

Transition énergétique: les armateurs français prêts à y aller, mais avec les autres

[Les Echos](#) du 10 avril 2018

Le sujet des nouveaux modes de propulsion des navires était au coeur de l'Assemblée générale d'Armateurs de France ce mardi. Avec une inquiétude, que l'Europe impose des normes que le reste du monde ignorerait.

A l'heure où l'Organisation maritime internationale (OMI), réunie cette semaine à Londres, tente de trouver un accord sur comment baisser les émissions des gaz à effet de serre des bateaux, le sujet de la transition énergétique était tout naturellement au coeur de l'Assemblée générale annuelle d'Armateurs de France, ce mardi à Paris. L'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes en avait même fait le sujet de l'une des deux tables rondes du «Shippingday », qui s'est déroulé dans la foulée.

« Nous sommes pour avoir une ambition environnementale de réduction des émissions de gaz à effet de serre de notre industrie, mais le pire cas de figure serait que la France ou l'Union européenne prennent des mesures qui n'intègrent pas la flotte mondiale. Il faut que de telles mesures soient mondiales », a déclaré le président d'Armateurs de France, Jean-Marc Roué, par ailleurs patron de Brittany Ferries. De fait, le risque existe si l'OMI ne parvenait pas à mettre d'accord tous les pays de cette organisation des Nations unies sur une feuille de route commune.

Dés 2008, l'OMI avait acté le fait que les navires devraient adopter en 2020 des carburants désulfurés, avec l'obligation pour les raffineurs d'apporter une solution à leurs clients. Or, souligne-t-on chez Armateurs de France, « les raffineurs sont étrangement absents de cette discussion. » Comme s'ils attendaient l'échéance pour finalement leur imposer du gasoil, répondant aux nouvelles exigences environnementales mais à un prix qui pourrait coûter cher aux armateurs.

Quant à l'objectif de décarbonation totale de l'industrie en 2050, il paraît, à ce stade inatteignable. « Une réduction de 50% des émissions de la flotte mondiale est plus réaliste », estime Hervé Thomas, délégué général de l'organisation française, en rappelant que le transport maritime mondial, qui assure près de 90% des échanges de marchandises sur la planète, représente moins de 3% des quelque 35 milliards de tonnes de CO2 émises chaque année.

Pour Gildas Maire, directeur général de Louis Dreyfus Armateurs et membre du bureau d'Armateurs de France (dont il a été président), une solution efficace passerait par la réduction de la vitesse des navires. Selon lui, un bateau transportant 200.000 tonnes dont la vitesse serait réduite de 14 à 11 noeuds afficherait une consommation quotidienne de 40 tonnes au lieu de 65.