

Pollution. Le transport maritime doit devenir plus propre

Anjli RavalJosh Spero

À compter de janvier 2020, tous les navires devront se conformer à une nouvelle réglementation visant à réduire les émissions de dioxyde de soufre. Un premier pas dans un secteur fondamental pour le commerce mondial : le transport maritime.

Hamish Norton, le responsable de la société de transports maritimes Star Bulk Carriers, cotée aux États-Unis, affirme être préparé au mieux pour répondre aux nouvelles exigences environnementales qui vont bouleverser le secteur : l'an passé, sa compagnie a commencé à installer des unités de traitement des gaz d'échappement sur 100 navires, soit quasiment l'ensemble de la flotte.

“Il ne fait aucun doute que cela va être un élément très déstabilisant”, assure Norton. Sur ses cargos (qui transportent des matières premières comme de la bauxite ou du minerai de fer), la pose de ce que l'on appelle des scrubbers [“laveurs de gaz”] va coûter 170 millions de dollars à l'entreprise.

C'est un montant important, surtout au regard de notre rentabilité, qui n'est pas très élevée.”

Si le transport maritime est le poumon de l'économie mondiale, dont 90 % des échanges se font par la mer, c'est aussi une des industries les plus polluantes de la planète. Plus de 90 000 navires ont sillonné les océans l'an dernier, brûlant près de 2 milliards de barils de fioul lourd (FOL, issu des déchets les plus sales de la distillation du pétrole brut), pour transporter entre autres marchandises du pétrole, du gaz, des produits chimiques ou des métaux.

Les navires recrachent dans l'air des quantités de plus en plus grandes de polluants, principalement sous forme de dioxyde de soufre, d'oxydes d'azote et de particules, au détriment de la santé des populations, surtout le long des grandes routes maritimes. Ils produisent aussi 2 à 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, tels que le dioxyde de carbone, et contribuent à ce titre au réchauffement de la planète, à l'origine de phénomènes météorologiques extrêmes. Un spécialiste du transport maritime explique :

Si les dommages que cause ce type de fioul sur la santé ne font pas la une des journaux, c'est simplement parce qu'ils touchent surtout les habitants des zones littorales de pays en développement et des ports d'Asie, et non ceux des capitales occidentales.”

À partir de 2020, les propriétaires de navires seront dans l'obligation d'assainir leurs pratiques dans le cadre de grandes réglementations visant à réduire d'au moins 50 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 par rapport à leur niveau de 2008. À compter du mois de janvier sera fixé un nouveau plafond pour la teneur en soufre des combustibles, avant que l'on ne s'attaque ensuite au problème des émissions de carbone.

Un bastion des combustibles fossiles

Alors que des secteurs tels que le transport automobile, l'énergie et même l'aviation ont fait des progrès en matière d'environnement, le transport maritime reste l'un des derniers bastions du vieil ordre mondial dominé par les carburants fossiles.

Or, le fioul utilisé par les bateaux a une concentration en soufre plus de 3 500 fois supérieure à celle du diesel incriminé dans le scandale lié aux mesures d'émissions polluantes du constructeur automobile Volkswagen. À l'issue de douze ans de travail, l'Organisation maritime internationale (OMI, une agence de l'ONU) est parvenue à un accord limitant la concentration en soufre du fioul maritime à 0,5 % dès 2020, contre 3,5 % actuellement. Si l'accord de Paris sur le climat fixe des objectifs, celui sur le transport maritime est la réglementation environnementale contraignante la plus importante au niveau mondial depuis des décennies.

Selon des analystes de S & P Global Platts, ce changement de normes pourrait coûter 1 000 milliards de dollars en cinq ans à l'économie mondiale. Mais les défenseurs de l'environnement font remarquer que les dégâts dus à la pollution maritime sont encore plus coûteux.

Après avoir longtemps traîné des pieds, les compagnies maritimes, les négociants en produits pétroliers, les raffineurs et les acteurs de l'énergie se préparent enfin aux nouvelles conditions. La plupart des armateurs s'apprêtent à adopter des carburants moins soufrés, tandis que d'autres, comme Hamish Norton, font installer des laveurs de gaz, qui permettent d'éliminer le soufre des gaz d'échappement produits par les navires. Certains systèmes stockent les résidus à bord avant leur traitement à quai, d'autres cependant les rejettent dans l'océan.

L'un des plus gros cargos de Star Bulk, le *Star Leo*, vient justement de s'équiper d'un laveur de gaz. Il assure la liaison en quatre-vingt-dix jours entre le Brésil et la Chine, convoyant du minerai de fer utilisé

[...]

[Offre spéciale d'été : 1€ pour 2 mois](#)

Source

Fondé en 1888 sous le nom de *London Financial Guide*, un journal de quatre pages destiné "aux investisseurs honnêtes et aux courtiers respectables", le *Financial Times* est aujourd'hui le quotidien financier et économique de

[...]

[Lire la suite](#)