

Réduire la pollution de l'air : un vrai chantier naval

Électrification de quais ou motorisation au gaz naturel liquéfié, la CCI, concessionnaire des ports de la rade, cherche des solutions pour réduire l'empreinte sur l'atmosphère de l'activité portuaire



Doubler l'activité portuaire, tout en divisant les nuisances (actuelles) par deux. Quadrature du cercle, vœux pieux ou effet d'annonce, on aurait tôt fait de considérer cet objectif affiché par la Chambre de commerce et d'industrie, concessionnaire des ports de la rade de Toulon, avec circonspection. Voire suspicion. Jérôme Giraud, directeur des ports, lui, répète cette équation à l'envi et assure que la CCI planche bel et bien sur les solutions possibles pour arriver à ce résultat.

Pas la puissance nécessaire

En toute franchise, il explique d'abord pourquoi le futur quai de croisière, attendu du côté de l'ancien arsenal du Mourillon, ne sera sûrement pas électrifié. « Un paquebot, comme ceux que nous voulons accueillir sur ce quai, c'est l'équivalent d'une ville de 80 000 habitants. » Même amarrés, ces navires, dont un tiers des passagers restent à bord lors des escales, auraient besoin d'une puissance de vingt mégawatts pour fonctionner. « Les seuls ports au monde qui répondent à ce besoin grâce à l'électricité sont à Los Angeles et à Long Beach, aux États-Unis », affirme Jérôme Giraud. Ici, poursuit-il, « nous ne pouvons pas avoir la puissance nécessaire ».

Le directeur des ports ne fait pas, pour autant, de croix sur la diminution de la pollution de l'air par les bateaux de croisière. Il table plutôt sur un changement de carburant. « Les navires que



Électrifier les quais, pourquoi pas, assure Jérôme Giraud, directeur des ports de la rade de Toulon (en médaillon), mais ce n'est pas la solution miracle. Il l'assure, ce n'est ni possible pour les paquebots, ni pour les escales courtes des ferries.

(Photos doc. P. Bl. et D. L.)

nous recevrons sur le nouveau quai seront de nouvelle génération. » Autrement dit, leur motorisation devrait fonctionner au gaz naturel liquéfié (GNL). Quant aux bâtiments plus anciens, Jérôme Giraud l'assure encore : « Les armateurs sont soucieux de convertir les motorisations, du fuel au GNL. » Reste qu'il faudra alors « se mettre en condition de pouvoir les ravitailler », précise-t-il, rappelant toutefois la proximité du terminal gazier de Fos-sur-Mer.

Escale courte VS longue

Soit. Mais quid de la pollution engendrée par les nombreuses rotations des ferries ? A priori, brancher électriquement les ferries lors de leurs escales longues, lorsqu'ils passent la journée à l'escale, est possible : ils ne requièrent alors que peu de puissance. La question est en revanche plus complexe pour ce qui est des escales dites courtes, c'est-à-dire lorsque les ferries débarquent et réembarquent immédiatement leurs passagers et véhicules. Car si les besoins en énergie des ferries sont moindres par rapport aux paquebots (cinq à six mégawatts pour un

fonctionnement à plein régime), « il sera quoi qu'il en soit impossible de brancher trois bateaux qui partent ou arrivent en même temps, moments où la puissance nécessaire est la plus importante », insiste Jérôme Giraud.

Contrôle des émissions

En somme, résume-t-il, le branchement électrique à quai « peut fonctionner pour les escales longues, mais ne résout pas les escales courtes ».

À l'horizon 2020, l'objectif reste donc que ces dernières soient les seules qui restent polluantes. En l'occurrence, à cette échéance, même ces brefs arrêts pourraient présenter moins de nuisances. Il est en effet possible que la Méditerranée soit prochainement classée zone ECA (zone de contrôle des émissions). Dès lors, les navires seraient contraints d'utiliser des carburants dont la teneur en soufre ne dépasse pas 0,1 %, réduisant ainsi de façon significative les émissions d'oxyde de soufre, mais aussi faire en sorte de diminuer celles d'oxydes d'azote.

VIRGINIE RABISSE
vrabisse@varmatin.com

Questions à

Pierre Mattei, P.-d. g. de Corsica Ferries

« Nous réduisons notre empreinte »

La Corsica Ferries a fait du port de Toulon son « hub », en étoffant son offre, densifiant ainsi son activité. Et si le P.-d. g., Pierre Mattei, assure que ses bateaux sont bien moins impactants d'un point de vue environnemental que les paquebots, il précise tout de même que sa compagnie est aussi à la recherche de solutions moins polluantes.



Auriez-vous la possibilité de vous brancher à quai, si le port de Toulon vous le permettait ?

Nous le faisons déjà à Savone, en Italie, car c'est un port que nous gérons. Mais il faut que le système qui permet l'électrification soit lui-même propre, sinon on ne fait qu'éloigner le problème. À Ajaccio, par exemple, l'électricité est produite par centrale à fuel. Une chose est sûre : quand le port de Toulon sera prêt à brancher les ferries, nous nous équiperons en conséquence. Mais il faut bien savoir que, quoi qu'il en soit, le branchement à quai n'est pas pensable pour les escales courtes.

Que pensez-vous de la solution mobile présentée par La Méditerranée ?

aujourd'hui (lire ci-dessous) ?

C'est intéressant et on est content que ce soit testé. Ce serait peut-être envisageable à Toulon. On est encore à la recherche de solutions... On nous a par exemple proposé l'hydrogène, mais les délais sont trop longs. Aujourd'hui, on continue d'être dépendant de solutions techniques qui ont un impact environnemental.

Sur vos navires, avez-vous déjà mis des solutions en place ?

Oui. Nous réduisons d'abord notre empreinte grâce à des procédures à bord, pour que les navires génèrent le moins possible lors des escales courtes. Pour les escales de plus de deux heures, nous utilisons déjà du carburant à 0,1 % de soufre.

L'avenir avec un grand H ?

Électrifier des quais, c'est une chose. Que l'électricité en question soit d'origine propre en est une autre. En effet, l'énergie électrique est produite pour majeure partie par des centrales nucléaires (plus de 70 %) ou via des énergies fossiles (autour de 10 %). L'hydraulique, l'éolien ou encore le photovoltaïque sont cependant en progression. Mais du côté de la CCI du Var, on regarde aussi vers l'hydrogène, donc sans émission de CO₂. C'est le projet Hynovar, lancé sur le plateau de Si-

gnes, dont la première étape a consisté, il y a quelques mois, à installer sur le circuit du Castellet une station de recharge pour les véhicules électriques, alimentée par une pile à hydrogène. Une solution qui peut aussi fonctionner pour les véhicules maritimes. Certes, on ne parle pas encore de paquebot, mais un projet de navette des Bateliers de la Côte d'Azur est actuellement à l'étude. De là à pouvoir alimenter de plus gros bateaux...

Autres ports, autres méthodes

Aujourd'hui, au port de commerce d'Ajaccio, La Méditerranée, compagnie de ferries absente de Toulon, mais en liaison avec la Corse depuis Marseille, présente une solution mobile de branchement électrique de ces navires. Une technique mise au point avec la société AirFlow, qui permettra « aux ports corses et à la population insulaire de bénéficier de tous les avantages de la connexion électrique », vante la société de transport mari-



Après s'être « branché » aux quais marseillais, fin 2016, La Méditerranée inaugure aujourd'hui une solution mobile.

(Photo DR)

time, sans en dévoiler encore le fonctionnement précis. Depuis fin 2016, la

compagnie connecte aussi ses trois bateaux pendant les escales longues à Mar-

seille, entre une demi-heure après le débarquement des passagers et deux heures avant l'appareillage. La semaine dernière, c'est la Corsica Linea (ex-SNCM) qui annonçait avoir signé avec la région Paca un protocole d'accord sur le financement du branchement à quai de trois de ses quatre navires à La Joliette. Des bateaux qui seront adaptés et modernisés au fur et à mesure à partir du premier trimestre 2019 et jusqu'au printemps 2020.