

# "Ne tuons pas la poule aux œufs d'or"

Adjointe au maire (LR) en charge notamment des croisières, mais aussi ancienne députée européenne membre de la commission Transports et Tourisme, Dominique Vlasto a suivi avec beaucoup d'intérêt la réouverture de la forme de réparation navale n°10; ainsi que l'arrivée d'un premier bateau, le paquebot *MSC Orchestra*, venu s'équiper d'un dispositif antipollution...

■ **La forme 10 vient de reprendre du service. Pourquoi était-il si important de remettre cet outil en état de marche ?**

Cela l'était à la fois en termes économiques et pour l'image du Grand port maritime de Marseille. C'est la seule forme de Méditerranée capable de recevoir des bateaux de cette taille. Les armateurs dont les croisières démarrent chez nous, étaient très intéressés par le fait de pouvoir disposer d'une telle possibilité de réparation sur place. C'est pour cela que Costa Croisières a mis 10 millions d'euros dans cette opération, coupant d'ailleurs l'herbe sous le pied de son concurrent MSC Croisières. C'est aussi très important pour l'image de la ville et de la Métropole car nous allons pouvoir recevoir bien d'autres bateaux que les seuls paquebots. Pendant longtemps, on a pensé que la remise en service de la forme 10 n'était pas une priorité, mais c'était une erreur. Maintenant que nous disposons à nouveau de ce très bel outil, nous allons le faire savoir et nous s'en servir pour développer l'activité portuaire et maritime.

■ **Le premier bateau reçu dans la forme est un paquebot qui va être équipé d'un scrubber (système de lavage des fumées de combustion, Ndlr). Les croisières constituent-elles une activité dangereusement polluante ?**

Ces navires ne polluent pas davantage que les autres bateaux, notamment ceux qui



Dominique Vlasto (LR).

/PHOTO VALÉRIE VREL

transportent des marchandises. Les croisières, toutes compagnies confondues, c'est environ 500 escales par an. Or les ferries et cargos-mixtes de La Méridionale représentent à eux seuls près de 700 escales et ceux de Corsica Linea, plus d'un millier. Les croisières ne constituent donc que 0,5 % du total des bateaux qui fréquentent le Grand port maritime mais elles sont prises en otage parce que c'est l'activité la plus emblématique et aussi parce que leurs détracteurs pensent que les gens qui effectuent ce genre de voyage ont de gros moyens financiers et font passer leur plaisir avant les questions de pollution. Certains pensent également à tort que certaines compagnies sont plus vertueuses que d'autres, alors qu'elles sont toutes obligées de faire cet ef-

fort de dépollution. J'ai été députée européenne et c'est un sujet que je connais bien. Les premières mesures antipollution datent de 1978. Puis en 2012, une directive est allée plus loin, mais la France a mis trois ans pour la mettre en application. Tous les bateaux neufs doivent respecter les nouvelles normes. Quant aux bateaux existants, ils devront se mettre en conformité au plus tard en 2020. Cela peut paraître long mais il faut du temps pour intégrer à bord de navires déjà en service un équipement aussi complexe. On est donc en marche normalement pour réduire cette pollution. Et au-delà de 2020, si des bateaux se présentent en escale à Marseille sans être aux normes, nous les refuserons. Mais il faut être clair. Si on ne veut plus de bateaux de croisière à Marseille, ils iront ailleurs. Certes, ils pollueront ailleurs, mais ils enrichiront aussi ailleurs. Alors ne tuons pas la poule aux œufs d'or.

■ **La progression du trafic croisières semble avoir marqué le pas cette année. Êtes-vous inquiète pour l'avenir ou avez-vous de bonnes raisons de penser que la croissance va se poursuivre ?**

Ce n'est pas un coup d'arrêt. En 2017, certaines compagnies ont positionné chez nous moins de bateaux mais de plus grande capacité; d'autres ont réduit le nombre de leurs escales. Mais leur programmation pour les années à venir est connue. D'après leur agenda, nous atteindrons bel et bien les 2 millions de passagers en 2020. Et il y a de quoi s'en réjouir. La croisière, ce sont des villes flottantes qui vont de ports en ports où les passagers dépensent entre 140€ et 160€ par escale. Pour Marseille, les retombées totales sur une année sont évaluées entre 310 et 350 millions d'euros, réparties en trois tiers : un pour l'économie locale, un pour le port et un pour les transports.

Propos recueillis par Philippe GALLINI