

INTRODUCTION À LA DÉCARBONATION DES NAVIRES

NOTE DE POSITION

À RETENIR

Le maritime est le mode de transport le plus efficace à la tonne transportée et représente 2,89%¹ du total des émissions mondiales de CO₂.

Le secteur maritime est un enjeu de **souveraineté** et d'**autonomie**.

90% des marchandises dans le monde sont transportées par la mer et 76% du commerce extra-européen (importations et exportations cumulées) est maritime.

La France doit être à la mesure de l'enjeu représentant le **défi de la décarbonation**.

Les armateurs français appellent de leurs vœux un **cadre international stable et cohérent garantissant les conditions d'une concurrence loyale et équilibrée**.

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 investissements pour décarboner la filière maritime françaises sont colossaux, estimés entre **75 et 110 milliards d'euros** sur la période 2023-2050, pour l'ensemble des acteurs, sans compter les coûts opérationnels.

Le manque de capacité annuelle de production des chantiers de construction navale et le temps

nécessaire au renouvellement de la flotte laissent les armateurs dans l'incertitude quant à l'atteinte des objectifs ambitieux de l'OMI et de l'UE, alors que leur transition s'inscrit dans le temps long du fait de la durée de vie des navires (20 à 45 ans).

Suite à la rédaction de la feuille de route décarbonation du maritime, les armateurs français attendent les arbitrages du Gouvernement, tant sur les priorités, que sur les moyens techniques et surtout financiers à mettre en œuvre.

Ces moyens sont essentiels pour la flotte française et son développement dans la compétition internationale. Il est tout particulièrement important de réserver la **part maximale possible des revenus générés par l'ETS¹ européen pour financer la transition énergétique de la flotte marchande française.**

LES ARMATEURS FRANÇAIS FACE AU CHALLENGE DE LA DÉCARBONATION

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.

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 : 90% des marchandises transportées dans le monde et 76% du volume des échanges entre l'UE et le reste du monde arrivent par la mer. À cela s'ajoutent les enjeux de secteurs stratégiques comme les câbles sous-marins, l'énergie ou la recherche océanographique. La flotte de commerce française² est constituée d'environ 1400 navires.

Le transport maritime représente 2,89 % du total des émissions mondiales de CO₂³. La décarbonation représente un véritable défi pour l'écosystème maritime dont dépend une partie importante de 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.

L'Organisation Maritime Internationale (OMI), dans sa stratégie de réduction des émissions de GES de juillet 2023, a renforcé ses ambitions de décarbonation du transport maritime international pour atteindre le zéro net des émissions de GES à horizon 2050. L'OMI a également adopté des objectifs de réduction intermédiaires des émissions absolues⁴ de GES des navires, à savoir entre 20% et 30% d'ici 2030 puis entre 70% et 80% d'ici 2040, par rapport à 2008. Pour atteindre ces objectifs, des mesures d'efficacité énergétique par navire (CII⁵ et EEXI⁶) sont entrées en vigueur en 2023. L'OMI étudie deux nouvelles mesures qui pourraient entrer en vigueur dès 2027, notamment un instrument financier et un standard de carburant imposant l'incorporation de carburants alternatifs décarbonés dans les soutes des navires.

1- Emissions Trading System

2- Il s'agit des navires sous pavillon français et des navires sous pavillons étrangers qui sont gérés et contrôlés par des intérêts français. Sont notamment comptabilisés les navires en propriété, les affrètements coque nue et les affrètements à temps.

3- 4^e étude de l'OMI sur les GES.

4- Prenant donc en compte la croissance de la flotte mondiale.

5- Carbon Intensity Indicator.

6- Energy Efficiency Existing Ship Index

L'Union européenne a décidé d'agir en premier, par le pacte vert européen et le paquet Fit for 55, qui vise à réduire de 55% les émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2030. Ainsi, à partir de janvier 2024, le transport et les services maritimes transitant par l'UE seront intégrés dans l'ETS européen qui vise à réduire les émissions de GES au moyen d'un mécanisme de plafonnement et d'échange de quotas. De plus, la directive Fuel EU maritime impose, d'une part à ces navires de réduire leur intensité carbone à partir de 2025, d'autre part aux navires porte-conteneurs et aux navires à passagers de se connecter à l'alimentation à quai à partir de 2030.

Les armateurs français sont déterminés à agir contre le réchauffement climatique. Ils mesurent pleinement leur responsabilité et celle de l'ensemble de leur secteur industriel. Ils confirment leur volonté et leur engagement à réduire autant que possible leur empreinte carbone et à agir de façon proactive pour développer une flotte moderne, sûre, et exemplaire : tant en renouvelant leur flotte que par le retrofit et l'exploitation durable de leurs navires.

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

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, assistance éolienne, efficacité énergétique, routage des navires, biocarburants, branche-ment électrique à quai des navires, batteries électriques (hybridation), etc. et investissent et développent les solutions futures : carburants de synthèse, capture carbone, etc.⁷

Le secteur des transports et des services maritimes représente une très grande variété de navires tant dans leurs tailles et leurs designs 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 étudient toutes les solutions disponibles et choisissent le mix énergétique et technologique le mieux adapté à leur activité.

CONTACT

Nelly Grassin, Responsable Environnement et qualité d'Armateurs de France
n-grassin@armateursdefrance.org

Les investissements pour décarboner le transport et les services maritimes sont colossaux. Les besoins de financement pour le renouvellement de 90% de la flotte de commerce existante sous pavillon français dans les 10 prochaines années sont estimés entre 14 et 18 milliards d'euros selon les technologies utilisées, soit entre 1,5 et 2 milliards/an. À cela, doivent s'ajouter les investissements nécessaires pour le renouvellement de la flotte française sous pavillon étrangers (environ 1000 navires). 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. Ces coûts se répercuteront nécessairement sur les consommateurs.

À l'échelle mondiale, 40 000 navires de commerce devront être remplacés ou rétrofités d'ici 2030 pour répondre à l'objectif de l'OMI de réduction de l'intensité carbone des navires⁹. Or, la capacité annuelle de production des chantiers de construction navale, déjà saturés¹⁰, permet d'estimer le temps nécessaire au renouvellement de cette flotte à 32 ans sauf à relancer ou à créer rapidement de nouvelles capacités de construction dans le monde. De plus, la durée de vie d'un navire varie de 20 à 45 ans selon le secteur d'activité. Ces constats laissent les armateurs dans l'incertitude quant à l'atteinte des objectifs ambitieux de l'OMI et de l'UE, alors que leur transition s'inscrit dans le temps long.

En tant que corapporteur, Armateurs de France a contribué à la rédaction de la feuille de route de décarbonation du maritime français, remise aux ministres de la Mer et des Transports en avril 2023. Cette feuille de route doit maintenant être déclinée par segment de flotte afin que chaque navire ait sa propre trajectoire. Armateurs de France reste fortement mobilisée dans ces travaux auprès de la DG AMPA. Dorénavant, les armateurs français attendent les arbitrages du Gouvernement, tant sur les priorités, que sur les moyens techniques et surtout financiers à mettre en œuvre. Ces moyens sont essentiels pour la flotte française et son développement dans la compétition internationale. Il est tout particulièrement important de réserver la part maximale possible des revenus générés par l'ETS européen pour financer la transition énergétique de la flotte marchande française.

Afin de permettre la décarbonation des navires français, Armateurs de France a soutenu la création d'un centre d'expertise dédié, l'Institut MEET2050¹¹, qui a pour mission de favoriser la transition énergétique et environnementale du maritime et du fluvial au niveau national grâce à une collaboration renforcée de l'ensemble des acteurs concernés par cette transition et par la mise en place d'un programme national « navires et ports zéro émissions ». Dorénavant membre du comité opérationnel de l'Institut, Armateurs de France reste activement mobilisée pour accompagner la décarbonation du shipping.



7- Voir la note de position dédiée sur les Leviers de décarbonation.

8- 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).

9- Étant donné le nouvel objectif de la stratégie révisée de l'OMI de réduire de 20% minimum les émissions absolues de GES des navires d'ici 2030 (par rapport à 2008), le nombre de navires à verdir est encore plus important.

10- 678 chantiers en 2007 et 274 en 2021, soit près de 400 chantiers disparus en 15 ans. Les délais de livraison actuel sont par ailleurs déjà portés à 2027.

11- Maritime Energy and Environmental Transition.