

3 QUESTIONS À SÉBASTIEN KNECHT DE MASSY, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE MONÉGASQUE DU SHIPPING



Sébastien Knecht de Massy :

« L'industrie maritime est pleinement engagée dans cette révolution verte, qui va nécessiter des investissements colossaux ».

Président de la Chambre Monégasque du Shipping et Head of Cargo Trading au sein du Groupe Ineos Energy, Sébastien Knecht de Massy fait le point sur les enjeux majeurs du transport maritime, secteur en pleine mutation pour répondre aux défis climatiques, environnementaux et énergétiques actuels.

MBN/ Alors que les différents événements qui se sont tenus à Monaco et à Nice ont récemment mis les océans au cœur des préoccupations mondiales, quels sont les grands enjeux du transport maritime ?

Sébastien Knecht de Massy : L'enjeu majeur est de réduire l'empreinte carbone du transport maritime pour le rendre moins polluant. La Méditerranée, la Manche, la mer du Nord, la mer Baltique et la zone USA/Canada ont été désignées comme zones de contrôle des émissions atmosphériques de polluants, dites zone SECA (Sulphur Emission Control Area) pour les oxydes de soufre (Sox) et les particules, zones NECA pour les oxydes d'azote (Nox), ECA pour les 2 types de polluants.

En juin 2022, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) avait validé la création d'une zone SECA couvrant l'ensemble de la mer Méditerranée. Depuis son entrée en vigueur le 1er mai 2025, tous les navires qui entrent en Méditerranée ont l'obligation d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1%, ce qui correspond à un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Une réduction avoisinant les 80% des émissions d'oxydes de soufre, et une diminution annuelle de 8,5 millions de tonnes des rejets dans l'atmosphère, sont attendues. Au-delà de l'impact écologique, cette nouvelle zone SECA aura aussi des effets sur la qualité de l'air.

MBN/ Comment accélérer la décarbonation de ce secteur vital et atteindre l'objectif zéro émission fixé par l'OMI en 2023, dont les mesures de mise en œuvre ont été adoptées à Londres en avril 2025, sans mettre en péril l'économie maritime et les millions d'emplois que ce secteur fournit directement et indirectement dans le monde ?

S. K.-d-M. : Au cours des 15 dernières années, l'industrie maritime a fait d'énormes progrès en termes de performance de consommation de carburant et de réduction des émissions. Les avancées technologiques, telles que les moteurs plus économes en carburant, les conceptions de coques améliorées et de meilleures pratiques opérationnelles, ont déjà eu un impact notable. Cependant, il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour atteindre les objectifs de carburant et d'émissions de l'UE, notamment à mesure que ces objectifs deviennent de plus en plus ambitieux. La prochaine étape de notre transformation exigera des innovations encore plus importantes en matière d'efficacité énergétique et de carburant, ainsi qu'une expansion de l'utilisation de carburants alternatifs, y compris les biocarburants, le GNL (Gaz Naturel Liquéfié), et éventuellement l'hydrogène et les carburants synthétiques.

L'OMI impose des seuils d'intensité carbone de plus en plus drastiques au travers de son standard d'intensité des gaz à effet de serre. Dans ce contexte, les biocarburants font partie des solutions plus accessibles que certains carburants alternatifs (hydrogène, ammoniac ou méthanol).

80 à 90% des marchandises mondiales transitent par voie maritime. Autant dire que sans le transport maritime, l'économie s'arrête de tourner ! L'objectif

d'atteindre la neutralité carbone en 2050 ne pourra être atteint qu'en remplaçant un pourcentage des fiouls lourds par des biocarburants, dont la capacité de production reste encore faible et coûteuse, et le GNL, dont la disponibilité est assez importante et le prix est assez compétitif vis-à-vis des fuels traditionnels en incluant les crédits carbonés.

Pour opérer sa décarbonation, une autre piste est celle de l'hydrogène vert et des carburants synthétiques, même s'il faudra du temps pour parvenir à une véritable maturité de ces technologies qui restent pour l'heure extrêmement coûteuses.

Au-delà des carburants, l'autre levier consiste à améliorer l'efficacité énergétique des navires en installant des voiles spécifiques qui permettent d'économiser du carburant. L'IA et les satellites jouent aussi un rôle croissant dans l'optimisation des trajets en définissant grâce à des logiciels spécifiques les routes maritimes les moins énergivores par l'exploitation des courants maritimes et des vents.

L'industrie maritime est pleinement engagée dans cette révolution verte, qui va nécessiter des investissements colossaux. La Chambre Monégasque du Shipping et les 50 compagnies membres qu'elle rassemble sont d'ailleurs très impliquées dans ces problématiques et participent à de nombreuses initiatives visant à contribuer à la décarbonation du transport maritime.

Pour autant, je ne pense pas que cela menace les millions d'emplois du transport maritime mondial. La tendance est plutôt à créer des emplois dans les domaines les plus techniques et technologiques, et dans la recherche de fiouls nouveaux.

MBN/ Au-delà des défis liés à la décarbonation du transport maritime, les facteurs géopolitiques continuent d'impacter ses chaînes d'approvisionnement. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

S. K.-d-M. : La géopolitique mondiale influence fortement le transport maritime. La chaîne d'approvisionnement mondiale est en permanence confrontée à des perturbations qui génèrent de l'incertitude. Les attaques de navires commerciaux en mer rouge par des rebelles houthis ont impacté les routes maritimes mondiales, avec beaucoup moins de transit via le Canal de Suez. Les armateurs ont dû modifier les itinéraires de leurs navires, ce qui a notamment entraîné une hausse des délais de transit. De même les conflits Israël-Iran ont aussi un impact. Pendant un moment, il a même été question d'empêcher le transit via le Détroit d'Ormuz, ce qui ne s'est finalement et heureusement pas concrétisé !

Sinon, les risques de piraterie maritime existent toujours, surtout en Asie dans le Détroit de Malacca, et en Afrique dans le Golfe de Guinée et les eaux au large de la Somalie. Autant dire qu'on ne s'ennuie jamais dans le secteur maritime !

Carole Quazzolo