

Transport maritime. Cap sur le gaz naturel liquéfié

[Le Télégramme](#) du 11 avril 2018

La transition énergétique était au coeur des débats des Armateurs de France. Tour d'horizon avec son président, patron de Brittany Ferries, Jean-Marc Roué.

Lors de l'assemblée générale des Armateurs de France, vous avez milité pour un développement du GNL (gaz naturel liquéfié) comme mode alternatif de propulsion des navires. Pourquoi ?

Les objectifs de réduction des émissions atmosphériques résultant de la consommation des hydrocarbures vont être de plus en plus contraignants. En 2020, les navires devront adopter des carburants désulfurés. Armateurs, motoristes, constructeurs de navires s'accordent à dire que le gaz naturel liquéfié est la solution permettant de répondre à la fois aux objectifs de réduction des émissions de soufre et d'émission de gaz à effet de serre. Je ne nie pas que dans l'avenir il y aura des évolutions plus significatives notamment avec la propulsion à hydrogène mais la technique n'est pas encore éprouvée pour les bateaux. On peut aussi réduire la vitesse des bateaux pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre mais cela ne répond pas aux problèmes de santé publique. Le gaz naturel génère moins de dioxyde de carbone durant la combustion. Il ne contient pas de soufre et émet peu d'oxyde d'azote et de particules fines.

Que demandez-vous ?

Nous plaidons pour un grand plan industriel novateur incitant à la création d'une flotte de bateaux fonctionnant au GNL et à l'installation du GNL et de capacités de soutage dans les ports. Nous attendons la mise en application d'une réglementation souple et efficace. Certes l'essentiel de la ressource vient du gaz fossile mais l'homme sait produire aussi du méthane sans difficulté en valorisant les déchets.

La cybersécurité est une autre préoccupation des armateurs. Pourquoi ?

On veut ouvrir le débat pour une meilleure protection de nos outils et faire prendre conscience des risques à la fois financiers et technologiques auxquels les armateurs sont confrontés.

Comment se présente la saison à la Brittany Ferries ?

Du fait du Brexit, le marché est chahuté. Depuis le début de l'année, on constate pour le Transmanche une baisse des réservations par rapport à 2017. On s'attend à une légère érosion du volume de passagers. Mais cela reste encore au conditionnel car la livre a remonté. En tout cas, le Brexit commence à avoir des effets sur le fret dans le Transmanche en général. Une baisse de 1 % du transport de véhicules industriels a été constatée entre décembre 2017 et février 2018. Pour notre compagnie, le Brexit n'a pas d'impact en revanche sur le Transgascogne où nous continuons à progresser. L'Espagne reste la destination préférée des Britanniques.

Et votre nouvelle ligne entre l'Irlande et l'Espagne ?

Les réservations sont inférieures à nos prévisions mais il faudra du temps pour que cette ligne nouvelle monte en puissance. Pour répondre à ce marché en croissance et pour faire face à Irish Ferries qui est un concurrent redoutable, nous nous sommes engagés sur le projet du

Connemara avec l'emploi de marins européens. Dans le contexte du Brexit, notre objectif est de continuer à nous développer mais en prenant le minimum de risques. Je comprends que les représentants syndicaux soient surpris mais c'est une affaire temporaire.

Après le Honfleur dont la livraison est prévue en mai 2019, avez-vous d'autres projets de construction de bateaux neufs ?

La volonté de renouveler notre flotte est quotidienne. On espère remplacer le plus tôt possible le Bretagne à Saint-Malo. C'est pour cela que nous sommes sages et prudents. Les banquiers prêtent à ceux qui sont capables de les rembourser.