

LE POINT DE VUE DU GERANT

OCTOBRE 2018

2020 verra l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation mondiale visant à réduire la pollution émise par le transport maritime. L'organisation maritime internationale exige qu'à compter de 2020, la teneur en soufre du carburant utilisé en haute mer soit limitée à 0.5%, à moins que le bateau ne dispose d'un équipement destiné à réduire ses émissions de soufre. On estime qu'actuellement le transport maritime consomme 4 millions de baril de pétrole par jour, dont 3 millions ont des teneurs en soufre comprises entre 1% et 3.5%.

Si l'objectif de réduire la pollution est louable, cette nouvelle réglementation va engendrer de nombreux chamboulements. Les bateaux vont en effet devoir s'adapter sous peine d'amende voire d'interdiction de circuler. Mais il y a en fait peu de solution.

La première et la plus radicale serait que la flotte soit équipée de bateaux fonctionnant au gaz naturel liquéfié. Cela permettrait en outre de réduire les émissions de Nox qui ne sont pour le moment pas concernées. Mais le coût d'un tel bateau dépassant les 100 millions de dollars, ce serait une solution nécessitant un effort financier trop important.

La seconde consiste à installer sur le bateau un équipement qui réduit les émissions de soufre en filtrant les gaz d'échappement. Elle permet alors de continuer à utiliser le fuel lourd actuel. Plusieurs limites se posent toutefois. Wärtsilä qui fabrique de telles machines estime le coût entre 1 et 6 millions de dollar par bateau. Par ailleurs, au vu du temps requis pour construire et installer ces épurateurs, seulement 300 à 500 bateaux pourront être mis aux normes chaque année, un chiffre ridicule en comparaison de la flotte d'environ 60000 bateaux qui sillonnent les routes internationales.

Il semble donc que la principale solution repose sur l'utilisation de carburants moins soufrés comme le diesel marin. On estime de ce fait que les raffineurs vont devoir transformer 2.5 millions de barils supplémentaires de pétrole par jour afin de produire ce carburant moins polluant. Les investissements nécessaires coté raffinerie avoisinant 1 milliard de dollar, les barrières à l'entrée sont élevées et seuls de gros raffineurs comme Valero ou Phillips66 pourront satisfaire la demande.

Une conséquence probable est que le prix du fuel marin progressera fortement et il est même possible que cela entraîne à la hausse les prix d'autres dérivés comme le jet fuel et le diesel. Cela pourrait squeezer les marges des sociétés de fret, la consommation de fuel étant la principale source de coûts opérationnels d'un bateau. Mais il est probable que les prix du fret s'ajusteront eux-mêmes à la hausse et c'est certainement le consommateur qui finalement paiera la facture.

GÉRANT
David DEHACHE

