
**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.61/8/2
17 mars 2025
Original : anglais

Sliema, Malte, 13-15 mai 2025

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

Implications légales et techniques du Système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE) pour le transport maritime en Méditerranée

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 les points clés de l'Étude évaluant les implications à la fois légales et techniques du Système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE) pour le transport maritime en Méditerranée et formule des recommandations sur la possible voie à suivre pour les PC, y compris les parties prenantes concernées.

Contexte

¹ En juillet 2021, l'Union européenne (UE) a lancé son ambitieux paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visant à réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 dans l'ensemble des secteurs industriels. Le secteur du transport maritime a été ciblé par quatre nouvelles réglementations, y compris l'extension de la Directive établissant un système d'échange de quotas d'émissions dans l'Union européenne (SEQE-UE) au transport maritime, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2024.

2 L'inclusion du transport maritime dans le SEQE-UE a d'importantes implications pour le secteur, notamment avec les coûts potentiels associés à l'achat de droits d'émissions ou à l'investissement dans des technologies de réduction des émissions. Elle encourage par ailleurs l'adoption de combustibles et technologies plus propres pour se conformer aux objectifs d'émissions. Cette étape présente un certain nombre de défis et d'opportunités pour l'industrie maritime sur le plan de la décarbonation et de la contribution aux efforts mondiaux engagés pour atténuer le changement climatique, en particulier dans la région de la Méditerranée.

3 La région méditerranéenne, avec ses défis et opportunités particuliers, demande des approches sur mesure pour une mise en œuvre réussie de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone (PC), y compris les parties prenantes concernées. Le SEQE-UE est un instrument déterminant ciblant la réduction des émissions de GES au sein de l'UE. Alors que l'UE élargit ses ambitions en matière de politique climatique, bien comprendre les implications du SEQE-UE pour le transport maritime en Méditerranée devient essentiel.

4 Il est communément admis que l'application du SEQE-UE aura pour effet de promouvoir la recherche, le développement et le déploiement de combustibles à faibles émissions ou émissions nulles de carbone et de perfectionner de nouveaux systèmes de propulsion. Même si un certain nombre de problèmes et de défis se posent, les opportunités que cela ouvre ne peuvent être ignorées. Ainsi, les États côtiers méditerranéens qui sont des États membres de l'UE doivent travailler avec les États côtiers méditerranéens non-membres de l'UE à l'application de mesures de réduction des émissions dans le but d'atteindre le zéro émission nette dans la lutte contre le changement climatique.

5 À cet effet, une étude a été réalisée par le Secrétariat dans l'objectif d'évaluer les implications à la fois légales et techniques du SEQE-UE pour le transport maritime en Méditerranée et de recommander une voie possible pour les PC, y compris les parties prenantes concernées.

6 Cette étude est présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.14.

Faisabilité technique et défis de la mise en œuvre du SEQE-UE

7 Le SEQE-UE impose aux propriétaires et/ou opérateurs de navires l'achat de Quotas UE (EUA) pour les émissions des navires. Les navires dont les émissions sont élevées seront considérés comme une charge, puisque leurs EUA seront élevés et grèveront donc leurs revenus nets. Ainsi, l'extension du SEQE-UE au transport maritime favorisera l'essor des technologies vertes et des combustibles à faibles émissions ou émissions nulles de carbone. Ces développements permettront de réduire les émissions des navires dans la région Méditerranée.

8 Parvenir à l'efficacité énergétique dans le transport maritime suppose une approche pluridimensionnelle comme détaillé ci-après :

- .1 installation de systèmes de type dispositifs d'économie d'énergie (ESD) et dispositifs d'aide à la propulsion (PID) à bord des navires ;
- .2 optimisation des voyages, maintenance adaptée des navires, routage météorologique ou optimisation de la vitesse des navires ;

.3 gestion de l'encrassement biologique ; et

.4 autres mesures.

9 Des études de faisabilité ou projets pilote pour la réduction des émissions de GES sont actuellement menés dans divers domaines avant leur adoption à grande échelle. Ces dernières années, l'industrie maritime s'est plus largement tournée vers le développement et l'application des combustibles à faibles émissions ou émissions nulles de carbone afin de réduire les émissions face aux pressions réglementaires de l'OMI et de l'UE, qui encouragent l'utilisation de bioGNL/de synthèse, de méthanol vert, de biocarburant durable, d'hydrogène vert et d'ammoniac vert. Puisque les émissions des navires lorsqu'ils sont au port seront comptabilisées dans la charge d'EUA globale en vertu du SEQUE-UE, le développement des dispositifs d'alimentation électrique à terre (OPS) s'accélère dans la région Méditerranée. Les ports verts s'imposent de plus en plus comme une nécessité économique plutôt qu'une simple obligation réglementaire.

10 Dans la région de la Méditerranée, ces réglementations ont ouvert la voie à la création de couloirs maritimes verts. Les couloirs maritimes verts sont des routes maritimes qui autorisent le déploiement de navires à faibles émissions/émissions nulles de carbone, permettant ainsi de réduire les émissions à travers des actions et politiques à la fois privées et publiques. La création d'un couloir maritime vert suppose la prise en compte d'un certain nombre d'éléments, comme la mise en place d'une filière combustibles réalisable, la demande des consommateurs pour un transport maritime durable, des lois et des réglementations favorables ainsi que la coopération entre les chaînes de valeur.

11 L'Étude a identifié un certain nombre de défis et d'opportunités en lien avec les problématiques techniques :

Défis	Opportunités
<ol style="list-style-type: none"> 1. Le coût élevé des combustibles à faibles émissions/émissions nulles de carbone est un obstacle majeur sur lequel il faut se pencher. 2. Le manque de disponibilité des combustibles verts et d'infrastructures adaptées peut décourager les propriétaires de commander de nouveaux navires utilisant deux combustibles. 3. La mise en place d'une filière combustibles réalisable, la demande des consommateurs pour un transport maritime durable, des lois et des réglementations favorables ainsi que la coopération entre les chaînes de valeur sont quelques-uns des défis à relever pour instaurer un couloir maritime vert. 4. La certification de durabilité des combustibles (en particulier pour les biocarburants durables) peut être un problème. L'UE travaille sur ces questions liées à la documentation justifiant la qualification de durabilité. 5. Réduire les émissions provenant des vieux navires n'est pas facile et peut remettre en cause leur viabilité commerciale. 6. De nombreuses options viables pour des navires zéro émission sont actuellement en 	<ol style="list-style-type: none"> 7. La mise en œuvre du SEQUE-UE dynamise déjà la recherche autour des combustibles marins verts et des systèmes de propulsion. Des opportunités se présentent également pour les fabricants de moteurs, les équipementiers, les développeurs logiciels, entre autres, capables de proposer des solutions de réduction des émissions. Ces solutions permettront à terme de faire reculer les émissions, d'améliorer la santé humaine et de réduire l'impact du changement climatique sur l'environnement. 8. Les États qui disposent de sources d'énergies renouvelables peuvent tirer profit du développement économique de leur pays. Ainsi, les mémorandums d'entente (MoU) et partenariats stratégiques vont se multiplier entre les États qui sont membres de l'UE et les États non-membres de l'UE pour parvenir au zéro émission nette (citons par exemple le Partenariat UE-Namibie). 9. La demande dans les chantiers navals devrait augmenter dans un avenir proche. Ces perspectives pourraient encourager les chantiers navals dans la région de la Méditerranée à développer leurs capacités

<p>cours de développement ; leur adoption exigera des investissements massifs dans les technologies et infrastructures. La production de combustibles verts, les infrastructures de soutage, les infrastructures pour les OPS dans les ports, la construction de navires modernes et la mise à niveau des navires existants exigent par exemple des aides financières et des avancées technologiques massives.</p>	<p>d'installations de PID et ESD ou de conversions pour les moteurs à double carburant sur des navires existants, ou à construire des navires à faibles émissions/émissions nulles de carbone.</p> <p>10. Le potentiel de développement de plusieurs couloirs maritimes verts dans la région de la Méditerranée représente une opportunité importante. Ces couloirs verts aideraient la région à développer de meilleures infrastructures et à renforcer la disponibilité de combustibles verts.</p>
--	--

12 L'étude a formulé les recommandations suivantes pour répondre aux défis et opportunités identifiés ci-avant :

.1 Les investissements requis pour la décarbonation de la région méditerranéenne seront conséquents. Toutes les parties prenantes dans la région devraient se rapprocher et créer un fonds de décarbonation, qui pourrait être exclusivement dédié à ces activités dans la région ;

.2 Une étude répertoriant les chantiers navals en Méditerranée capables de procéder à la modernisation des navires pour installer des PID ou ESD ou à la conversion de navires à double carburant pourrait être réalisée pour identifier leurs capacités à entreprendre les mises à niveau requises pour la décarbonation des navires. Les chantiers navals répertoriés pourraient se voir accorder le soutien requis. En outre, les opportunités potentielles pour les chantiers navals induites par les opérations de mise à niveau, en termes de création d'emplois et de croissance économique, doivent être communiquées aux États côtiers méditerranéens qui ne sont pas des États membres de l'UE. Cela entraînera des investissements dans les chantiers navals et aidera également à la décarbonation du transport maritime. Les chantiers navals en Turquie, par exemple, récoltent déjà les fruits de ces investissements. Cette étude devrait être réalisée par un tiers neutre, qui pourrait ensuite jouer le rôle de facilitateur sur le plan du développement des capacités et de la mobilisation des ressources.

.3 Les États côtiers méditerranéens devraient afficher leurs besoins en combustibles verts ; cela donnerait une indication claire de la demande des États côtiers méditerranéens qui sont membres de l'UE. De leur côté, les États côtiers méditerranéens qui ne sont pas membres de l'UE doivent continuer de développer les énergies renouvelables et combustibles verts, et à garantir des infrastructures de soutage appropriées. Un tiers neutre pourrait également jouer le rôle de facilitateur entre les États côtiers méditerranéens afin de promouvoir la demande et l'offre de combustibles verts ;

.4 un écosystème devrait être créé pour soutenir la décarbonation avec la création de couloirs maritimes verts et encourager les décideurs politiques à autoriser ces couloirs pour appliquer les réglementations de sécurité, décider d'actions réglementaires ciblées et promouvoir les incitations financières. Les couloirs maritimes verts pourraient également apporter des bénéfices secondaires, comme la baisse des émissions provenant des navires sur d'autres routes de la région méditerranéenne ;

.5 si les systèmes Onboard Carbon Capture System (OCCS) gagnent en popularité, les ports de la Méditerranée pourraient investir dans des infrastructures de réception des conteneurs de CO2 liquide ou de transport de CO2 liquide via des pipelines ou même des sous-produits de CO2 comme le calcaire ;

.6 un effort coordonné visant à promouvoir la sensibilisation technique parmi les parties prenantes est requis. Il pourrait prendre la forme d'ateliers, de webinaires, de séances en salle de classe et de conférences, par exemple, dans la région de la Méditerranée, avec un objectif clair : diffuser les bonnes connaissances techniques auprès des parties prenantes. Il est également nécessaire de former les acteurs impliqués dans le calcul et l'application du SEQUE-UE, possiblement avec le concours d'un tiers neutre pour les États côtiers méditerranéens.

Actions requises des participants à la réunion

13 **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 ;
