

Les armateurs misent plus que jamais sur l'Organisation maritime internationale

[Le Marin p.16](#), Décembre 2018

En dehors de l'accord de Paris, le shipping se fixe néanmoins des objectifs ambitieux à l'horizon 2050.

Le transport maritime, longtemps à l'abri du viseur, se prend désormais de plein fouet la pression environnementaliste, jusqu'à apparaître comme un méchant pollueur à l'écart de toute contrainte dans certaines revendications de gilets jaunes entendues sur les ronds-points. Avec son lot de fake news. Les émissions d'un navire sont comparées à celles des voitures à grands coups de multiplicateurs XXL, mais sur fond de confusion entre soufre et CO₂.

Le shipping représente 3% des émissions mondiales de CO₂. Et l'OMI ne s'en satisfait pas avec - sous le nom de stratégie initiale - un objectif de 50 % de réduction des émissions fixé à l'horizon 2050. Trop loin ? Enlisé ?

« *Non, l'engagement est fort et le calendrier précis, explique Nelly Grassin, responsable affaires techniques, sécurité, sûreté et environnement chez Armateurs de France. Les discussions portent sur la méthodologie pour définir quelles solutions sont à mettre en place en premier.* »

En amont du dernier comité de l'environnement marin (MEPC) de l'OMI, fin octobre à Londres, un groupe de travail intersession sur les gaz à effet de serre s'est réuni avec pour mandat d'élaborer un programme de mesures à prendre pour donner suite à la stratégie initiale.

Propositions

Les délégations ont fait de nombreuses propositions : nécessité de se concentrer sur les mesures pour la période allant jusqu'en 2023 (pour la Norvège), réduction des gaz à effet de serre dans les ports (pour les associations portuaires IAPH et IHMA), renforcement et examen obligatoire du plan de gestion du rendement énergétique du navire (pour le Liberia), mesure de marché (pour la France)...

Au terme du MEPC, qui a approuvé le projet de programme du groupe de travail intersession, les délégations sont invitées à soumettre des propositions concrètes concernant les mesures envisageables à court, moyen et long termes au prochain MEPC (n° 74, en 2019) et aux MEPC suivants (le n° 80 est prévu en 2023).

Pour l'International Chamber of Shipping, qui regroupe les principales associations d'armateurs, l'OMI doit rester l'organe régulateur. Dans un secteur totalement mondialisé, une approche pays par pays n'est pas envisageable.

L'approche française, très environnementaliste et portée notamment par la déclaration Tony de Brum soutenue par les petits pays insulaires, va plus loin.

« *La France est en tête de peloton, reconnaît Nelly Grassin, les armateurs sont consultés et travaillent très étroitement avec l'administration.* »

Thibaud TEILLARD