

Armateurs de France | Note de position Travaux de l'OMI sur les GES

TRAVAUX DE L'OMI SUR LES GES

Synthèse des positions d'Armateurs de France

Armateurs de France est en faveur de :

- Approche internationale pour réglementer le transport et les services maritimes. Les réglementations régionales doivent s'aligner sur celles internationales dès que possible ;
- Eviter tout mécanisme qui pourrait entraîner des distorsions de concurrence ;
- Inclusion de tous les gaz à effet de serre (GES) dans la stratégie de l'OMI (et pas seulement le CO₂) ;
- Intégration des émissions amont (du puits au sillage) des carburants dans le calcul des émissions des navires ;
- Ambition du zéro net des émissions de GES d'ici 2050 ;
- Objectifs de décarbonation clairement définis avec prédictibilité pour une visibilité suffisante aux armateurs ;
- Intégration de la compensation carbone dans la stratégie de l'OMI et mesures associées, sans amoindrir les mesures effectives de réduction des émissions de GES des armateurs ;
- Mise en place d'un standard de carburants (GHG Fuel Standard - GFS) avec un mécanisme de flexibilité contrôlable, en cohérence avec la réglementation européenne (Fuel EU maritime) ;
- Elaboration d'une taxe pour le shipping international dont les fonds reviendraient au secteur pour sa décarbonation, en cohérence avec la réglementation européenne (ETS), pour éviter une double imposition.

Révision de la stratégie GES de l'OMI

✓ Objectif de suppression des émissions de GES

Lors de la 80^e session du Comité de protection du milieu marin (MEPC 80), l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a renforcé sa stratégie initiale de 2018 pour adopter une ambition de zéro net des émissions de GES provenant du shipping international à l'horizon de 2050.

Armateurs de France se réjouit d'une telle ambition et souhaite que le zéro net des émissions de GES intervienne dès 2050. Face à l'urgence climatique, les transports et les services maritimes doivent faire leur part et réduire rapidement leur impact carbone, alors même que le shipping international représente moins de 3% des émissions de CO₂, tout en transportant 90% des marchandises dans le monde.

La révision de la stratégie de l'OMI était très attendue par les armateurs français car une approche internationale est essentielle pour réglementer le transport et les services maritimes qui sont de nature internationale. Il appartient donc maintenant à l'OMI d'adopter les mesures nécessaires à

la réduction des émissions de GES des navires. Les réglementations régionales doivent absolument être limitées et leurs mises en œuvre ne doivent pas rendre plus complexe la tâche de l'OMI dans la progression de ses travaux et dans l'application de son propre dispositif.

Les membres d'Armateurs de France souhaitent que tous les GES soient inclus dans les futures réglementations (et non seulement le CO₂) et que les émissions soient comptabilisées en *Well-to Wake*, du puits lors de la phase de production de l'énergie, au sillage lors de la phase de combustion de l'énergie à bord.

Armateurs de France se félicite du choix du périmètre de réduction des émissions de GES en « zéro net » dans la stratégie de l'OMI. En effet, la suppression totale des émissions de GES en *Well-to Wake* est aujourd'hui inatteignable pour le secteur maritime car seulement quelques rares solutions de décarbonation (propulsion par le vent par exemple), inadaptables à tous les navires, permettraient d'atteindre cet objectif. De plus, l'ambition de réduction en « zéro net » permet l'usage de carburants dont les émissions de GES à la combustion sont intégralement compensées, soit par une capture du carbone lors de la phase de production du carburant (par les plantes pour les biocarburants ou retiré de l'atmosphère pour la production de carburants de synthèse), ou lors de la phase de combustion à bord (avec de la capture carbone), soit par des crédits carbone issus d'initiatives diminuant le carbone de l'atmosphère (capture, décarbonation physique d'autres secteurs, plantation d'arbres, etc.).

✓ Objectifs intermédiaires de réduction des émissions de GES

A l'occasion de la révision de sa stratégie, l'OMI a adopté des objectifs de réduction intermédiaires des émissions de GES en absolu¹ des navires, à savoir 20%, s'efforçant à atteindre 30%, d'ici 2030 et 70%, s'efforçant à atteindre 80%, d'ici 2040 par rapport à 2008.

Si Armateurs de France reconnaît l'importance d'envoyer des signaux forts de décarbonation au secteur maritime, avec des objectifs clairs et définis, l'organisation estime qu'ils sont très ambitieux et qu'ils ne prennent pas en compte la réalité du secteur, c'est-à-dire la maturité des technologies et des carburants ainsi que leurs disponibilités. Le développement et la mise en œuvre de telles ambitions devraient se faire dans des délais raisonnables avec une prédictibilité suffisante offrant aux armateurs une visibilité nécessaire (les navires et donc les investissements associés sont d'une durée moyenne de 30 ans). Les armateurs doivent pouvoir connaître largement à temps les réglementations à venir afin de s'y préparer. Le renforcement de l'objectif de 2030 ne permet pas cette visibilité aux armateurs pour leurs investissements. Néanmoins, les armateurs français restent engagés pour se conformer aux futures réglementations et en appellent au gouvernement français et à toute la filière pour décarboner ensemble le secteur.

✓ Intégration de carburants décarbonés dans les soutes des navires

L'OMI a également décidé d'imposer aux armateurs d'intégrer au moins 5%, en essayant d'atteindre 10%, de carburants décarbonés dans les soutes des navires. Armateurs de France salue ce message envoyé aux fournisseurs d'énergie de produire des carburants bas et zéro carbone. Il appartient maintenant à la France de s'assurer du fléchage de ces carburants au maritime.

✓ Compensation carbone

¹ Prenant donc en compte la croissance de la flotte mondiale

Armateurs de France regrette que la compensation carbone, sous toutes ses formes (identifiées ci-dessus), ne soit pas incluse dans la révision de la stratégie de l'OMI, comme c'est déjà le cas dans d'autres secteurs. En effet, les solutions de décarbonation pour le maritime ne sont pas encore disponibles. Pour autant, les armateurs français veulent faire leur part. En conséquence, une compensation carbone, qu'elle soit faite lors de la phase de production des carburants ou dans la décarbonation d'autres secteurs, pour lesquels les solutions sont disponibles, prend tout son sens. Il est urgent de créer un cadre réglementaire à la capture carbone à bord des navires, sans quoi il est entendu que la décarbonation du maritime ne sera pas atteignable. Cette intégration ne pourrait se faire sans une étude approfondie des leviers et enjeux associés, le *level playing field* devant être conservé et la réduction effective de l'impact carbone vérifiée, tout en valorisant les investissements des armateurs qui décarbonent concrètement leurs navires.

Mesures de moyen terme de réduction des émissions de GES

En plus de la révision de sa stratégie, l'OMI a décidé du panier de mesures qui pourrait entrer en vigueur dès 2027 pour accompagner la décarbonation du maritime : - un instrument financier dont la forme reste à déterminer - un standard de carburant (GFS - *GHG Fuel Standard*) encadrant l'incorporation de carburants alternatifs dans les soutes des navires.

✓ Mesure technique

L'émergence d'instruments régionaux (tels que l'intégration du maritime à l'ETS européen) complexifie les pratiques des armateurs en leur imposant de lourdes charges administratives alors que la plupart d'entre eux sont des entreprises de tailles modestes (80% des membres d'Armateurs de France sont des PME). A cet effet, Armateurs de France se réjouit des similitudes entre le dispositif du GFS et celui de Fuel EU maritime mais reste très attentive quant à la cohérence totale entre les dispositifs au risque de créer des complexités et des distorsions de concurrence. Les armateurs français sont favorables à l'adoption d'un mécanisme apportant de la flexibilité aux armateurs, tel que celui présenté dans le GFS européen avec son concept de flotte qui permet aux armateurs de mettre en commun les investissements de décarbonation entre plusieurs navires. Néanmoins, il est crucial de maintenir un *level playing field* et donc d'assurer des mécanismes simples, contrôlables et vérifiables, au risque de créer des comportements déviants et des distorsions de concurrence.

✓ Mesure économique

S'agissant de l'instrument financier que l'OMI a décidé de développer dans son programme de travail, les membres d'Armateurs de France sont en faveur d'un système de taxe plutôt que d'un ETS² ou d'un système de récompense. En effet, pour les armateurs français, ces dispositifs pourraient créer de la complexité et ainsi des comportements déviants, ou pourraient profiter plus particulièrement aux plus gros armateurs ou pourraient promouvoir certaines technologies et carburants. Cette taxe devra être parfaitement mesurable, efficace et contrôlable. La gouvernance d'un tel instrument devra être transparente et les revenus collectés devront être redistribués de façon claire et fléchée : le secteur maritime a besoin d'investir dans la décarbonation de ses activités, c'est pourquoi il est impératif que les revenus reviennent au secteur en quantité suffisante pour subvenir aux besoins de R&D&I de navires zéro ou faibles émissions de GES. Son développement et sa mise en œuvre devront se faire dans des délais permettant une visibilité suffisante aux armateurs. De plus, avant l'entrée en vigueur de la taxe, il est impératif de s'assurer de la disponibilité des technologies et des carburants alternatifs, en

² Emission Trading Scheme

quantités suffisantes et partout dans le monde. L'étude d'impact associée devra prendre en compte le risque de report modal (notamment du maritime vers le routier) et toute fuite carbone qui alourdirait le bilan GES global.

LES ARMATEURS FRANÇAIS FACE AU CHALLENGE DE LA DECARBONATION

Le secteur maritime est un enjeu de souveraineté et d'autonomie : la sécurité d'approvisionnement est fortement dépendante de la capacité des entreprises maritimes nationales à assurer le transport de marchandises, de biens et de personnes : 85% des importations en volume arrivent par la mer au niveau européen. A cela s'ajoutent les enjeux de secteurs stratégiques comme les câbles sous-marins, l'énergie ou la recherche océanographique.

La décarbonation représente un véritable défi pour l'écosystème maritime dont dépend une partie importante l'économie française. La France doit être à la mesure de l'enjeu, sans quoi le secteur s'exposera à des risques forts – opérationnels, réputationnels et financiers – avec pour conséquence une perte de compétitivité nuisible à l'ensemble de l'économie et à la souveraineté nationale.

Rapportés à la tonne transportée, les transports par voie maritime et fluviale sont de loin – avec le rail – les plus efficaces d'un point de vue énergétique (de l'ordre d'un facteur 20 pour le routier et 100 pour l'aérien). Ces moyens de transport sont donc une solution à favoriser dans une logique d'efficacité énergétique et de décarbonation des transports français.

Les armateurs français sont déterminés à agir contre le réchauffement climatique. Ils mesurent en effet pleinement la responsabilité qui est la leur et celle de l'ensemble de leur secteur industriel. Ils confirment leur volonté et leur engagement à réduire autant que faire se peut leur empreinte carbone et à agir de façon proactive pour une flotte moderne, sûre, et exemplaire tant pour le renouvellement que le rétrofit et l'exploitation de leurs navires.

Les armateurs français appellent en même temps de leurs vœux un cadre de cohérence international garantissant les conditions d'une concurrence loyale et équilibrée. Pour leur permettre de s'engager sans réserve et être exemplaires et pionniers, ils souhaitent, compte tenu notamment de la nature même de leurs investissements, la finalisation et la stabilisation, aussitôt que possible, de ce cadre clair d'objectifs et de règles du jeu, qui s'applique à l'ensemble des flottes de la marine marchande au niveau international.

Les technologies et futurs carburants permettant la décarbonation des navires ne sont pas encore aujourd'hui suffisamment matures ni disponibles partout dans le monde en quantités suffisantes. Pour autant, les armateurs mettent en œuvre toutes les solutions aujourd'hui disponibles : réduction de la vitesse, propulsion au GNL et par le vent, efficacité énergétique, routage des navires, biocarburants, branchement électrique à quai des navires, batteries électriques, etc. et investissent et développent les solutions futures : carburants de synthèse, capture carbone, etc.

Le secteur des transports et des services maritimes représente une très grande variété de navires tant dans la taille et le design que dans les usages entraînant notamment des besoins en autonomie et en manœuvrabilité divers ainsi que différents volumes de stockage disponibles à bord. En conséquence, il n'existe pas de solution de décarbonation unique pour tous les types de navires. De façon générale, les armateurs favorisent le mix énergétique et technologique et étudient toutes les solutions disponibles.

Les investissements pour décarboner le transport et les services maritimes sont colossaux. Les besoins de financement pour le renouvellement de 90 %³ de la flotte de commerce existante sous pavillon français dans les 10 prochaines années sont estimés entre 15 et 20 milliards d'euros selon les technologies utilisées, soit entre 1,5 et 2 milliards/an.

Armateurs de France a contribué en tant que corapporteur à la rédaction de la feuille de route de décarbonation du maritime français qui a été remise aux ministres lors de la soirée annuelle d'Armateurs de France le 4 avril 2023. Armateurs de France reste fortement mobilisée auprès de l'Administration française pour accompagner les armateurs français à rédiger la trajectoire de décarbonation de chacun de leurs navires. Dorénavant, les armateurs français attendent le retour du Gouvernement dans ses arbitrages, tant sur les priorités, que sur les moyens techniques et financiers à mettre en œuvre et qui seront essentiels pour la flotte française et son développement dans la course internationale.

Afin de permettre la décarbonation de ses navires, la France doit se doter, comme ses voisins européens, d'un centre d'expertise dédié. A cet effet, Armateurs de France soutient pleinement l'Institut MEET⁴ 2050 qui a pour raison d'être de favoriser la transition énergétique et environnementale du maritime et du fluvial au niveau national par la collaboration renforcée de l'ensemble des acteurs du secteur maritime concernés par cette transition et par la mise en place d'un programme national « navires et ports zéro émissions ».

³ Considérant que 90 % de la flotte actuelle sera renouvelée dans les 10 ans du fait des réglementations européennes et internationales sur les émissions de GES des navires (prise en compte des sorties de flotte et des entrées de flotte très récentes de certains navires déjà dotés d'une propulsion verte ou de transition).

⁴ Maritime Energy and Environmental Transition