

Décarboner, priorité

ENTRETIEN. Enjeux climatiques et réglementation internationale poussent le transport maritime à diminuer ses émissions de CO₂. Chargée d'études à l'Isemar, Camille Valéro fait le point.

PresseOcéan : comment décarboner le transport maritime ?

Camille Valéro, chargée d'études à l'Institut supérieur d'économie maritime : « Les armateurs ont réagi dès 2008 en réduisant la vitesse des navires. À la base, cela répondait à des considérations économiques à cause de la crise, mais on s'est aperçu qu'il y avait aussi un gain écologique. Il y a eu aussi des mesures pour optimiser les carènes des navires, des mesures concrètes qui peuvent être mises en place tout de suite. Le vrai enjeu maintenant, c'est de trouver de nouveaux carburants, des alternatives au fioul lourd. Le monde maritime doit passer d'une économie monocarbone à de nouveaux modes de propulsion. C'est un nouveau paradigme ».

Le mouvement est-il lancé ?

« Oui, les armateurs y travaillent mais ils ne peuvent pas avancer seuls dans leur coin. Il y a des coalitions qui naissent avec des armateurs, raffineurs, autorités portuaires, acteurs politiques. »

L'innovation est la clé ?

« Oui et à plusieurs niveaux. Il y a déjà des carburants accessibles, comme le gaz naturel liquéfié qui se développe. L'armateur français CMA-CGM (leader mondial du transport de conteneurs, ndlr) a fait le choix du GNL.



Camille Valéro est juriste et chargée d'étude à l'Isemar. Photo Isemar

C'est un carburant disponible, éprouvé mais il reste issu des énergies fossiles. Il répond à des impératifs à court terme. »

Quid de l'hydrogène ?

« C'est une piste. Mais tout dépend de quoi on parle, car il faut savoir que 95 % de l'hydrogène est issu des énergies fossiles. Cela peut être intéressant s'il est produit à partir d'énergies

renouvelables comme l'éolien ou le solaire. La question est complexe. »

La propulsion vélique est-elle la solution ?

« C'est une des solutions. Aujourd'hui, on se projette plutôt dans un mix énergétique, avec, pourquoi pas, de l'hybridation. Il y a encore besoin de faire beaucoup de R&D. Il faut savoir aussi comment on finance cette recher-

che. Au niveau international, il y a par exemple la volonté de mettre en place une taxe sur les carburants pour financer un fonds international. »

Le retour de la marine à voile est-il symbolique ?

« C'est une piste très intéressante. On retourne à l'histoire même de la marine, mais c'est très innovant, avec les nouvelles techniques de routage à la pointe. Localement, il y a une vraie dynamique avec l'association Wind Ship qui s'est implantée à Nantes. Il y a aussi les projets d'entreprises comme Neoline, Zéphyr & Borée ou la voile Solid Sail aux Chantiers de l'Atlantique. Ce sera des retours d'expérience précieux qui permettront de lever des verrous administratifs. »

Est-on à l'aube d'une révolution du transport maritime ?

« J'espère que les efforts engagés vont porter leurs fruits. Au-delà de l'aspect environnemental, la décarbonation a un enjeu géopolitique, en limitant la dépendance énergétique vis-à-vis d'un pays. Mais on voit que la question est hyper prégnante. Les autorités portuaires, les armateurs, tout le monde y réfléchit. »

Propos recueillis par Nicolas Dahéron

Chaque dimanche dans PresseOcéan

● ZOOM



Le transport maritime génère plus de gaz à effet de serre que l'aérien. PO-ND

Entre 2,5 % et 3 % des émissions mondiales

Chiffres. C'est une part non négligeable à l'échelle de la planète. Selon les estimations, le transport maritime génère « entre 2,5 % et 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre », explique Camille Valéro de l'Isemar. C'est plus, par exemple, que le transport aérien. Et ce chiffre va augmenter avec la hausse du volume de fret international d'ici 2050. Des mesures ont été prises dès 2018 avec un calendrier réglementaire. C'est l'Organisation mariti-

me internationale (OMI), une émanation de l'ONU, qui gère la réglementation. Des objectifs ont été fixés. Le premier est d'améliorer la performance de l'intensité carbone de 40 % par rapport à 2008, d'ici 2030. L'OMI va ensuite plus loin en prévoyant une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Des données clés qui conduisent les acteurs du monde maritime à accélérer sur la décarbonation, même si le mouvement est déjà engagé.