

## Transport maritime La vérité écologique

Vice-amiral (2s) Emmanuel Desclèves  
De l'Académie de Marine

Parmi les « pollueurs » de la planète, on pourrait avoir la tentation de stigmatiser le transport maritime en brandissant simplement quelques chiffres bruts de production de gaz à effet de serre, hors de tout élément de comparaison pertinent. Cette activité humaine serait en effet « responsable » d'environ 2,7 % des émissions de CO<sub>2</sub> dans le monde<sup>1</sup>, ce qui n'est pas rien naturellement, mais mérite d'être un peu relativisé et expliqué de façon rationnelle.

Pour une bonne appréhension du problème, il convient tout d'abord de rappeler que ce mode de transport est tout simplement vital pour l'économie mondiale puisqu'il couvre près de 90 % des volumes des échanges au niveau de la planète.

Entrons un peu dans le détail en prenant l'exemple d'un porte-conteneurs qui transporte 12 000 « boîtes » de 20 pieds à une vitesse moyenne de 40 km/h. Ce navire brûle environ 180 tonnes de fioul par jour à cette allure relativement élevée sur l'eau. Un conteneur de 20 pieds « consomme » donc environ 15 kg de fioul par jour pour parcourir 960 km, soit 1,56 kg par 100 km.

Pour le transporter à terre, chacun de ces conteneurs utilise un camion semi-remorque - qui n'ira probablement pas beaucoup plus vite en moyenne que le navire (qui ne s'arrête pas) - mais consommera en revanche au moins 10 fois plus de combustible et produira corrélativement 10 fois plus de CO<sub>2</sub>.

En outre, le navire utilise un fioul peu raffiné (HFO) dont le prix est environ deux fois moindre que celui du gazole du camion (hors taxes). À la différence du gazole, ce fioul « lourd » n'a pas eu besoin de passer par tout un cycle de raffinage, processus industriel cher et naturellement coûteux en énergie, donc en émissions de CO<sub>2</sub>. Sans compter le transport routier du gazole terrestre vers les stations de distribution.

Comparons encore ce seul navire avec le parc de six mille<sup>2</sup> camions offrant la

<sup>1</sup> Second IMO Green House Gases Study 2009.

<sup>2</sup> 12 000 camions avec un conteneur de 20 pieds (petit semi-remorque) ou 6 000 avec un 40 pieds (grand semi-remorque).

## Politique maritime

### *Transport maritime : la vérité énergétique*

---

même capacité de transport : en comptant très raisonnablement un camion tous les 100 m, cela ferait un convoi routier continu de 600 km. De quoi effrayer, à juste titre. N'essayons pas d'entrer dans une comparaison avec le transport aérien, qui n'aurait pas de sens compte tenu des volumes en jeu.



*CMA CGM Andromeda* : un navire « vert » : 1<sup>er</sup> au monde équipé d'un *Fast Oil Recovery System*. (Paris Normandie - 17 avril 2009)

Pour conclure sur quelques éléments plus techniques, observons que les moteurs diesels 2 temps lents (environ 100 tours/min) qui équipent la plupart des navires de transport sont les machines thermiques qui affichent le meilleur rendement, toutes catégories confondues. C'est-à-dire que pour une quantité de combustible donnée, elles produisent une puissance nettement supérieure à celle de tous les autres moteurs existants. A contrario, pour une puissance donnée, le moteur marin consomme beaucoup moins de combustible et produit corrélativement beaucoup moins de CO<sub>2</sub>.

En résumé, difficile de trouver un moyen de transport autonome moins dépensier et plus respectueux de l'environnement.