

3^{ème} réunion du groupe synergie décarbonation maritime

Présents :	Jean-Christophe RIGUAL (JCR) ; Philippe Darrason (PhD) ; Marc NEGRELLO (MN) ; Lionel LOUBERSAC (LL) ; Hugues DANIS (HD) ; Thomas QUIROS (TQ) ; Maxime TINEL (MT) ; Reine GHNASSIA (RG) ; Sébastien VERDEAU (SV) ; Dolorès MATHELON (DM) ; Edouard CASTAING (EC) ; Mélanie HUITRIC (MH)
En ligne :	Alain GIRAUD (AG) ;
06/09/2023	16h30-17h30

Tour de table

Jean-Christophe RIGUAL (JCR) : Agence Calédonienne de l’Energie ; Marc NEGRELLO (MN) : Casy Express ; Lionel LOUBERSAC (LL) : ABYSSA ; Hugues DANIS (HD) : PANC ; Thomas QUIROS (TQ) : DG CMI ; Maxime TINEL (MT) : MSC Shipping ; Reine GHNASSIA (RG) : DAM NC ; Sébastien VERDEAU (SV) : DAM NC ; Dolorès MATHELON (DM) : SWIRE SHIPPING ; Alain GIRAUD (AG) : COTRANSMINE ; Philippe Darrason (PhD) : CMNC ; Mélanie HUITRIC : Manager CMNC.

1) Introduction

Lors de la dernière réunion du GS décarbonation en date du 22 mai 2023 l’idée était d’inviter autour de la table l’ensemble des armateurs pour discuter des perspectives pour la décarbonation du transport maritime dans les prochaines années et des motorisations à venir.

C’est pourquoi lors de cette nouvelle réunion, MSC Shipping, Swire Shipping et la Compagnie Maritime des îles ont répondu présents.

2) MSC Shipping / Swire shipping

La société MSC Shipping est comme les autres compagnies soumises aux impératifs environnementaux fixés par la réglementation internationale, si elles ne sont pas respectées les navires ne pourront plus être opérés.

CMA CGM a exprimé lors du dernier GS les points de blocages existant pour la compagnie, les navires escalant à Nouméa vont être différents pour pouvoir suivre les normes environnementales et les infrastructures doivent suivre sinon l’escale ne pourra plus être desservie.

A la différence de CMA CGM, les navires de MSC et Swire ont été construits en fonction des contraintes du port de Nouméa. Aujourd’hui, la taille des navires n’évoluera pas pour MSC et SWIRE (plus récents). L’heure est au passage au GNL au sein des compagnies mais les navires concernés n’escalent pas en NC du fait de leur taille.

a. Motorisations

MSC : Aujourd'hui, on part plus sur du GNL que sur le e-méthanol pour abaisser les émissions de gaz à effet de serre, ensuite pour passer sur du 0 émission la compagnie partirait plus sur de l'hydrogène ou sur l'ammoniaque.

DAM : Il est important de souligné qu'à l'Organisation Maritime Internationale, le GNL et le e-méthanol sont plus d'actualité. Dans le cas où l'hydrogène serait envisagé, il faudrait faire une phase de prospect et le cadre règlementaire ne pourrait que se faire d'ici 10 ans.

MSC : Quoiqu'il en soit, les nouveaux navires sont programmés pour passer sur des nouvelles énergies. Une partie des gros shippers (Ikea, Michelin, etc) fixent des objectifs de réduction de leurs émissions et veulent travailler avec les compagnies les plus « greens » possible. Donc commercialement MSC va également dans ce sens.

3) CMI

La CMI représente des compagnies inférieures à 80 m et donc sur le rapport consommation/frais de transport, il est plus dur de rentrer dans les normes. A titre d'exemple, il est dur d'intégrer les nouveaux combustibles, des tests ont été fait pour l'hydrogène : sur 72 EVP de transporté il en fallait déjà 4 pour transporter l'hydrogène pour aller à Lifou.

Les nouveaux projets de navires répondent cependant à l'EEDI¹. En NC, c'est le tiers 2 qu'il faut respecter, et Vanuatu et Australie sont au tiers 3, par conséquent nouveaux moteurs sont basés sur le tiers 3 qui polluent moins.

4) Discussion

BETICO : Si on s'intéresse à d'autres carburant il est important de considérer qu'il n'y a rien de prévu en Calédonie aujourd'hui le prix serait donc un problème. La création de la filière ne marchera pas si la solution n'est pas mise en place par en NC et que les navires n'ont pas de moyens de se ravitailler.

PANC : Il est important de savoir quelle est la part que représente les navires dans les émissions de CO2 par rapport à la mine mais également de savoir dans cette part quelle est celle à imputer aux caboteurs ou aux plus gros navires

ACE : Aujourd'hui, le STENC 2.0 envisage une baisse de 70% des émissions à horizon 2035. Sur cet enjeux la mine et la métallurgie pèsent à plus de 50%, si la décarbonation n'est pas un succès dans ce domaine, cela ne servira à rien de décarboner les navires. La stratégie des métallurgistes est de passer au GNL / GPL à horizon court moyen et long et peut être sur du e-méthanol et hydrogène à plus long terme. Ce qui veut dire que l'ACE va s'intégrer dans cette stratégie.

Il est compliqué aujourd'hui d'avoir la consommation de chacun. Il n'y a pas d'obligations de déclarations des émissions carbone en NC contrairement à ailleurs.

Il est important de savoir comment chacun voit l'avenir pour avancer ensemble et envisager les changements des futures motorisations, sur court terme (2025-2026), moyen terme (2030) et long terme (+2035).

PANC : Il faut aussi que l'Etat montre l'exemplarité avec ses navires (Ifremer, Phare et Balises, etc)

¹ [EEDI](#) correspond au rapport de l'impact environnemental du navire sur le bénéfice tiré de son exploitation.

ACE : Le travail a déjà commencé avec la DAM pour faire évoluer la partie réglementation maîtrisée en local pour accompagner ces changements.

DAM : Le problème est qu'aujourd'hui, comme souligné plus haut, pour l'hydrogène par exemple cela n'est pas encore normé au niveau international.

ACE : Pour l'hydrogène on a été identifié comme pilote car le territoire s'y prête. L'objectif est d'éviter d'être à la traîne. Le rôle de l'ACE est de voir ce qu'il se passe au niveau international, territorial ou on en est des discussions, et pour le maritime quelles sont les sources d'énergie à court moyen terme qui pourraient être envisagées pour décarboner les activités.

PANC : Il est important de noter que la préparation à électrification des quais a été inscrite au budget 2024.

LL : Pour Ifremer il a été annoncé que l'*Antéa* va être remplacé par un navire qui devrait faire autour de 50m avec des solutions techniques qui pourraient alors intéresser les caboteurs locaux (cf. CMI). Je propose une prise d'information de leur côté et comment cela pourrait par conséquent servir d'exemple.

ACE : Le réseau des bus, SMTU, réfléchit au renouvellement de sa flotte et doit sortir le cahier des charges, la NC fait partie des territoires où l'usage de la mer pour transporter les personnes n'est pas utilisé, le transport maritime ne prend pas. Il serait aujourd'hui le moment de remettre au goût du jour les navettes maritimes et de porter ce sujet. Des fenêtres existent et c'est maintenant qu'il faut y penser.

LL : Nous pourrions potentiellement utiliser le pôle maritime pour promouvoir les navettes entre petite et grande rade à ce niveau. L'important serait aussi de recueillir l'avis de la pêche lagonnaire, et hauturière et les perspectives.

MN : Pour les pêcheurs et plaisance professionnelle, le travail pourra démarrer quand nous saurons vers où nous orienter par rapport aux grands axes, pas avant.

ACE : Aujourd'hui on a des solutions pour les horizons plus court comme 100% électrique. C'est au CMNC de porter le sujet, il est important d'en parler lors des Assises de l'économie maritime Indopacifique.

5) Conclusions

PANC : Il faudrait que nous ayons une feuille de route au niveau maritime qui ferait état du futur envisagé par le maritime. Même si les grands axes que prendra l'ACE sont dépendants des choix des miniers, leur temps de décision est long et recule la mise en œuvre.

Pour le bilan carbone par type de transport, l'intérêt serait de savoir comment répartir la réduction des émissions de carbone.

ACE : Le Cluster pourrait aussi contribuer et élaborer une cartographie des émetteurs. On peut établir un contact avec la DIMENC pour avoir ce retour.

- ➔ Etablir une feuille de route, même succincte, afin de la présenter lors des Assises de l'économie maritime Indopacifique (25-26 octobre).