

Les prochains porte-conteneurs géants de CMA CGM navigueront au gaz

Pour ses prochains grands porte-conteneurs, le français abandonne le fioul au profit du gaz naturel liquéfié, le « carburant de l'avenir », selon les dirigeants du transporteur.

Par Denis Cosnard Publié le 07 novembre 2017 à 09h43 - Mis à jour le 07 novembre 2017 à 12h01



Le « Benjamin Franklin » au départ de Seattle, en mars 2016. Les neufs porte-conteneurs géants dont CMA CGM vient de passer commande et qui seront livrés en 2020 utiliseront eux le gaz naturel liquéfié. Don Wilson/ CMA CGM

La famille Saadé a longuement pesé le pour et le contre, les gains et les coûts, les risques. Désormais, les propriétaires de CMA CGM ont tranché : pour eux, fini le fioul et le gazole, les dérivés du pétrole qui font aujourd'hui avancer 99 % des navires. Les prochains bateaux du groupe marseillais fonctionneront au gaz naturel, un carburant bien moins polluant. Ce sera en particulier le cas des neuf géants des mers dont CMA CGM a passé commande en septembre, a annoncé le groupe, mardi 7 novembre. L'armateur vient de trouver un accord en ce sens avec China State Shipbuilding Corporation, la compagnie d'Etat chinoise qui fabriquera à la fois les moteurs et les porte-conteneurs. Livraison prévue en 2020.

Le prix du gaz devrait rester assez bas

Pour la première fois au monde, des porte-conteneurs de grande dimension vont donc utiliser presque exclusivement du gaz. « C'est le carburant de l'avenir, et nous espérons bien que nos concurrents suivront le mouvement », confie Ludovic Gérard, un des dirigeants de la compagnie, numéro trois mondial du transport maritime par conteneurs. Des réflexions du même type sont en cours chez MSC, le numéro deux international. Une petite révolution économique et écologique est en marche.

Depuis plusieurs années, les professionnels de la mer examinent les alternatives possibles au pétrole. En particulier au fioul, un carburant bon marché, mais qui pollue et contribue au réchauffement de la planète. Faut-il revenir à la voile, miser sur l'électricité ou encore les biocarburants ? Le gaz naturel

liquéfié (GNL) a le vent en poupe. Dans le monde, une centaine de navires privilégient déjà cette solution, et autant de bateaux adaptés sont en construction.

« Par rapport à un navire fonctionnant au fioul, [le gaz] permet de réduire de 99 % les émissions de soufre et de particules fines, de 85 % celles d'oxyde d'azote, et de 25 % celles de CO₂ », avance CMA CGM.

Le gaz naturel présente en effet deux atouts-clés. D'une part, il s'agit d'un hydrocarbure moins sale que le pétrole. « *Par rapport à un navire fonctionnant au fioul, il permet de réduire de 99 % les émissions de soufre et de particules fines, de 85 % celles d'oxyde d'azote, et de 25 % celles de CO₂* », avance CMA CGM. Le gaz naturel offre d'autre part des réserves mondiales plus importantes que celles de pétrole, surtout avec l'exploitation des gaz de schiste. De quoi laisser espérer le maintien de prix assez bas. Les analystes du Macquarie Group estiment qu'ils devraient rester autour de 3 dollars par million de BTU (l'unité de mesure du gaz naturel) au moins jusqu'en 2020.

Les premiers convaincus ont été logiquement les exploitants de méthaniers : ces navires spécialisés dans le transport du gaz en consomment une partie pour avancer. D'autres armateurs se sont laissés séduire, en particulier pour les bateaux acheminant des voitures et pour les ferries. Le breton Brittany Ferries a ainsi commandé en juin son premier navire propulsé au GNL. C'est aussi au gaz que feront appel les quatre prochains paquebots qui doivent être construits pour MSC à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique).

Pour les porte-conteneurs, en revanche, les armateurs sont restés jusqu'à présent fidèles au pétrole. A travers le monde, moins de dix navires utilisent le gaz naturel, et uniquement des petits bâtiments ne transportant guère plus de 1 000 ou 2 000 « boîtes ». Autant dire qu'en retenant ce carburant pour ses neuf nouveaux géants, capables de transporter chacun 22 000 conteneurs, CMA CGM marque un tournant.

« *Le choix a été difficile* », reconnaît M. Gérard. Lors de la commande, en septembre, Rodolphe Saadé, le directeur général du groupe familial, avait d'ailleurs laissé planer le doute sur le combustible. C'est qu'un navire au GNL coûte plus cher. Pour rester à l'état liquide, le gaz doit être maintenu à - 163 degrés Celsius, ce qui implique une technologie plus complexe, une cuve réfrigérée en acier inoxydable, des tuyaux avec une double paroi, etc. D'environ 130 millions de dollars (112 millions d'euros), la facture unitaire peut monter à 150 millions, soit un surcoût d'environ 15 %, indiquent des professionnels.

Manque d'infrastructures

En outre, un bateau adapté ne suffit pas. Encore faut-il pouvoir le ravitailler en GNL dans les ports. Or les infrastructures nécessaires n'existent pratiquement pas. Une barge est disponible à Zeebrugge (Belgique), d'autres en projet à Singapour, en Chine, etc. Mais le vrai réseau reste à construire.

Jusqu'alors, CMA CGM avait donc préféré d'autres solutions pour améliorer ses performances énergétiques, notamment en modifiant bulbes et hélices afin qu'ils fendent mieux l'eau. D'autres armateurs ont commandé des porte-conteneurs fonctionnant au fioul ou au gazole, mais susceptibles d'être adaptés au GNL au bout de quelques années.

Trois facteurs ont poussé CMA CGM à prendre davantage de risques. D'abord, la technologie est jugée au point. Elle permet de n'utiliser que 1 % ou 2 % de fioul ou de gazole. Ensuite, les prix du pétrole ont amorcé une remontée. En 22 mois, le baril de Brent est passé de 30 dollars à plus de 60 dollars. Peut-être la fin du fioul et du gazole peu cher. Enfin, la réglementation se durcit. En 2020, les carburants marins ne pourront pas contenir plus de 0,5 % de soufre, soit sept fois moins que le maximum actuel. « *Et la limite va fatalement baisser encore d'ici dix ans, pour tomber à 0,1 %*,

comme c'est déjà le cas dans le nord de l'Europe, assure Julien Topenot, le « M. Environnement » du groupe. Avec le GNL, nous serons en mesure de respecter les normes de demain et d'après-demain. »

Reste à créer les infrastructures portuaires indispensables. Sans attendre l'annonce officielle, Total vient de lancer un appel d'offres auprès de plusieurs chantiers pour construire une barge destinée à approvisionner CMA CGM. Le mouvement est engagé.

Denis Cosnard