



www.anqaev.fr



N° 2018 – 04

Avril 2018

Durant ces dernières semaines il y a eu énormément de mouvements autour des problèmes de pollution aérienne en provenance des navires et du bruit dans les quartiers du port et du Mont Boron.

La pollution est actuellement abordée sous cinq formes qui s'interpénètrent largement :

❖ Juridique

- ***l'arrêt du Conseil d'Etat du 12 juillet 2017*** condamnant le Gouvernement, exigeant un plan d'amélioration de la qualité de l'air tout en reconnaissant la possible mise en cause juridique des personnes morales et physiques responsables de la qualité de l'air ;
- ***les décisions de la Commission Européenne de 2015, 2017 et 2018*** portant sur l'action ou plutôt l'inaction gouvernementale en matière d'amélioration de la qualité de l'air ;
- ***La condamnation du Professeur Michel Aubier pour conflit d'intérêt, rémunération par Total et mensonge devant la Commission Sénatoriale de la Santé*** à propos du rôle cancérigène du diesel ? Condamnation du 5 juillet 2017 par la 31^{ème} chambre correctionnelle de Paris.
- ***L'interception à la Seyne-sur-mer par la Gendarmerie maritime du navire l'AZURA***, un géant des mers de la compagnie P&O Ferries de 300 mètres de long pouvant accueillir jusqu'à 3.000 passagers, ***et l'inculpation de son capitaine par le procureur de Marseille*** devant la chambre correctionnelle pour l'emploi d'un fioul trop polluant dans le port de Marseille.

❖ Institutionnelle

- ***les réponses du Gouvernement et du Conseil National de l'Air*** dont l'évocation du contentieux "pollution de l'air/Conseil d'Etat/Instances Européennes" fait bien ressortir l'inclusion de Marseille, Nice et Toulon dans trois sphères contentieuses ;
- Aussi, il faudra prendre en compte très rapidement ***les feuilles de route de la région PACA*** où les indications des pages 23, 25 et 27 relatives aux départements 06, 13 et 83 ont le mérite d'être claires : ***d'atténuer l'empreinte environnementale de l'activité maritime et portuaire : zone d'émissions contrôlées en Méditerranée, électrification des navires à quai, et renforcement de la surveillance des navires.*** »
- ***L'électrification des quais sera obligatoire à partir de 2025***, Tarente, Livourne, Savone et Gênes ont anticipé (Mer et Marine du 5 avril 2018)
- ***Depuis mars 2017***, les navires entrant, manœuvrant et stationnant à Venise doivent obligatoirement utiliser le diesel marin à 0,1% de teneur en soufre.
- ***Un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)*** a été mis en place à Bastia qui impose des mesures d'urgence lorsque les normes de pollutions sont dépassées. Emploi obligatoire du diesel marin le moins polluant à 0,1% de teneur en soufre à quai, et en manœuvre.
- ***Rappel d'une directive européenne 2016/802*** lors de la réunion de la Commission Locale de Proximité et d'Environnement du port de Nice : « ***article 27 : Les navires à passagers opèrent principalement dans les ports ou à proximité des zones côtières et ont une incidence notable sur la santé humaine et sur l'environnement.*** »
- ***Nouvel accord international de l'Organisation Maritime Internationale*** pour diminuer d'ici 2050 de 70% à 100% la production de carbone par les navires (13 avril 2018.)



www.anqaev.fr



❖ **Scientifique** : à propos des particules fines de 10μ et $2,5\mu$, de moins de 1μ et autres nanoparticules et de leur rôle avéré en pathologie pulmonaire (cancers) et cardiovasculaire (infarctus et AVC)

- publications du rapport du 5 décembre 2017 de l'Organisation Mondiale de la Santé
- l'édition des travaux des médecins et chercheurs internationaux (France U-B-FC, USA - Harvard-, Belgique – ULB), Thomas Bourdrel, Marie-Abele Bind, Yannick Béjot, Jean-François Argacha, "Cardiovascular effects of air pollution" in Archives of cardiovascular diseases 110(11) · July 2017
- publication des travaux des Professeurs D. Lack et James Corbett, "Black carbon from ships: a review of the effects of ship speed, fuel quality and exhaust gas scrubbing", Atmos. Chem. Phys., 12, 3985–4000, 2012, www.atmos-chem-phys.net/12/3985/2012/ doi:10.5194/acp-12-3985-2012

❖ **Economique** : car cette pollution a un coût en terme de santé publique déjà évoqué dans de précédente Bdl

- Cette pollution a un coût économique par ses incidences sur la santé publique comme l'indique l'économiste Olivier Chanel dans un rapport intitulé « **Evaluation économique des impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale** » publié sous l'égide du CNRS, l'Institut d'Economie Publique et l'Aix -Marseille School of Economics (AMSE)-GREQAM, laboratoire d'Aix-Marseille Université (AMU)
- le Sénat rapport 610 des 8 et 9 juillet 2015. « **Coût économique et financier de la pollution de l'air** »

❖ **Techniques maritimes**

- **La récente rénovation du système de raccordement électrique de la Marine Nationale** à Toulon, prouve amplement que cela est du domaine du possible, d'autant que le porte-avions Le Charles De Gaulle demande 20 MgW alors que les ferries de la Corsica/Sardinia ou de la Moby Lines exigent 10 fois moins de puissance, 1,5 MgW.
- **Toujours à Toulon, la mise en service de deux éco-bus électriques**
- **La société italienne de ferries Grimaldi rénove deux ferries** assurant les liaisons Italie/Barcelone, **avec des batteries lithium-ion permettant de ne pas utiliser les groupes électrogènes lors des escales prévues.**
- **La compagnie finlandaise Viking Line** vient de mettre en service un ferry le Viking Grace qui navigue au Gaz Naturel Liquéfié et à **la voile grâce à un système de rotor (Rotor Sail Solution)** qui a la forme d'un cylindre de 24 mètres de haut sur 4 de large et permet d'économiser lorsqu'il y a du vent 300 tonnes de gaz par an et 900 tonnes de CO2 toujours à l'année.

Le Bureau de l'ANQAEV Daniel Moatti, Gérard Bonnes et Pierre Colt