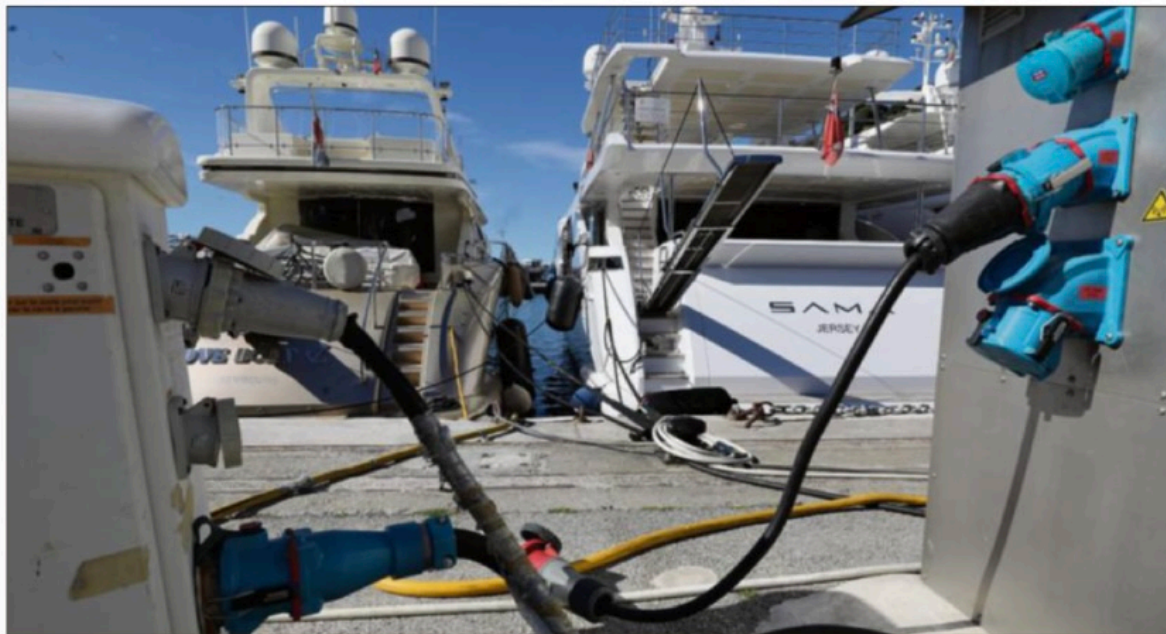


Le port de Nice agite

Ça fait un an que la Métropole exige que les ferries en escale au port de Nice utilisent un carburant à 0,1 % de soufre. Objectif, dans trois ans : un port à 0 %. On fait le point.



Deux prises électriques permettent aux yachts de se brancher et de couper leur moteur.

(Photo Eric Ottino)

On assiste à des avancées incontestables, aidées par la réglementation », pose le président de l'association niçoise pour la qualité de l'air, de l'environnement et de la vie (ANQAEV), Daniel Moatti.

En janvier 2020, l'Organisation maritime internationale a imposé que les carburants marins passent de 3,5 % de soufre à 0,5 %. La Métropole Nice Côte d'Azur a alors fait monter les enchères et exigé que les ferries à l'escale dans le port de Nice utilisent un carburant à 0,1 %.

Couper les moteurs pendant l'escale

Des mesures nécessaires car, selon l'ANQAEV, 4 000 navires font la liai-

son entre Naples et Marseille, et passent à 30 kilomètres de nos côtes. « Eux naviguent avec un carburant à 0,5 %. Le vent transporte ensuite cet air pollué, qui entre dans nos villes et campagnes », étaye Daniel Moatti. Dans le cadre de l'adoption de son plan climat, la Métropole se fixe un objectif clair : imposer, d'ici trois ans, un taux à 0 % de soufre pour les petites et moyennes unités, les navires de grande plaisance et les ferries en escales longue durée. Le tout rendu possible grâce à l'électrification des quais. Ainsi, les yachts peuvent couper leurs moteurs et se brancher à deux postes électriques. Globalement satisfaite par ces décisions, l'ANQAEV demande l'élec-

trification complète des quais, pour tous les navires, ceux qui font la navette entre la Corse et Nice inclus.

Quid des cimentiers étrangers ?

D'ici 2023, Corsica Ferries a promis que ses bateaux passeront au gaz naturel liquéfié. « Un progrès énorme » pour l'association, qui estime cependant qu'il présente un défaut : il reste chargé en dioxyde de carbone, un des gaz à effet de serre les plus connus.

L'ANQAEV regarde aussi de près les cimentiers. Si le système électrique du Capo Cinto, le navire de Vicat, était compatible avec celui des quais, ceux des cimentiers étrangers font exception. Or, cou-

per les moteurs à l'arrêt permet de ne pas produire de fumée, réduit le bruit et les vibrations subis par les riverains.

Avec le confinement strict du printemps 2020, l'association de surveillance de la qualité de l'air Atmosud a montré que le niveau d'oxyde d'azote avait baissé de 41 % à Nice. « Cette très forte diminution est le début du résultat vertueux qu'on souhaite atteindre », souffle Daniel Moatti.

ALICE PATALACCI
apatalacci@nicematin.fr

Savoir +

atmosud.org
impactcovid19.atmosud.org/?ville=nice

Prise de conscience

Pour l'association niçoise pour la qualité de l'air, de l'environnement et de la vie (ANQAEV), la prise de conscience est faite. En juillet 2017, le Conseil d'État avait ordonné au gouvernement de prendre des décisions pour réduire la pollution de l'air dans huit zones de France. Deux ans plus tard, le 24 octobre 2019, la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union européenne pour avoir exposé ses citoyens à un air trop pollué.

Solutions électriques

Pour trouver des solutions, le président de l'association, Daniel Moatti, regarde du côté des pays scandinaves. La Norvège, par exemple, a fait construire le premier porte-conteneurs électrique autonome. Commandé depuis le port, il ne jette aucune fumée. Plus près de chez nous, en Méditerranée, le groupe Grimaldi a pourvu deux de ses ferries de générateurs électriques. Ils tournent au diesel marin mais accumulent de l'électricité. Ce qui leur permet d'entrer dans le port grâce à l'énergie électrique, se recharger pendant leur escale, et repartir avec. « C'est intéressant car c'est pendant les manœuvres que le bateau consomme le plus », assure Daniel Moatti, qui ajoute : « Ce sont des choses qu'on aimerait voir à Nice ».

La station de pilotage, aussi, sur une lancée verte

Ça fait un an que la station de pilotage du port utilise un gaz plus naturel pour ses bateaux-pilotes, aussi appelés pilotines. « Avec ce carburant, on réduit les émissions de particules, de dioxyde d'azote et de soufre. Bref, on réduit notre empreinte carbone », résume Nicolas Plumion, le chef de la station de pilotage de Nice, Cannes et Villefranche-sur-Mer.

Moins de bruit et d'odeur

Ce gaz naturel, transformé en carburant liquide et biodégradable permet de réduire le bruit du moteur et propose une teneur en soufre inférieure à 0,00001 %. « Et il sent moins fort », ajoute Nicolas Plumion. Ce qui pourrait sembler accessoire mais l'odeur vient des aromates, traditionnellement fournis en benzène, un composé cancérigène. Si ça sent moins fort, c'est parce que le carburant n'est pas toxique. La station de pilotage guide les bateaux

qui entrent, sortent du port (aussi appelé lamanage) et qui ont besoin d'assistance au large. Les marins sont sur le qui-vive 24 h / 24, il est donc nécessaire d'avoir des engins fiables et un bon carburant. Une solution électrique a été envisagée mais ne pouvait pas tenir assez longtemps. Et celles à base d'hydrogène ne sont pas encore assez concrètes. La station de pilotage a donc préféré partir sur du carburant naturel à base de méthane.

Et elle espère pousser ses ambitions vertes plus loin, en portant le projet – encore à l'étude – du premier navire éco-responsable. Il remplacerait la pilotine de servitude, qui sert notamment au lamanage de gros bateaux. « Ce navire répondrait à des normes très strictes, en termes d'émissions atmosphériques, alignées sur celles des pays baltes, plus en avance que nous », pose Nicolas Plumion. Cerise sur le gâteau : il serait doté de panneaux solaires.



Le bateau-pilote du port de Nice utilise un carburant naturel et biodégradable. (Photo Dylan Meiffret)