

DECRYPTAGE/Révision de la Directive ETS : des avancées pour le maritime, qui doivent être renforcées

Juillet 2026

CONTEXTE

Publié le 17 juillet 2026 par la Commission européenne, le [projet de révision](#) de la directive ETS comporte plusieurs avancées attendues par le secteur maritime. En effet, le texte reconnaît notamment la nécessité de réinvestir une partie des revenus issus de l'ETS dans la décarbonation des secteurs concernés, et crée un mécanisme européen de soutien aux carburants et technologies maritimes durables, dit SMAP.

Armateurs de France salue ces orientations qui font écho aux propositions portées par la filière française. Elles devront toutefois être renforcées au cours des discussions entre le Parlement européen et les États membres afin d'offrir aux armateurs un cadre efficace, équitable, prévisible, et administrativement soutenable, qui garantisse la compétitivité des acteurs européens.

REVENUS ETS : UNE PREMIERE AVANCEE, MAIS UN OBJECTIF DE 100% POUR LE MARITIME

La Commission propose d'obliger les États membres à consacrer au moins 50 % de leurs revenus ETS à la décarbonation des secteurs couverts par le dispositif et identifiés comme prioritaires, parmi lesquels figure désormais explicitement le transport maritime.

Cette reconnaissance constitue un signal positif. En effet, elle conforte les travaux menés conjointement en France par Armateurs de France, le GICAN et l'Union des Ports de France dans le cadre du Plan stratégique de décarbonation de la filière maritime. Elle ne garantit toutefois pas que la totalité des montants acquittés par le secteur maritime pour l'achat de quotas ETS lui seront effectivement restitués.

Armateurs de France continuera donc de défendre le fléchage obligatoire, transparent et intégral des revenus générés par l'ETS maritime vers la décarbonation de la filière. L'objectif doit rester clair : 100% des revenus issus du maritime doivent lui revenir, compte tenu du coût des investissements et du surcoût considérable des énergies durables.

SMAP : UN MECANISME BIENVENU, DONT L'EFFICACITE DEPENDRA DES MODALITES D'APPLICATION

La proposition de la Commission crée le mécanisme dit SMAP¹, qui pourrait mobiliser jusqu'à 110 millions de quotas ETS d'ici à 2040. Attribuées annuellement sous la forme de quotas gratuits, ces aides viseraient à couvrir une partie du surcoût des carburants maritimes durables et des technologies de propulsion zéro émission, notamment électriques et véliques.

¹ *Sustainable Maritime Alternative Propulsion*

Ce dispositif apporte une première réponse concrète aux propositions portées par Armateurs de France et plusieurs associations européennes d'armateurs en faveur d'un mécanisme inspiré de celui existant pour l'aviation.

Plusieurs points appellent néanmoins une vigilance particulière :

- l'absence de plancher annuel et de visibilité pluriannuelle pour les bénéficiaires ;
- les différences de niveaux de soutien prévus selon les types de carburants, notamment le taux plus faible prévu pour les biocarburants avancés ;
- l'exclusion envisagée de certains carburants pourtant susceptibles de contribuer à la transition du maritime ;
- la complexité des critères d'origine applicables aux carburants et aux technologies maritimes durables ;
- les modalités encore imprécises de calcul, de conversion et d'attribution des quotas.

Le futur mécanisme devra en outre respecter la neutralité technologique, soutenir l'ensemble des solutions nécessaires à la décarbonation du maritime et offrir suffisamment de visibilité aux armateurs comme aux producteurs d'énergie.

ARTICULER LES REGLEMENTATIONS EUROPEENNES AVEC LE FUTUR CADRE DE L'OMI

Armateurs de France prend acte de la volonté de la Commission d'éviter qu'une même tonne de CO2 fasse l'objet d'un double paiement au titre des réglementations européennes et internationales.

Cette approche doit néanmoins être approfondie. Le transport maritime est une activité mondiale : les mesures adoptées au sein de l'Organisation maritime internationale doivent, à terme, constituer le cadre de référence afin de préserver des conditions de concurrence équitables entre les compagnies et d'éviter la superposition de mécanismes régionaux.

L'articulation ne doit donc pas se limiter à une compensation financière. Elle doit également prévenir les doubles obligations de déclaration, les divergences méthodologiques et toute surcharge administrative inutile.

NAVIRES OFFSHORE ET PORTS D'ESCALE : MIEUX RECONNAITRE LES REALITES OPERATIONNELLES

La Commission confirme l'inclusion des navires offshore dans l'ETS et propose d'intégrer les sites de travail offshore dans la définition du port d'escale. Si certaines dispositions visent à garantir un traitement homogène des opérateurs européens et non européens, elles ne répondent pas entièrement aux spécificités des câbliers, navires de travaux maritimes ou dragues, dont l'activité ne repose pas sur des voyages commerciaux classiques entre deux ports.

Dès lors, Armateurs de France continuera de demander un traitement adapté pour ces navires, pouvant passer par la suspension de leur inclusion tant qu'une solution robuste n'aura pas été définie. Plus largement, les modifications de la notion de port d'escale et des règles relatives au transbordement devront garantir l'intégrité environnementale de l'ETS sans créer de distorsions de concurrence ou de possibilités de contournement.

ÎLES ET OUTRE-MER : UNE PROLONGATION POSITIVE, MAIS INSUFFISANTE DES EXEMPTIONS PREVUES POUR CES TERRITOIRES AUX CONTRAINTES SPECIFIQUES

La prolongation jusqu'en 2035 des exemptions existantes pour certaines îles et régions ultrapériphériques constitue une avancée. Elle reconnaît leurs contraintes structurelles : dépendance au transport maritime, absence d'alternatives, disponibilité limitée des carburants maritimes durables et de la connexion électrique à quai, conséquences directes du coût du transport sur les populations concernées.

Armateurs de France défend toutefois une extension plus large et pérenne de ces exemptions, couvrant l'ensemble des territoires insulaires européens, dont la Corse, ainsi que les régions ultrapériphériques et les pays et territoires d'outre-mer. Ces exemptions devraient ainsi inclure toutes les liaisons inter-îles comme celles avec le continent, indépendamment de l'Etat membre concerné, y compris lorsqu'elles relèvent d'une délégation de service public.

SIMPLIFIER PLUTOT QU'AJOUTER DE NOUVELLES CONTRAINTES

L'harmonisation annoncée des procédures et calendriers de déclaration entre l'ETS et le règlement FuelEU Maritime va dans le bon sens. Plus largement, elle devra aboutir à un dispositif réellement simplifié : MRV commun, facteurs d'émission harmonisés avec ceux de l'OMI, amélioration de la plateforme Thetis et réduction des frais de gestion.

Dans ce même objectif, Armateurs de France s'opposera à un abaissement général du seuil d'application de l'ETS aux navires d'une jauge comprise entre 5 000 et 400 GT, qui imposerait une charge, administrative et financière, disproportionnée à de nombreuses PME. Et ce, pour un bénéfice climatique limité, qui pourrait par ailleurs fragiliser le transport maritime à courte distance au profit du transport routier, pourtant vingt fois plus émetteur à la tonne transportée.

En conclusion, Armateurs de France sera pleinement mobilisée lors des travaux à venir au Parlement européen et au Conseil afin d'améliorer la proposition de révision de la Directive ETS, d'en garantir l'efficacité environnementale et économique, et de porter les intérêts de ses adhérents.