

# TRAVAUX REGLEMENTAIRES RELATIFS AUX GAZ À EFFET DE SERRE DES NAVIRES

NOTE DE POSITION





# À RETENIR

## ARMATEURS DE FRANCE EST EN FAVEUR DE :

### Approche internationale pour réglementer le transport et les services maritimes.

Les réglementations régionales et nationales doivent s'harmoniser sur celles internationales dès que possible.

### Éviter tout mécanisme qui pourrait entraîner des distorsions de concurrence.

### La neutralité technologique des mesures adoptées.

**L'harmonisation des instruments financiers régionaux**, notamment l'ETS européen, sur l'instrument de l'OMI. Dans tous les cas, la double imposition et le surplus de charges administratives devront être évités afin de **ne pas nuire à la compétition internationale**.

**Les mesures réglementaires et les futurs objectifs de décarbonation du maritime doivent être définis clairement et avec prédictibilité pour offrir une visibilité suffisante aux armateurs.**

**Le maintien d'un seuil de 5000 GT pour l'application de l'ensemble des mesures pour préserver la compétitivité du short sea shipping sur le segment des navires de transports** (marchandises et passagers).

En ce qui concerne les travaux réglementaires à l'OMI :

- **inclusion de tous les gaz à effet de serre dans les futures réglementations de l'OMI** (et pas seulement le CO<sub>2</sub>);

- **ajouter les émissions amont aux émissions aval** (du puits au sillage) des carburants dans le calcul des émissions des navires;

- **la mise en œuvre des réglementations nécessaires à l'atteinte de l'ambition du zéro net des émissions de GES d'ici 2050, comme adoptée dans la stratégie de l'OMI;**

- 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;

- La prise en compte du **très court délai de mise en conformité des navires pour la révision du CII<sup>1</sup> en 2026, des effets indésirables et contre-productifs de l'instrument**, la nécessité d'un contrôle efficace de son application et la mise en place d'un mécanisme de pooling entre navires d'une même flotte;

- **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);**

- **élaboration d'un instrument financier avec un système de récompense pour le shipping international dont les fonds reviendraient au secteur pour sa décarbonation**, en cohérence avec la réglementation européenne (ETS<sup>2</sup>), pour **éviter une double imposition;**

- le mécanisme de récompense doit être indissociable du dispositif de prélèvement, afin d'**éviter une redistribution différée des revenus de l'instrument économique**, telle que constatée dans le cadre de la mise en œuvre de l'ETS;

- **éviter la mise en place de deux systèmes de pénalité associés chacun à une mesure technique et une mesure économique;**

- **adoption par l'OMI de lignes directrices et mise en place d'un schéma de certification qui donne plus de visibilité sur les carburants éligibles et les mécanismes de contrôle.**

En ce qui concerne les travaux réglementaires de l'UE et au niveau national :

- une **transposition de la Directive RED III harmonisée dans tous les États Membres de l'UE concernant l'éligibilité des carburants renouvelables et qui garantisse un traitement équitable et favorable pour le secteur maritime en France** et une cohérence globale avec FuelEU Maritime afin que des volumes suffisants de carburants durables et à des prix compétitifs et attractifs soient fournis dans les ports européens;

- une **redistribution des revenus de l'ETS pour la décarbonation de la filière maritime, qui prévienne toute distorsion de concurrence**, ainsi qu'une réévaluation de la clé de répartition des revenus de l'ETS entre États membres pour tenir compte de l'inclusion du secteur maritime dans le système;

- au niveau national, **ce mécanisme de redistribution doit être mis en place au plus vite** alors que les compagnies maritimes sont d'ores et déjà soumises au paiement de l'ETS. Au niveau européen **l'Innovation Fund devrait soutenir plus de projets de décarbonation de la filière maritime** (fuels et technologies durables).

# QUELLE APPROCHE POUR RÉGLEMENTER LES GES DES NAVIRES

Une approche internationale est essentielle pour réglementer le transport et les services maritimes qui sont de nature mondialisée. Les réglementations régionales doivent absolument être limitées et leur mise en œuvre ne doit pas rendre plus complexe la tâche de l'OMI dans la progression de ses travaux et dans l'application de son propre dispositif.

L'Union européenne (UE) ayant adopté ou modifié plusieurs textes pour réglementer les émissions de gaz à effet de serre des navires de commerce (ETS, Fuel EU) il apparaît désormais nécessaire de **garantir la stabilité et la cohérence de l'ensemble des mesures qui s'appliqueront au secteur maritime**, pour limiter les surcharges administratives et la multiplication des reporting (notamment en uniformisant les données MRV<sup>3</sup>/DCS<sup>4</sup>), pour aligner les calendriers des différents textes et les méthodologies de calcul des émissions, et éviter toute distorsion de concurrence au détriment des acteurs européens. Une fois les mesures de moyen terme adoptées au niveau de l'OMI, il sera nécessaire que la révision des textes européens permette de garantir cette cohérence. Les armateurs sont conscients que le contenu de ces révisions dépendra du **niveau d'ambition** des mesures adoptées au niveau international.

La **neutralité technologique** des mesures adoptées est essentielle car il n'existe pas de solution de décarbonation unique pour tous les types de navires. Les armateurs choisissent un mix énergétique et technologique en fonction des activités concernées.

Les armateurs ont également besoin de **visibilité sur les évolutions réglementaires**, avec des trajectoires de réduction des émissions de GES clairement définies, afin de pouvoir consolider leurs stratégies de décarbonation, opérer des choix industriels dimensionnant pour les prochaines décennies et investir dans les navires, technologies et énergies qui leur permettront de répondre aux objectifs de décarbonation de la filière.

Dans le cadre des instruments d'ordre économique, pour tarifier les émissions de GES, au niveau international ou au niveau européen, il est essentiel que soient introduits des **mécanismes de redistribution des revenus collectés, afin d'utiliser ces fonds pour la décarbonation de la filière maritime** qui fait face à un véritable mur d'investissements<sup>5</sup>.

Armateurs de France est en faveur du **maintien du seuil de 5000 GT pour l'application des mesures de réduction des GES au niveau international et européen, sur le segment des navires de transports (marchandises et passagers)**, afin de préserver au maximum la compétitivité nécessaire du short sea shipping qui est en concurrence avec les secteurs routier et ferroviaire, qui ne sont pas soumis à des mesures économiques (type taxe carbone ou ETS) :

- Dans le cadre des exigences de l'Annexe VI de la Convention MARPOL relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires : le CII, le DCS et les mesures de moyen terme
- Dans le cadre des mesures de l'UE, en ce qui concerne FuelEU maritime et l'ETS. L'inclusion des émissions des navires offshore et des cargos de 400 GT à 5000 GT dans l'ETS n'a pas encore été décidée et figure au programme du prochain processus de révision du système. Armateurs de France est favorable, comme pour les mesures de l'OMI, au maintien du seuil de 5000 GT pour l'application de l'ETS aux navires de transport (marchandises et passagers).

## TRAVAUX DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

### STRATÉGIE DE L'OMI SUR LES GES

#### • Objectif de suppression des émissions de GES

Lors de la 80<sup>e</sup> session du Comité de protection du milieu marin (MEPC 80) en juillet 2023, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a renforcé sa stratégie initiale de 2018 pour adopter une ambition de zéro net des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du shipping international à l'horizon de 2050.

Armateurs de France s'est réjoui de cette ambition et souhaite que le zéro net des émissions de GES inter-

viene 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 CO<sub>2</sub>, tout en transportant 90% des marchandises dans le monde. Il appartient donc maintenant à l'OMI d'adopter les mesures nécessaires à la réduction des émissions de GES des navires.

Les membres d'Armateurs de France souhaitent que tous les GES soient inclus dans les futures réglementations qui déclineront les ambitions de la stratégie (et

3- Monitoring, reporting and verification of maritime transport emissions.  
4- Data collection system.

5- Les besoins de financement pour le renouvellement de 90% de la flotte de commerce existante sous pavillon français sont estimés à 1,5 et 2 milliards/an. Plus largement, le coût de la transition est estimé entre 75 et 110 milliards d'euros sur la période 2023-2050 pour l'ensemble des acteurs de la filière française, en dehors des coûts opérationnels.

non seulement le CO<sub>2</sub>) 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

À l'occasion de la révision de sa stratégie, l'OMI a adopté des objectifs de réduction intermédiaires des émissions absolues<sup>6</sup> de GES 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 ont une durée de vie de 30 ans, les investissements associés ayant eux aussi une durée de vie importante). 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 %, avec l'ambition d'atteindre 10 %, de carburants décarbonés dans les soutes des navires d'ici 2030. Armateurs de France salue ce message envoyé aux fournisseurs d'énergie de produire des carburants bas et zéro carbone. Il appartient maintenant aux États d'être exemplaires afin de s'assurer que les armateurs disposeront de ces carburants.

#### • Compensation carbone

Armateurs de France regrette vivement 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 dans le temps imparti. 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 COURT TERME

L'OMI s'est engagée à réviser les mesures de court terme (CII) pour une entrée en vigueur de l'instrument amendé au 1<sup>er</sup> janvier 2026. Cette révision devra préciser les facteurs de réduction du CII entre 2027 et 2030. Armateurs de France comprend la nécessité d'une telle révision mais l'organisation souhaite que celle-ci prenne en compte le très court délai de mise en conformité pour les armateurs.

Le CII, tel que défini aujourd'hui, incite à faire parcourir au navire de la distance et mène ainsi, parfois, à des choix contreproductifs. Armateurs de France appelle à ce que la révision du CII aligne l'outil sur les objectifs de décarbonation et limite les effets indésirables.

Par ailleurs, Armateurs de France souhaite que soient étudiés, d'une part les facteurs de correction, nécessaires à la bonne application de l'instrument (notamment pour tenir compte des spécificités opérationnelles de certains navires), qui n'auraient pas pu être pris en compte lors de son élaboration initiale, et d'autre part, les exclusions de voyage afin que celles-ci prennent en compte les périodes pendant lesquelles le navire est à l'arrêt du fait de ses activités (escales, mouillage, arrêts techniques y compris en cale sèche, etc.). L'organisation soutient également un mécanisme de pooling du CII entre navires au sein d'une même flotte. Enfin, Armateurs de France estime que cet instrument ne peut être efficace que si des contrôles suffisants sont conduits, une fois le réexamen de l'instrument finalisé, de sorte à assurer sa fiabilité. De tels contrôles devraient alors être conduits de manière homogène et effective, par les États du pavillon et surtout par les États du port, au risque sinon de créer des distorsions de concurrence.

En connaissance des défauts du CII, et avant qu'ils ne soient corrigés, cet indicateur ne devrait pas être utilisé à d'autres fins que celles du contrôle par les administrations, ou à la marge pour des recherches scientifiques ou universitaires afin de mieux documenter les émissions de GES des navires. Armateurs de France soutient par ailleurs la fiabilisation des données du DCS.

6- Le calcul des émissions absolues prend en compte la croissance de la flotte mondiale.

## 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 opérations 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). À 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, ainsi qu'une trajectoire de réduction de l'intensité en GES des carburants par pallier. Néanmoins, il est crucial de maintenir un level playing field et donc d'assurer des mécanismes efficacement contrôlables et vérifiables, au risque de créer des comportements déviants et des distorsions de concurrence.

Il est également essentiel que l'OMI adopte des lignes directrices et mette en place d'un schéma de certification qui donne plus de visibilité sur les carburants éligibles et les mécanismes de contrôle.

### • 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 soutiennent l'adoption d'une telle mesure par l'OMI. Compte tenu des propositions concrètes en discussion, les membres sont également en faveur de l'adoption d'un mécanisme de pénalité/récompense permettant de récompenser les tonnes de GES évitées et de financer par exemple la différence de coûts entre carburants alternatifs, technologies alternatives et carburants conventionnels. Ce mécanisme devrait être neutre technologiquement et il faudrait veiller, dans sa mise en œuvre, à limiter les entorses au règlement et la charge administrative particulièrement pénalisante pour les plus petits armateurs. Ce mécanisme est essentiel pour permettre au secteur de bénéficier des recettes d'une mesure économique et les accompagner dans leur transition et doit donc être indissociable du dispositif de prélèvement, ceci afin d'éviter de réitérer la mise en œuvre d'une redistribution différée des revenus de l'instrument économique, telle que constatée dans le cadre de la mise en œuvre de l'ETS.

La collecte des revenus de l'instrument devrait s'opérer selon un mode de fonctionnement qui garantisse un traitement équitable de l'ensemble de la flotte concernée, la fiabilité du dispositif et permette de limiter la surcharge administrative sur les compagnies. Une collecte au moment du soutage présente l'avantage de répercuter directement le coût sur les affrêteurs et pourrait être optimisée avec la digitalisation des bons de livraisons du carburant. Toutefois cette méthode n'est pas pertinente pour certains segments de flotte comme celui du transport de gaz par exemple dont les navires consomment leurs propres cargaisons («boil off»). Une déclaration de donnée annuelle assortie d'un mécanisme de collecte est considérée comme la méthode générant le moins de lourdeur administrative pour les armateurs.

Cet instrument financier 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 cet instrument financier, il est impératif de s'assurer de la disponibilité des technologies et des carburants alternatifs, en 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 de carbone qui alourdirait le bilan GES global.

Enfin, nous assistons à l'émergence de plusieurs instruments régionaux, notamment l'intégration du secteur maritime dans l'ETS européen, qui complexifient une nouvelle fois les pratiques des armateurs. Si un dispositif mondial devait être mis en place, alors les instruments régionaux devraient s'harmoniser sur celui de l'OMI. Si tel n'était pas le cas, alors il serait impératif de :

- Bien définir les périmètres de chacun des dispositifs pour éviter les incohérences et chevauchements entre les différents systèmes ;
- Éviter la double imposition ;
- Harmoniser les systèmes de déclaration afin de limiter la charge administrative des compagnies maritimes.



# TRAVAUX DE L'UNION EUROPÉENNE (UE)

## SYSTÈME D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSIONS (ETS)

Le marché du carbone européen est un mécanisme de plafonnement et d'échange de quotas visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre des secteurs qui y sont soumis. Le transport maritime y a été intégré depuis 2024 dans le cadre du paquet Fit for 55. Ce système régule les émissions des navires lors de voyages à destination ou au départ des ports maritimes européens. Pour les trajets intra-européens, 100% des émissions sont comptabilisées, tandis que pour les trajets entre l'UE et des ports extra-européens, 50% des émissions sont prises en compte.

Plutôt que d'imposer des objectifs spécifiques de réduction des émissions de GES des navires, l'EU ETS maritime met en place une tarification des émissions avec une phase d'intégration progressive : 40% des émissions sont prises en compte en 2024, 70% en 2025, et 100% à partir de 2026.

### • Redistribution des revenus de l'ETS pour la décarbonation de la filière maritime

Les États membres de l'UE collectent les revenus de l'ETS (en France au travers de la Caisse des Dépôts et Consignations) puis ceux-ci sont réintégrés au niveau européen, dont une partie est redistribuée au niveau européen au travers par exemple de l'Innovation Fund. Une autre partie plus conséquente de ces revenus est répartie entre les États membres sur la base d'une clé de répartition définie avant l'entrée du secteur maritime dans l'ETS et qui couvre la période 2021-2030. Elle s'appuie principalement sur les émissions historiques de l'ETS et est fixée à : 6,1% pour la France (un pourcentage jugé faible, mais cohérent avec son mix électrique historiquement décarboné).

Les investissements pour décarboner le transport et les services maritimes étant colossaux, Armateurs de France soutient une redistribution des revenus de l'ETS pour la décarbonation de la filière maritime, qui prévienne toute distorsion de concurrence, ainsi qu'une réévaluation de la clé de répartition des revenus de l'ETS entre États membres pour tenir compte de l'inclusion du secteur maritime dans le système.

À ce jour le mécanisme de redistribution des revenus de l'ETS au niveau européen, au travers de l'Innovation Fund est insatisfaisant car non spécifiquement fléché sur le secteur maritime. Très peu de projets de la filière ont bénéficiés de ce fond en 2023 et 2024. Le dispositif devrait soutenir plus de projets de décarbonation de la filière maritime (fuels et technologies durables). Il est également absolument essentiel qu'un mécanisme de redistribution des revenus de l'ETS au niveau national soit mis en œuvre au plus vite alors que les compagnies maritimes sont d'ores et déjà soumises au paiement de l'ETS.

### • Intégration des navires offshore dans le MRV puis l'ETS

Le système européen relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de gaz à effet de serre (MRV) a été modifié en 2023, pour permettre l'inclusion du secteur maritime dans l'ETS mais également l'inclusion à terme des émissions provenant d'autres types de navires que ceux de transport maritime.

Le MRV s'appliquera également aux émissions de gaz à effet de serre des navires offshore et des navires de charge de 400 GT ou plus à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Les émissions des navires offshore de 5 000 GT ou plus seront soumises à l'ETS à partir de 2027.

Armateurs de France est favorable à une définition extensive des navires et activités concernés avec une approche particularisée pour certains types de navires et qui tienne compte des préoccupations remontées par certains segments de flotte. Par exemple, il semble essentiel que les navires câbliers (qui ne sont pas actuellement couverts par le texte) fassent l'objet d'une approche particularisée afin de considérer le lieu de pose ou de réparation du câble, plutôt que d'appliquer la notion de port d'escale, qui n'est pas pertinente pour ce type de navires. Également, l'inclusion dans le MRV des dragues sera génératrice d'une surcharge administrative importante pour les compagnies maritimes concernées. L'inclusion de ces navires dans le MRV, puis l'ETS ne doit pas se faire au détriment de la compétitivité des acteurs européens vis-à-vis de la concurrence étrangère. Par ailleurs, la notion d'activité offshore doit être mieux définie, sous peine d'omettre certaines activités ou certains navires.

### • Fuites de carbone et transbordement

En octobre 2024, la Commission européenne a présenté ses conclusions préliminaires concernant le suivi des risques d'escalades d'évasion à la suite de la mise en œuvre de l'ETS dans le secteur du transport maritime<sup>7</sup>. Elle n'a pas trouvé de preuves claires de comportements d'évasion liés à l'extension de l'ETS au transport maritime jusqu'à présent. Bien que des changements significatifs dans le trafic aient été observés, ils semblent principalement liés aux impacts de la crise en mer Rouge.

### • Sanctions

La France a fixé un double niveau de sanction pour garantir l'effectivité de l'application de l'ETS au secteur maritime. L'armateur qui ne restituerait pas en fin d'exercice le nombre de quotas dont il est redevable se verrait infliger une sanction administrative après une première mise en demeure (équivalente à la valeur des quotas à restituer ainsi que 100€ supplémentaires par tonne de CO2 non restituée). Si la compagnie maritime n'a pas respecté ces deux premières injonctions administratives, elle pourrait alors être poursuivie pénalement, s'exposer à une amende importante, et son dirigeant à une peine d'emprisonnement.

Ce niveau de sanction, comparativement à celui imposé aux autres modes de transport concernés par l'ETS, est justifié par la France par les particularités du secteur maritime (qui n'est pas captif du territoire national, s'appuie sur une structuration administrative et économique spécifique) et la nécessité de s'appuyer sur des moyens de coercition efficaces contre les compagnies étrangères concernées par l'ETS. Les armateurs français l'estiment pour autant disproportionné pour les acteurs disposant d'une activité effective depuis la France.

7- Le monitoring a couvert le premier semestre 2024.

## FUELEU MARITIME ET RED III

La réglementation européenne FuelEU maritime adoptée en 2023 et qui doit entrer en vigueur en 2025 vise au recours accru par les navires à des carburants renouvelables et des technologies durables. Elle comporte des mesures visant réduire progressivement l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants utilisés par le secteur du transport maritime, passant de 2% en 2025 à 80% d'ici 2050, un régime incitatif spécial pour soutenir l'adoption des carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) et introduit l'obligation pour les navires à passagers et les porte-conteneurs d'utiliser l'alimentation électrique à quai lorsqu'ils sont amarrés à quai à partir de 2030 dans les principaux ports européens.

La réglementation, comme pour l'ETS, s'applique aux voyages ou opérations des navires à destination ou au départ de ports maritimes européens (100% de l'énergie utilisée lors de voyage ou opérations UE-UE prise en compte, et 50% lors de voyages UE-extra UE).

La Directive RED III doit permettre d'augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique globale de l'UE d'ici 2030, et également imposer aux fournisseurs d'énergie d'atteindre une réduction de 14,5% de l'intensité de gaz à effet de serre des carburants fournis à l'ensemble des modes de transport d'ici 2030.

Il est essentiel que la transposition de la Directive RED III en France puisse garantir un traitement équitable et favorable pour le secteur maritime français et une cohérence globale avec FuelEU Maritime, ainsi qu'éviter la délocalisation du soutage hors de France ou de l'Union européenne. Compte tenu des objectifs à atteindre, et des pénalités conséquentes pour les navires et armateurs qui ne pourraient s'y conformer, il est essentiel que des volumes suffisants de carburants durables et à des prix compétitifs et attractifs soient fournis dans les ports européens.

Il en va de même pour les infrastructures de recharge électrique à quai. La fourniture d'électricité doit être réalisée sur la base d'un modèle de tarification compétitif et attractif adapté aux spécificités opérationnelles du secteur maritime.

Il est également primordial que les revenus des pénalités FuelEU prélevées par les États membres soient redistribués pour la décarbonation de la filière maritime, avec des garanties pour éviter toute distorsion de concurrence.

## TRAVAUX DE LA FRANCE

Considérant les nombreux instruments réglementaires développés ou en développement aux niveaux international et européen pour encadrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime, la France doit éviter toute réglementation supplémentaire en la matière et soutenir une harmonisation des réglementations maritimes au niveau international.

Les dispositions relatives à l'information GES des prestations de transport introduites dans le code des transports en 2011 devraient être clarifiées, quant à la méthodologie employée, les modalités d'application

des sanctions et une tolérance dans leur application à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 devrait être garantie aux opérateurs. Les dispositions sur la collecte des données climatiques des entreprises par la Banque de France introduites par la loi industrie verte en 2023 devraient s'appuyer sur les méthodologies existantes pour éviter toute surcharge administrative pour les armateurs.

### CONTACT

**Pierre-Antoine Rochas**, Responsable  
Environnement, Sécurité, Sûreté & Ports  
d'Armateurs de France  
[pa-rochas@armateursdefrance.org](mailto:pa-rochas@armateursdefrance.org)

