
**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE
CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

Seizième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.61/8/1
24 février 2025
Original : anglais

Sliema, Malte, 13-15 mai 2025

Point 8 de l'ordre du jour : Réduction des émissions de GES par les navires

Mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires dans la région méditerranéenne

Pour des raisons de coût et de protection de l'environnement, le tirage du présent document a été restreint. Il est aimablement demandé aux délégations d'apporter leur copie de ce document aux réunions et de s'abstenir de demander des copies supplémentaires.

Note du Secrétariat

Ce document présente l'Étude sur la mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires dans la région méditerranéenne.

Contexte

1. Le transport maritime participe à hauteur de 2,89 % aux émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales (OMI, 2020)¹. En tant qu'organe de réglementation du transport maritime international, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est engagée à réduire les émissions atmosphériques produites par le secteur maritime. La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES marque un tournant important dans la transition du secteur vers des transports maritimes affichant zéro émission nette d'ici environ 2050. Pour atteindre cet objectif, une approche holistique, systématique et pluridisciplinaire doit être adoptée, qui incorpore un mélange de stratégies et de collaboration active entre les parties prenantes (Vakili et al., 2022). L'adoption et l'application de réglementations appropriées sont essentielles pour décarboner l'industrie maritime. L'OMI travaille sur l'adoption de réglementations permettant de mettre en œuvre sa Stratégie de 2023 concernant les GES afin d'atténuer progressivement l'intensité des émissions de GES du secteur, y compris via la tarification des émissions de GES, pour encourager la transition vers des énergies à émissions de GES nulles et des technologies à zéro émission nette. En parallèle, l'Union européenne (UE) a déjà mis en place son système SEQUE-UE et prévoit d'appliquer son règlement FuelEU Maritime en 2025.

2. Les caractéristiques particulières de la région méditerranéenne influencent cette transition vers des transports maritimes visant zéro émission nette. Les disparités économiques et politiques entre les États côtiers méditerranéens selon qu'ils sont membres de l'UE ou non compliquent l'adoption d'une stratégie unifiée en faveur de transports maritimes sans émissions nettes dans la région méditerranéenne. Par ailleurs, l'instabilité géopolitique dans la région méditerranéenne ou les régions adjacentes fait obstacle aux efforts entrepris pour adopter une approche coordonnée dans le cadre de cette transition. Bien que les ressources en énergies renouvelables de la région présentent un fort potentiel pour en faire une plateforme centrale pour l'énergie verte, il est impératif d'œuvrer à résoudre les problèmes géopolitiques pour attirer les investisseurs et stimuler la croissance économique à travers la création d'emplois. L'importance stratégique que revêt la Méditerranée comme couloir pour le commerce mondial et l'énergie renforce son potentiel à devenir une plateforme énergétique leader et un pion central dans la transition énergétique. Cependant, il est essentiel de parvenir à surmonter les instabilités géopolitiques et à adopter une approche cohésive pour la décarbonation du secteur maritime afin de réaliser pleinement ce potentiel.

3. L'interface navire-port est un autre domaine qui met en évidence les disparités économiques et politiques entre les États côtiers méditerranéens. Le rôle essentiel des ports dans l'atteinte des objectifs de la Stratégie de l'OMI 2023 concernant les GES est bien reconnu, et ces derniers doivent donner la priorité à l'amélioration de leur rendement énergétique sur le court terme et soutenir les efforts de décarbonation du transport maritime à travers l'automatisation, la numérisation et le recours à l'intelligence artificielle pour réduire les séjours des navires dans les ports, ce qui permettra de réduire les émissions liées aux transports maritimes dans les ports. Par exemple, bien que le rôle de l'alimentation électrique à terre comme mesure efficace pour réduire les émissions provenant des navires lorsqu'ils se trouvent au port soit souligné dans la documentation existante et inclus dans la Stratégie de l'OMI 2023 concernant les GES, les obstacles associés tels que les dépenses d'investissement importantes, les exigences technologiques, l'espace limité dans les ports, les coûts de l'électricité, les sources d'énergie et la charge potentielle sur le réseau national entravent son déploiement à grande échelle dans la région méditerranéenne.

4. Par ailleurs, dans le cadre du développement durable à long terme des ports via la création d'infrastructures de soutage durables et la transition vers des plateformes énergétiques, il est essentiel de disposer de politiques gouvernementales afin de guider les ports pour qu'ils deviennent des plateformes énergétiques dans le secteur maritime. Il convient de développer des politiques

¹ Quatrième étude de l'OMI sur les GES. Extraite du site :

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20-%20Full%20report%20and%20annexes.pdf>

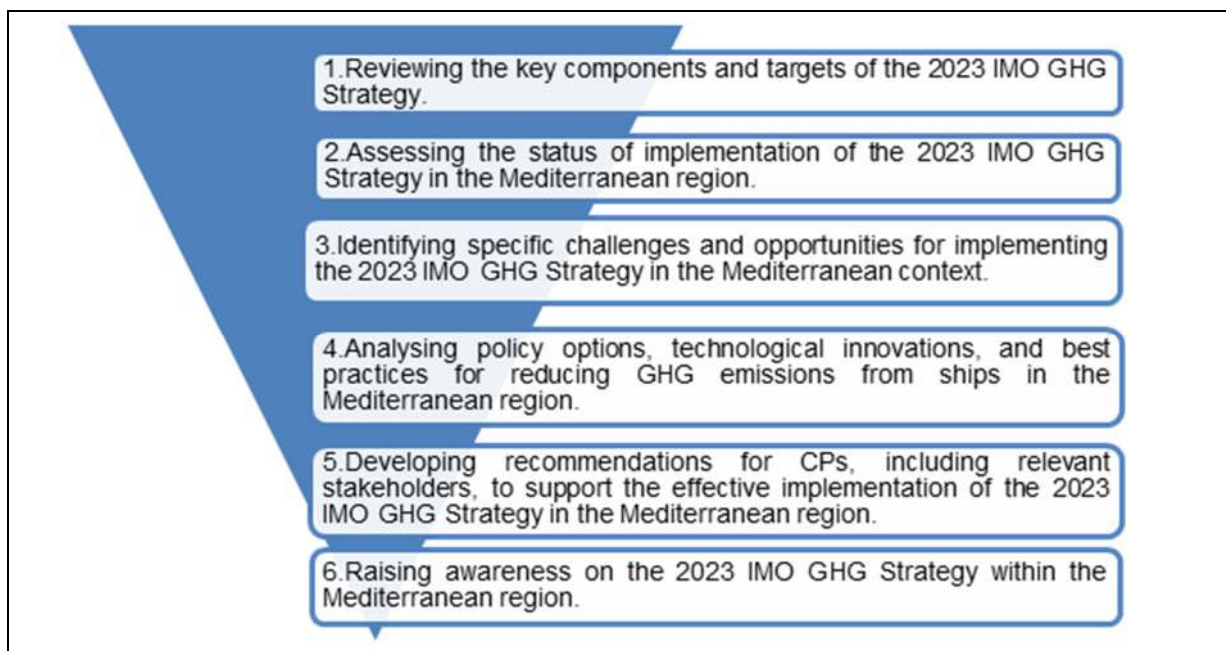
gouvernementales appropriées pour que les ports se conforment aux réglementations et politiques nationales et qu'ils contribuent aux initiatives de décarbonation mises en place.

5. Des efforts collectifs et de collaboration sont essentiels pour surmonter les obstacles à la décarbonation de l'industrie maritime régionale. Bien que les ports de la région soient en concurrence avec d'autres secteurs et ports à l'échelle mondiale pour décrocher les investissements appropriés, cette concurrence ne doit pas entraîner une instabilité du cadre juridique, en particulier en ce qui concerne les investissements étrangers. Il est donc essentiel pour la région d'adopter une approche uniforme pour toutes les infrastructures critiques et d'entretenir des relations réciproques avec les autres ports de la région pour établir des partenariats qui décourageront l'adoption de mesures protectionnistes et garantiront un accès effectif au marché.

6. Les organismes réglementaires devraient développer des règles exhaustives et harmonisées portant sur les défis uniques et les caractéristiques de la région. Cela implique de garantir l'alignement sur les réglementations internationales (OMI) et régionales (UE) pour assurer la cohérence et l'efficacité. Par ailleurs, pour apaiser les incertitudes concernant les politiques futures, un engagement proactif des gouvernements, parties prenantes de l'industrie et organisations internationales est crucial. Cet engagement aidera à établir des cadres réglementaires clairs et stables, qui favoriseront la confiance et permettront une planification et des investissements sur le long terme. Enfin, il est essentiel de cultiver la collaboration entre les parties prenantes. Cela inclut de créer des plateformes favorisant le dialogue et le partage des meilleures pratiques, et faisant la promotion de partenariats entre les gouvernements, les compagnies maritimes, les autorités portuaires et les organisations environnementales afin d'atteindre collectivement les objectifs fixés dans la Stratégie de l'OMI 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne.

7. À cette fin, le Secrétariat a commandé une Étude sur la mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires dans la région méditerranéenne, ci-après appelée l'Étude. Son financement a été assuré par la contribution volontaire du ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères. L'Étude a été réalisée par le Capitaine Dr Seyedvahid Vakili et la Professeure assistante Dr Anastasia Christodoulou ; elle est présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.13.

8. L'Étude vise à évaluer la mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne. Les principaux objectifs étaient les suivants :



1. Examen des composantes clés et des objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.
 2. Évaluation de l'état de mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne.
 3. Identification des défis et opportunités spécifiques pour la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans le contexte méditerranéen.
 4. Analyse des options en matière de politiques, des innovations technologiques et des meilleures pratiques pour réduire les émissions de GES provenant des navires dans la région méditerranéenne.
 5. Élaboration de recommandations à l'attention des PC, y compris les parties prenantes concernées, pour soutenir la mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne.
 6. Sensibilisation à la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne.
9. Plusieurs parties prenantes actives dans le secteur maritime dans la région méditerranéenne, y compris les armateurs, les opérateurs portuaires, les gens de mer, les exploitants de navires, les organes réglementaires, les organisations internationales et régionales, les communautés locales, les centres de recherche et de formation, les fournisseurs technologiques ainsi que les fournisseurs d'énergie et de carburant, ont été consultés et ont permis d'éclairer les différents paramètres qui entrent en jeu pour une mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans la région. Voici une synthèse des principaux points identifiés :

<ul style="list-style-type: none">- A lack of awareness about the 2023 IMO GHG Strategy among stakeholders in the Mediterranean region.- Awareness of the EU legislation was slightly higher, especially among the stakeholders in Mediterranean coastal States that are EU Member States.
<ul style="list-style-type: none">- Mediterranean coastal States that are EU Member States, with their green economy policies and legislation such as the EU ETS, FuelEU Maritime and the AFID, are in a better position regarding the decarbonisation of the maritime industry compared to Mediterranean coastal States that are not EU Member States.
<ul style="list-style-type: none">- Many Mediterranean coastal States have already developed comprehensive plans for producing carbon-neutral fuels, positioning themselves as significant energy hubs.- Some of major ports in Mediterranean coastal States that are EU Member States have established sustainable infrastructure for OPS and bunkering alternative fuels, aiming to become future energy hubs.
<ul style="list-style-type: none">- Stakeholders in Mediterranean coastal States that are not EU Member States argue that the EU should comply with the IMO, the international regulatory body for global shipping due to the risk of carbon leakage.- Stakeholders in Mediterranean coastal States that are EU Member States believe that the EU legislation encourages the IMO and other IMO Member States to transition to zero-emission shipping and that, overall, the implementation of regulations like the EU ETS offers greater environmental benefits than the potential risk of carbon leakage.
<ul style="list-style-type: none">- The Mediterranean region's unique characteristics influence the shift to zero-emission shipping, with economic and policy disparities among the Mediterranean coastal States that are EU Member States and those that are not EU Member States creating challenges for a unified strategy.- Geopolitical instability in the Mediterranean region or adjacent regions, such as in the Black Sea, further obstructs coordinated efforts.- The Mediterranean's strategic importance as a global trade and energy corridor enhances its potential in the energy transition, but overcoming geopolitical instability and adopting a cohesive maritime decarbonisation approach are crucial.
<ul style="list-style-type: none">- Ports should prioritise energy efficiency and support decarbonisation through automation, digitalisation, and AI to reduce ship-port stays and emissions.- Barriers to the wide implementation of OPS in the region include high costs, technological demands, limited space, and electricity-related issues.
<ul style="list-style-type: none">- For long-term sustainability, government policies are critical in guiding ports to become energy hubs.- While European ports transition due to EU legislation, similar policies are needed in non-EU ports to accelerate the 2023 IMO GHG Strategy.

- Manque de connaissance de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES parmi les parties prenantes dans la région méditerranéenne.
- Connaissance légèrement meilleure concernant la législation de l'UE, en particulier parmi les parties prenantes d'États côtiers méditerranéens qui sont membres de l'UE.
- Les États côtiers méditerranéens qui sont membres de l'UE, avec leurs politiques sur l'économie verte et leurs législations comme le système SEQUE-UE, le règlement FuelEU Maritime et la directive pour une

infrastructure pour carburants alternatifs, sont mieux positionnés en ce qui concerne la décarbonation de l'industrie maritime que les États côtiers méditerranéens qui ne sont pas membres de l'UE.

- Bon nombre d'États côtiers méditerranéens ont déjà développé des plans exhaustifs pour la production de combustibles à émissions de GES nulles, se positionnant ainsi comme de grandes plateformes énergétiques.
- Certains des grands ports des États côtiers méditerranéens qui sont des États membres de l'UE ont mis en place des infrastructures durables pour l'alimentation électrique à terre et le soutage de combustibles de substitution dans l'optique de devenir de futures plateformes énergétiques.
- Les parties prenantes dans les États côtiers méditerranéens qui ne sont pas membres de l'UE objectent que l'UE doit se conformer aux directives de l'OMI, qui est l'organe de réglementation international pour le transport maritime mondial, en raison du risque de transfert d'émissions de carbone.
- Les parties prenantes dans les États côtiers méditerranéens qui sont membres de l'UE estiment que la législation de l'UE encourage l'OMI et les autres États membres de l'OMI à assurer une transition vers des transports maritimes sans émissions et que, dans l'ensemble, l'application de réglementations comme le système SEQE de l'UE offre des avantages pour l'environnement qui surpassent le risque potentiel de transfert d'émissions de carbone.
- Les caractéristiques spécifiques de la région méditerranéenne influencent la transition vers des transports maritimes sans émissions, avec des disparités économiques et politiques entre les États côtiers méditerranéens qui sont membres de l'UE et ceux qui ne le sont pas qui compliquent l'adoption d'une stratégie unifiée.
- L'instabilité géopolitique dans la région méditerranéenne ou les régions adjacentes, notamment dans la région de la mer Noire, fait obstacle aux efforts coordonnés.
- L'importance stratégique que revêt la Méditerranée comme couloir pour le commerce mondial et l'énergie renforce son potentiel dans la transition énergétique, mais il est essentiel de parvenir à surmonter les instabilités géopolitiques et à adopter une approche cohésive pour la décarbonation du secteur maritime.
- Les ports doivent donner la priorité à l'amélioration du rendement énergétique et soutenir les efforts de décarbonation à travers l'automatisation, la numérisation et le recours à l'IA pour réduire les séjours des navires et leurs émissions.
- Les obstacles à une adoption plus large des alimentations électriques à terre dans la région incluent les coûts élevés, les exigences technologiques, l'espace limité et les problématiques liées à l'électricité.
- Les politiques gouvernementales sont essentielles pour assurer un développement durable sur le long terme et guider les ports afin qu'ils deviennent des plateformes énergétiques.
- Si les ports des États membres de l'UE ont déjà entamé leur transition en raison de la législation de l'UE, des politiques similaires sont nécessaires dans les ports hors UE afin d'accélérer la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

Forces, faiblesses, opportunités et menaces pour la mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne

10. Outre les opportunités et défis généraux associés à la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES à l'échelle mondiale, il existe des forces, faiblesses, opportunités et menaces dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie dans la région méditerranéenne qui découlent de ses caractéristiques géographiques, économiques, sociales et politiques particulières.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES constitue une étape importante vers l'atteinte du zéro émission nette dans l'industrie des transports maritimes d'ici le milieu du siècle. Les objectifs pour 2050 sont atteignables car du combustible à émissions de GES nulles sera disponible d'ici là. • Les objectifs fixés pour 2030 sont atteignables à court terme en améliorant le rendement énergétique et en utilisant les technologies existantes. • Le potentiel d'amélioration du rendement énergétique des ports, de l'automatisation, de la numérisation et du recours à l'intelligence artificielle pour réduire les séjours des navires dans les ports, ce qui permettra par conséquent de réduire les émissions provenant des navires dans les ports. • Le rôle de l'alimentation électrique à terre comme mesure efficace pour réduire les émissions provenant des navires lorsqu'ils sont au port. • L'importance des politiques gouvernementales pour guider les ports afin qu'ils deviennent des plateformes énergétiques dans le secteur maritime. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il manque toujours des réglementations appropriées pour déterminer comment atteindre cet objectif. • Pour atteindre l'objectif de 70 % de réduction d'ici 2040, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 80 % de réduction des émissions totales de GES annuelles d'ici 2040, une réduction de l'intensité des émissions de GES de 90 % doit être obtenue. Pour ce faire, des combustibles à émissions de GES nulles doivent être largement disponibles. Étant donné les obstacles et les investissements requis dans les infrastructures, des doutes sont permis quant à la disponibilité de tels combustibles pour le secteur maritime. • Plusieurs obstacles rendent difficile de parvenir au zéro émission nette pour les transports maritimes, y compris les dépenses d'investissement importantes, des réglementations inadaptées, les incertitudes liées, l'immaturation des technologies, des infrastructures durables insuffisantes dans les ports et chantiers navals par exemple, et des risques élevés pour les investisseurs. • Les facteurs humains ont été sous-estimés par rapport à d'autres domaines pour la transition vers des transports maritimes à zéro émission nette. • Le manque d'orientations claires sur la mise en œuvre des réglementations et les incertitudes qui entourent les futures technologies visant à atteindre les objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. • Les obstacles associés à l'adoption de l'alimentation électrique à terre, notamment des dépenses d'investissement importantes, les exigences technologiques, l'espace limité dans les ports, les coûts de l'électricité, les sources d'énergie et la charge potentielle sur le réseau national. • Si les ports des États membres de l'UE ont déjà entamé leur transition comme

	plateformes énergétiques en raison de la législation de l'UE, des politiques gouvernementales similaires sont aussi nécessaires dans les ports hors UE de la région afin d'accélérer la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'accès à des combustibles à émissions de GES nulles est limité d'ici 2030. Ils seront plus largement disponibles à compter de 2035 et connaîtront un envol après 2040. • L'importance du rendement énergétique et des technologies telles que les systèmes de propulsion avec assistance éolienne, la lubrification à l'air et les piles à combustible. • Le développement des capacités, la formation, l'amélioration des compétences et le développement du leadership doivent être des axes prioritaires pour faciliter une transition efficace. • Les ressources en énergies renouvelables de la région présentent un fort potentiel pour la transformer en plateforme pour l'énergie verte et stimuler la croissance économique à travers la création d'emplois. • L'importance stratégique que revêt la Méditerranée comme couloir pour le commerce mondial et l'énergie ajoute à son potentiel à devenir une plateforme énergétique leader et à occuper une place centrale dans la transition énergétique. • Dans le cadre du développement durable à long terme des ports via la création d'infrastructures de soutage durables et la transition vers des plateformes énergétiques, il est essentiel de disposer de politiques gouvernementales afin de guider les ports pour qu'ils deviennent des plateformes énergétiques dans le secteur maritime. 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • La capacité à surmonter les obstacles liés aux combustibles à émissions de GES nulles peut avoir un impact sur la réalisation des objectifs. • Les navires actuels doivent être équipés de technologies pour combustibles à émissions de GES nulles afin d'atteindre ces objectifs d'ici 2040, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le vieillissement de la flotte est un autre facteur qui vient compliquer la réalisation de l'objectif fixé pour 2040. • Les incertitudes quant au choix du meilleur combustible ainsi que le manque de réglementations suffisantes et claires sur la transition vers une industrie des transports maritimes à zéro émissions nettes. • Les disparités économiques et politiques entre les États côtiers méditerranéens selon qu'ils sont membres de l'UE ou non compliquent l'adoption d'une stratégie unifiée en faveur de transports maritimes sans émissions nettes dans la région méditerranéenne. • L'instabilité géopolitique dans la région méditerranéenne ou les régions adjacentes, notamment dans la région de la mer Noire, fait obstacle aux efforts entrepris pour adopter une approche coordonnée dans le cadre de cette transition. • Les compagnies maritimes optent pour le paiement d'amendes en attendant d'avoir plus de certitudes et ce n'est que lorsque les doutes seront levés qu'elles investiront dans les technologies nécessaires. Leur raisonnement est le suivant : si les amendes représentent des dépenses sur le court terme, l'investissement dans la technologie demande une planification à long terme et une prise de décision réfléchie pour éviter de subir d'autres pertes.

Feuille de route et plan d'action

11. Afin d'évaluer la mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne, une feuille de route et un plan d'action devraient être élaborés et conçus pour guider les parties prenantes dans la gestion des problématiques et la création de mécanismes permettant d'atteindre les objectifs de réduction de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Les points d'action mentionnés doivent être mis en œuvre en même temps que la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Les calendriers suggérés pour chaque mesure sont flexibles et doivent être ajustés par les différentes PC en fonction de leurs évaluations et leurs besoins.

12. Les recommandations répertoriées ci-dessous se fondent sur une analyse spécialisée, adaptée à chaque point d'action spécifique. Il est important de noter que, en fonction des politiques, des conditions économiques et des facteurs sociaux de chaque PC, le calendrier et les priorités pour ces recommandations peuvent varier.

13. Le plan se compose des actions suivantes :

<i>Short-term actions</i>	<i>Short- to mid-term actions</i>	<i>Short- to long-term actions</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Capacity Building:</u> Enhanced Action Plan for Stakeholder Capacity Building on Decarbonisation and Regulatory Compliance. • <u>Raising Awareness and Fostering Commitment:</u> Launch comprehensive awareness programs and secure commitments from maritime companies to reduce carbon emissions while highlighting the advantages of complying with the 2023 IMO GHG Strategy. • <u>Disseminating and Improving Existing Recommendations, Principles, and Guidelines:</u> Spread and enhance current guidelines and develop new ones to facilitate the implementation of the 2023 IMO GHG Strategy. • <u>Conducting a Comprehensive Impact Assessment Study:</u> Analyse the impact of the implementation of the 2023 IMO GHG Strategy and EU maritime legislation. 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Supporting Decision-Makers:</u> Design and develop tools to assist decision-makers in reducing GHG emissions from the maritime industry. • <u>Encouraging Participation in Research and Development (R&D):</u> Motivate scientific, technical, and industrial organisations to engage in R&D efforts aimed at enhancing energy efficiency and reducing GHG emissions, including at the ship-port interface. 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Developing and Implementing Sustainable Port Infrastructure Plans:</u> Ensure the provision of adequate facilities to support ships using alternative energy sources and promote emissions-free shipping. • <u>Establishing Green Corridors:</u> Create Green Corridors linking ports within the region and extending beyond it.

<i>Actions à court terme</i>	<i>Actions de court à moyen terme</i>	<i>Actions de court à long terme</i>
<p>• <u>Développement des capacités :</u> Plan d'action amélioré pour le développement des capacités des parties prenantes, qui s'appuie sur la décarbonation et la conformité réglementaire.</p> <p>• <u>Sensibilisation et recherche d'engagement :</u> Lancer des programmes de sensibilisation exhaustifs et obtenir des engagements des compagnies maritimes en faveur de la réduction des émissions de carbone tout en mettant en avant les avantages à se conformer à la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.</p> <p>• <u>Diffuser et améliorer les recommandations, principes et lignes directrices existants :</u> Diffuser et améliorer les lignes directrices actuelles et en développer de nouvelles pour faciliter la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.</p> <p>• <u>Réaliser une étude d'évaluation de l'impact exhaustive :</u> Analyser l'impact de la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES et de la législation maritime de l'UE.</p>	<p>• <u>Soutien aux décideurs :</u> Concevoir et développer des outils pour aider les décideurs dans la réduction des émissions de GES provenant de l'industrie maritime.</p> <p>• <u>Encourager la participation aux travaux de recherche et développement (R&D) :</u> Motiver les organisations scientifiques, techniques et industrielles à s'engager dans les efforts de R&D visant à améliorer le rendement énergétique et à réduire les émissions de GES, y compris au niveau de l'interface navire-port.</p>	<p>• <u>Développer et mettre en œuvre des plans pour des infrastructures portuaires durables :</u> Assurer la mise à disposition d'installations appropriées pour soutenir les navires utilisant des sources d'énergie alternatives et promouvoir une industrie des transports maritimes sans émissions nettes.</p> <p>• <u>Créer des couloirs maritimes verts :</u> Créer des couloirs maritimes verts reliant les ports au sein de la région et les étendre au-delà.</p>

14. Pour concevoir, créer et appliquer une feuille de route s'alignant sur la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES et ses objectifs connexes, les actions suivantes doivent être étudiées :

1. **Convoquer des réunions avec les parties prenantes :** Organiser des réunions impliquant les principales parties prenantes de l'industrie maritime, y compris des représentants des compagnies maritimes, des organisations maritimes, des groupes de défense de l'environnement, des organes gouvernementaux et des instituts de recherche.
2. **Examiner les progrès actuels :** Évaluer l'état actuel des efforts consentis pour appliquer la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Évaluer les avancées réalisées jusque-là, identifier les éventuels obstacles ou défis rencontrés et déterminer les domaines demandant une attention urgente.
3. **Développer des objectifs pour la feuille de route :** Établir des objectifs clairs et mesurables pour la feuille de route, alignés sur les objectifs présentés dans la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Définir des objectifs spécifiques en lien avec la réduction des émissions, l'innovation technologique, les cadres réglementaires et la collaboration avec l'industrie.

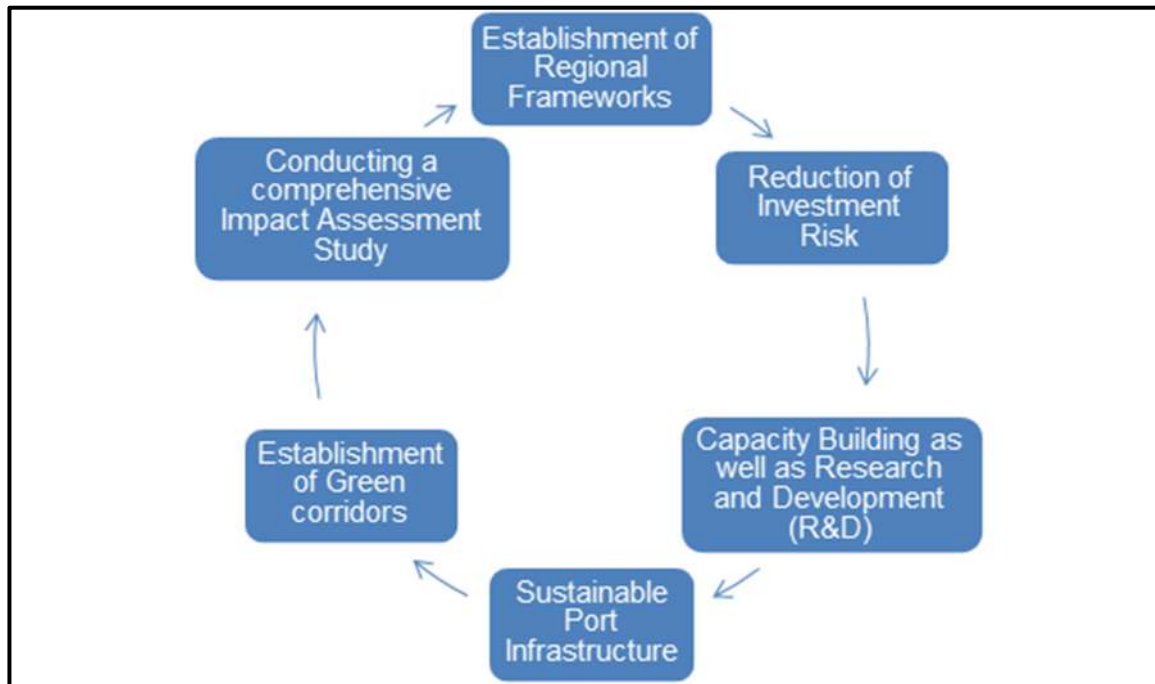
- .4 **Identifier les actions prioritaires** : Identifier les actions prioritaires nécessaires pour accélérer les progrès dans l'atteinte des objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Cela peut inclure des mesures telles que la promotion de l'adoption de technologies à faibles émissions de carbone, l'amélioration des mesures de rendement énergétique, l'adoption de combustibles de substitution et favoriser la coopération internationale.
- .5 **Participer à des ateliers et des études techniques** : Organiser des ateliers techniques et commander des études pour explorer les solutions innovantes et les meilleures pratiques pour la réduction des émissions de GES provenant des navires. Partager les connaissances et l'expertise afin de faciliter la prise de décisions informées.
- .6 **Développer des plans de mise en œuvre** : Collaborer avec les parties prenantes concernées pour développer des plans de mise en œuvre détaillés pour chaque action prioritaire identifiée dans la feuille de route. Définir les responsabilités, les calendriers et les besoins en ressources pour la réalisation des initiatives proposées.
- .7 **Allouer les financements et les ressources** : Obtenir les financements et allouer les ressources nécessaires pour soutenir la mise en œuvre des initiatives de la feuille de route. Explorer les opportunités de partenariats public/privé et les mécanismes de financement internationaux pour garantir un soutien financier approprié.
- .8 **Créer des mécanismes de suivi et de reporting** : Établir des mécanismes de suivi et de reporting solides pour suivre les progrès dans l'atteinte des objectifs de la feuille de route. Évaluer régulièrement les performances par rapport aux objectifs définis et ajuster les stratégies pour rester sur la bonne voie.
- .9 **Promouvoir le partage des connaissances et le développement des capacités** : Faciliter les initiatives de partage des connaissances et de développement des capacités pour transmettre aux parties prenantes les compétences et l'expertise nécessaires pour mener à bien la mise en œuvre de la feuille de route. Encourager la collaboration et l'apprentissage entre pairs parmi les acteurs du secteur.
- .10 **Examen et révision périodiques** : Réaliser des examens périodiques de l'efficacité et de la pertinence de la feuille de route en tenant compte de l'évolution des circonstances, des avancées technologiques et des développements réglementaires. Réviser la feuille de route selon les besoins pour garantir qu'elle est toujours alignée sur les objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

Voie à suivre : une approche holistique, systématique et pluridisciplinaire axée sur la collaboration entre les Parties contractantes et les parties prenantes

15. La transition vers des transports maritimes sans émissions nettes est une tâche complexe qui implique de nombreuses parties prenantes actives ayant des priorités différentes. Pour réussir cette transition, il est essentiel d'adopter une approche holistique, systématique et pluridisciplinaire. Par ailleurs, une solide collaboration entre les parties prenantes est cruciale pour réussir à lever les obstacles et accélérer les progrès pour réaliser la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

16. Étant donné les caractéristiques particulières et les problèmes géopolitiques qui existent dans la région méditerranéenne, s'accorder sur une approche harmonisée pour la décarbonation présente des défis de taille. Si certains États côtiers méditerranéens, notamment ceux qui sont des États membres de l'UE, affichent déjà des progrès significatifs vers une industrie des transports maritimes sans émissions nettes en raison de la législation stricte de l'UE, des initiatives similaires peuvent manquer dans d'autres États côtiers méditerranéens, notamment ceux qui ne sont pas membres de l'UE. Cette disparité peut entraîner un transfert d'émissions de carbone dans la région.

17. Par conséquent, un effort coordonné, qui inclut les éléments suivants, est recommandé :



Établissement de cadres régionaux

Réaliser une Étude d'évaluation des impacts complète

Réduction des risques liés aux investissements

Création de couloirs maritimes verts

Développement des capacités et recherche et développement (R&D)

Infrastructures portuaires durables

.1 Établissement de cadres régionaux

Les PC doivent concevoir, développer et mettre en œuvre un cadre holistique, systématique et pluridisciplinaire qui permette d'aligner les efforts de décarbonation de tous les États côtiers méditerranéens, pour garantir l'application de politiques et réglementations uniformes afin de réaliser la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Ce cadre doit intégrer les facteurs techniques, d'innovation, opérationnels et humains, les politiques et réglementations et les disciplines économiques afin d'atteindre les objectifs. Il doit également favoriser la collaboration entre les gouvernements, les compagnies maritimes, les ports, les fournisseurs technologiques et d'autres parties prenantes afin de créer des stratégies unifiées et de partager les meilleures pratiques.

.2 Réduction des risques liés aux investissements

Les PC doivent explorer les moyens de réduire les risques associés à l'investissement dans les nouvelles technologies et les technologies vertes. Afin de faciliter la transition vers une industrie des transports maritimes sans émissions nettes, il est essentiel de réduire les risques liés aux investissements. L'incertitude qui entoure les stratégies les plus efficaces pour arriver à une industrie des transports maritimes sans émissions nettes augmente le risque financier pour les investisseurs dans les nouvelles technologies à émissions nulles ou quasi nulles. Les organes réglementaires et gouvernements peuvent atténuer ces risques en proposant des lignes directrices claires et un soutien financier pour les premiers développeurs. Ce soutien peut prendre la forme de prêts à faible taux d'intérêt, de mécanismes d'exemption de taxes et de recours aux fonds du

système SEQUE de l'UE et des futurs mécanismes de tarification du carbone de l'OMI. De telles mesures encourageront les investissements dans les technologies vertes et les infrastructures durables, pour mener le secteur vers un avenir sans émissions nettes.

.3 Développement des capacités et recherche et développement (R&D)

Les PC doivent améliorer le développement des capacités, promouvoir la sensibilisation et investir dans la recherche et le développement, car ce sont des outils essentiels pour accélérer la transition vers une industrie des transports maritimes sans émissions nettes et pour réaliser la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Cela inclut une formation complète du personnel et des employés, conformément à l'Annexe VI de MARPOL, ainsi qu'aux objectifs de l'OMI et de l'UE pour une industrie des transports maritimes sans émissions nettes. Les programmes de formation doivent être holistiques, systématiques et pluridisciplinaires, en impliquant les parties prenantes actives comme les représentants du gouvernement, les chantiers navals, les autorités portuaires et les compagnies maritimes à différents niveaux de responsabilités. En parallèle, les efforts de R&D doivent se concentrer sur la collecte et l'analyse de données, le développement d'infrastructures durables, le transfert de technologies et le développement socio-économique. Ces initiatives sont cruciales pour soutenir la transition vers une industrie des transports maritimes durable et sans émissions nettes.

.4 Infrastructures portuaires durables

Il est essentiel de développer et d'appliquer des plans pour des infrastructures portuaires durables, garantissant de mettre à disposition des installations adaptées pour soutenir les navires utilisant des sources d'énergie alternatives et progressant vers une industrie maritime sans émissions nettes. Les CP doivent d'abord réaliser une évaluation exhaustive des infrastructures portuaires existantes pour identifier les forces, les faiblesses et les domaines à améliorer pour soutenir l'utilisation d'énergies alternatives et la réduction des émissions au niveau national. Il est crucial d'engager les parties prenantes, y compris les autorités portuaires, les compagnies maritimes, les fournisseurs d'énergie, les organisations environnementales et les communautés locales, afin de réunir leurs points de vue et perspectives concernant le développement d'infrastructures portuaires durables.

Les CP doivent ensuite rechercher et identifier les sources d'énergie alternative viables pour un usage dans le secteur maritime, comme le GNL, les piles à combustible à l'hydrogène, l'ammoniac, l'alimentation à terre et les sources d'énergie renouvelable comme le solaire et l'éolien. Des plans détaillés doivent être établis pour la conception et la mise en œuvre des infrastructures portuaires durables, en tenant compte des exigences spécifiques des systèmes d'énergie alternative et des technologies de réduction des émissions. Il est également essentiel d'obtenir le financement et les investissements nécessaires pour développer des infrastructures portuaires durables, en tirant profit de partenariats public/privé, de subventions du gouvernement et d'autres mécanismes de financement pour soutenir la mise en œuvre de projets d'infrastructure. Enfin, il est vital d'encourager une collaboration continue et des partenariats entre les autorités portuaires, les compagnies maritimes, les agences gouvernementales et les autres parties prenantes pour garantir un développement et une amélioration continus des infrastructures portuaires durables pour atteindre une industrie des transports maritimes sans émissions nettes.

.5 Création de couloirs maritimes verts

Les PC doivent explorer la possibilité de créer des couloirs maritimes verts qui ont le potentiel d'accélérer grandement la transition vers une industrie maritime sans émissions nettes. En créant de tels couloirs entre des ports de l'UE et hors UE, ainsi qu'en soutenant les investissements et le transfert de technologie, il est plus facile de convenir d'une approche harmonisée pour la décarbonation de l'industrie maritime et d'atteindre les objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Cette initiative constitue une opportunité pour les ports de la région,

qui sont alors en mesure d'adopter des mesures innovantes et des technologies vertes sur toute la chaîne de valeur afin de parvenir à une industrie des transports maritimes sans émissions nettes. Cependant, si les avantages apparaissent clairement, il existe également des défis comme la création d'infrastructures durables, la gestion des coûts élevés et des investissements requis, le respect des exigences réglementaires, l'intégration de la chaîne de valeur, la sensibilisation du public et son acceptation, et la gestion de la période de transition. Une collaboration accrue entre les parties prenantes sera nécessaire pour surmonter tous ces défis.

Actions requises des participants à la réunion

18. Les participants à la réunion sont invités à :

- .1 **prendre note** des informations fournies dans ce document ; et
- .2 **formuler** des observations s'ils le jugent utile, sur les recommandations exposées au paragraphe 17, et discuter d'une possible voie à suivre.
