

Searoutes cherche à standardiser le calcul des émissions de CO2 du transport

La société marseillaise Searoutes vient de lever 2,4 millions d'euros pour financer sa R&D, le développement de services autour de son éco-calculateur d'empreinte carbone destiné au transport et faire croître son panel de clients.

Article initialement publié le 26 novembre 2021

« Une équipe de geeks, passionnés de recherche ». C'est ainsi que Pierre Garreau, cofondateur de Searoutes, avec Carsten Bullemer, dépeint les débuts de cette aventure entrepreneuriale. Lui-même détenteur d'une thèse en mathématiques, il est passé par l'éducation et les marchés financiers avant de lancer une première entreprise puis de rejoindre *un company builder* où il « crée trois entreprises et les bonnes pratiques pour bâtir une société qui fonctionne ». Avec Searoutes, il conjugue ainsi ses deux envies : entreprendre en conservant son ADN de chercheur tout en développant une solution à impact positif sur la planète.

Une finesse de calcul

Préoccupations environnementales obliges, cadré légal contraint, cette activité est devenue un phénomène de mode. On ne compte plus le nombre de

sociétés lancées sur ce créneau, proposant des méthodes de calcul et des sources différentes. Ce qui peut amener à s'interroger sur la qualité de ces calculs. Même si Searoutes travaille sur différents types de transport – maritime, routier et aérien – ses équipes ont ainsi concentré leur travail sur le transport maritime afin de s'adresser aux chargeurs, aux transporteurs ainsi qu'à toutes les sociétés réalisant du *tracking*. « *Notre solution utilise différents calculs et des algorithmes pour réaliser cette mesure* », explique Pierre Garreau. *Nous analysons la distance parcourue en fonction de la trajectoire, la vitesse ainsi que le type de mobilité choisie. Avec ces données, on fait 85% du travail. Les autres critères influents sont la météo, le temps d'attente au port, la qualité des moteurs, etc.* » Le pari est donc d'être le plus précis possible sur les trois premiers points – distance, vitesse et type de transport – afin de réduire les incertitudes au maximum.

À lire aussi

[L'État prévoit 300 millions d'euros pour financer les GreenTech](#)

Sur la partie consommation, « *il est difficile d'avoir accès aux données des fabricants car on pourrait faire de la rétro-ingénierie sur les prix de transport. Mais on peut aller chercher des courbes sur la consommation moyenne de carburant si on connaît le moteur à l'intérieur du navire, par exemple* » . L'entreprise met régulièrement à jour une base de données de plus de 6 000 navires, afin d'extraire les courbes de puissance pour différentes tailles de moteurs et types de carburant. Grâce à son système, Searoutes revendique ainsi à avoir un taux de calcul assez réaliste.

La valeur ne se trouve pas dans le calcul

Pierre Garreau précise les trois principaux facteurs pour réduire ce type d'émissions : la vitesse, la distance en préférant la ligne droite et la flotte avec des bateaux récents. Sur un petit trajet Chine-Corée du Sud, le passage d'une grande à une petite embarcation peut multiplier par deux les émissions de CO2. Trouver la bonne combinaison entre ces trois variables est le véritable enjeu. « *Demain, la valeur CO2 va devenir une norme, tout le monde aura ce même niveau de calcul que nous proposons. La vraie valeur va porter sur comment on fait mieux* » , détaille-t-il. Cela se traduit concrètement par la détermination de la bonne vitesse ou encore le choix des ports.

À lire aussi

Sweep s'attaque à la transition énergétique des grands groupes avec le soutien de figures de la Tech

« Si on réduit les vitesses, il y aura plus de bateaux sur l'eau. Le nombre de jours va augmenter de 6 jours environ pour un trajet moyen Shanghai-Rotterdam. Mais les temps d'arrivée et de transit vont devenir plus stables. C'est un vrai problème aujourd'hui car tout le monde travaille en flux tendu pour réduire les inventaires » . Mais la pandémie a démontré les limites de ce système. Preuve, une fois n'est pas coutume, que la prise en considération de l'environnement peut avoir des bénéfices plus globaux sur l'entreprise.

« Nous voulons devenir le standard pour le calcul et l'analyse des émissions de CO2 et offrir des outils d'optimisation à nos clients. Notre levée nous permettra de financer notre R&D, le développement d'outils » ainsi que la croissance de sa base de clients. « Une norme ISO va voir le jour en Europe, d'autres projets du même type se développent. Nous devons être actifs dans ces groupes » , poursuit-il, avec l'idée, à terme, de participer à la création d'un standard de calcul minimum.

Article écrit par ANNE TAFFIN