

LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT MARITIME

Décryptage général

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au transport maritime représentent 2,89% du total des émissions au monde¹. Les principales sources d'émissions proviennent de la combustion d'énergies fossiles (issue du pétrole) lors de la propulsion principale, par les moteurs auxiliaires et par les chaudières.

L'Accord de Paris², premier accord mondial juridiquement contraignant sur le climat, ne couvre ni le secteur maritime ni le secteur aérien dont les réglementations relèvent d'institutions onusiennes spécialisées. Pour le secteur maritime, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dès 2011, mais également l'Union européenne (UE) en 2013, se sont saisies du sujet, au risque d'une superposition réglementaire non harmonisée pour les armateurs.

CADRE RÉGLEMENTAIRE AU NIVEAU DE L'OMI

Dès 2011, l'OMI a adopté des prescriptions en matière de rendement énergétique des navires neufs (amendements à l'Annexe VI de MARPOL), entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013. En 2016, l'OMI rend obligatoire un système international de collecte annuelle de données sur les émissions de CO₂ des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 UMS³ (représentant 85% des émissions de CO₂ provenant des transports maritimes internationaux). Ce dispositif appelé DCS pour « Data Collection System » a été mis en œuvre pour la première fois en 2019. Ce suivi annuel permettra de constituer une base de données utile pour l'adoption de futures réglementations, notamment dans le cadre de la stratégie initiale de réduction des émissions de GES adoptée en 2018 par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI.

Cette stratégie initiale prévoit :

- Le plafonnement le plus rapidement possibles des émissions de CO₂ du transport maritime international ;
- La réduction d'au moins 40% des émissions de GES (à la tonne par kilomètre) par les navires d'ici 2030 ;

¹2,89% de GES (en équivalent CO₂). Cela comprend le transport maritime international, national et la pêche, d'après la quatrième étude de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), 2020

² L'Accord de Paris a été adopté en 2015 lors de la Conférence de Paris (COP 21),

³ En anglais Universal Measurement System, l'UMS est l'unité de jauge des navires

- La réduction du volume total des émissions d'au moins 50% en 2050 par rapport à 2008, tout en poursuivant l'action vers la décarbonation du transport maritime.

La 75^e session du MEPC de l'OMI, qui s'est tenue en novembre 2020, a approuvé les mesures de court terme de mise en œuvre de cette stratégie. Concrètement, le dispositif réglementaire approuvé fonctionne en mêlant des mesures techniques afin de mesurer l'index d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI), un système de notation des navires et des outils opérationnels innovants afin de mesurer l'intensité carbone (CII) des navires et leur diminution d'ici 2030. Ce dispositif doit encore faire l'objet d'une étude d'impact sur les États avant d'être adopté définitivement pour une mise en œuvre en 2023. L'OMI travaille également à la définition de mesures de moyen et de long termes.

La stratégie initiale devra par ailleurs être revue par l'OMI en 2023, à la lumière des premières données DCS et de la 4^{ème} étude de l'OMI relative aux émissions du transport maritime international sur la période 2012-2018.

Selon cette 4^e étude, publiée en 2020, les émissions du transport maritime international étaient de 794 millions de tonnes de CO₂ en 2008 et de 755 millions de tonnes en 2018, soit une réduction de 5%. Pour atteindre les objectifs de l'OMI en 2050, il faudrait selon l'étude atteindre 397 millions de tonnes en 2050, ce qui correspond à une réduction de 45% des émissions par rapport à 2018. L'étude fait également état de projections : selon les scénarios, les émissions de CO₂ du shipping international pourraient évoluer entre 90 et 130% en 2050 par rapport à 2008 (la 3^e étude de l'OMI était plus alarmiste et prévoyait jusqu'à 250% d'émissions en plus par rapport à 2012).

CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'UNION EUROPÉENNE

En 2013, la Commission européenne a publié une stratégie prévoyant trois étapes : la collecte de données – qui s'est traduite par l'adoption en 2015 du règlement 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes (règlement MRV pour « Monitoring, Reporting and Verification »), la fixation d'objectifs de réduction et enfin, des mesures complémentaires pouvant comprendre des instruments de marché.

Le règlement MRV instaure un système européen de collecte, annuelle et obligatoire, de données sur les émissions de CO₂ des navires de plus de 5000 UMS arrivant/quittant un port de l'UE (y compris le temps passé au port), pour les voyages depuis/vers le dernier/premier port non UE ou entre deux ports UE.

Depuis le 30 avril 2019, les compagnies doivent déclarer tous les ans à la Commission et à leur pavillon les émissions et les autres informations pertinentes, telles que validées par le vérificateur. Le 1^{er} rapport annuel de la Commission Européenne sur les données

du MRV 2018 est sorti en mai 2020. On y apprend que 38% de la flotte mondiale est soumis au règlement MRV, ce qui concerne plus de 2000 compagnies maritimes. En 2018, 138 millions de tonnes de CO₂ ont été émises, ce qui représente 3,7% du total émissions CO₂ de l'UE.

Le règlement MRV est actuellement en révision, d'une part avec l'ambition d'un rapprochement avec le dispositif de l'OMI afin de réduire la charge administrative pour les armateurs européens, et d'autre part pour fixer des objectifs de réduction d'émissions du transport maritime au niveau européen.

L'une des pistes d'action pour la réduction des émissions de GES du secteur maritime proposée dans le Pacte Vert européen lancé en décembre 2019 par la nouvelle Commission européenne, serait également d'intégrer le transport maritime au système européen d'échange de quotas d'émission (ETS). La taxation des carburants marins fait également l'objet de propositions.

Quelles solutions pour réduire les émissions de GES des navires ?

A quai, la connexion électrique des navires permet de supprimer les émissions de GES lors de l'escale. En mer, il n'existe encore aucune solution technologique mature pour une propulsion décarbonée. Pour autant, des solutions de transition comme le gaz naturel liquéfié ou la réduction de vitesse des navires permettent de réduire dès maintenant les émissions de GES. La réponse est certainement dans le mix énergétique et l'accélération de la R&D pour le développer et industrialiser des solutions neutres en carbone dans le maritime. Les innovations comme l'assistance ou la propulsion principale par le vent, l'hydrogène, les batteries, les biocarburants et les carburants de synthèses sont autant de solutions sur lesquels les armateurs travaillent aujourd'hui.

Pour aller plus loin [👉 le dossier de Presse d'Armateurs de France ici](#).