

Le trophée Armateurs de France pour les porte-conteneurs GNL de CMA CGM

Avec la commande de neuf porte-conteneurs 22.000 EVP fonctionnant au GNL, CMA CGM fait une avancée majeure, qui lui vaut le trophée de la Charte bleue d'Armateurs de France.



CMA CGM a signé en décembre 2017 un accord d'une durée de dix ans avec Total pour la fourniture de 300.000 tonnes par an de GNL © Armateurs de France

Le gaz naturel liquéfié (GNL) était au centre de toutes les attentions lors du "Shipping Day", rendez-vous annuel d'Armateurs de France, qui s'est tenu le 10 avril 2018 à Paris, avec en ouverture une table ronde sur le carburant GNL. Une alternative au fuel pour respecter la réglementation de l'OMI sur les émissions polluantes des navires. Avec la commande, fin 2017, de **neuf porte-conteneurs géants (22.000 EVP) fonctionnant au GNL**, l'armement français CMA CGM fait figure de pionnier en la matière. Les navires de 400 mètres de long pour 64 mètres de large (24 rangées de conteneurs) auront en soute 18.600 m³ de GNL stockés sous le château avant. Ce qui permet un aller et retour entre l'Europe et la Chine, ligne sur laquelle ces navires seront exploités à partir de 2020, avec un seul soutage dans les ports nord-européens. Les navires seront construits dans deux chantiers de China State Shipbuilding Corporation (CSSC).

Le stockage du gaz, qui utilise deux fois plus de volume de soute que le fuel, aura été une des questions importantes dans la conception des navires. Autre point d'importance : l'avitaillement. "Il y a aujourd'hui très peu d'avitailleurs GNL, déplore Ludovic Gérard, vice-président exécutif de CMA Ships, mais notre commande aura rompu la chaîne de la poule et de l'œuf pour savoir qui commence, et cela va favoriser le développement du GNL. Aujourd'hui, la livraison augmente de 25 % le coût de l'avitaillement GNL. Plus les navires seront nombreux et plus ce coût va réduire. Nous ne pouvons donc qu'encourager nos concurrents à faire comme nous !"

Projet de barge d'avitaillement GNL à Marseille

Comparé aux 270 Mt de GNL transportées chaque année par 500 méthaniers de la flotte mondiale, l'utilisation du GNL comme carburant marin est en effet un tout petit marché : 400.000 tonnes consommées chaque année par les 100 navires fonctionnant au GNL. Les quantités de gaz qui seront fournies par Total pour le soutage des neuf porte-conteneurs de CMA CGM

représentent à elles seules les deux tiers de ce marché ! La situation devrait cependant évoluer rapidement selon Luc Gillet, vice-président de Total Shipping : "En 2025, 10 Mt de GNL devraient être utilisées comme carburant marin, soit 5 % du marché global des soutes". Pour l'instant, la logistique grève le prix du soutage, malgré un prix du GNL inférieur à la tonne. Mais une plus grande diffusion du GNL devrait résoudre le problème. "La clé, c'est la logistique de l'avitaillement, avec la construction d'avitailleurs méthaniers, confirme Luc Gillet. Mais un tel navire coûte dix fois plus cher à construire qu'un avitailleur classique".

"Notre commande aura rompu la chaîne de la poule et de l'œuf"

Un projet de barge d'avitaillement GNL est en préparation à Marseille, et pourrait aboutir d'ici deux à trois ans. "L'accélération sur le GNL est intéressante, et elle s'auto-alimente car avec les barges d'avitaillement le prix de la logistique va baisser", se félicite Christine Cabau-Woehrel, directrice générale du port de Marseille, qui précise que des scrubbers équipent 65 % des navires escalant à Marseille et que les émissions de soufre y ont déjà baissé de 40 % depuis 2010.

D'autres solutions existent en effet pour réduire les émissions de soufre : gasoil, fuel moins soufré, fuel classique avec scrubber... L'utilisation de scrubbers, facile à installer sur une construction neuve et avec un délai de rentabilité de quelques années, est intéressante à court terme, alors que le GNL nécessite des investissements de long terme. "CMA CGM, pionnier dans le GNL, n'est pour l'instant pas suivi par les autres armateurs qui se donnent le temps de la réflexion pendant encore au moins un an. Sauf pour les ferries où l'on investit plus facilement dans les technologies vertes", note Alexandre Amedjian, directeur du secteur maritime à la Société générale, qui souligne que "le passage au GNL représente un surcoût à la construction, assorti d'une incertitude économique quant à l'évolution du prix du GNL par rapport aux autres carburants disponibles". Il est rejoint sur ce point par la majorité des participants à la table ronde.

Des navires plus propres, sans augmentation des frets

"Les clients veulent des navires plus propres, mais sans augmentation des frets", ironise Antoine Person, secrétaire général de Louis Dreyfus Armateurs, qui précise n'avoir pas fait le choix du passage au GNL "car les quelques navires construits récemment l'ont été pour faire des trafics à la demande, vers des ports où nous ne savons pas à l'avance si nous trouverons du gaz". Pour CMA CGM, Ludovic Gérard affirme que "l'équation met en balance le prix du navire et le prix des soutes, et ce dernier augmente. On pense qu'il y a avec le GNL un délai de rentabilité plus long qu'avec le scrubber, mais une économie bien réelle à long terme. Les clients soutiennent notre démarche et sont de plus en plus demandeurs de navires verts". CMA CGM n'a cependant pas d'autres projets GNL "pour l'instant".

Étienne Berrier

Jeudi 12 Avril 2018