

**IDÉES**

Transport maritime : « Ralentissons pour mieux avancer »

par **Philippe Louis-Dreyfus** et **Olivier Babeau**

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce mondial : 90 % des marchandises échangées dans le monde transitent par voie maritime. Cette industrie, souvent invisible du grand public, est aujourd'hui confrontée à un défi majeur : réduire son empreinte carbone tout en restant compétitive. Face à cette équation, une solution simple et immédiatement efficace s'impose : réduire la vitesse des navires. Ce que les experts appellent le « slow steaming » apparaît comme l'option la plus rationnelle, conciliant pragmatisme économique et impératif écologique.

Le transport maritime est responsable d'environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). Si ce chiffre peut sembler modeste en comparaison d'autres secteurs, il masque une réalité plus préoccupante : ces émissions ont augmenté de 20 % en une décennie et pourraient doubler d'ici 2050.

Ralentir pour économiser

La pression réglementaire s'intensifie, sous l'impulsion de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Union européenne. L'instauration d'une taxe carbone et l'exigence de nouvelles normes environnementales forcent les acteurs du secteur à revoir leur modèle.

Jusqu'ici, la recherche d'une réponse s'est essentiellement focalisée sur l'innovation technologique : nouveaux carburants, propulsion hybride, voiles automatisées. Mais ces solutions, bien

qu'indispensables à long terme, nécessitent des investissements colossaux et un temps d'adoption que le calendrier climatique ne permet plus. Il faut des résultats immédiats. Et ceux-ci passent par une mesure simple, éprouvée et peu coûteuse : réduire la vitesse des navires.

Le principe physique est bien connu : la consommation de carburant diminue proportionnellement au cube de la réduction de vitesse. Autrement dit, une baisse de 10 % de la vitesse maximale d'un navire entraîne une réduction de 33 % de sa consommation de carburant, et donc de ses émissions de CO₂. On pourrait ainsi éviter, du jour au lendemain, l'émission près de 400 millions de tonnes de GES chaque année, soit l'équivalent de toutes les émissions annuelles d'un pays comme la France.

Le « slow steaming » est déjà quelquefois pratiqué par certaines compagnies, le plus souvent en période de crise économique, mais il reste trop souvent considéré comme une simple économie, un simple ajustement conjoncturel plutôt qu'une stratégie de transition durable.

Les critiques ne manquent pas : allongement des délais, risque de désorganisation logistique, coût pour les clients. Pourtant, aucun de ces arguments ne résiste à l'analyse. Loin de désorganiser le commerce mondial, une généralisation du slow steaming permettrait une meilleure planification des flux, réduirait les congestions portuaires et limiterait les coûts liés à la volatilité des prix des

carburants. De plus, la réduction des émissions offrirait aux armateurs un avantage stratégique face aux nouvelles régulations environnementales et aux attentes des consommateurs.

Opportunité pour la France et l'Europe

L'Union européenne, qui a su imposer une régulation ambitieuse en matière de décarbonation du transport aérien, doit jouer un rôle moteur dans l'adoption du slow steaming à l'échelle mondiale. La France, avec son industrie maritime et portuaire, a une carte à jouer. Elle peut pousser, aux côtés de l'OMI, à une réduction progressive et encadrée de la vitesse des navires, en fixant des objectifs clairs et contraignants.

Le transport maritime est à la croisée des chemins. Continuer à naviguer à pleine vitesse vers une impasse environnementale et économique ou adopter dès maintenant des solutions pragmatiques et efficaces ? Ralentir la vitesse des navires est une réponse immédiate à un défi global. Il est temps d'abandonner l'illusion d'un modèle toujours plus rapide et toujours plus intensif. Comme souvent, c'est en ralentissant que l'on prend la meilleure direction.

Philippe Louis-Dreyfus est président du groupe [Louis Dreyfus Armateurs](#).

Olivier Babeau est président de l'Institut Sapiens.

