

«La bataille pour un monde maritime propre ne fait que commencer»

Dans quelques semaines, le monde maritime va passer le cap du 1^{er} janvier 2020 qui marquera l'entrée en vigueur d'une réglementation nettement plus contraignante sur les émissions d'oxyde de soufre des navires. Annoncée depuis plusieurs années, celle-ci a été souvent mal ressentie par un secteur plutôt vertueux au regard des tonnages transportés et de sa faible pollution en terme de CO₂ par tonne-kilomètre. Mais en quelques années les mentalités ont beaucoup évolué, désormais l'urgence environnementale nous submerge : la montée des températures, le changement des paysages de montagne, le recul du trait de côte sont des phénomènes perçus par tous. Les opinions publiques sont devenues très sensibles à cet enjeu. Quelques exemples : une très jeune fille est invitée à la tribune des parlements, des Nations Unies, pour crier sa révolte devant le monde pollué que nous laissons aux générations futures. Les marches pour le climat se multiplient partout dans le monde. Des actions en justice, au fondement incertain, sont lancées et considérées comme recevables.

Pour le monde maritime, le danger est d'être une victime médiatique, donc politique, freiné qu'il est dans sa nécessité d'évoluer par sa taille, sa diversité, son individualisme. D'ores et déjà les émissions des paquebots dans les ports sont un enjeu de politique locale. Dès maintenant l'hostilité aux traités de commerce internationaux est justifiée par les pollutions générées, pourtant très faibles au regard des quantités transportées, par les déplacements de marchandises d'un bout à l'autre de la planète. Tôt ou tard les nettoyeurs de fumée (*scrubbers*) apparaîtront comme une réponse limitée aux réglementations, conduisant à verser dans les mers de l'acide sulfurique plutôt que de relâcher dans l'air de l'oxyde de soufre.

Aussi les objectifs très ambitieux de l'Organisation Maritime Internationale en matière d'émissions de CO₂ doivent-ils être regardés très sérieusement : l'OMI demande, entre autres efforts, que le monde maritime divise par deux ses émissions en 2050 par rapport à 2008. Le trafic maritime mondial aura probablement triplé à cette date, ce qui veut dire que les émissions par navire devront avoir été divisées par... six ! Enorme. Mais pourquoi pas ? Nous n'avons pas les réponses techniques aujourd'hui, mais trente ans est une période suffisamment longue pour imaginer des ruptures majeures : il y a trente ans, Internet était confidentiel, les téléphones cellulaires n'existaient qu'à l'état de concept, les piles lithium-ion



© DUMAINE

Par
Philippe Berterotti
PDG de Gaztransport
& Technigaz

valaient trente fois plus cher qu'aujourd'hui et n'étaient réservées qu'à des utilisations militaires.

Pour le monde maritime, comme les armateurs français, les premiers au monde, l'ont bien compris, se tourner vers les solutions limitant les émissions de CO₂ est non seulement un moyen d'éloigner les tempêtes médiatiques, mais aussi un moyen d'investir dans des navires qui seront en conformité avec les réglementations à venir, donc qui pourront être opérés plus longtemps, qui pourront être bien mieux revendus. Cela peut donc être un très bon calcul économique.

Bien des solutions permettant de réduire significativement ses émissions de CO₂ sont connues : le GNL, le *slow steaming* et son cortège de conséquences sur la conception des navires, l'hydrodynamisme des coques, l'amélioration, toujours et encore, des propulsions, la propreté des coques, gage d'efficacité, les bulles d'air qui réduisent le frottement entre coque et eau, le digital qui permet de surveiller la performance du navire, de voir très tôt quand elle se dégrade, de gérer la route et le juste-à-temps, et de faire tant d'autres choses, et nous pourrions continuer ainsi avec bien d'autres solutions imaginées dès aujourd'hui, qui demandent à être évaluées, combinées, optimisées pour rendre les navires de demain beaucoup plus propres. Chacune de ces solutions apporte son écot à l'atteinte de l'objectif, pour l'instant réputé aussi lointain qu'inatteignable. En quelques années, le paradigme sur lequel nous vivons en matière de conception de navires va changer : il conviendra de chercher à optimiser les navires pour remplir leur finalité opérationnelle avec les plus faibles émissions possibles.

Pour notre pays, qui est l'un des quelques grands pays d'ingénieurs de ce monde, c'est là une opportunité : l'écosystème industriel maritime français est incroyablement riche et innovant, quoique composé pour l'essentiel de petites entreprises. Il a beaucoup d'armes, à commencer par les talents, pour inventer des innovations de rupture. Avec ses armateurs, il est déjà à la pointe de ce combat. Au 1^{er} janvier 2020, la bataille pour un monde maritime propre ne fera que commencer. Pour éviter que cette bataille ne se livre sur le terrain médiatique, il convient de la mener, au plus tôt, sur le seul terrain où elle pourra être gagnée : le terrain technologique. ■

En savoir + : www.gtt.fr

