ATTENTES IMMEDIATES EN JUIN 2017

Rapport remis à Monsieur le Président de la République



Daniel MOATTI

- Chercheur associé au laboratoire SIC-lab – Méditerranée Université de Nice Côte d'Azur
- Docteur habilité à diriger les recherches
- Auteur d'articles et d'ouvrages scientifiques
- Président de l'ANQAEV et conseiller scientifique de la CREPNAP
- Téléphone 0620217658 et adresse électronique daniel.moatti@wanadoo.fr

Fait le 2 juin 2017

PLAN

INTRODUCTION	p. 3
* <i>Le concept d'expertise citoyenne</i>	p. 3
* <i>La nécessité d'un rapport concernant l'ensemble des ports des régions Corse, Occitanie et Provence Alpes Côte d'Azur</i>	p. 4
* <i>Pollutions aériennes en provenance en des ports du littoral méditerranéen</i>	p. 4
1 – UN ENVIRONNEMENT AERIEN DEGRADE PAR LES ROTATIONS DES NAVIRES DE CROISIERES ET DES FERRIES-BOATS	p. 6
A – <i>Une augmentation continue du trafic et le maintien de l'utilisation des fiouls lourds</i>	p. 6
B – <i>Un environnement aérien dégradé en raison de l'utilisation des fiouls lourds à 3,5% et 1,5% d'émission de soufre</i>	p. 7
2 – CONSEQUENCES SUR LA SANTE PUBLIQUE	p. 10
A - <i>Constituants nocifs des émanations de ces navires manœuvrant dans les ports ou à quai.</i>	p. 10
B - <i>Conséquences sur la santé publique, une question de vie, de mort et de morbidité</i>	p. 13
C - <i>Coûts en vies humaines, coûts financiers énormes</i>	p. 14
3 - LA LEGISLATION ACTUELLE ET SON EVOLUTION JUSQU'AU 31/12/ 2019	p. 18
A - <i>Législation Internationale, convention Marpol 1973/78, Directive Européenne de 2005, rappel de la Commission européenne, arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne</i>	p. 18
B - <i>La législation nationale applicable</i>	p. 18
C – <i>Une situation juridiquement inique et non viable – La Constitution française et les droits des citoyens</i>	p. 21
4 – PROTECTIONS NECESSAIRES ET SOLUTIONS PROVISOIRES A APPORTER POUR LES ETES 2017, 2018 ET 2019	p. 24
A - <i>Un réseau associatif actif</i>	p. 24
B - <i>L'exemple des autorités municipales bastiaises, de la Collectivité Territoriale Corse, l'amorce de réalisations à Marseille)</i>	p. 24
C – <i>La coordination des associations pour trois demandes urgentes s'appuyant sur les textes constitutionnels</i>	p. 25
D – <i>Des aides financières nationales et européennes pour répondre à ces demandes</i>	p. 34
BIBLIOGRAPHIE	p. 35
FILMOGRAPHIE	p. 38

INTRODUCTION

En guise d'introduction, il semble nécessaire d'expliciter le concept d'expertise citoyenne et la nécessité d'un rapport concernant l'ensemble des ports des régions Corse, Occitanie et Provence Alpes Côtes d'Azur

- **Le concept d'expertise citoyenne**

Universitaire, chercheur et enseignant, spécialiste des interactions entre le droit et les sciences humaines, victime de l'arrivée d'une grave pollution aérienne à mon domicile durant l'été 2016, j'ai réfléchi sur cette notion paradoxale « d'expertise citoyenne ». En 1851, Alexis de Tocqueville affirmait dans son ouvrage *« L'Ancien régime et la Révolution »* que : « *ce qui caractérise l'administration en France, c'est la haine violente que lui inspire indistinctement tous ceux qui veulent s'occuper d'affaires publiques en dehors d'elle. [...] En un mot, elle n'entend point que les citoyens s'ingèrent d'une manière quelconque dans l'examen de leurs propres affaires.*¹ » Certes, en près de deux siècles les choses ont évolué, mais si lentement. En 1996, dans mon ouvrage *« de l'administration au citoyen, une communication perturbée »*², j'évoquais les recherches et les réalisations concrètes d'un énarque, Conseiller d'Etat, député, écrivain, membre de nombreuses organisations sociales, Jean-Michel Bélorgey. Ce dernier s'inquiétait de la place restreinte et subordonnée accordée au citoyen dans notre société³. Plus récemment en 2006, cet auteur a mené à bien une réflexion lumineuse relative au concept *« d'expertise citoyenne »*⁴. « *Elle [l'expertise citoyenne] n'est pas, à tout le moins habituellement, teintée de satisfactions démiurgiques ou narcissiques, comme celle du décideur ; elle est, en général, moins, ou autrement que celle du décideur, influencée par les idées à la mode et le discours médiatique. l'expertise citoyenne est plus grande que ne l'imaginent souvent des décideurs qui inclinent à estimer les experts à l'aune de leur docilité, ou qui ne parviennent pas toujours à prendre le minimum de distance nécessaire vis-à-vis de la question de leur propre captivité, celle à laquelle les ont réduits les experts qui les conseillent.* » Cette citation a le mérite

¹ Alexis de TOCQUEVILLE, *L'Ancien régime et la Révolution*, éditions Gallimard, collection Idées/nrf, 1952, 378 pages

² Daniel MOATTI, *De l'administration au citoyen, une communication perturbée*, préface de Céline Wiener, Directrice de l'Institut International d'Administration publique, édition Publications de la Faculté des Lettres de Nice, 1996, 430 pages – Cet ouvrage est un condensé de ma thèse soutenue en mai 2015.

³ Jean-Michel BELORGEY, « Respect au citoyen » dans *Nouvelles responsabilités, écologie, bioéthique, démographie*, revue Esprit n°171 de mai 1991, pages 93 à 103

⁴ Jean-Michel BELORGEY, « Elus, citoyens et experts : distribution des rôles » dans *Réformer sans modèle*, la revue Projet n°295, 2006/6, pages 51 à 56

d'explorer la situation dans laquelle se trouve le citoyen armé de son intelligence et de son vécu se confrontant aux experts, aux décideurs et aux élus. Comment un citoyen lambda peut-il amener le pouvoir des décideurs à composer avec lui ou des citoyens ou un groupe de citoyens plus ou moins organisés remettant en cause l'expertise des experts ? Cette approche correspond bien à l'esprit de ce rapport.

- **La nécessité d'un rapport concernant l'ensemble des ports des régions Corse, Occitanie et Provence Alpes Côtes d'Azur**

En quelques mois, la situation a évolué. La lecture de nombreux rapports officiels en provenance des autorités de l'Union Européenne⁵, du Parlement français⁶, le récent arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne⁷, la déclaration du Président d'Atmo (Fédération des associations agréés par l'Etat pour l'évaluation de la qualité de l'air⁸), la découverte de documents nouveaux relatifs à la pollution du trafic maritime s'étendant sur les quartiers du port de Nice et du mont Boron ainsi que l'utilisation de fiouls lourds à 3,5% ou à 1,5% lors de manœuvres ou de longues périodes d'arrêt à quai de navires comme durant l'été 2016, la communication et l'unification des exigences communes des riverains des ports des côtes de la Corse, d'Occitanie et de Provence imposaient la rédaction de ce nouveau rapport. De même, les réactions de plus en plus nerveuses de riverains utilisant les moyens modernes de communication pour enregistrer puis diffuser sur Internet et les réseaux sociaux les images et les sons des navires pollueurs obligent à insérer de nouvelles informations dans ce rapport au même titre qu'une approche plus affinée des questions techniques et juridiques, intégrant en particulier les avancées réelles qui ont eu lieu en Mer du Nord et dans la Manche.

- **Pollutions aériennes en provenance en des port du littoral méditerranéen**

Le fait que les navires de commerce, les cargos, les porte-conteneurs, les navires transportant des passagers, navires de croisière et ferries-boats, continuent de naviguer et de manœuvrer dans les ports et zones portuaires de la côte méditerranéenne française et corse, en utilisant des carburants, des fiouls chargés à 3,5% et 1,5% de soufre crée une situation non acceptable pour deux raisons :

⁵ Commission Européenne menace la France de saisine de la Cour du Justice de l'Union Européenne pour non respect de la qualité de l'air, Marseille, Nice et Toulon sont parmi les villes citées, Commission Européenne, 29 avril 2015

⁶ SENAT, Commission d'enquête, *Coût économique et financier de la pollution de l'air, rapport sénatorial n° 610 du 8/9 juillet 2015, 310 pages*

⁷ Arrêt du 5 juillet 2015

⁸ Guy BERGE, Président d'ATMO France, « Présentielle 2017 : quelle place pour la qualité de l'air dans la feuille de route d'un futur gouvernement ? », ATMO France du 22 mars 2017

1 - sachant que les émanations toxiques sont de 1500 fois à 3500 fois plus chargées en soufre que le diesel des véhicules terrestres (camion, autobus, voitures), nous montrerons dans la suite de ce document les dégâts sanitaires et leurs coûts humains et financiers énormes, bien recensés par le rapport sénatorial déjà évoqué ci-dessus ;

2 – Comment admettre que les citoyens des ports méditerranéens français soient traités en citoyens de seconde zone ou en sous-citoyens par rapport aux riverains et aux habitants des ports de la mer du Nord et de la Manche qui bénéficient de navires utilisant obligatoirement le fioul marin le moins polluant, celui à 010% de soufre, sans compter le port du Havre qui favorise l'arrivée des navires utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL.⁹) ?

* * *

⁹ Nathalie CASTETZ, « GNL : premier paquebot avitaillé en France, dans le port du Havre », L'Antenne, les transports au quotidien, le 2 mai 2016, http://www.lantenne.com/GNL-premier-paquebot-avitaille-en-France-dans-le-port-du-Havre_a30985.html

1 – UN ENVIRONNEMENT AERIEN DEGRADE PAR LES ROTATIONS DES NAVIRES DE CROISIERES ET DES FERRIES-BOATS

Une augmentation continue du trafic et le maintien de l'utilisation des fiouls lourds entraîne un environnement aérien dégradé sur nos ports en raison de l'utilisation des fiouls lourds à 3,5% et 1,5% d'émission de soufre.

A – Une augmentation continue du trafic et le maintien de l'utilisation des fiouls lourds.

B – Un environnement aérien dégradé dans en raison de l'utilisation des fiouls lourds à 3,5% et 1,5% d'émission de soufre

A – Une augmentation continue du trafic et le maintien de l'utilisation des fiouls lourds.

Conformément à l'annonce faite le 7 juin dans le quotidien Nice-matin, la société Moby Lines mettait en œuvre une liaison Nice/Bastia. En effet, la Chambre de commerce et d'industrie, gestionnaire du Port de Nice, a signé un contrat avec la société italienne MOBY Lines qui a ouvert une ligne Nice/la Corse (Bastia.) Ensuite, le Corse de la Moby Line, revient régulièrement dans le port de Nice parfois plusieurs fois par semaine durant les vacances scolaires et restant à quai de jour ou de nuit.

Cette arrivée à Nice, d'une nouvelle compagnie maritime qui augmente le trafic maritime dans le port, se retrouve dans les autres ports de la façade méditerranéenne française. A Toulon, une nouvelle jetée est en cours de création pour recevoir les navires de croisière dont les passagers se sont multipliés (350.000 en 2015, et 1,5 million de passagers pour la Corse¹⁰) , à Marseille les rotations de ferries-boats à destinations de la Corse et des pays de Maghreb et l'arrivée massive des navires de croisière ont fortement modifié la donne pour les habitants des quartiers proches du ports, à Port-Vendres, il s'agit de recevoir plus de navires de croisière¹¹. Le projet d'extension du port de Bastia a été abandonné, mais la rotation des ferries-boats, ou l'arrêt à quai

¹⁰ Rédaction, Le Port, site de la ville de Toulon, <http://www.toulon.fr/laissez-seduire/article/port>

¹¹ Véronique PARAYRE, « Les croisières, un luxe pour Port-Vendres », L'Indépendant du 16 septembre 2016

de vieux navires comme le Corse de la Moby line, crée de sérieux incidents¹². Tous ces navires utilisent du fioul à 3,5% et/ou 1,5% de soufre de 1500 à 3500 fois plus polluant que le diesel des véhicules terrestres.

Or les populations locales souffrent, le disent et l'expriment parfois avec colère,

B – Un environnement aérien dégradé en raison de l'utilisation des fiouls lourds à 3,5% et 1,5% d'émission de soufre

A Nice, de puissantes émanations de fioul¹³ indiquaient la dégradation de l'air ambiant rendu irrespirable tant avec le ferry « Corse », construit en 1974, qu'avec le Moby Zazà construit en 1982. Ces deux navires à hautes cheminées stationnaient dans le port de Nice de 18h30 à 22h30, le Moby « Corse » chaque lundi, le « Zazà », les autres jours de la semaine. Toutefois, lors d'incidents techniques sérieux sur le Zazà, le « Corse » le remplaçait durant ses absences dont deux semaines en juin. Les émanations de ces deux navires atteignaient nos résidences obligeant à la fermeture des fenêtres en pleine période estivale, donc de très fortes chaleurs. Cette irritante pollution liée à l'insuffisance de ventilation nuit à l'état respiratoire des personnes de santé fragile.

Conscientes du problème posé, la direction du port de Nice a organisé une réunion le 18 juillet 2016, avec des associations de quartiers et des citoyens impliqués. Cette réunion a donné lieu à un compte-rendu. Toutefois le problème n'a pas été résolu, pas plus qu'à Toulon¹⁴ ou Bastia -voir la photographie ci-dessous prise le 27 janvier 2017¹⁵.

¹² Charles MONTI, « Nuisances au port de Bastia : Le maire alerte la Moby Lines, la compagnie prend des mesures », Corse Net Info du 27 janvier 2017

¹³ Il faudrait analyser le type et la qualité du carburant utilisé dans les ports pour savoir si, conformément à la législation, ces ferries de la Moby lines utilisent du diesel à 0,10% de soufre, du fioul allégé 1500 plus polluant que le diesel terrestre ou du fioul lourd, 3500 fois plus polluant que le diesel terrestre. Pour mieux comprendre les enjeux, il faut se reporter à l'interview du Président de Moby France, expliquant le choix du fioul lourd par sa compagnie pour des raisons économiques.

¹⁴ Rédaction, « Ferries à Toulon : une pollution tombée du ciel qui inquiète les riverains », Var matin du 28 décembre 2011

¹⁵ Charles MONTI, « Nuisances au port de Bastia : Le maire alerte la Moby Lines, la compagnie prend des mesures », Corse Net Info du 27 janvier 2017



Bastia, le 27 janvier 2017 : Les fumées et suies du Moby Corse rabattues par le vent sur la ville.

D'autres photographies, films, images jalonnent les constats rendus publics par des riverains de plus en plus gênés, exaspérés par une pollution croissante. Sur Nice, Monsieur Gérard Bonnes a déposé un excellent film du Moby Corse¹⁶ bruyant et fumant durant les nuits de décembre 2016, Monsieur Bernadac en a fait de même¹⁷. Jusqu'à Air Paca qui a illustré un de ses articles par un ferry de la Corsica/Sardina Lines sortant du port de Nice en dégageant une fumée noire¹⁸. Remarquons que les ferries assurant la liaison Marseille, Nice, Toulon/Corse, sont trop souvent anciens datant des années 1975/85¹⁹. L'un d'entre a même brûlé dans le port de Nice durant la nuit du 13 au 14 août 2016²⁰. Chacun constate que ces fumées et suies génèrent d'importantes gênes, empêchant, par exemple d'ouvrir les fenêtres, ce qui est un comble en été sur les côtes méditerranéennes par exemple. Monsieur Jean-Claude Pesce, riverain à Bastia, en a largement parlé sur Fr3, le 29 juillet 2016²¹. Mais cette gêne représente peu de chose par rapport aux conséquences sanitaires constamment déniées par exemple à la lecture de la réponse du

¹⁶ Gérard BONNES, film « Maudit Moby », vidéo sons et images, <https://youtu.be/Gf5KVK2L6MU>

¹⁷ Jean-Jacques BERNADAC, « Sons du Moby Corse à 800 mètres du quai Infernet », https://www.icloud.com/attachment/?u=https%3A%2F%2Fcvws.icloud-content.com%2FB%2FAWuH83cU9c_ZJ47eSYs7gkoH80feAcs1IVmLeEqZ6scNVKtVpYiTwyf6%2F%24%7Bf%7D%3Fo%3DAvJ8J4v4NNoIOKOnUEdzzgjXVvj6lhH99lJUqEauxZta%26v%3D1%26x%3D3%26a%3DBQkScVrI48tMA2mLOAEA_wHIAP836711%26e%3D1484646285%26k%3D%24%7Buk%7D%26fl%3D%26r%3D6814C0B2-DA22-45D0-A46A-BE71E9A79A84-1%26ckc%3Dcom.apple.largeattachment%26ckz%3DB9C284F6-F43E-4EAD-8C93-

¹⁸ Air Paca, « La réglementation arrivera-t-elle à bon port », Info-Flash le 23 mars 2017, <http://www.airpaca.org/actualite/la-reglementation-arrivera-t-elle-bon-port>

¹⁹ Sarah LAURENT, « Vieux ferries, pollution au port : les riverains et les compagnies doivent vivre en harmonie », Nice matin du 18 août 2016

²⁰ G. BERTOLINO, « L'incendie du Zazà », Nice matin du 14 août 2016

²¹ Maité HELLIO, « Bastia : Les riverains du port de commerce se plaignent de la pollution », Fr3, le 29 juillet 2016, <http://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/bastia-les-riverains-du-port-de-commerce-se-plaignent-de-la-pollution-1057333.html>

Directeur des Ports de Nice et de la Côte d'Azur dans le Nice-matin du 21 décembre 2016²².

Toutefois, l'émission Thalassa du 20 janvier 2017 avec les mesures de pollutions complètement hors des normes réglementaires prises par les chercheurs allemands de l'Université de Munich et de la Naturschutzbund Deutschland (Nabu) a changé l'approche, puisque l'énorme pollution aérienne des navires en Méditerranée était dévoilée devant le grand public, en même temps que paraissait l'accord international du 26 octobre 2016 de l'Organisation Maritime Internationale reconnaissant la nécessité d'utiliser très rapidement des fiouls beaucoup moins chargés en soufre car le transport maritime à lui seul représente plus de 50% de la pollution aérienne mondiale²³.



²² Daniel Moatti, Franck DOSNE, « Nuisances et pollutions au port, le face-à-face », Nice matin du 21 décembre 2016.

²³ Eric ALBERT, « Accord international pour diminuer la pollution du fret maritime », Le Monde du 29 octobre 2016

2 - DES CONSEQUENCES SUR LA SANTE PUBLIQUE DANS LES PORTS DE LA MEDITERRANEE FRANÇAISE

Fumées et suies rejetées par les navires dans les zones portuaires et les ports durant leurs manœuvres d'entrée, de sortie, d'accostage diffusent des produits très toxiques qui portent atteinte à la santé des plus fragiles, à la santé publique et les coûts sont énormes.

A - Constituants nocifs des émanations de ces navires manœuvrant dans les ports ou à quai.

B - Conséquences sur la santé publique

C - Coût en vies humaines, coûts financiers énormes

A - Constituants nocifs des émanations de ces navires manoeuvrant dans les ports ou à quai

Air-Paca, responsable de l'évaluation de la qualité de l'air dans la région Paca a bien effectué des relevés dans les logements proches du port de Nice du 1^{er} août 2013 au 8 août 2014. Les enquêteurs ont effectivement constaté l'odeur nauséabonde et la poussière en provenance des ferries durant plusieurs mois. Un premier problème se pose, les données estivales se fondant dans l'ensemble alors que le port de Nice reçoit les ferries-boats anciens et vétustes durant la période allant du 15 juin au 15 septembre²⁴, donc, une concentration sur trois mois. Ensuite les enquêteurs notent l'importance de la pollution routière rue Arson, mais là aussi, en été plus de 220.000 véhicules passent dans cette rue très étroite pour atteindre les quais du port. Une autre remarque s'impose, les enquêtes d'Air Paca mettent en évidence que les quartiers du Port et du Mont Boron subissent une pollution aérienne en provenance essentiellement du trafic maritime du port de Nice, 80% et, subsidiairement du trafic routier, 20% alors que ces proportions sont inversées pour le reste de la ville de Nice²⁵. Enfin, si les constituants nocifs relevés sont les mêmes que ceux que relèvent les scientifiques de France Nature Environnement à Marseille, les conclusions sont différentes. A vrai dire, un point de rupture est apparu, à Nice, avec l'arrivée des navires de la Moby Lines durant l'été 2016 avec une révélation qui expliquerait la différence de résultats entre le rapport d'AirPaca et celui de France Nature Environnement.

En effet, la question se pose du respect de la réglementation et des directives européennes par la Moby Lines. Le 23 mai 2015 Monsieur Fabien Paoli, président de Moby France, a été interviewé sur le site "Shipmania" dédié aux navires, expliquant l'emploi du fioul lourd dans les ports en dépit des textes réglementaires et européens, voir lien suivant : <http://www.shipmania.net/fabien-paoli.html>

²⁴ Air-Paca, Rapport « *Qualité de l'air dans le quartier du port, Nice, 1^{er} août 2013/8 août 2014* », www.airpaca.org

²⁵ Air-Paca, rapport cité, pages 6 et 7

Le document numérique a été entièrement lu le 17 décembre 2016. Le dernier paragraphe de la dernière page est reproduit ci-dessous :

"La Moby est en première ligne concernant 'l'évolution', comme c'est précisé dans nos brochures. Une loi en vigueur depuis 2 ou 3 ans oblige les bateaux qui restent plus de deux heures à quai, en principe, à allumer un moteur alimenté au fioul léger, plus écologique, mais compte tenu de la conjoncture actuelle, avec le prix du fioul léger qui est deux fois plus élevé que celui du carburant traditionnel, c'est très difficile à mettre en œuvre : si aujourd'hui tous les bateaux qui viennent en Corse appliquaient la loi à la lettre, ils ne pourraient simplement plus naviguer, car ce serait synonyme d'une flambée des tarifs, et l'économie de l'île serait gravement touchée. Il faut penser à tout ! Avec le port de la Carbonite, les bateaux à quai seraient alimentés à l'électricité, ce qui permet de diminuer considérablement la pollution, et ce port permettrait aussi de fluidifier la circulation, parce qu'il faut garder à l'esprit que les embouteillages d'été, avec tous ces véhicules et leurs climatisations, polluent également, en plus des bateaux !"²⁶

(<http://www.shipmania.net/fabien-paoli.html> .)

Ce texte renvoie à la vidéo prise le 16 décembre 2016 de nuit à 20h58, où la cheminée du Moby Corse à quai à Nice rejette une énorme quantité de fumées et de suies²⁷ ainsi qu'à la photographie éditée ci-dessus prise dans le port de Bastia²⁸ scellant incontestablement le problème de la qualité du fioul utilisé par cette compagnie et la nécessité du contrôle du carburant utilisé à quai.

Les analyses des émanations des navires de croisière faites par les scientifiques allemands, reprises dans l'émission télévisée Thalassa du 20 janvier 2017 confirment la dangerosité des suies et fumées.

Voici la liste des constituants des fumées émises :

- **L'oxyde d'azote (NO_x)**
- **L'oxyde de soufre (SO_x)**
- **Les particules fines (PM_{2,5}, PM₁₀)**
- **Le carbone suie (ou Black Carbon)**
- **Le monoxyde de carbone (CO)**

Ces composants sont nocifs pour la santé des riverains et des habitants des quartiers recevant cette pollution maritime. A cet égard les campagnes de mesures menées par les scientifiques de France Nature Environnement²⁹, de la Naturschutzbund Deutschland (**Nabu**), association allemande, et des

²⁶ Shipmania, Interview de M. Fabien Paoli, Président de Moby France, <http://www.shipmania.net/fabien-paoli.html> , site consulté le 17 décembre 2016

²⁷ Gérard BONNES, film « Maudit Moby », vidéo sons et images, <https://youtu.be/Gf5KVK2L6MU> , film déjà cité

²⁸ Charles MONTI, « Nuisances au port de Bastia : Le maire alerte la Moby Lines, la compagnie prend des mesures », Corse Net Info du 27 janvier 2017 , article déjà cité

²⁹ France Nature Environnement, dossier « Transport maritime, alors ça gaze ? », <https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/LinkFile/Key/8b21a304-2bf1-4aca-8f07-1333174c8f1c/dp-shipping-200916.pdf> , site consulté le 15 octobre 2016

chercheurs de l'université de Rostock et du centre de recherche sur l'environnement allemand Helmholtzzentrum Munich sont significatifs :

- **L'oxyde d'azote (NO_x)** est un irritant des voies respiratoires. Il est à la source de bronchites aiguës augmentant le risque de maladies respiratoires et cardiovasculaires à court et long termes³⁰.
- **L'oxyde de soufre (SO_x)**, précurseur de particules fines pénétrant dans les plus fines ramifications respiratoires pouvant entraîner une dégradation de la respiration, une hyper-réactivité des bronches chez les asthmatiques, une augmentation de la sensibilité des bronches aux infections microbiennes chez les enfants.
Au-delà des problématiques liées à la santé publique, les SO_x (et les NO_x) peuvent se convertir en des formes d'acides qui accroissent les niveaux d'acidité des sols et des eaux, en provoquant ensuite des proliférations d'algues en mer. En outre, les gaz d'échappement des navires contribuent à la formation d'ozone troposphérique également appelé « mauvais ozone », spécialement dans les régions closes comme la mer Baltique ou la Méditerranée et qui contribue au changement climatique.
Le niveau d'émissions de SO_x dépend de la concentration en soufre des carburants utilisés par les navires. Actuellement, le contenu des carburants en soufre peut varier entre 3,5% (fioul lourd) et environ 0,1% (diesel marin.) A titre de comparaison, la concentration en soufre autorisée pour le diesel automobile est de 0,001% seulement. Ce qui revient à dire que les carburants du transport maritime ont une teneur en soufre plus de 3500 fois supérieure à celles de carburants utilisés sur terre³¹.
- **Les particules fines (PM_{2,5}, PM₁₀)** ont un impact négatif sur la santé (même à faible concentration.) Les pathologies associées sont principalement les maladies cardio-vasculaires et respiratoires et le cancer du poumon³².
- **Le carbone suie (ou Black Carbon)** est émis sous forme de particules par les navires qui ne sont pas équipés d'un filtre à particules. Selon l'OMS, le Black Carbon fait partie des substances les plus dangereuses pour la santé. Et parce que le carbone est noir, il capture le rayonnement solaire ce qui en fait l'un des premiers responsables du réchauffement climatique, notamment en Arctique où il s'accumule du fait des pollutions mondiales qui y convergent (AMAP, 2011.³³)

³⁰ France Nature Environnement, dossier « Transport maritime, alors ça gaze ? », <https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/LinkFile/Key/8b21a304-2bf1-4aca-8f07-1333174c8f1c/dp-shipping-200916.pdf> , site consulté le 15 octobre 2016

³¹ Ibidem

³² Ibidem

³³ Ibidem

- **Le monoxyde de carbone (CO)** se fixe sur l'hémoglobine et provoque des maux de tête, vomissements et vertiges. C'est la première cause de mortalité accidentelle par toxique en France !

B - Conséquences sur la santé publique, une question de vie, de mort et de morbidité

Les chercheurs français et allemands ont mis à jour les liens entre les maladies cardiovasculaires et respiratoires avec les rejets des cheminées des navires³⁴. Les riverains voient leur santé fragilisée. Les personnes les plus exposées et les plus sensibles comme les enfants et les personnes âgées sont les premières touchées. Une commission d'enquête parlementaire a été nommée par le Sénat en 2015 et a rendu un rapport très détaillé, relatif à la pollution de l'air en France, le 8 juillet 2015, rapport paru au Journal Officiel de la République Française le 9 juillet de la même année. Certains extraits méritent d'être cités : « *Deux études publiées en 2013 dans la revue The Lancet ont également montré que la pollution de l'air extérieur pouvait être dangereuse pour la santé humaine et augmenter les risques de cancers de poumons et d'accidents cardiovasculaires même à des niveaux de concentration inférieurs à ceux fixés par la réglementation européenne*³⁵.

C'est également la conclusion de l'Anses en France, qui a relevé que l'exposition aux polluants atmosphériques, même à des concentrations inférieures aux valeurs limites actuellement établies pour l'Union européenne, provoque :

- *des hospitalisations pour causes cardiovasculaires et respiratoires et des décès prématurés à court terme ;*
- *des augmentations du risque de développer un cancer du poumon ou des maladies cardio-vasculaires ou respiratoires (infarctus du myocarde, asthme et bronchopathies, etc..).*

*Pour le Dr Maria Neira, directrice du Département « OMS Santé publique déterminants sociaux et environnementaux de la santé », que la commission d'enquête a entendue, «les risques dus à la pollution de l'air sont désormais plus importants qu'on ne le pensait, en particulier en ce qui concerne les cardiopathies et les accidents vasculaires cérébraux. Peu de risques ont un impact supérieur sur la santé mondiale à l'heure actuelle à la pollution de l'air ; les données factuelles indiquent la nécessité d'une action concertée pour rendre l'air que nous respirons plus propre [...] Les travaux ont démontré une **exacerbation de la sensibilité des populations aux***

³⁴ <http://www.euractiv.fr/section/sante-modes-de-vie/news/la-pollution-de-l-air-augmente-les-risques-de-maladies-cardiovasculaires/>

³⁵ Ole Raaschou-Nielsen et al. "Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE)", *The Lancet*, 10 July 2013

Anoop SV Shah, Jeremy P Langrish, Harish Nair, David A McAllister, Amanda L Hunter, Ken Donaldson, David E Newby, Nicholas L Mills, "Global association of air pollution and heart failure: a systematic review and meta-analysis", *The Lancet*, 10 July 2013.

infections respiratoires sur le court terme ; celles-ci affectant majoritairement les populations considérées comme les plus fragiles (personnes âgées, nouveau-nés, enfants).³⁶ »

C - Coût en vies humaines, coûts financiers énormes

Ouest-France a repris les enquêtes menées à Marseille par le docteur Axel Friedrich, consultant pour Nabu. En utilisant du fioul 3,5% de soufre, un navire de croisière pollue autant qu'un million de voitures³⁷. Pourtant, selon les normes internationales ; ces navires transportant des passagers devraient utiliser du fioul à 1,5% de teneur en soufre. Toutefois, c'est le moment de comparer, grâce à un tableau synoptique les différents types de fiouls utilisés par les transports maritimes :

Désignations usuelles	Autres termes	Contenance en soufre	Plus polluant que le diesel des véhicules terrestres
Fioul lourd	Fioul traditionnel Bunker pétrole	3,5	3500 fois plus polluant
Fioul allégé	Fioul raffiné	1,5	1500 fois plus polluant
Fioul ?		0,50	500 fois plus polluant
Diesel marin		0,10	100 fois plus polluant
Diesel	Diesel terrestre	0,001	1

Lors des échanges, il serait efficace pour une véritable compréhension réciproque de noter dans les rapports, le comptes-rendus, les notes, les courriers et les mails :

Fioul à 3,5%

Fioul à 1,5%

Fioul à 0,50%

Diesel à 0,10%

Diesel à 0,001%

- Le coût en vies humaines

Les conséquences en matière de santé publique de l'utilisation de fiouls lourds à 3,5% et à 1,5% sont énormes et inquiètent la commission sénatoriale et les autorités européennes. Le rapport sénatorial de juillet 2015 évoque plus de 40.000 morts en France dus aux transports dont les transports maritimes. Cette estimation est confortée par une récente étude de Santé publique France, publiée le 21 juin 2016, estimant que la pollution aux particules fines provoque 48 000 morts prématurées par an³⁸ plus de 9% de la mortalité. C'est

³⁶ SENAT, Commission d'enquête, *Coût économique et financier de la pollution de l'air, rapport sénatorial n° 610* du 8/9 juillet 2015, rapport déjà cité

³⁷ Rédaction, « Pollution. Un paquebot à quai pollue comme un million de voitures », Ouest-France, le 24 juillet 2015

la troisième cause de mortalité en France, derrière le tabac (78 000 décès) et l'alcool (49 000 décès).

Les scientifiques consultés par la Commission Européenne estiment à 400.000 les morts dues à la pollution aérienne sur les territoires de l'Union Européenne³⁹.

- Les coûts financiers

La commission sénatoriale synthétise par un remarquable schéma les coûts financiers pour la nation. Sont pris en compte les coûts sanitaires qui se répercutent sur notre système de protection sociale et non sanitaire qui concerne essentiellement les dégradations subies par l'environnement humain et naturel ainsi que par les financements de programmes de recherche et de protection.

Aperçu synthétique du coût économique de la pollution de l'air

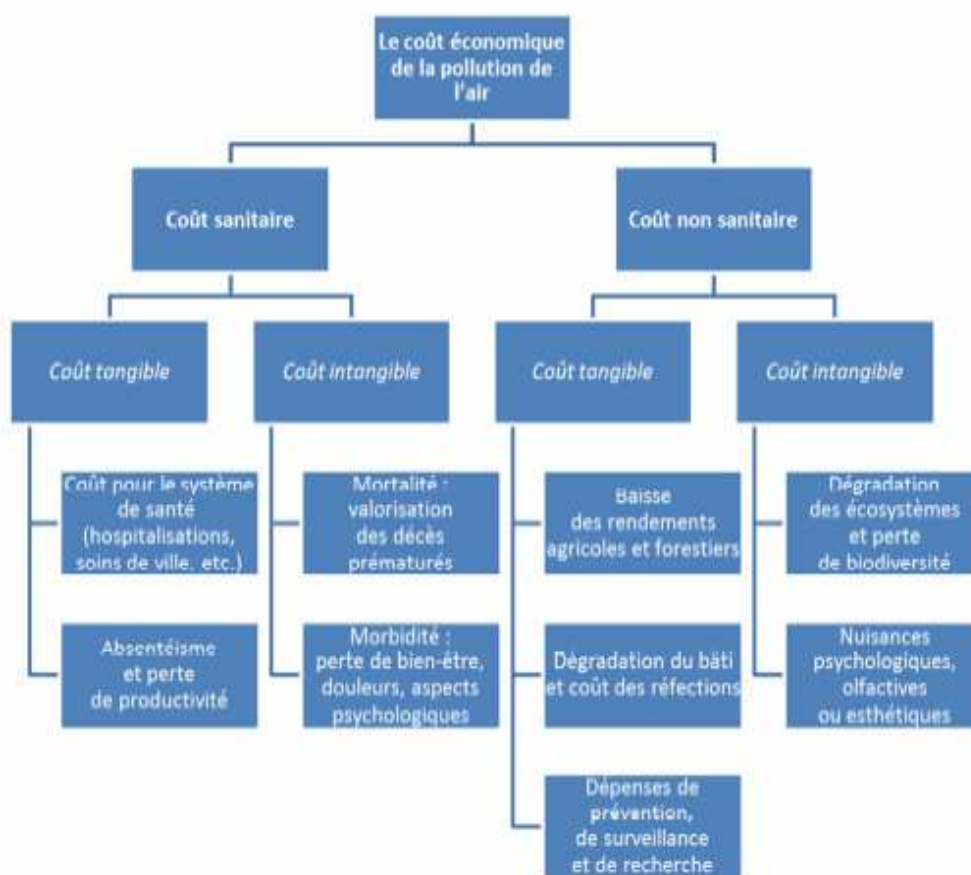


Schéma extrait du rapport sénatorial du 8/9 juillet 2015

³⁸ Laetitia Van EECKHOUT, « La pollution de l'air est responsable de 9 % de la mortalité en France », Le Monde du 21 juin 2016

³⁹ Rémi BARROUX, « La Bulgarie condamnée pour sa piètre qualité de l'air », Le Monde du 7 avril 2017

Les sénateurs de la Commission ont conclu que les coûts financiers de la pollution aérienne en France s'élèvent à plus de 101,3 milliards d'Euros par an dont 48 milliards d'Euros pour les seuls coûts sanitaires.

Résumé des principales études sur le coût sanitaire de la pollution de l'air

Organisme ayant conduit l'étude	Date de publication (date des données sanitaires exploitées)	Types de polluants étudiés	Pollution extérieure et/ou intérieure	Pathologies / coûts pris en compte	Méthodologie de calcul des coûts	Coûts annuels
<i>Le coût des dépenses de santé</i>						
AFFSET	2007 (2004 et 2006)	-	-	Asthme Cancers	Fractions attribuables à l'environnement	0,3 à 1,3 milliard d'euros
CGDD	2015	-	-	Maladies respiratoires Cancers Hospitalisations pour causes respiratoires et cardiaques	Fractions attribuables à l'environnement	0,9 à 1,8 milliard d'euros
C N A M T S	Assurance maladie obligatoire	2015	-	-	Maladies respiratoires Cancers	0,5 à 1,4 milliard d'euros
	Travailleurs exposés					1 milliard d'euros
<i>Le coût socio-économique</i>						
OMS-Predit-Ademe	1999 (1996)	PM ₁₀	Pollution extérieure	Décès prématurés Hospitalisations Jours d'activité restreints	Consentement à payer	40 milliards d'euros
Cafe-CBA	2005 (2000)	Ozone PM ₁₀ PM _{2,5}	Pollution extérieure	Décès prématurés Hospitalisations	Consentement à payer	68 à 97 milliards d'euros
APHEKOM	2012 (2004 à 2006)	Ozone PM ₁₀ PM _{2,5}	Pollution extérieure dans 9 villes françaises	Décès différés Hospitalisations évitées	Démarche contrefactuelle (coûts évités si respect des valeurs guides)	4,8 milliards d'euros (coût évité)
Anses-OQAI	2014 (2004)	Benzène Radon TCE CO PM ₁₀ et PM _{2,5} Fumée de tabac environnementale	Pollution intérieure	Coûts de mortalité Coûts de morbidité tangibles et intangibles Coût des pertes de production Coût des politiques de lutte contre la pollution	-	19 milliards d'euros
OMS-OCDE	2015 (2010)	PM _{2,5}	Pollution extérieure et intérieure	Décès prématurés Coûts de morbidité	Consentement à payer	48 milliards d'euros

Tableau extrait du rapport sénatorial des 8/9 juillet 2015

Ces conclusions très inquiétantes rejoignent celles de l'Organisation Mondiale de la Santé⁴⁰ et expliquent le revirement de l'Organisation Maritime

⁴⁰ Thomas BAÏETTO, « L'Organisation Mondiale de la santé a publié mardi 27 septembre de nouvelles données actualisées sur la pollution dans le monde. France Télévision du 28 septembre 2016

Internationale qui a pris la décision d'interdire le fioul lourd ou bunker pétrole à compter n'autorisant plus que le fioul à 0,5% de teneur en soufre à compter du 1^{er} janvier 2020⁴¹. Nous abordons de la sorte la troisième partie consacrée aux accords maritimes internationaux, aux directives européennes et à la législation nationale ainsi qu'à leur application dans les ports français.



⁴¹ Eric ALBERT, « Accord pour diminuer la pollution du fret maritime », Le Monde du 29 octobre 2016

3 - LA LEGISLATION ACTUELLE ET SON EVOLUTION JUSQU'AU 31 DECEMBRE 2019

A - Législation Internationale, convention Marpol 1973/78, application en France

B – Une évolution récente des conventions internationales, des directives européennes et de la législation nationale

C – Une situation juridiquement inique et non viable juridiquement – La Constitution française et les droits des citoyens

A - Législation Internationale, convention Marpol 1973/78, application en France

Jusqu'en décembre 2015, l'essentiel de la législation nationale relative à l'utilisation des carburants marins et des seuils de tolérance des produits nocifs dépendait de la Convention OILPOL de 1954 (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*) reprise en grande partie par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 complétée par le protocole de 1978, dite **MARPOL**, ou MARPOL 73/78, convention internationale dite « MARPOL » pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973 et modifiée par le protocole du 17 février 1978.

L'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à l'application de la Convention Internationale Marpol permettait l'application sur le domaine national des stipulations et recommandations de la dite convention. Il autorise notamment l'utilisation du fioul lourd ou bunker pétrole à teneur en soufre de 3,5%.

B – Une évolution récente des conventions internationales, des directives européennes et de la législation nationale

La législation nationale vient d'évoluer brusquement sous, d'une part, la poussée écologiste gouvernementale liée à la COP 21, à l'ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 et, d'autre part, à la signature de l'accord international du 27 octobre 2016 pris à l'initiative de l'Organisation Maritime Internationale bannissant à moyen terme l'utilisation du fioul lourd ou bunker

pétrole. Les dispositifs de ces textes sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2020.

Toutefois, il a fallu que la Commission Européenne menace la France d'une saisine de la Cour de Justice de l'Union Européenne, en avril 2015⁴², pour que le Gouvernement français prenne en catastrophe la décision d'introduire, par Ordonnance le 24 décembre 2015, dans notre législation nationale la directive européenne du 21 novembre 2012.

« Environnement: la Commission demande à la FRANCE de mettre en œuvre les règles de l'Union sur les émissions de soufre dégagées par les navires

La Commission européenne demande à la France de lui transmettre des détails sur la transposition en droit national de la législation de l'Union relative à la teneur en soufre des combustibles marins, qui devait être achevée pour le 18 juin 2014. Le dioxyde de soufre est l'un des principaux facteurs à l'origine du problème de l'acidification et il peut avoir des effets néfastes sur la santé humaine. La [législation révisée](#) relative à la teneur en soufre des combustibles liquides vise à réduire les émissions de ce polluant atmosphérique en fixant la teneur maximale en soufre des fiouls lourds et des gazoles. Elle intègre également dans le droit de l'Union les nouvelles normes établies par l'Organisation maritime internationale, afin d'assurer leur mise en œuvre correcte et harmonisée dans tous les États membres de l'Union. La France n'ayant pas respecté le délai initial, une lettre de mise en demeure lui a été adressée le 22 juillet 2014. La Commission lui adresse à présent un avis motivé et, si la France ne réagit pas dans un délai de deux mois, la Cour de justice de l'Union pourra être saisie de l'affaire.⁴³ »

En effet, l'Ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins impose l'utilisation du diesel inférieur ou égale à 0,50 % (35 fois moins polluant que le fioul lourd) à compter du 1^{er} janvier 2020. La date butoir choisie correspond à celle imposée par l'accord signé, le 27 octobre 2016, lors de la réunion du 70^e **Comité pour la protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale**⁴⁴. Accord modifiant profondément la convention MARPOL et dont Gildas Maire, Président des Armateurs de

⁴² Commission Européenne, Communiqué du 29 avril 2015

⁴³ Commission Européenne, Communiqué du 29 avril 2015, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-4871_fr.htm

⁴⁴ Eric ALBERT, « Accord pour diminuer la pollution du fret maritime », Le Monde du 29 octobre 2016, article déjà cité

France, se réjouissait⁴⁵. Toutefois, dans les « *zones de contrôle des émissions de soufre* » le carburant exigé tombe en dessous des normes évoquées, à 0,10% d'émission de soufre. En Europe l'Allemagne et les pays scandinaves imposent déjà ces normes dans la mer du Nord, la Manche et dans la mer Baltique, via la convention Marpol et les U.S.A sur les façades pacifique et atlantique ainsi que sur l'ensemble de la mer des Caraïbes par décision unilatérale. Ces zones protégées étant déjà effectives en Europe, s'explique ainsi l'excellence en la matière des ports de Calais, de Boulogne, de Dunkerque, Dieppe situés en mer du Nord, et du Havre, de Rouen, de Caen, de Cherbourg dans la Manche. Le Havre mise, dès aujourd'hui, sur les navires à très basses émissions de polluants comme les navires utilisant le Gaz Naturel Liquéfié (GNL)⁴⁶.

Par opposition, la Commission Européenne s'appuyant sur les données publiées par les études spécifiquement françaises, soulignent que dix villes sont particulièrement touchées par une pollution aérienne très préoccupante où « *les limites maximales journalières pour ces particules sont dépassées [à] Paris, Lyon, Grenoble, **Marseille**, en Martinique, dans le Rhône-Alpes (vallée de l'Arve), en PACA-ZUR [zone urbaine régionale], **à Nice, Toulon** et Douai-Béthune-Valenciennes.* »

Habitants des grands ports provençaux, nous pouvons remarquer que Marseille, Nice et Toulon, sont malheureusement dans la liste des dix villes et zones critiques répertoriées par la Commission Européenne⁴⁷.

« Art. L. 218-2.-I.-Les navires naviguant dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction française doivent :

« *1° Lorsqu'ils naviguent en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre désignées conformément à la règle 14.3 de l'annexe VI de la convention MARPOL, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 3,50 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis inférieure ou égale à 0,50 % en masse à compter du 1er janvier 2020 ;*

⁴⁵ Gildas MAIRE, Président des Armateurs de France, « Limitation mondiale des émissions de soufre des navires au 1^{er} janvier 2020 : enfin une date butoir ! », Communiqué des Armateurs de France :

http://www.armateursdefrance.org/uploads/record_document_2016_10_27_16_52_29_736745.pdf

⁴⁶ Nathalie CASTETZ, « Le Havre : Premier avitaillement de paquebot en GNL réussi », Mer et Marine, Toute l'actualité maritime, le 12 mai 2016

⁴⁷ Commission Européenne, Communiqué du 29 avril 2015, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-4871_fr.htm

« 2° Lorsqu'ils naviguent dans les zones de contrôle des émissions de soufre, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse.

« II.-Pour les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'Union européenne, la teneur en soufre des combustibles utilisés en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre doit être inférieure ou égale à 1,5 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis inférieure ou égale à 0,50 % en masse à compter du 1er janvier 2020. »

Cette ordonnance du 24 décembre 2015 impose, avec application immédiate, l'emploi de portiques électriques ou de carburant à 0,10% de teneur en soufre lorsque les navires restent à quai durant plus de deux heures.

« III.-Les navires à quai durant plus de deux heures consécutives selon les horaires publiés doivent utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse, exception faite des navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports. »

L'arrêté ministériel du 10 mai 2017 du ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer établissant le plan national de réduction des émissions atmosphériques reconnaît officiellement après enquête l'importance et la dangerosité de la pollution aérienne des navires dans les ports de la Méditerranée française, tout en repoussant toute action concrète dans un futur à moyen terme. Or, en attendant, les populations riveraines de nos ports méditerranéens souffrent, sont victimes de maladies dues à la pollution et meurent.

C – Une situation juridiquement inique et non viable – La Constitution française et les droits des citoyens

Du fait de l'existence, à la demande de l'Allemagne et des pays scandinaves d'une zone maritime internationale de contrôle des émissions de soufre, les riverains de la mer Baltique, de la mer du Nord et de la Manche, bénéficient d'une protection accrue face aux pollutions aériennes en provenance des navires puisque le seul carburant autorisé sur ces mers et dans leurs ports est le carburant marin le moins polluant, le fioul à 0,10% de charge en soufre.

Donc les riverains français des côtes de la mer du Nord et de la Manche bénéficient d'un air nettement moins pollué puisque les navires utilisent sur ces mers un carburant de 15 à 35 fois moins polluant que les fiouls autorisés sur l'Atlantique et la Méditerranée.

Cela veut dire que l'air des ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Havre, Rouen, Caen, Cherbourg est 15 à 35 fois moins pollué dans les quartiers sous le vent que ceux de Brest, Saint-Nazaire, Nantes, La Rochelle, La Palisse, Bordeaux, Ajaccio, Bastia, Marseille, Nice, Toulon et Port-Vendres. En densité d'habitations, cela représente des millions d'habitants.

Or les Etats-Unis ont imposé de façon unilatérale l'emploi du fioul le moins polluant à 0,10 sur toutes leurs côtes Atlantique, Pacifique et Caraïbes. Ce qui est possible pour les USA devrait l'être pour notre pays de façon à respecter ses populations exposées et souffrantes, de façon à respecter les demandes des autorités européennes et à appliquer notre constitution qui rappelle de façon impérative deux principes bafoués par le déséquilibre entre les traitements et protections réservés aux uns (mer du Nord, Manche) et aux autres (Atlantique, Méditerranée), l'un ancien et l'autre récent :

Déclaration des droits de l'homme et du citoyen (1789 – préambule de notre constitution d'octobre 1958)

Article 1^{er} – Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droit.

Charte de l'Environnement inscrite dans la Constitution (2005) (Extraits) :

Article 1^{er} - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Article 2. - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Article 3. - Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.

Article 4. - Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.

Article 5. - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.

Article 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Article 7. – Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Ces textes permettent aux riverains soumis à des taux de pollution incroyables de 1500 à 3500 fois celui du diesel terrestre (voiture, camion, bus) de

demander l'application immédiate de ces principes d'égalité et de protection déterminés par la Constitution. Il sera possible aussi, en cas de non application, d'exiger les réparations définies par ces textes constitutionnels.

* * *

4 – Protections nécessaires et solutions provisoires à apporter pour les étés 2017, 2018 et 2019

A - Un réseau associatif actif

Il existe dans nos régions des réseaux associatifs très actifs avec des organismes agréés par l'Etat comme Air-Paca, Qualit Air Corse et Atmo Occitanie, évaluant la qualité de l'air et qui ont beaucoup oeuvré pour l'amélioration de la qualité de l'air,

France Nature Environnement ainsi que de très nombreuses associations locales dont nous verrons l'action coordonnée ci après.

France Nature Environnement a mené une remarquable enquête scientifique conjointement avec la Naturschutzbund Deutschland (Nabu), association allemande, et des chercheurs de l'université de Rostock et du centre de recherche sur l'environnement allemand Helmholtzzentrum Munich à Marseille en 2016 et à Nantes en 2015 dont les constatations et conclusions sont très inquiétantes.

B - L'exemple des autorités municipales bastiaises et de la Collectivité Territoriale Corse (CTC), l'amorce de réalisations à Marseille

Alertée par Monsieur Jean-Claude Pesce responsable du comité de quartier du port de Bastia, le maire, Monsieur Gilles Siméoni et la municipalité ont immédiatement réagi en mettant à la disposition du Moby Zazà un groupe électrogène⁴⁸.

La Collectivité Territoriale Corse s'est saisie à son tour de ce problème et a réuni les partenaires, défenseurs de la qualité de l'air, association comme Aria Linda, représentants de la population et des armateurs, les élus, le vendredi 28 octobre 2016.

Des décisions ont été prises comme l'arrêt de l'utilisation du fioul lourd à quai, l'investissement dans des navires neufs fonctionnant au gaz liquéfié⁴⁹ et surtout un appel à projet a été mis en place pour que des filtres à particules ou scrubbers soient installés sur les cheminées des ferries de la Corsica Linea début 2018. *"On passe des fumées à travers un pot catalytique et on sort une fumée respectueuse de l'environnement."*⁵⁰ »

⁴⁸ Je tiens à remercier Monsieur Jean Giambelli conseiller du maire de Bastia qui a mis à la disposition du rédacteur de ce rapport toute la documentation et les échanges entre les divers partenaires aboutissant à la prise de décision de la municipalité.

⁴⁹ Isabelle LUCCIONI, « La CTC fait front pour lutter contre la pollution de l'air », le Corse matin du 29 octobre 2016

⁵⁰ rédaction France 3 – régions, « Pic de pollution sur la Corse, des mesures d'assainissement annoncées », site consulté le 1^{er} novembre 2016 <http://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/haute-corse/bastia/pic-pollution-corse-mesures-assainissement-air-annoncees-1118687.html>

De son côté, le Grand Port Maritime de Marseille et AirPaca ont publié un communiqué commun le 19 mai 2017 annonçant une série d'avantages financiers octroyés aux navires vertueux à compter du 1^{er} juillet 2017

Toujours à Marseille, La Méridionale a investi dans l'établissement de trois portiques électriques permettant à ses navires assurant la liaison Marseille/Corse de couper ses moteurs à quai.

Enfin dans sa réponse du 1^{er} juin 2017, Madame Maud Fontenoy vice-Présidente de la région PACA, déléguée au développement durable, à l'Energie et à la Mer, indique qu'outre le Grand Port Maritime de Marseille Marseille, le port de Toulon prévoit les équipements nécessaires à l'électrification de certains postes de stationnement à quai.

C - La coordination des associations pour trois demandes urgentes s'appuyant sur les textes constitutionnels

Douze associations et cinq fédérations d'association liées aux ports d'Ajaccio, de Bastia, de Marseille, de Nice, de Toulon et de Port-Vendres ont décidé en mars 2017 d'unir leurs demandes urgentes devant être prise le plus rapidement possible par les autorités responsables à compter du 1^{er} juin 2017. Ces demandes s'appuient sur la charte de l'Environnement introduite dans la Constitution française en 2005 et suite l'article 1^{er} du préambule de la constitution.

Charte de l'Environnement inscrite dans la Constitution (Extraits) :

Article 1^{er} - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Article 2. - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Article 3. - Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.

Article 4. - Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.

Article 5. - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.

Article 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Article 7. - Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Déclaration des droits de l'homme et du citoyen

Article 1^{er} - Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droit.

Les responsables associatifs constatent la rupture d'égalité entre les citoyens français, ceux des ports et zones portuaires de la Manche et de la mer du Nord bénéficiant de navires utilisant le fioul marin le moins polluant à 0,10% de charge de soufre, alors que ceux des zones portuaires et des ports des côtes méditerranéennes françaises subissent les rejets toxiques de carburants très polluants avec des navires manoeuvrant, entrant et sortant de nos ports et zones portuaires en utilisant des fiouls à 3,5% et 1,5 % de charge de soufre.

Dès lors, ils estiment de leur devoir de demander aux autorités de prendre des mesures immédiates (à compter du 1^{er} juin 2017) de préservation de la vie et de la santé des riverains et habitants des villes portuaires méditerranéennes nommées ci-dessus.

Les trois demandes les plus urgentes sont :

1 – que les navires manoeuvrent, entrent et sortent des ports et des zones portuaires en utilisant obligatoirement le fioul marin le moins polluant à 0,10% de charge de soufre ;

2 – l'installation rapide de portiques électriques sachant que la Marine nationale en utilise systématiquement pour ses navires de guerre depuis 1938 à Toulon.

3 - Que les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) identifient avec précision les sources de pollution atmosphérique des zones portuaires, afin d'imposer aux compagnies maritimes et aux autorités portuaires le respect de leurs obligations légales.

Ces demandes s'insèrent de façon cohérente dans un contexte particulier avec les nombreux rappels à l'ordre de la Commission Européenne exigeant de la France le respect des normes de pollution aérienne sous peine de saisine de la Cour de Justice de l'Union Européenne et la toute récente condamnation de la Bulgarie par cette même Cour suprême en raison de la mauvaise qualité de son air.

Voici les mots clefs utilisés par la Justice de l'Union Européenne :



ARRÊT DE LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE
(troisième chambre) du 5 avril 2017

« Manquement d'État – Environnement – Directive 2008/50/CE – Qualité de l'air ambiant – Article 13, paragraphe 1 – Annexe XI – Valeurs limites journalières et annuelles applicables aux concentrations de PM10 – Dépassement systématique et persistant des valeurs limites – Article 22 – Report des délais fixés pour atteindre certaines valeurs limites – Conditions d'application – Article 23, paragraphe 1 – Plans relatifs à la qualité de l'air – Période de

*dépassement “la plus courte possible” – Mesures appropriées –
Éléments d’appréciation⁵¹ »*

Les conclusions de l’arrêt méritent d’être cités .

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) déclare et arrête :

La République de Bulgarie :

– du fait du non-respect systématique et persistant, depuis l’année 2007 jusqu’à l’année 2014 incluse, des valeurs limites journalières et annuelles applicables aux concentrations de PM₁₀ dans les zones et les agglomérations BG0001 AG Sofia, BG0002 AG Plovdiv, BG0004 Nord, BG0005 Sud-Ouest et BG0006 Sud-Est ;

– du fait du non-respect systématique et persistant, depuis l’année 2007 et jusqu’à l’année 2014 incluse, de la valeur limite journalière applicable aux concentrations de PM₁₀ dans la zone BG0003 AG Varna et de la valeur limite annuelle pendant les années 2007, 2008 et 2010 à 2014 incluse, dans la même zone BG0003 AG Varna,

a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des dispositions combinées de l’article 13, paragraphe 1, et de l’annexe XI de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 mai 2008, concernant la qualité de l’air ambiant et un air pur pour l’Europe, et

– du fait que les dépassements des valeurs limites journalières et annuelles applicables aux concentrations de PM₁₀ ont persisté dans toutes les zones et les agglomérations susmentionnées, a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l’article 23, paragraphe 1, deuxième alinéa, de cette directive et en particulier à l’obligation de veiller à ce que la période de dépassement soit la plus courte possible, pour ce qui concerne la période allant du 11 juin 2010 à l’année 2014 incluse.

2) La République de Bulgarie est condamnée à supporter, outre ses propres dépens, ceux exposés par la Commission européenne.

Pour une meilleure compréhension par les lecteurs de ce rapport, des demandes (exigences) formulées par les responsables associatifs, la lettre ouverte aux différentes autorités liées à la gestion des ports est reproduite dans son intégralité ci-après :

⁵¹ Arrêt de la Cour de Justice de l’Union Européenne contre la République Bulgare en date du 5 avril 2017

Aux Préfets des régions, aux Préfets, au Préfet maritime, aux Capitaines des ports, aux Directeurs des ports, à Mesdames et Messieurs les Députés et Sénateurs, à Messieurs les Présidents des Régions et des Départements concernés, à Messieurs les Maires et les Présidents des C.C.I.

Nous, riverains et habitants des ports et zones portuaires d'Ajaccio, Bastia, Marseille, Nice, Port-la Nouvelle, Port-Vendres et Toulon, victimes des graves nuisances de pollution aérienne émise par les navires entrant, sortant et manœuvrant dans les ports,

Représentés par les associations, collectifs et coordinations signataires, et vu que :

- *Les fiouls lourds 3,5% et 1,5% utilisés par les navires évoluant en Méditerranée et dans ses ports ont une teneur en soufre de 1500 jusqu'à 3500 fois supérieure à celle du fioul des véhicules terrestres. Les émissions en particules de ces navires sont de 70 fois (sur les navires) à 20 fois (dans les zones portuaires) supérieures aux concentrations estimées admissibles pour la santé humaine ;*
- *une telle toxicité frappe en premier lieu les plus fragiles, les enfants, les personnes âgées et celles souffrant de problèmes pulmonaires et que le mélange de particules, de particules fines et ultra-fines, de soufre, d'oxydes divers, altère la santé des plus forts et modifie le patrimoine génétique des personnes exposées ;*
- *le Centre International de Recherche sur le Cancer (OMS), le 13 juin 2012, a classé les gaz d'échappement des moteurs diesel parmi les cancérigènes certains ;*
- *cette mauvaise qualité de l'air dans les ports coûte 58.000 vies par an en Europe ;*
- *la France a été récemment condamnée par la Commission européenne en raison de la mauvaise qualité de l'air dans notre pays et dans nos villes ;*
- *les riverains de la mer Baltique, de la mer du Nord et de la Manche bénéficient de l'existence de Zones Maritimes à Emissions de Soufre Contrôlées, qui obligent les navires, sur ces trois mers et dans leurs ports, à utiliser le carburant marin le moins polluant, du fioul à 0,10% d'émission de soufre ;*
- *l'Organisation Maritime Internationale, sous la pression de l'Organisation Mondiale de la Santé, a pris la décision, le 26 octobre 2016, d'imposer à tous les armateurs et tous les capitaines de navire, d'utiliser à partir du 1^{er} janvier 2020 du fioul à 0,50% d'émission de soufre sur toutes les mers du Globe ;*
- *le préambule de la Constitution stipule que La Nation [...] garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé ;*
- *la Constitution intègre, depuis la loi constitutionnelle du 1^{er} mars 2005, une Charte de l'Environnement qui crée des droits et des devoirs en matière de préservation de l'environnement et du respect de la santé ;*
- *la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996 reconnaît à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé et que ce droit a depuis été intégré au Code de l'Environnement (Article L. 221-1 à L. 221-6) ;*

Exigeons l'application immédiate des dispositions législatives et réglementaires suivantes :

- 1. L'Ordonnance du 24 décembre 2015**, qui impose que les bateaux restant à quai plus de deux heures utilisent le fioul à 0,10%, carburant le moins polluant,
- 2. Les Plans d'Urgence de la Qualité de l'Air 2017-2021 (PUQA)** sur les territoires portuaires et environnants,
- 3. Le Principe Constitutionnel d'Egalité** avec les riverains Français et Européens de la mer Baltique, la mer du Nord et la Manche, qui bénéficient déjà d'une Zone Maritime à Emissions de Soufre Contrôlées (ZECA), où seule l'utilisation du fioul à 0,10% de soufre est autorisée.

Nous demandons par ailleurs :

- L'installation de portiques électriques pour alimenter les navires restant à quai, afin de supprimer les pollutions aérienne et sonore qui perturbent gravement la vie des riverains des ports, sachant que des subventions de l'Etat (ADEME) et des collectivités territoriales peuvent être attribuées aux autorités portuaires et aux armateurs pour faciliter ces installations comme cela a été fait à Marseille,
- Que les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) identifient avec précision les sources de pollution atmosphérique des zones portuaires, afin d'imposer aux compagnies maritimes et aux autorités portuaires le respect de leurs obligations légales,
- Que l'Etat, à travers ses représentants dans les associations agréées, Air PACA, Atmo Occitanie, Qualit Air Corse, formalise une vigilance accrue en intensifiant les campagnes de mesures aux endroits les plus pertinents des territoires portuaires,
- Que le Centre de Sécurité des Navires de Marseille, service de l'Etat chargé de contrôler les navires français et étrangers fréquentant les côtes et les ports de nos régions, reçoive les moyens humains, techniques et financiers suffisants pour effectuer les contrôles nécessaires,
- Nous prenons en compte les retombées économiques des activités maritimes dans nos ports tout en soulignant l'attitude ouverte de certains armateurs comme la Méridionale aménageant des portiques électriques à Marseille et la Corsica Linea installant des filtres ou scrubbers sur ses navires et qui n'ont pas quitté le port de Marseille.

Et d'une manière générale, l'application des Principes de Précaution et de Protection de la Santé des populations riveraines des zones portuaires.

Le 27 mars 2017

Les associations signataires :

<p>MARSEILLE</p>  <p>Cap au Nord</p>	<p>MARSEILLE</p>  <p>Association « Collectif Laisse Béton »</p>	<p>MARSEILLE</p> <p>Comité d'Intérêt de Quartier</p>  <p>Tourette - saint Jean – Protis</p>	<p>TOULON et rade de</p> <p>Fédération M.A.</p> 
	 <p>toulon var déplacements</p>	<p>NICE</p> <p>CREPNAP</p> <p>Coordination des Résidents du Port de Nice pour de l'Air Pur</p>	<p>NICE</p> 
<p>Port-Vendres et Port-Vendrais</p>  <p>Port-Vendres et Port-Vendrais</p>	<p>Côte Vermeille</p> 	<p>AJACCIO</p>  <p>Aria Linda</p>	<p>BASTIA</p>  <p>Bastiais contre Pollution</p>

Avec le soutien de :



DESTINATAIRES :

Mesdames et Messieurs les Préfets Régionaux, départementaux, et maritimes,

Messieurs les Présidents des Conseils Régionaux

Messieurs les Présidents des Conseils Départementaux,

Messieurs les Présidents des Métropoles et maires des ports concernés

Messieurs les Commandants et Capitaines des Capitaineries de Port concernés

Madame la Présidente du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille

Messieurs les Présidents de Chambres de Commerce et d'Industrie gestionnaires des ports cités

La Presse nationale

La presse et les médias locaux.

ASSOCIATIONS SIGNATAIRES :

PACA

- MARSEILLE : Cap au Nord, Marseille
Association « Collectif Laisse Béton »
Comité d'Intérêt de Quartier Tourette, Saint-Jean, Protis
- TOULON : Mouvement d'Actions pour la Rade de Toulon
et le Littoral Varois (MART) Fédération d'associations de défense de
l'Environnement
Toulon Avenir
..... Toulon Var Déplacement
- NICE Coordination des Résidents du Port de Nice pour de
l'Air Pur (CREPNAP)
Association Niçoise pour la Qualité de l'Air, de l'Environnement et de
la Vie (ANQAEV)

CORSE

-AJACCIO Aria Linda - Ajaccio
-BASTIA Collectif Bastiais contre Pollutions

OCCITANIE

-PORT LA NOUVELLE Collectif de la Côte Vermeille
-PORT- VENDRES Port-Vendres et les Port-Vendrais

Fédérations pour la protection de l'Environnement

FNE Bouches du Rhône

FNE - UDVN VAR

FNE Alpes-Maritimes

FNE Paca

---oooOooo---

TEXTES DE REFERENCE

Charte de l'Environnement inscrite dans la Constitution (Extraits) :

Article 1^{er} - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Article 2. - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Article 3. - Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.

Article 4. - Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.

Article 5. - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.

Article 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Article 7. – *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.*

Déclaration des droits de l'homme et du citoyen

Article 1^{er} – *Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droit.*

---oooOooo---

D – Des aides financières nationales et européennes pour répondre à ces demandes

Il reste évident que la préservation et l'amélioration de qualité de l'air autour de nos ports impliquent un coût financier, mais d'une part l'Union européenne et d'autre part l'Etat français ont prévu des moyens de financements « verts » pour aider à la transition énergétique.

Le Commissariat général du développement durable dans sa lettre d'octobre 2016 donne des indications précises⁵² tout comme le rapport, déjà évoqué, des parlementaires européens⁵³. De son côté, l'Etat annonce 40 M€ d'investissements supplémentaires pour soutenir les projets de « *ports à énergie positive* » afin de limiter la pollution. Justement, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) lance un appel pour l'évaluation et l'aide financière à apporter⁵⁴ à des projets portuaires de développement durable.

Les financements européens garantissent un montant global de 150 millions d'euros pour soutenir des projets de construction navale favorisant le transport durable et la protection de l'environnement selon un accord cadre signé le 8 novembre 2016. La cérémonie de signature s'est déroulée aux Assises de la Mer à La Rochelle, en présence d'Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, de Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Président du Cluster Maritime Français et de Gildas Maire, Président des Armateurs de France. Cet accord a été rendu possible grâce aux concours de la garantie européenne dans le cadre du Plan d'investissement pour l'Europe, appelé plus communément Plan Juncker et du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (CEF). Il s'agit de la première concrétisation en Europe du nouveau mécanisme européen de garantie pour le « verdissement » du transport maritime⁵⁵.



⁵² La Lettre du Commissariat au développement durable, lettre n°10 d'octobre 2016

⁵³ Parlement Européen, Direction générale des politiques internes, Effet d'une éventuelle extension des zones de contrôles des émissions de soufre à l'ensemble du littoral européen, 2012, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2012/474549/IPOL-TRAN_NT\(2012\)474549_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2012/474549/IPOL-TRAN_NT(2012)474549_FR.pdf)

⁵⁴ Etienne BERRIER, « Appel à projets de l' Ademe pour les ports à énergie positive », Navigation, Ports & Intermodalité, Le mensuel du transport fluvial et de l'actualité portuaire en Europe, 30 août 2016, <http://www.n-pi.fr/appele-a-projets-ademe-ports-a-energie-positive-19018/>

⁵⁵ Rédaction, « La France pionnière dans le verdissement des transports maritimes », Société Générale https://www.societegenerale.com/fr/societe_generale_signature_accord_bei_plan_investissement_europe

BIBLIOGRAPHIE

Documents officiels

Arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne (troisième chambre) en date du 5 avril 2017

Parlement Européen, Direction générale des politiques internes, Effet d'une éventuelle extension des zones de contrôles des émissions de soufre à l'ensemble du littoral européen, 2012,

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2012/474549/IPOL-TRAN_NT\(2012\)474549_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2012/474549/IPOL-TRAN_NT(2012)474549_FR.pdf)

Commission Européenne : rapport pollution de l'air et maladies cardiovasculaires

<http://www.euractiv.fr/section/sante-modes-de-vie/news/la-pollution-de-l-air-augmente-les-risques-de-maladies-cardiovasculaires/>

Commission Européenne, Communiqué du 29 avril 2015,

http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-4871_fr.htm

La Lettre du Commissariat au développement durable, n°10 d'octobre 2016 (Ministère de l'écologie)

Sénat - Commission sénatoriale, *Coût économique et financier de la pollution de l'air, rapport sénatorial n° 610 du 8/9 juillet 2015, 310 pages*

Arrêté du 10 mai 2017 du ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer établissant le plan national de réduction des émissions atmosphériques

Guy BERGE, Président d'ATMO France, « Présidentielle 2017 : quelle place pour la qualité de l'air dans la feuille de route d'un futur gouvernement ? », ATMO France du 22 mars 2017

Documentation de la mairie de Bastia relative à la pollution aérienne du port durant l'été 2016 échanges de courriers, compte-rendus de réunions et décisions

Grand Port Maritime de Marseille et Air Paca, communiqué du 19 mai 2017 relatif aux avantages financiers octroyés aux navires vertueux à compter du 1^{er} juillet 2017

Lettre du 1^{er} juin 2017 de Madame Maud FONTENOY, vice-Présidente de la Région PACA, déléguée au Développement durable, à l'Energie et à la Mer

Rapports d'associations agréées par l'Etat ou mandatées

Air-Paca, Rapport « *Qualité de l'air dans le quartier du port, Nice, 1^{er} août 2013/8 août 2014* », www.airpaca.org

Air-Paca, « La réglementation arrivera-t-elle à bon port ? », le 9 mars 2017, <http://www.airpaca.org/actualite/la-reglementation-arrivera-t-elle-bon-port>

Guy BERGE, Président d'ATMO France, « Présidentielle 2017 : quelle place pour la qualité de l'air dans la feuille de route d'un futur gouvernement ? », ATMO France du 22 mars 2017

France Nature Environnement, dossier « Transport maritime, alors ça gaze ? », <https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/LinkFile/Key/8b21a304-2bf1-4aca-8f07-1333174c8f1c/dp-shipping-200916.pdf>

Ouvrages et Articles scientifiques relatif à « l'expertise citoyenne »

Jean-Michel BELORGEY, « Respect au citoyen » dans *Nouvelles responsabilités, écologie, bioéthique, démographie*, revue Esprit n°171 de mai 1991, pages 93 à 103

Jean-Michel BELORGEY, « Elus, citoyens et experts : distribution des rôles » dans *Réformer sans modèle*, la revue Projet n°295, 2006/6, pages 51 à 56

Daniel MOATTI, *De l'administration au citoyen, une communication perturbée*, préface de Céline Wiener, Directrice de l'Institut International d'Administration publique, édition Publications de la Faculté des Lettres de Nice, 1996, 430 pages

Alexis de TOCQUEVILLE, *L'Ancien régime et la Révolution*, éditions Gallimard, collection Idées/nrf, 1952, 378 pages

Articles de presse

Eric ALBERT, « Accord pour diminuer la pollution du fret maritime », Le Monde du 29 octobre 2016

Thomas BAÏETTO, « L'Organisation Mondiale de la santé a publié mardi 27 septembre de nouvelles données actualisées sur la pollution dans le monde. » France Télévision du 28 septembre 2016

Rémi BARROUX, « La Bulgarie condamnée pour sa piètre qualité de l'air »,
Le Monde du 7 avril 2017

Etienne BERRIER, « Appel à projets de l' Ademe pour les ports à énergie positive », Navigation, Ports & Intermodalité, Le mensuel du transport fluvial et de l'actualité portuaire en Europe, 30 août 2016, http://www.n-pi.fr/appel-a-projets-ademe-ports-a-energie-positive_19018/

Nathalie CASTETZ, « GNL : premier paquebot avitaillé en France, dans le port du Havre », L'Antenne, les transports au quotidien, le 2 mai 2016, http://www.lantenne.com/GNL-premier-paquebot-avitaille-en-France-dans-le-port-du-Havre_a30985.html

Sarah LAURENT, « Vieux ferries, pollution au port : les riverains et les compagnies doivent vivre en harmonie », Nice matin du 18 août 2016

Antoine LOUCHEZ, « La liaison Nice/Bastia prend l'eau. Privé de son unique ferry touché par un incendie, la compagnie doit s'appuyer sur la concurrence », Nice matin du 18 août 2016

Isabelle LUCCIONI, « La CTC fait front pour lutter contre la pollution de l'air », le Corse matin du 29 octobre 2016

Gildas MAIRE, Président des Armateurs de France, « Limitation mondiale des émissions de soufre des navires au 1^{er} janvier 2020 : enfin une date butoir ! », Communiqué des Armateurs de France : http://www.armateursdefrance.org/uploads/record_document_2016_10_27_16_52_29_736745.pdf

Daniel MOATTI, Franck DOSNE, « Nuisances et pollutions au port, le face-à-face », Nice matin du 21 décembre 2016.

Charles MONTI, « Nuisances au port de Bastia : Le maire alerte la Moby Lines, la compagnie prend des mesures », Corse Net Info du 27 janvier 2017

Véronique PARAYRE, « Les croisières, un luxe pour Port-Vendres », L'Indépendant du 16 septembre 2016

Rédaction, « Des bastiais font front contre Moby », site de Shipmania, <http://www.shipmania.net/>

Rédaction, « Moby s'attire les foudres des Bastiais », Shipmania du 21 juillet 2016, site consulté le 16 décembre 2016, <https://twitter.com/SHIPMANIAK>

Rédaction France 3 – régions, « Pic de pollution sur la Corse, des mesures d'assainissement annoncées », site consulté le 1^{er} novembre 2016

<http://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/haute-corse/bastia/pic-pollution-corse-mesures-assainissement-air-annoncees-1118687.html>

Rédaction, « Brittany Ferries : opération scrubbers réussie sur le Normandie », revue Mer et Marine, toute l'actualité maritime de janvier 2015,

<http://www.meretmarine.com/fr/content/brittany-ferries-operation-scrubbers-reussie-sur-le-normandie-0>

Rédaction, « Interview de Fabien Paoli, Président de Moby France », le 23 mai 2015, site Shipmania, : <http://www.shipmania.net/fabien-paoli.html>

Rédaction, « La France pionnière dans le verdissement des transports maritimes », Société Générale

https://www.societegenerale.com/fr/societe_generale_signature_accord_bei_pl_an_investissement_europe

Laetitia Van EECKHOUT, « La pollution de l'air est responsable de 9 % de la mortalité en France », Le Monde du 21 juin 2016

Filmographie

Gérard BONNES, « Maudit Moby », décembre 2016, <https://youtu.be/Gf5KVK2L6MU>

Emission télévisée Thalassa du 20 janvier 2017 consacrée aux navires de croisière et à la pollution en provenance du port de Marseille avec interview des responsables de l'association marseillaise Cap au Nord

Emission télévisée sous forme de dossier inséré dans le Journal Télévisé de Fr3 les 9 et 10 juin 2017, « Les navires de croisière une bouffée d'air pour l'économie, pas pour l'environnement » ,

<http://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/nice/bateaux-croisiere-bouffee-air-economie-pas-environnement-1269675.html>



