

Le gaz naturel à la rescousse des géants des mers

Le transport maritime émet environ 3 % des gaz à effet de serre de la planète. L'une des solutions pour réduire cette pollution : remplacer le fioul par du gaz.

Par Michel Revol

Publié le 30/01/2020 à 18:10 | Le Point.fr



Le Magnifica, de la compagnie MSC, amarré près de la place Saint-Marc, à Venise. Les navires de croisière à quai représentent une importante source de pollution pour les riverains.

© ANDREA PATTARO / AFP

On rencontre de drôles de bestioles dans la vallée de Chevreuse, au sud de Paris. Chez GTT (Gaztransport & Technigaz), quatre robots semblables à des crics géants secouent dans tous les sens des réservoirs transparents remplis d'un liquide semblable à de l'eau. D'un mouvement rapide, ils montent, descendent, vont à droite, à gauche, secouant le liquide. Équipés d'un entrelacs de câbles, ces robots miment le mouvement de la houle. Le liquide contenu dans le réservoir a les caractéristiques du gaz naturel liquéfié (GNL). Refroidi à -160 degrés Celsius, ce GNL est 600 fois moins volumineux que le gaz à l'état naturel, ce qui facilite grandement son transport. Et il est assez propre : utilisé avant tout pour fournir de l'électricité et de l'énergie à terre, le gaz naturel peut aussi servir de carburant pour les bateaux. Il suffit d'adapter les moteurs actuels, alimentés par un fioul lourd très sale, et le tour est joué : comparé au fioul lourd, le GNL émet environ 40 % de moins de CO₂, l'un des gaz à effet de serre.

À Saint-Rémy-lès-Chevreuse, GTT met au point les réservoirs des bateaux qui, demain, passeront au GNL. L'entreprise française est déjà le leader mondial des cuves qui emportent, sur les méthaniers, des millions de mètres cubes de gaz à l'état liquide. Désormais, Philippe Berterottière, son PDG, entend profiter de la réglementation de l'Organisation maritime internationale pour investir ce marché encore balbutiant. Depuis le 1er janvier, l'ensemble des 80 000 à 100 000 bateaux qui croisent dans le monde (tankers, porte-conteneurs, navires de croisière...) doivent réduire la teneur de leurs carburants à 0,5 % d'oxyde de soufre, contre 3,5 % jusqu'alors. Ce polluant n'est pas en cause dans le réchauffement climatique, mais il affecte la santé humaine en provoquant des maladies cardio-vasculaires et pulmonaires. Or le GNL réduit de 99 % les émissions d'oxyde de soufre, de 80 % celles d'oxyde d'azote et de 95 % les particules fines. D'autres contraintes s'ajoutent aux règles concernant ces polluants. En 2050, le transport maritime doit notamment réduire de 50 % ses émissions de CO₂ par rapport à 2008.

Le premier brise-glace de croisière au GNL

Évidemment, les riverains des ports, comme ceux de Marseille, applaudissent. Si les particules soufrées ne font pas trop de dégâts en pleine mer, elles affectent la santé des habitants logés à proximité des quais. Les bateaux de croisière sont particulièrement en cause. Selon GTT, un seul de ces monstres a besoin, une fois amarré, d'une puissance de 15 mégawatts (MW) pour fournir son électricité à bord, soit à peu près la capacité d'un centième de réacteur nucléaire. Une étude de l'association Transport & Environnement, publiée en 2019, avait par ailleurs révélé que les 96 navires de croisière de la compagnie Carnival Corporation émettent dix fois plus d'oxyde de soufre que les 260 millions de voitures européennes.

Doucement, les croisiéristes s'adaptent. Le 19 janvier, l'italien MSC a signé avec les Chantiers navals de Saint-Nazaire une commande d'au moins deux milliards d'euros pour la livraison de deux navires de croisière (plus quatre autres à venir). Ils seront tous propulsés au gaz naturel. À Saint-Rémy-lès-Chevreuses, on peste un peu : GTT n'a pas été retenu pour fabriquer les réservoirs de ces monstres, à cause de mauvaises relations avec les Chantiers navals. Philippe Berterottière ne se formalise pas trop. « Le monde est notre terrain de chasse ! » s'amuse le PDG de GTT. Il a déjà signé plusieurs contrats avec CMA CGM (Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime) pour livrer les réservoirs de neuf porte-conteneurs, et avec la compagnie Ponant (propriété d'Artémis, tout comme Le Point), dont le navire *Le commandant Charcot* sera le premier brise-glace au monde de croisière alimenté au GNL.

Philippe Berterottière ne s'emballe pourtant pas. Le patron de GTT sait que les acteurs du transport maritime ne bougent qu'à la vitesse d'un tanker en haute-mer. Il faut dire que le GNL est plus coûteux que le fioul, et les états qui abritent les pavillons de complaisance ne placent pas la défense de l'environnement au premier rang de leurs préoccupations. Le gaz naturel n'est d'ailleurs pas la panacée. S'il est bien moins polluant que le fioul, ses émissions de CO2 restent importantes — c'est toujours une énergie carbonée, à l'image du pétrole. Et le temps presse pour convertir les navires au GNL : dans un rapport de 2018, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement estimait que le transport maritime progresserait en volume de 3,8 % d'ici à 2023. Les robots géants de la vallée de Chevreuse n'ont pas fini de secouer leurs prototypes de réservoirs.