

GROUPE DE TRAVAIL DU CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE
SOUS GROUPE Gaz Naturel Liquéfié (GNL)

Bien qu'étant reconnu comme le mode de transport le moins polluant, le transport maritime est confronté à une forte demande de réduction de son empreinte environnementale. Les objectifs de réduction des émissions résultant de la consommation des hydrocarbures ont été renforcés et vont être de plus en plus contraignants. Le transport maritime doit donc assurer sa transition énergétique.

Parmi les différents secteurs de l'industrie maritime, le transport à courte distance, aussi bien passagers que fret, dont l'activité se déroule en totalité ou en majorité dans les Zones de Contrôle d'Emission est le plus affecté et cela pour deux raisons. Tout d'abord l'augmentation des coûts de combustible alourdit fortement les charges d'exploitation et ensuite ce secteur d'activité est soumis à la concurrence d'autres modes de transport (dont la route) ce qui n'est pas le cas du transport au long cours.

Dans ce cadre, le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) a été évalué par les armateurs, les motoristes et les constructeurs de navires, comme une voie prometteuse permettant de répondre aux objectifs actuels de réduction des émissions de soufre mais également aux réglementations qui sont envisagées sur les oxydes d'azote, les particules ou le CO₂.

Mais face à ce changement majeur de mode de propulsion, l'industrie se trouve confrontée à d'importantes questions techniques, économiques et réglementaires ainsi qu'à des besoins de formation des équipages

Les questions techniques

La propulsion par moteur au GNL s'est développée depuis une vingtaine d'années en des chaudières à vapeur sur les navires méthaniers. C'est maintenant une technique parfaitement maîtrisée dans tous ses aspects y compris pour ce qui concerne le stockage à bord du navire, les tuyauteries machine, etc...

Mais la mutation nécessaire de la flotte ne peut s'opérer que par l'achat de nouveaux navires en remplacement de navires anciens ou par la modification des navires existants. Les études et les réalisations de telles commandes ou modifications ne peuvent pas s'opérer, pour une flotte entière, en l'espace de quelques mois. Un délai de plusieurs années est nécessaire.

Les questions économiques

La modification de l'annexe VI de la Convention Marpol par l'OMI a été actée en 2008. Au niveau de l'UE, elle a été renforcée par la directive du 21 novembre 2012 sur la teneur en soufre des combustibles marins. Elle impose l'utilisation de combustibles marins à très faible teneur en soufre (0,1 %) à partir du 1^{er} janvier 2015. Cette règle s'impose aux navires évoluant à l'intérieur des zones d'émission contrôlées de la Manche, de la Mer du

Nord et de la Baltique. Contrairement aux règles d'émission qui régissent le transport routier, elle s'appliquera à tous les navires existants, et pas uniquement aux navires mis en service après le 1^{er} janvier 2015.

Depuis 2008, la Commission Européenne étudie les règles qui s'imposeront à court terme aux navires pour réduire leurs émissions de carbone et de particules fines.

Elle a rédigé fin 2012 un document de travail « Actions towards a comprehensive EU framework on LNG for shipping » (SWD(2013) 4 final). Ce document souligne le besoin de création d'un réseau européen d'approvisionnement en GNL pour les navires, condition nécessaire à la prise de décision des opérateurs maritimes pour construire et adapter leurs navires en fonction des caractéristiques de ce combustible beaucoup plus respectueux de l'environnement et de la santé humaine que le fuel lourd ou que le fuel à très faible teneur en soufre. À cet effet, la Commission a proposé le 24 janvier 2013 un projet de directive sur les infrastructures pour les carburants de substitution, dont le GNL, en cours de négociation au sein des instances de l'UE.

Lors de l'adoption de la modification de l'annexe VI de Marpol, les conditions économiques très favorables, qui prévalaient alors, permettaient d'espérer une adaptation rapide de l'activité avec une dégradation acceptable des résultats financiers des entreprises par un transfert du surcoût combustible vers le client (passager ou fret). La crise économique a complètement bouleversé cette vision des choses. Dès 2009, les entreprises et particulièrement celles armant des navires de transport maritime de courte distance se sont trouvées confrontées à des difficultés économiques considérables.

La transition vers le GNL est un levier beaucoup plus efficace de réduction des nuisances que l'utilisation de fuel à très faible teneur en soufre, elle nécessite des investissements importants aussi bien pour les commandes de navires neufs que pour modifier les navires existants. Certaines entreprises se préparent néanmoins à faire ce choix, qui est la garantie à terme, d'une meilleure adaptation aux contraintes environnementales, du maintien de l'emploi ainsi que de la pérennité des entreprises par l'amélioration de leurs résultats financiers.

Ce choix permet aussi à ces entreprises d'anticiper les prochaines mesures que proposera la Commission européenne pour réduire les émissions de CO₂ du transport maritime, ainsi que d'autres polluants (Oxydes d'azote et particules).

Compte tenu du niveau et des délais de réalisation des investissements requis pour les navires et les équipements d'approvisionnements, il est nécessaire que l'ensemble des ressources de cofinancement soit mobilisé, et que des financements à long terme soient accessibles, pour ne pas compromettre les comptes d'exploitation et les bilans des entreprises de transport maritime.

Les questions réglementaires

Le transport maritime est majoritairement une activité internationale et il est indispensable que la réglementation mise en place le soit au niveau international, ou au moins européen, pour éviter toute distorsion de concurrence.

Des pays européens comme la Norvège utilisent le GNL de manière courante pour la propulsion des navires mais également pour la consommation industrielle ou domestique à terre. Ils ont mis en place des mesures permettant d'assurer efficacement la sécurité des biens et des personnes.

La France doit, elle aussi, veiller à assurer cette sécurité mais en évitant des mesures réglementaires ou la mise en œuvre des réglementations existantes plus contraignantes que dans les autres pays européens concurrents.

Le développement d'une logistique efficace d'approvisionnement en GNL nécessite de mettre en place de véritables stations de stockage de GNL ou d'approvisionnement par navire souteur. Les études de risque dans le cadre de la directive SEVESO entraînent également des délais importants.

Les besoins de formation des équipages

Le développement du GNL doit être accompagné d'une politique de formation et de qualification des équipages pour conjuguer les exigences d'exploitation et les nouvelles contraintes de sécurité. Les formations doivent être adaptées à une réalité de terrain ainsi qu'à la formation initiale des marins qu'il s'agisse du personnel officiers ou subalternes. La question du financement de ces formations et qualifications doit faire partie intégrante de tous les projets de transition énergétique vers le GNL.

Conclusion

Le coût de mise en œuvre des réglementations environnementales qui vont s'appliquer aux navires dans les prochaines années laisse entrevoir la disparition d'une grande partie du transport maritime à courte distance de passagers et de fret.

Les conséquences en termes d'emplois au niveau régional sont préoccupantes. Et même la qualité de l'air et la vie de nos concitoyens ne s'en trouvera pas améliorée car le transport maritime sera remplacé en majorité par du transport routier.

Depuis deux ans, l'implication des parties prenantes françaises intéressées par le développement du GNL a permis de progresser très rapidement. Mais le développement d'une filière complète du GNL, du fournisseur au navire, et le remplacement ou la modification des navires ne pourront pas être finalisés avant la fin de l'année 2014.

Une période de cinq ans supplémentaires apparaît comme un délai raisonnable.

Ce délai, limité dans la durée, doit être accordé à un nombre de navires et de compagnies restreints sur les routes qui pourront démontrer que l'introduction du 0,1% en 2015 se traduira par des conséquences environnementales et économiques dommageables pour la collectivité nationale.

Ces compagnies devront alors s'engager sur un programme précis de mise à niveau ou d'achat de navires neufs.

Dans son récent rapport sur la mise en œuvre des réductions de polluant du transport maritime, la commission a indiqué que la mise en œuvre du GNL comme carburant marin est une priorité. Cette priorité porte, entre autres, sur la possibilité d'introduire des régimes de financement pour soutenir les armateurs, sur des incitations locales par la réduction des frais de port et sur le développement des infrastructures portuaires y compris les barges de soutage.

Les membres du Conseil Supérieur de la Marine Marchande demandent donc que la France entame un dialogue avec les autres États membres et la Commission Européenne et toutes les autres parties nécessaires.

Ce dialogue doit permettre d'aboutir à un consensus sur des mesures transitoires, incluant un calendrier limité dans la durée, un nombre de navires et de compagnies également restreint. Ces mesures techniques doivent être accompagnées :

- *De mesures d'accompagnement économiques (financement des nouveaux équipements) qui sont absolument indispensables à la survie de nombreuses entreprises de transport maritime de courte distance.*
- *D'un suivi efficace de la mise en place d'une filière de soutage au GNL dans les ports français, avec l'implication constante des pouvoirs publics pour débloquer les points de friction établis par le rapport Jouffray.*