

2020 : fin du fioul lourd sur les navires marchands et de croisière ?

UNE POLLUTION PEUT EN CACHER UNE AUTRE

janvier 2020. **Version 3 corrigée août 2020**

auteur : Joël Martine,

. Attac-Marseille, groupe Climat - Transition

. membre du Collectif *Alternatives Territoriales* Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le premier janvier 2020 est entrée en vigueur l'interdiction du fioul lourd par l'OMI (Organisation Maritime Internationale, dépendant de l'ONU)¹. Cette interdiction, qui en principe s'applique à tous les bateaux et sur toutes les mers, vise à arrêter la pollution chimique de l'air par les oxydes de soufre et d'autres polluants résultant de la combustion du fioul lourd. On en a beaucoup parlé à Marseille (comme à Venise et ailleurs), où les écologistes et des associations de quartier proches du port se sont mobilisés contre la pollution de l'air par les navires de croisière.

Un navire de croisière, c'est un hôtel flottant hébergeant quelques milliers de touristes, une petite ville qui consomme beaucoup d'électricité. Pendant leurs escales à Marseille ces navires continuent de brûler du fioul lourd pour produire cette électricité.

Marseille est le premier port de croisière français et le quatrième en Méditerranée avec 1,75 million de croisiéristes accueillis en 2018, et elle en vise deux millions en 2020, soit 14 % en plus.

L'OMI a fixé la teneur maximum en soufre dans le carburant des navires à 0,5 %, alors qu'elle est de 3,5 % dans le fioul lourd. Bonne nouvelle pour la santé, donc, mais la mesure est sans doute insuffisante. Un maximum de 0,1 % serait possible : il est déjà appliqué en plusieurs endroits du monde, les « zones de contrôle des émissions de soufre » (initiales en anglais : SECA). Bref on peut mieux faire, déjà au niveau local.

D'autre part, comme nous le verrons, la nouvelle réglementation de l'OMI autorise certains navires à continuer à brûler du fioul lourd. Quelle sera donc la portée réelle de l'interdiction ?

Cela dépendra de ce que feront les entreprises de commerce maritime et de croisières, les administrations des ports, les communes et intercommunalités, et surtout le gouvernement et le parlement, car il incombe à chacun des 173 États membres de l'OMI de prendre les mesures légales pour faire appliquer l'interdiction dans ses eaux ainsi que sur les navires porteurs de son pavillon.

Le fioul lourd nuit gravement à la santé

Aujourd'hui, début 2020, le fioul lourd, obtenu à partir de résidus de la distillation du pétrole brut, est encore le principal carburant des navires de croisière et de commerce. Avec ses 3,5 % de soufre, sa combustion envoie dans l'air des quantités énormes de polluants, principalement des oxydes de soufre (SOx) et des oxydes d'azote (NOx), qui accélèrent la formation de particules fines et ultra-fines, lesquelles, en pénétrant dans les plus fines ramifications respiratoires voire dans les vaisseaux sanguins, créent toutes sortes de troubles de la respiration et augmentent le risque de maladies respiratoires et cardiovasculaires. Ainsi, en Europe, la pollution de l'air par le transport maritime (marchandises et croisières) est responsable [de 50 000 à 60 000 morts](#) par an selon les études².

1 <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx>

2 <https://www.fne.asso.fr/dossiers/linsoutenable-pollution-de-lair-du-transport-maritime-navire-bateaux-croisi%C3%A8res>

D'autre part les fumées des bateaux, en retombant dans la mer, intoxiquent les poissons et les algues, et contribuent à l'acidification des océans.

Si l'on compare avec le carburant des voitures, à 0,001 % de soufre, le fioul lourd contient 3500 fois plus de soufre ; le diesel maritime à 0,1 % de soufre en contient quand même 100 fois plus, et le carburant à 0,5 % en contient 500 fois plus.

Selon France Nature Environnement un grand paquebot génère autant de pollution aux particules ultra-fines qu'un million de voitures. Ce chiffre, souvent repris, a été contesté : tout dépend de quels polluants on mesure, pour quelles activités, etc. Mais dans les différentes évaluations on trouve toujours des ordres de grandeur considérables. Selon l'ONG Transport et Environnement les 200 navires de croisières recensés sur les côtes européennes émettent plus d'oxyde de soufre que toutes les voitures d'Europe.

France Nature Environnement et l'ONG allemande NABU ont mesuré cette pollution à Marseille en 2016³. Selon cette étude il y a :

- . en moyenne dans l'air de la ville, 5 000 particules ultra-fines par cm³ (Marseille est l'une des villes les plus polluées de France),
- . dans un quartier proche du port, 60 000, soit 12 fois plus (parfois 20 fois plus),
- . et à bord d'un navire à quai l'air respiré par les croisiéristes et le personnel de bord contenait jusqu'à 380 000 particules ultra-fines par cm³, soit 76 fois plus.

D'où l'intérêt de la réglementation mise en place dans les zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (SECA) et d'oxydes d'azote (NECA)⁴

Dans une SECA le maximum de 0,1 % de soufre dans le carburant des bateaux s'applique non seulement dans les ports, mais sur l'ensemble de la zone. On utilise du diesel maritime dont la teneur en soufre peut être abaissée à 0,1 %. Sont en SECA la Manche, la mer du Nord, la Baltique, les côtes de l'Amérique du Nord, la zone maritime Caraïbes des États-Unis, et l'Islande. Ne pourrait-on pas, comme le demande France Nature Environnement, adapter ce dispositif réglementaire à la Méditerranée ? (Et l'améliorer, car sur les zones de contrôle actuelles, sur 1 000 navires en transit, un seul en moyenne est contrôlé et s'il enfreint la loi, les amendes s'avèrent peu dissuasives.)

L'interdiction du fioul lourd était annoncée par l'OMI depuis 2016, donc les États ont eu le temps de s'y préparer. On peut se demander pourquoi aucun des gouvernements du pourtour méditerranéen n'a pris l'initiative de mettre en place une SECA (au prétexte que des discussions sont en cours en vue d'un accord entre les États⁵). On peut se demander aussi pourquoi l'OMI a fixé la teneur maximum en soufre des carburants à 0,5 % et non à 0,1 %. La réponse la plus évidente à ces questions est :

le *business as usual* des armateurs

Les entreprises du transport maritime ont préféré retarder les dépenses nécessaires à l'abandon du fioul lourd (carburant plus cher, acquisition de nouveaux moteurs) ; les demi-mesures et les attermoissements des États sont le résultat du lobbying de ces entreprises, dont les plus

³ Voir note précédente.

⁴ Ces deux réglementations sont sur le même modèle, avec des effets comparables. On appelle ECA une zone à la fois SECA et NECA.

⁵ En décembre 2019, les États méditerranéens, réunis à Naples, dans le cadre de la Convention de Barcelone ont affirmé « l'ambition commune de saisir l'Organisation Maritime Internationale en 2022 pour limiter à 0.1% la teneur en soufre autorisée dans les carburants des navires en Méditerranée ». Voir

<https://www.meretmarine.com/fr/content/un-pas-en-avant-vers-une-zone-seca-en-mediterranee>

puissantes sont des multinationales. De fait, la plupart des navires continuent à carburer au fioul lourd, quatre ans après que son interdiction pour 2020 ait été décidée ; et sur 94 paquebots de croisière actuellement en construction dans le monde seulement 18 (un sur cinq) sont programmés au gaz naturel liquéfié (GNL), un carburant sans soufre que les mêmes entreprises présentent pourtant comme la meilleure alternative au fioul lourd.

On peut donc redouter que les multinationales et les États fassent traîner en longueur l'application réelle de l'interdiction du fioul lourd.

Le filtrage des fumées : solution provisoire ou arnaque durable ?

Le diable est dans les détails. Les directives de l'OMI permettent une exception : pour les navires traditionnels dont les moteurs ne fonctionnent qu'au fioul lourd, on se contentera de les équiper de dispositifs de filtrage de la fumée (*scrubber*) qui captent les oxydes d'azote et de soufre (seulement jusqu'à 90%) et les particules (mais pas les plus fines, qui sont les plus nocives). Les eaux de lavage (ainsi que d'autres résidus du filtrage) très chargées en polluants, sont récupérées dans les ports pour un stockage spécial ... mais il n'est pas rare qu'elles soient tout bonnement rejetées à la mer⁶. Bref, l'exception amoindrit la portée de la règle. Jusqu'à quand les moteurs au fioul lourd resteront-ils autorisés ? En attendant, l'application de la règle demanderait d'importants moyens de contrôle au large. Comment ne pas voir la main d'un lobby derrière cette exception ?

L'OMI encourage l'usage du gaz naturel liquéfié (GNL)

Parmi les combustibles de substitution mentionnés par la nouvelle réglementation il y a le gaz naturel liquéfié (GNL), qui laisse espérer la perspective d'une suppression de la pollution, le GNL ne rejetant ni oxyde de soufre, ni particules fines, et beaucoup moins d'oxyde d'azote. Mais le GNL est présenté comme seulement l'un des combustibles de substitution, aux côtés du gas-oil maritime.

Et surtout on peut craindre que ce remède ne soit pire que le mal.

Une pollution peut en cacher une autre

Le moins qu'on puisse dire, c'est que la directive de l'OMI traite bien à la légère la principale nuisance du transport maritime dans son développement actuel : sa contribution à l'effet de serre. Si les oxydes de soufre et les particules fines qu'on respire affectent la santé des personnes directement et localement sur les navires et à proximité, le CO₂ émis avec la fumée des moteurs, quel que soit le carburant, participe au dérèglement du climat à l'échelle planétaire. Le GNL n'est pas un « carburant propre » : il ne diminue les émissions de gaz à effet de serre que de 20 % par rapport au fioul lourd, et cette diminution sera même annulée par la croissance du transport maritime qui reste le but des armateurs et la base des prévisions de l'OMI⁷.

En accompagnant cette croissance l'OMI appuie sur l'accélérateur du réchauffement climatique. Comment ne pas y voir la main des très puissantes entreprises du pétrole et du gaz, qui lors de la présentation officielle de la nouvelle réglementation⁸ se sont déclarées prêtes à fournir les carburants de substitution d'origine fossile : gas-oil maritime et GNL.

Enfin, l'extraction du gaz naturel qu'on transforme en GNL n'est pas vraiment écologique : les États-Unis, qui actuellement développent leurs exportations de GNL, le produisent à partir de gaz de schiste. Et la française Total, qui espère devenir le leader mondial du GNL (tout en continuant à augmenter l'exploitation du pétrole, au rythme de +8 % annuels actuellement)⁹ exploite elle-même des gisements de gaz dans l'arctique, développant par exemple dans la

6 <https://reporterre.net/De-nombreux-bateaux-trichent-pour-pouvoir-polluer> , octobre 2019.

7 Voir <https://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/articles/le-gnl-nouvel-ennemi-du-climat-68025/>

8 <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx>

et <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/06GHGinitialstrategy.aspx>

9 <https://reporterre.net/Total-au-service-des-actionnaires-au-mepris-du-climat>

et https://www.amisdelaterre.org/IMG/pdf/resume_total_chaos_climatique.pdf

péninsule de Yamal (sur l'océan arctique à la limite de la partie européenne de la Russie) un programme d'extraction du gaz qui se traduit par d'énormes destructions du milieu naturel, environnement vital de la population qui vit de l'élevage de rennes¹⁰. Sans compter que l'extraction du gaz naturel produit inéluctablement des fuites, et que ce gaz est en majeure partie composé de méthane, dont l'effet de serre est beaucoup plus élevé que celui du CO₂¹¹ ...

Certes l'OMI n'ignore pas la question du climat. En 2018, après 20 ans d'inaction elle a fixé un objectif : « OMI 2050 », diminution des émissions de GES jusqu'à 50 % du niveau de 2008¹².

Cet objectif est très insuffisant. L'OMI n'envisage aucunement de mettre en cause la croissance du commerce maritime par une relocalisation des productions. Et dans l'immédiat il suffirait de diviser par deux la vitesse des navires pour consommer 4 à 5 fois moins d'énergie¹³. Toutes choses dont les multinationales ne veulent même pas entendre parler.

Et dans ce cadre l'OMI présente l'adoption du GNL comme partie prenante de la transition vers des transports maritimes décarbonés ! Cette idée absurde fait partie de la langue de bois qui est l'habillage du compromis entre une annonce pro-climat et le diktat des multinationales des énergies fossiles. Une fois de plus on veut nous faire croire que les cigarettes légères et à bout filtre vont nous aider à arrêter de fumer ...

Marseille 2019 : la *Charte Bleue*. Quatre engagements ... et rien contre l'effet de serre !

À Marseille, comment les autorités du Port se sont-elles inscrites dans ce contexte planétaire ? Suite aux protestations des habitant.es et aux enquêtes des médias sur la pollution de l'air, les décideurs se sont décidés à réagir. Craignant que la clientèle se détourne des croisières, ou que les pouvoirs publics cessent de fermer les yeux et prennent des mesures contraignantes, le *Club de la Croisière Marseille Provence* a pris les devants, saisissant au passage l'occasion de présenter les entrepreneurs comme des champions de l'écologie et des pionniers de la transition énergétique.

Le *Club de la Croisière*, malgré son nom, n'est pas un club de joyeux touristes. Voici comment il se présente lui-même sur son site¹⁴ : « *La CCI Marseille Provence, la Ville de Marseille et le Grand Port Maritime de Marseille se sont associés dès 1996 au sein du Club de la Croisière Marseille Provence pour favoriser le développement de la croisière à Marseille dans un esprit de place commerciale.* » (c'est nous qui soulignons.)

Donc le Club de la Croisière et le Port ont organisé le 17 octobre 2019 un « sommet bleu », le *Blue Maritime Summit* rassemblant des représentants des pouvoirs publics, et de plusieurs entreprises de la croisière ainsi que de l'énergie (dont Elengy, filiale d'Engie qui gère deux terminaux de GNL à Fos. Et Total) ; il y avait aussi un représentant de l'OMI. Le sommet de ce sommet a été la signature d'une *Charte Bleue* par les entreprises de croisière¹⁵, le Grand Port Maritime de Marseille (GPM), la Métropole, la Région PACA et le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire¹⁶, avec les engagements suivants :

10 <https://multinationales.org/Yamal-LNG-comment-les-interets-de-l-industrie-petroliere-continuent-a-primer>

11 https://fr.wikipedia.org/wiki/Gaz_naturel

12 Session d'avril 2018 du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI :

<http://www.imo.org/fr/mediacentre/hottopics/pages/reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx> (en français).

13 <https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/le-transport-maritime-145701.html>

14 <https://www.marseille-cruise.com/-Presentation-20-.html>

15 MSC (suisse et italienne), Royal Caribbean (états-unienne et norvégienne), Costa (italienne), Ponant (française). De fait les implantations et les capitaux de ces entreprises sont multinationaux.

16 Une "*Charte bleue*" pour des croisières moins polluantes, article de Marc Leras, Agence Reuters, 17/10/2019, <https://www.msn.com/fr-fr/actualite/france/une-charte-bleue-pour-des-croisi%C3%A8res-moins-polluantes/ar-AAIVFua> .

et https://www.tourmag.com/Marseille-les-acteurs-de-la-croisiere-s-engagent-pour-preserver-la-qualite-de-l-air_a100721.html .

1. Le port s'engage à s'équiper d'ici 2024 d'un **réseau d'électricité suffisamment puissant pour le branchement à quai de deux grands navires simultanément** leur permettant de couper leurs moteurs durant les escales, ce dans le cadre du Plan Escales Zéro Fumée financé par la Région.

Commentaire : il n'est pas certain que le réseau fournira suffisamment de puissance pour accueillir tous les navires de croisière. Et la municipalité aurait pu y penser avant, quand elle a opté pour le développement des croisières.

Autre commentaire : cette électricité, où va-t-on la produire ? Dans des centrales thermiques au pétrole ? Dans des centrales nucléaires ? On diminue une pollution mais on en étale une autre dans l'espace et dans le futur...

2. Les entreprises s'engagent à ne plus utiliser de fioul lourd dans le port, mais du **gas-oil de marine à 0,1 % de soufre**, ou un carburant moins polluant comme le GNL. Cet engagement est présenté comme une première en Méditerranée. Toutefois le port de Cannes avait pris la même décision en juillet¹⁷.

L'engagement est plus ambitieux que le maximum de **0,5 %** fixé par l'OMI. Mais il est moins ambitieux que celui en vigueur dans les SECA : **0,1 %** dans toute la zone, et pas seulement dans les ports. Et pour les navires traditionnels on se contente d'un dispositif de filtrage et on en reste au fioul lourd. Donc la Charte applique, sans le dire, l'exception prévue par l'OMI. Ça sent moins le fioul mais ça sent un peu le *greenwashing*, on a inventé le *bluwashing*.

3. Autre engagement : maintenir une **vitesse maximale de 10 nœuds** à l'entrée et à la sortie du port.

4. Enfin l'ensemble des parties s'engagent à aider tout ce qui peut favoriser l'adoption du **gaz naturel liquéfié (GNL)**.

Commentaire : pourquoi cette insistance sur le GNL et pas sur les alternatives énergétiques non fossiles ?

Pour plus de précisions vous pouvez faire confiance au Club de la Croisière, car le texte même de la Charte n'a pas été mis en ligne sur son site. La mer, plus elle est bleue, moins elle est transparente.

Un silence qui tue

Le plus important dans les engagements de la Charte Bleue, c'est le NON-ENGAGEMENT dans la lutte contre l'effet de serre ! En brandissant « l'engagement » contre la pollution atmosphérique, on passe totalement sous silence une nuisance encore plus grave : le dérèglement climatique.

Pourtant, quelques minutes avant la signature de la Charte, la défense du climat avait été évoquée par le représentant de l'OMI et par le préfet¹⁸. On peut donc parler d'un aveuglement volontaire au dérèglement climatique, ou d'un *greenwashing* cynique, lorsque Hervé Martel, Président du Directoire du port de Marseille-Fos, présente le recours au GNL conjointement au gas-oil maritime comme « *une avancée* inédite* et majeure* pour l'environnement* » afin de « *développer* l'activité croisière de façon responsable* et acceptable* par nos* riverains* »¹⁹. (C'est nous qui ajoutons les étoiles).

¹⁷ <https://www.banquedesterritoires.fr/cannes-veut-interdire-les-navires-de-croisiere-polluants> .

¹⁸ <https://zimbra.free.fr/service/home/~DP%20Blue%20Maritime%20Summit%20Marseille%20Provence%20Cruise%20Initiatives%20FR%2017102019.pdf?auth=co&loc=fr&id=1006969&part=2> , page 5.

¹⁹ <http://www.actunautique.com/2019/10/charte-bleue-des-armateurs-s-engagent-pour-la-reduction-des-emissions-de-polluants-atmospheriques-a-marseille.html>

Finalement la réduction des pollutions locales et la perspective de l'extension du GNL serviront d'argument de vente pour rassurer les consommateurs soucieux de leur santé et continuer la croissance de la clientèle. On a là un exemple de ce qu'on appelle *l'effet rebond* : une innovation technique censée diminuer les nuisances de certains biens de consommation va en même temps pousser à une augmentation de l'accès des consommateurs à ces biens (ou à ces maux), et en fin de compte à une augmentation des nuisances. Vivent les « croisières propres » !

... et surtout pas de contraintes réglementaires !

Voici comment Jean-François Suhas, président du Club de la Croisière, a commenté les engagements de la Charte Bleue lors de sa signature²⁰ :

"Rien ne nous oblige à mettre en place ces mesures. Elles s'inscrivent en dehors de toutes obligations réglementaires. C'est une démarche volontaire (...)"

Cette louable déclaration de bonne volonté s'appliquait sans doute au financement de l'électrification des quais, mais pas à l'engagement de ne plus utiliser le fioul lourd dans le port, puisqu'il devait de toute façon être interdit partout à partir de 2020.

On peut donc lire cette phrase comme l'expression d'une volonté d'éviter toute réglementation plus contraignante. Ce qui conforte cette interprétation, c'est qu'elle s'accorde tout à fait à une consigne donnée par le lobby *Business Europe*, l'équivalent du Medef au niveau européen, aux entreprises qu'il fédère, dans une note interne de septembre 2018 révélée par Greenpeace : « *rester plutôt positif tant qu'on en reste au niveau des déclarations politiques, sans implications législatives* »²¹.

La Charte Bleue s'inscrit dans la stratégie et le discours des multinationales de l'énergie

Un exemple : Total. Dans le rapport d'activité destiné à ses actionnaires, cette multinationale proclame vingt fois sa volonté d'appliquer l'accord de Paris (COP21) dont la première urgence est de limiter le réchauffement moyen à +2°C. Mais plus discrètement, dans ses documents de stratégie pour les années qui viennent, Total justifie l'augmentation conjointe de l'usage du pétrole et du gaz en se référant au principal scénario de l'Agence Internationale de l'Énergie, qui mène à un réchauffement d'au moins 3°C !²² Ce double discours est l'accompagnement d'un crime climatique, sachant que les conséquences d'un degré de plus de hausse des températures se traduisent en plus haute montée du niveau de la mer, aggravation des sécheresses et des tempêtes, et des millions de réfugiés climatiques en plus. En accompagnant la croissance de l'activité croisières à Marseille, les décideurs locaux participent à ce crime climatique. La différence est que Total ment sur les effets climatiques de ses actes, alors que la Charte Bleue se contente de ne pas en parler.

Alors que faire ?

Peut-on vivre sans les croisières ?

Il vaudrait mieux bloquer la croissance de l'industrie des croisières sans attendre le jour où elle sera bloquée par la fréquence des incidents climatiques ou par une crise financière.

Les gens ont-ils vraiment besoin d'être promenés sur la mer d'une ville à une autre avec à chaque fois un arrêt de quelques jours pendant lesquels ils ne voient de la ville que ses bâtiments et ses commerces pour touristes ? Ne pourrait-on pas imaginer autre chose que l'illusion du

²⁰ https://www.tourmag.com/Marseille-les-acteurs-de-la-croisiere-s-engagent-pour-preserver-la-qualite-de-l-air_a100721.html

²¹ <https://www.bastamag.net/Un-document-revele-comment-les-multinationales-entravent-toute-action> et <https://france.attaq.org/nos-publications/notes-et-rapports/article/nouveau-rapport-d-attaq-les-grandes-entreprises-francaises-un-impact-desastreux> , p.13

²² https://www.amisdelaterre.org/IMG/pdf/resume_total_chaos_climatique.pdf

« bougisme » où l'on saute de paysage en paysage ? On pourrait promouvoir de vraies rencontres avec les milieux urbains ou naturels et avec leurs habitants. Et arrêter de multiplier les voyages brefs dans des pays lointains, les remplacer par des séjours moins fréquents, plus longs, où l'on prend le temps de vivre dans le pays.

Les entrepreneurs de croisières ont choisi une autre voie. Pour eux le développement « durable » c'est surtout ne pas débrancher la pompe à fric et la machine à rêves irresponsables, et ne pas se demander ce qui est soutenable pour la nature et pour les humains.

Les croisières de luxe sont à la fois inégalitaires pour les consommateurs, toxiques pour les marins, les riverains, et les voyageurs, fragiles comme source de revenu pour le territoire, très mauvaises pour le climat ... et c'est aussi un promène-couillons un peu stupide dont on pourrait se passer. D'autres tourisimes sont possibles.

Malheureusement, pas mal d'honnêtes citoyen.nes marseillais.es, et pas seulement ceux et celles qui se payent des croisières, sont embarqué.es sur ce bateau : la CCI estime à 2000 le nombre d'emplois locaux directs ou induits par l'industrie des croisières. Mais ne pourrait-on pas créer autant d'emplois dans le tissu des entreprises locales, petites et grandes ? Ne pourrait-on pas aussi installer des EBE (entreprise à but d'emploi), par exemple des Régies de Quartier, créant des emplois en CDI pour répondre à des besoins de production et de services (y compris touristiques!) qui n'intéressent pas les entreprises classiques, comme le fait la petite ville de Jouques (au nord-est de la Métropole) qui s'est engagée dans l'expérimentation « Territoires Zéro Chômeurs de Longue Durée » ? Pourquoi pas ? (Jouques ... en voilà une destination de rêve pour le tourisme de proximité!)

En cette année d'élections municipales la question d'un développement économique soutenable est posée. Avec entre autres des emplois dans les économies d'énergie ... et dans les énergies alternatives aux fossiles pour le transport maritime. Exemples : l'hydrogène (actuellement en phase d'expérimentation), et comme énergies d'appoint le bio-gaz de production locale, les formes modernes de voile, et le solaire²³. Le transport maritime doit globalement diminuer, mais en certains endroits on doit le développer, par exemple comme substitut à la route pour les transports le long des côtes, et comme substitut à l'avion pour traverser la Méditerranée.

Heureusement le Plan Climat Métropolitain a tout prévu !

À l'été 2019, après des mois de retard dans l'élaboration du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET, ou PCAEM pour la Métropole Aix-Marseille-Provence), une première mouture de ce Plan a été soumise au vote de la session de septembre du Conseil Métropolitain par sa présidente Martine Vassal. La procédure de ratification, dont consultation des citoyen.nes, se poursuit dans les premiers mois de 2020.

Dans ce Plan la perspective d'une économie décarbonée est affirmée mais sa réalisation est repoussée à des dates lointaines. Pour l'immédiat on trouve dans le plan aussi bien des mesures qui peuvent s'intégrer à cette perspective, et d'autres qui clairement la contredisent.

Nous lisons page 32 de la version résumée du PCAEM²⁴ :

- « *Axe 5 : Renforçons les enjeux climat-air-énergie dans les activités portuaires et aéroportuaires* »,

§ « *Accompagner l'activité portuaire vers une transition énergétique [...] Portage : GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)* »

²³ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/brest-29200/assises-de-la-mer-quoi-carbureront-les-navires-du-futur-6092194>

²⁴ Copie du résumé officiel du PCAEM sur le site d'Alternatiba Marseille : https://alternatiba.eu/marseille/wp-content/uploads/sites/54/2020/01/PCAEM_AMP_Synthese_Regeneration-26_09_2019.pdf

Mais de quelle transition s'agit-il ? Une partie de la réponse se trouve p.29, dans la liste des entreprises à accompagner : « *développer l'usage du GNL comme carburant maritime* ».

et toujours page 32 :

- § « *Engager un partenariat en faveur de la transition éco-énergétique des navires de croisière à Marseille. [...] Portage : Club de la Croisière* ».

Commentaire : plan climat ou plan business as usual ?

(Encore mieux : dans la même page nous lisons à propos de l'aéroport : « *Réduire les émissions de polluants des avions au roulage et en escale* », « *Poursuivre [...] la démarche Airport Carbon Accreditation* » (programme mondial de diminution des émissions de CO2 par les activités des aéroports au sol) ... rien sur les émissions de CO2 des avions en vol ! aucune allusion, par exemple, à la nécessaire priorité du rail sur l'avion pour les trajets intérieurs.)

Pour comprendre cette absence d'initiative, ce suivisme vis-à-vis des dirigeants d'entreprises les plus irrespectueux du climat, on peut lire page 29 la déclaration suivante, qui résonne comme un acte de foi :

(C'est nous qui soulignons) « *Face aux enjeux posés par le réchauffement climatique et dans un contexte toujours plus concurrentiel, la Métropole est convaincue que la performance économique des entreprises est la priorité et que l'accompagnement de leur transition vers un mode de fonctionnement plus durable en est un vecteur.* » Voilà de quoi nos dirigeants sont « convaincus ».

Cette phrase se trouve sous le titre « *Axe 4 : « Accompagnons la transition des moteurs économiques* ». Dans la liste desdits « moteurs économiques » on trouve la filière GNL et la centrale électrique à bois de Gardanne, deux moteurs de l'effet de serre et de la destruction de la nature. La foi en l'inventivité des entreprises ne conduit pas vraiment à un projet écologique cohérent.

Dans cette liste d'entreprises, certaines expérimentent effectivement des alternatives aux énergies fossiles : « filière éolien off-shore flottant », « économie circulaire », « filière hydrogène », etc. Vous pouvons donc finir sur une note résolument positive : la reconnaissance de ces acteurs innovants par la Métropole n'est pas inintéressante.