

# Emissions de soufre : pas de solution miracle

## DOSSIER SPECIAL IN LE MARIN DU 01 JUIN 2017

Dans neuf cas sur dix, les navires de commerce utilisant du fuel lourd comme carburant ont choisi le gasoil pour se conformer à la limite de 0,1 % du taux de soufre entrée en vigueur le 1er janvier 2015 dans la zone d'émission spéciale Manche - mer du Nord - Baltique. C'est l'enseignement majeur de l'étude réalisée au cours de l'été 2016 par l'association des ports de la Baltique. Sur une flotte de 624 navires exploités sur des lignes régulières uniquement dans cette zone Seca, la part du gasoil culmine à 99,2 % pour les vraquiers, à 98,8 % pour les pétroliers et à 97,9 % pour les porte-conteneurs feeders. Les carburants alternatifs représentés par le gaz carburant (22 navires) et le méthanol (un) ne représentent que 3 % de cette flotte. Et même 1,8 % si l'on prend en compte l'ensemble des navires fréquentant la zone. La troisième solution technique connue sous l'appellation de scrubber, consistant à conserver le fuel lourd mais à traiter les gaz d'échappement, fait mieux avec 10 % de la flotte. Elle reste toutefois minoritaire, y compris dans ses deux types de navire de prédilection que sont les rouliers (27,8 %) et les ferries (11,6 %). L'explication est autant technique qu'économique. « Le passage au gasoil ne nécessite pas de conversion lourde du navire et, surtout, l'effondrement du prix du gasoil à compter de l'automne 2014 a beaucoup favorisé ce choix », indiquent les auteurs du rapport. Le choix des scrubbers s'avère plus onéreux mais a l'avantage de se prémunir des fluctuations des prix du gasoil. Brittany Ferries a fait ce choix pour six de ses navires. Un chantier lourd, deux mois d'arrêt par navire, et coûteux : 90 millions d'euros. Point positif, le coût opérationnel supplémentaire par navire a bien été maîtrisé et reste sous la barre des 300 000 euros par an. C'est largement inférieur aux 5 millions supplémentaires de coût opérationnel annuel qu'aurait représenté le passage au gasoil, selon une estimation de 2014 de la compagnie. C'est le grand point fort des scrubbers : assurer à l'armateur un retour sur investissement sur trois à cinq ans, en bénéficiant de l'écart de prix entre le fuel lourd et le gasoil alors que ce dernier pourrait augmenter à l'approche de la généralisation du taux de soufre à 0,5 % à l'ensemble des mers du globe en 2020.