SEMINAIRE Claude FOURGEAUD
Direction de la Prévision
Sous la Présidence de Monsieur Pierre MORIN

Mercredi 8 octobre 2003

Analyse coûts/bénéfices du projet européen de durcissement des conditions de transport maritime d'hydrocarbures

Thomas Groh

Suite à la marée noire du Prestige, l'Europe est en passe d'adopter un règlement qui durcit les conditions de transport maritime d'hydrocarbures, en prévoyant notamment l'interdiction immédiate dans les ports européens du transport d'hydrocarbures lourds par des pétroliers munis d'une simple coque, ainsi que l'accélération du calendrier de retrait des pétroliers simple coque sous pavillon européen ou entrant dans un port européen. L'objet de l'étude est de simuler l'impact de ce projet de règlement à partir de la connaissance des caractéristiques de la flotte de pétroliers actuelle de plus de 10 000 tpl, en mettant en perspective les gains que l'on peut en attendre (diminution du nombre de marées noires du fait de l'augmentation précoce de la part de double coque et du rajeunissement de la flotte) et les surcoûts économiques (constructions supplémentaires et surcoûts d'exploitation) induits pour le transport maritime d'hydrocarbures et in fine les consommateurs. Il est supposé que le coût moyen d'une marée noire en Europe est égal à 700 M€ ou 1500 M€ selon les variantes considérées, et qu'à âge égal, un pétrolier double coque a près de deux fois moins de risque qu'un pétrolier simple coque de provoquer une marée noire.

L'analyse coûts-bénéfices effectuée sur la période 2003-2020 suggère que le bilan de ce règlement est positif d'au moins 100 millions d'euros pour les Européens : en effet, il n'entraîne pas de surcoûts économiques mais permet de diminuer la fréquence des marées noires dans les eaux européennes. Toutefois, le règlement relève d'une logique non-coopérative : il ne permet pas de réduire le risque de marée noire au niveau mondial et entraîne simplement un déplacement des pétroliers les moins sûrs vers les eaux extra-européennes.

La généralisation au niveau mondial des dispositions du règlement est actuellement demandée par l'Europe afin de protéger son pavillon et de réduire encore le risque de marée noire, dans la mesure où les pétroliers qui passent au large des côtes européennes sans s'y arrêter ne seraient pas concernés par une mise en œuvre unilatérale du règlement par l'Europe. Il ressort des simulations effectuées que cette extension du champ d'application du règlement permettrait de réduire significativement le risque de marée noire dans le monde. Toutefois, son bilan serait extrêmement défavorable tant du point de vue de l'Europe (solde au mieux égal à -800 millions d'euros) que du monde entier (solde négatif de plus de 4 milliards d'euros), tant les coûts économiques induits sont importants. Les analyses effectuées suggèrent que ce résultat demeure valable même si la valorisation collective du coût des marées noires augmente significativement au cours des prochaines années et que le surcroît de sécurité apporté par les double coque est réévalué à la hausse. Même en supposant que les double coque permettent d'éviter à coup sûr les marées noires, il faudrait un coût de la marée noire supérieur à 7 milliards d'euros pour que cette option apparaisse justifiée. Par

ailleurs, même en faisant l'hypothèse discutable que les double coque sont la panacée en matière de sécurité maritime, plus de 40% de la réduction du risque de marées noires proviendrait simplement du rajeunissement de la flotte de pétroliers et aurait donc un caractère essentiellement transitoire.

Au total, il apparaît que l'élimination précoce des double coque est très probablement un moyen excessivement onéreux pour réduire le nombre de marées noires et qu'en conséquence, l'Europe aura vraisemblablement beaucoup de difficultés pour convaincre les autres membres de l'OMI de reprendre à leur compte les dispositions de son règlement. Il est possible que d'autres réformes, comme par exemple une meilleure responsabilisation des armateurs et une indemnisation plus large des dommages environnementaux par les agents à l'origine du sinistre, permettraient de réduire le nombre de marées noires à moindre coût.