

## 2<sup>ème</sup> réunion du groupe synergie décarbonation maritime

Présents :	Jean-Christophe RIGUAL (JCR) ; Alain GIRAUD (AG) ; Damien ROINE (DR) ; Pascal SPERA (PS) ; Lionel LOUBERSAC (LL) ; Mélanie HUITRIC (MH)
En ligne :	Marc NEGRELLO (MN) ; Hugues DANIS (HD)
22/05/2023	15h30-17h00

### Tour de table

Jean-Christophe RIGUAL (JCR) : Agence Calédonienne de l'Energie ; Alain GIRAUD (AG) : COTRANSMINE ; Damien ROINE (DR) : AFD ; Pascal SPERA (PS) : CMA CGM ; Hugues DANIS (HD) : PANC ; Marc NEGRELLO (MN) : Casy Express ; Lionel LOUBERSAC (LL) : ABYSSA ; Mélanie HUITRIC : Manager CMNC.

### **1) Introduction par CMA CGM, Pascal SPERA**

Présentation par CMA CGM de l'entreprise ainsi que la création d'un fond énergétique d'un milliard et demi d'euros sur cinq ans dédiés à la transition énergétique, à ce titre, CMA CGM peut être porteur de projets.

Aujourd'hui, CMA CGM a 16 navires qui représentent 3 services en Nouvelle-Calédonie. Ces navires consomment environ 80 tonnes de fioul par jour, d'ici 2026 les navires vont être notés par l'IMO2023 de A à E en fonction de leurs rejets. Aujourd'hui les navires de CMA CGM sur les lignes déployés escalant en NC seraient classés en D ou en E, et devront donc être changés ou au moins leurs moyens de propulsion, les prochains navires seront plus grands avec un tirant d'eau plus important. Le poste 8 du PANC devra donc dans le futur correspondre aux normes IMO 2023 (sous réserve de dragage du chenal), si ce n'est pas le cas (tirant plus profond et quai plus long), la Nouvelle-Calédonie pourrait ne plus être desservie en direct depuis l'Europe par CMA CGM. Avec pour objectif émission 0 en 2050, CMA CGM utilise déjà 28 bateaux au GNL, 24 bateaux en bioéthanol et 77 en biométhane sont déjà en commande.

### **2) La production e-méthanol en NC**

Cela va dépendre notamment des projets des transporteurs tels que CMA CGM, suivant la technologie utilisée, ils vont être moteur pour définir la production locale. Cette production pourrait être compenser et/ou consolider par le territoire Australien qui se place comme un futur acteur dans la production d'H2 (Hydrogène de France présent en Australie).

### **3) Discussion**

Aujourd'hui concernant le dragage, la solution est prépondérante par rapport au futur du port et à la définition du futur de la NC.

**PS** : D'ici 2026 le tirant d'eau actuel devra être amélioré à 13.5m comme prévu. Dans le cas contraire, si les bateaux déployés ne peuvent pas rentrer dans le port, la ligne ex Europe ne pourra plus escaler en direct-en NC.

**DR** : En 2019 il y a eu une étude par l'AFD avec le port. Cela démontrait un enjeu économique à draguer mais le moment n'était pas propice, notamment par rapport à un financement du dragage.

**PS** : Aujourd'hui, CMA CGM opère des bateaux emethane ready (GNL), comme le CMA CGM Jacques SAADE.

**JCR** : Dans la réflexion avec CMA CGM, si la ligne depuis l'Europe ne se faisait plus, ce serait celle depuis l'Australie qui serait augmentée et donc sur des capacités de soutage moins importants et là la solution du e-méthanol pourrait être envisagée pour la motorisation.

**HD** : L'opération préliminaire au dragage dépend de la dépollution pyrotechnique qui s'est soldée par un demi-échec l'an dernier et donc a été interrompue. Aujourd'hui, le projet de dragage n'est pas planifié ni budgétisé. Mais le PANC a bien inscrit un projet de dragage à 13,5m dans son schéma directeur. La mise à disposition du quai n°8 devrait être pour le premier semestre 2026, les études préalables à la reprise des travaux sont en cours et les travaux devraient commencer en octobre 2023.

**PS** : Le quai est-il prévu pour accueillir des navires de 320m de long ? l'intérêt serait d'avoir des bateaux plus grands s'il y a un dragage plus profond.

**LL** : En effet il faudra agrandir le quai.

**HD** : Pour le poste 8 l'intérêt est d'accueil des navires à tirant d'eau plus important et l'opportunité d'accueillir 3 navires en même temps (3 navires de commerces, ou 2x plu 1x paquebot, ou 1x de commerce et 2x paquebots). La gestion des flux marchandises sur le terminal de commerce devra alors être révisé pour prendre en compte les opportunités offertes par le quai n.8.

**JCR** : Si on souhaite définir une stratégie d'autonomie énergétique en NC, qui sort des énergies fossiles Il faut pouvoir intégrer dans les hypothèses d'utilisation du e-méthanol, H2... la quantité et le type de navire qui vont devoir accoster et ressouter en NC avec si possible une vision à 10 ans minimum.

**PS** : D'ici 2026 il faudrait compter des bateaux d'environ 300 à 350m.

**HD** : Il est important que le port et CMA CGM se rapprochent pour mettre en commun les infos. Le PANC organisera une réunion prochainement afin de voir si nous pouvons répondre aux besoins de CMA CGM.

**AG** : Il faudrait aussi avoir les données pour les navires océanographiques et la marine pour leur future motorisation.

**JCR** : L'ACE a rencontré Manuel Ducrocq qui est le chef de « Service du Parc Marin et de la Mer de Corail et de la Pêche » et qui souhaite lancer une réflexion sur une prochaine version de l'Amborella avec une motorisation décarbonée. La Nouvelle-Calédonie arrive à un tournant et il faut proposer à nos instance politiques des chemins possibles de décarbonation de nos outils de transport ainsi que d'autonomie énergétique. S'il est décidé de ne pas rallonger le quai, il faudra alors que nos instances aient la pleine connaissance des conséquences (disparition d'une ligne Europe/NC CMA-CGM etc...). Il faut que les décisions soient prises en âme et conscience.

**LL** : Le résultat de ce groupe pourrait être la rédaction d'une note de synthèse sur le pourquoi de ces changements au port et les conséquences sur le futur de la NC.

**HD** : Pour info, le PANC travaille sur la note de synthèse des projets à mener à court terme, dragages, quai 8 etc., terminal de croisière et pourra être présenté vers mi-juillet au CMNC et société civile.

Pas de communication d'ici juillet.

**DR** : Pour les lignes NZ et Australie, est ce que les navires sont concernés par la réglementation IMO ?

**PS** : Les lignes ANL seront concernés mais la distance parcourue étant plus courte ; pour l'instant nous nous concentrons sur la ligne Europe.

**DR** : Par rapport au port de Brisbane, est ce qu'il y a des évolutions sur le branchement à quai, etc ?

**PS** : Nombreux sont les ports en évolution et l'Australie a aussi la volonté de devenir plus green.

**JCR** : Aux vues des discussions le e-méthanol sera aujourd'hui la solution la plus probante dans un court terme, par rapport à la diversité des bateaux à venir en NC. Il faut identifier les projets pilotes et les capacités de production à prévoir et leurs lieux.

**PS** : Ou serait prévu le soutage ? Attention au tirant d'eau ...

**JCR** : il y a plusieurs solutions suivant les acteurs, autour du PANC, à Numbo (GAZPAC) ou sur une plateforme mobile, cela dépend de la quantité à produire et de la localisation des principaux utilisateurs

#### **4) Conclusion**

La feuille de route du PANC aidera quant au dimensionnement et la vision à adopter pour les années à venir.

Prochaine réunion ? Inviter autour de la table l'ensemble des armateurs pour discuter des perspectives dans les prochaines années. Enquête sur les motorisations à venir.