
**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.61/8/5
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

Instauration de possibles routes de navigation vertes (couloirs) et de plateformes maritimes (plateformes vertes) pour réduire les émissions de 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 l'instauration de possibles routes de navigation vertes (couloirs) et de plateformes maritimes (plateformes vertes) pour réduire les émissions de GES provenant des navires dans la région méditerranéenne.

Les participants à la réunion seront invités à étudier les recommandations et à proposer la meilleure voie à suivre.

Contexte

1 Acteur majeur sur la scène internationale, l'Organisation maritime internationale (OMI) travaille en permanence à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes en adoptant des stratégies concernant les GES et en commandant diverses études. En 2021, la Déclaration de Clydebank a été introduite afin d'instaurer au moins six couloirs maritimes verts d'ici 2025, avec des plans de déploiement supplémentaire d'ici 2030. Ces couloirs sont envisagés comme des facilitateurs essentiels pour accélérer l'adoption de combustibles à émissions nulles, supportant ainsi directement les objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Cette stratégie cible un taux d'adoption de 5 % des combustibles à émissions nulles d'ici 2030, avec l'ambition de faire passer ce pourcentage à 10 %.

2 Au niveau régional, le Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE de l'UE) et l'initiative FuelEU Maritime ont été adoptés dans le but de réduire les émissions provenant des transports maritimes internationaux. Il existe d'autres initiatives régionales en Méditerranée, notamment : le Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises de l'UE, le réseau de couloirs du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les Autoroutes de la mer, le Pacte vert pour l'Europe et le paquet climat Ajustement à l'objectif 55 de l'UE, les instruments de recherche et développement (R&D) et de financement de l'innovation de l'UE, la Stratégie de mobilité durable et intelligente, la stratégie Global Gateway et le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Dans les pays nordiques, le projet Nordic Roadmap a réuni diverses parties prenantes de la chaîne de valeur des transports maritimes de la région afin de contribuer à une industrie maritime sans émissions.

3 La principale stratégie identifiée par le secteur maritime pour réduire les émissions de GES est l'utilisation de combustibles verts. Cependant, pour qu'un tel scénario devienne réalisable, il faut disposer d'un nombre suffisant de centres de soutage pour de tels combustibles, qui soient répartis de manière appropriée sur les routes. Les couloirs maritimes verts sont de plus en plus perçus comme un outil essentiel pour amorcer la transition des transports maritimes vers le zéro émission nette. Selon les rapports du secteur, il a été calculé que les couloirs verts (des routes de navigation spécifiques où la faisabilité de transports maritimes à émissions nulles est catalysée par une combinaison d'actions publiques et privées) peuvent fournir le contexte approprié pour les tests, démonstrations et déploiements à grande échelle nécessaires pour atteindre l'objectif de 5 %.

4 Plusieurs pays ont développé des Plans d'action nationaux (PAN) et des politiques pour décarboner l'industrie des transports maritimes. C'est le cas des principales plateformes maritimes, notamment les États-Unis, la Chine, Singapour et d'autres encore. Par ailleurs, plusieurs pays, dont la Norvège, Singapour, les Pays-Bas, les États-Unis, la Chine, etc., ont mis en place des programmes portant sur les transports maritimes et les ports verts, ainsi que des initiatives de couloirs maritimes verts.

5 Des cadres ont également été développés et publiés, par exemple aux États-Unis et au Canada, pour des couloirs maritimes verts. Ces cadres fournissent des orientations et un message clairs des États en faveur du développement et de l'instauration de couloirs maritimes verts, proposant les définitions, les étapes de planification et de mise en œuvre de couloirs maritimes verts, ainsi que les possibles zones de déploiement de ces couloirs.

6 À cet effet, le REMPEC a commandé à DNV Maritime Services une Étude pour aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone (PC) dans leurs efforts d'examen des stratégies et mesures pouvant être déployées dans le bassin de la mer Méditerranée afin de gagner en efficacité, de réduire les impacts sur la santé humaine et sur l'environnement, et de proposer des stratégies possibles pour assurer la durabilité à long terme des régions côtières méditerranéennes à travers l'instauration de possibles

couloirs et plateformes maritimes verts dans la région. Le financement de cette activité a été assuré par la contribution volontaire du ministère italien de l'Environnement et de la Sécurité énergétique (MASE).

7 L'Étude est présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.17.

Création de couloirs maritimes verts

8 La création de couloirs maritimes verts progresse à l'échelle mondiale, avec de nombreuses initiatives qui sont actuellement au stade de la planification ou de la mise en œuvre. Depuis la Déclaration de Clydebank en 2021, plus de 60 initiatives de couloirs maritimes verts ont été annoncées, reflétant une nette progression entre les 21 initiatives recensées en 2022 et les plus de 60 initiatives répertoriées en novembre 2024, avec notamment près de 32 nouveaux couloirs annoncés en 2023.

9 Si la plupart des couloirs maritimes sont encore à l'étape de l'étude de faisabilité ou de l'élaboration des plans d'application, aucun n'est encore entièrement opérationnel. Dans la région méditerranéenne, des études telles que celles intitulées « *Green Corridors: The Spanish Opportunity* » (Couloirs verts : l'opportunité espagnole) et « *Green Shipping Corridors in and out of Spain: Assessing Route-based Opportunities* » (Couloirs maritimes verts depuis et vers l'Espagne : évaluation des opportunités basées sur les routes) pourraient être pertinentes pour la planification et la mise en œuvre de couloirs maritimes verts dans la région. Comme l'Espagne, d'autres États côtiers méditerranéens pourraient tirer parti de leur potentiel à répondre aux quatre principaux critères, à savoir la collaboration à l'échelle de la chaîne de valeur, une filière viable pour le combustible, la demande des clients et les politiques et réglementations, pour ainsi identifier des possibilités de création de couloirs maritimes verts dans la région méditerranéenne.

10 Il convient aussi de faire référence à d'autres rapports et cadres du secteur qui peuvent être adoptés pour lancer et développer des couloirs et plateformes maritimes verts. Par exemple :

- a. Le cadre « *Tides of Change: A Framework for Developing Just and Inclusive Maritime Green Corridors* » (Vagues de changement : un cadre pour développer des couloirs maritimes verts justes et inclusifs) met l'accent sur les considérations nécessaires et les actions requises des compagnies et gouvernements impliqués dans l'instauration de couloirs maritimes verts à travers le monde¹ ;
- b. Le cadre « *First Mover Framework* » (Cadre pour les précurseurs) a pour objectif de guider les parties prenantes privées et publiques impliquées dans la chaîne logistique afin qu'elles évaluent de manière systématique les stratégies de décarbonation pour une flotte spécifique² ; et
- c. L'étude « *The Next Wave* » fournit un cadre d'évaluation des couloirs maritimes verts en examinant leur faisabilité et leur impact au regard de plusieurs critères quantitatifs et qualitatifs³.

11 Les États membres de l'UE le long du littoral méditerranéen peuvent également tirer parti des politiques de l'UE, en particulier du paquet climat *Ajustement à l'objectif 55*, qui inclut des mesures spécifiques au transport maritime, pour faire progresser l'instauration de couloirs maritimes verts. Par ailleurs, il est possible d'évaluer de manière systématique les routes régionales et internationales

¹ Pacte mondial des Nations Unies et al. (2023). *Tides of Change: A Framework for Developing Just and Inclusive Green Shipping Corridors*. Extrait du site : <https://www.zerocarbonshipping.com/publications/tides-of-change-a-framework-for-developing-just-and-inclusive-green-shipping-corridors/>

² Silk Alliance. (2023). *The Silk Alliance: A progress report*. Extrait du site : <https://www.thesilkalliance.com/wp-content/uploads/LR-Silk-Alliance-Progress-and-Next-Steps-Nov2023.pdf>

³ Global Maritime Forum. (2021). *The Next Wave: Green corridors*. Extraite du site : <https://globalmaritimeforum.org/report/the-next-wave-green-corridors/>

possibles pour la création de couloirs maritimes verts en utilisant la méthodologie présentée dans « *The Next Wave* » et en utilisant les conclusions de ces études fondamentales.

12 L'analyse de divers rapports en lien avec les plateformes maritimes vertes a mis en évidence les éléments suivants :

- .1 il sera nécessaire de disposer d'un approvisionnement en énergie verte dans les couloirs maritimes verts, à une extrémité ou les deux, ou à proximité des ports, ce qui ajoute une couche de complexité à leur instauration. Il est possible d'utiliser des facteurs tels que le volume de trafic, le volume d'énergie utilisée par ce trafic et les itinéraires de voyage pour évaluer la faisabilité d'une instauration accélérée de plateformes énergétiques sans émissions nettes (plateformes vertes) ;
- .2 les ports affichant une forte consommation de combustibles mais des structures de voyage plus simples peuvent être de meilleurs candidats pour une mise en place rapide comme plateformes énergétiques sans émissions nettes (plateformes vertes) ;
- .3 les éléments clés importants pour la création de plateformes maritimes vertes incluent notamment : la double transition de la décarbonation et de la numérisation, un approvisionnement régulier en combustibles verts pour le soutage, la distribution et le stockage, l'utilisation d'énergies renouvelables, la fourniture d'une électrification portuaire et d'une alimentation électrique à terre, des installations de réception et de traitement du CO₂, et l'application de normes et procédures de sécurité pour sécuriser les opérations ; et
- .4 les principales plateformes maritimes dans la région méditerranéenne qui sont reconnues par les réglementations de l'UE et internationales, y compris les ports en Grèce, en Espagne, en Italie, en France, au Maroc, etc., ont déjà activement pris des initiatives similaires pour leur transition comme plateformes maritimes vertes.

Meilleures pratiques identifiées

13 L'Étude a identifié certaines des meilleures pratiques à étudier pour l'instauration de couloirs et de plateformes maritimes verts, à savoir :

.1 Résoudre les problèmes entre les parties prenantes

Le concept de couloir maritime vert implique essentiellement d'atteindre le niveau d'entente et d'accord requis entre les parties prenantes pour un système de transport spécifique, de manière à ce que les coûts et le niveau de risque associés à l'utilisation de combustibles aux émissions nulles deviennent acceptables. Les principaux défis qui se posent incluent la volonté d'adopter des combustibles verts pour les transports maritimes côtiers par les armateurs, la disponibilité des capitaux pour gérer le changement, l'acceptation des navires utilisant des combustibles verts par les autorités portuaires et les enjeux de sécurité pour les équipages.

.2 Promouvoir la collaboration et les partenariats

Les couloirs maritimes verts imposent une étroite collaboration entre les parties prenantes publiques et privées, y compris les autorités portuaires, les compagnies maritimes, les fournisseurs de combustibles, les régulateurs et les développeurs de technologies. Réunir toutes les parties prenantes concernées autour d'une même table facilite la collaboration, une identification précoce des goulots d'étranglement et une compréhension partagée des motivations de chaque partie prenante participant au partenariat de couloir vert.

.3 Harmoniser les réglementations entre les juridictions pour s'aligner sur les normes internationales pour les opérations de transport maritime

Les navires utilisant des combustibles verts doivent respecter les principes de sécurité de l'exploitation des navires ainsi que la sécurité des infrastructures de soutage à terre. Les compétences du personnel à terre et à bord des navires jouent un rôle crucial dans l'instauration de couloirs et plateformes maritimes verts. Pour apporter une réponse aux points mentionnés ci-dessus, il est recommandé que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'unissent pour jouer un rôle plus actif au sein de l'OMI et créer une plateforme de partenariat régionale afin de partager les meilleures pratiques et expériences.

.4 Normaliser la conception des navires, l'alimentation électrique à terre et les infrastructures de soutage

Le futur développement du Recueil IGF en vertu de la Convention SOLAS afin de couvrir les différents combustibles verts sera un élément moteur clé dans l'instauration de couloirs maritimes verts. De même, il est essentiel pour atteindre cet objectif que les autorités portuaires mettent en place des initiatives de réduction des émissions de GES en fournissant une alimentation électrique à terre ainsi que des installations de soutage de combustibles verts.

.5 Adopter des plateformes numériques pour améliorer les performances et l'efficacité

Les plateformes et outils numériques permettent d'optimiser la logistique, de rationaliser les procédures de franchissement de frontières et d'améliorer le partage des données ; ils fournissent ainsi des informations en temps réel qui sont utiles dans le cadre de la réduction des émissions de GES aussi bien à bord qu'à terre. Les tendances remarquées dans le développement de plateformes maritimes vertes établissent souvent un lien entre : la décarbonation et la numérisation. Cette double transition de la décarbonation et de la numérisation dans les ports maritimes fait référence aux efforts entrepris simultanément pour réduire les émissions de carbone et améliorer les capacités numériques. Cette double approche vise à déboucher sur une exploitation portuaire plus durable et plus efficace.

.6 Utiliser des technologies à rendement énergétique élevé pour améliorer le rendement énergétique des navires et réduire les émissions

Les exploitants de navires peuvent adopter plusieurs mesures opérationnelles et techniques, comme l'utilisation de systèmes de propulsion avec assistance éolienne, de lubrification à l'air, de batteries hybrides, etc. pour améliorer le rendement énergétique des navires et réduire les émissions, en plus de l'adoption de combustibles de substitution. De même, les opérateurs portuaires pourraient adopter des mesures appropriées, par ex. l'électrification avec des batteries, les piles à combustible, etc. pour les véhicules portuaires et des technologies d'électrification, par ex. des équipements de manutention de cargaison électriques, etc., pour l'exploitation.

.7 Rôle de la numérisation dans le suivi des émissions

Les technologies numériques qui rationalisent les opérations peuvent permettre de réduire les retards et d'améliorer le débit, ce qui permet de gagner en efficacité. Des rapports sur les émissions et une gestion des données standardisés peuvent également faciliter la conformité réglementaire, préparant ainsi les ports à se conformer aux réglementations et normes environnementales de plus en plus strictes. L'amélioration du rendement énergétique et la réduction de la consommation d'énergie par les navires

ainsi que dans les ports présentent un grand potentiel de réduction des coûts de fonctionnement dans le temps.

.8 Besoin d'instruments financiers et de mécanismes de soutien appropriés pour l'instauration de couloirs maritimes verts

Un des principaux défis de l'instauration de couloirs et plateformes maritimes verts est la réduction des écarts de coûts, qui devraient persister jusqu'à ce que les technologies sous-jacentes en lien avec les combustibles verts atteignent un stade de développement avancé. La structure de l'écart de coûts varie en fonction de plusieurs facteurs spécifiques à chaque couloir, les types de sources d'énergie utilisées étant un élément déterminant. Pour des solutions de combustibles à émissions nulles à grande échelle, particulièrement pertinentes pour les transports maritimes en eaux profondes, il est largement reconnu que le coût de production des combustibles de substitution constitue l'essentiel de l'écart de coûts. Plusieurs mécanismes de support ou régimes de subvention peuvent être appliqués, depuis les subventions pour les combustibles ou navires au financement des travaux de R&D pour développer les technologies. Ces mécanismes peuvent aider à combler l'écart de coûts en assurant un soutien financier et en réduisant le poids économique pour les premiers adoptants. Des mesures incitatives comme des subventions, des déductions fiscales et des aides financières peuvent stimuler les investissements du secteur privé et accélérer l'adoption de nouvelles technologies. En outre, les systèmes d'incitation peuvent promouvoir l'innovation en encourageant les entreprises à investir dans la recherche et le développement (R&D), ce qui débouche sur des solutions plus économiques et applicables à grande échelle.

Voie à suivre

14 L'Étude recommande les actions suivantes pour lancer l'instauration de couloirs et plateformes maritimes verts dans la région méditerranéenne :

.1 Établir les bases (situation actuelle) pour les trois piliers (c.-à-d. les navires, les combustibles utilisés par les navires et les infrastructures fournissant ces combustibles) et identifier les opportunités d'adoption précoce

Les gouvernements et les régulateurs doivent être les premiers à donner une impulsion pour l'instauration de couloirs et plateformes maritimes verts dans leurs régions respectives, dans l'optique de réduire les émissions de GES, mais aussi de mettre en œuvre la Stratégie révisée de l'OMI concernant les GES. L'analyse des émissions de GES actuelles peut aider à identifier les emplacements géographiques où des actions sont plus urgemment requises.

.2 Engager les parties prenantes concernées afin d'identifier les obstacles et les actions permettant de les surmonter

Les principales parties prenantes, comme les propriétaires des cargaisons, les armateurs et exploitants de navires, ainsi que les gouvernements et régulateurs, les ports et les producteurs de combustibles, doivent unir leurs forces pour faciliter l'instauration de couloirs et plateformes maritimes verts. Il est important de mener des discussions collectives afin d'identifier les obstacles à la mise en œuvre et les moyens de les dépasser.

.3 Développer un plan holistique avec des calendriers définis pour toutes les parties prenantes

Une fois que les détails de l'emplacement prévu du couloir maritime vert ont été identifiés et que les parties prenantes clés se sont mises d'accord pour travailler ensemble à son instauration, un plan holistique doit être élaboré. Il est possible de tirer des enseignements des nombreux autres couloirs équivalents qui en sont à divers stades de développement et de mise en œuvre, comme présenté dans cette Étude.

Tableau 1 Proposition de feuille de route avec plan d'action

Action	Échéance	PC	Régulateurs	Propriétaires des cargaisons	Armateurs et exploitants de navires	Ports	Producteurs et distributeurs de combustibles
Établir les bases (situation actuelle) pour les trois piliers et identifier les opportunités d'adoption précoce	2025	R	R	C	C	C	C
Engager les parties prenantes concernées afin d'identifier les obstacles et les actions permettant de les surmonter	2025	R	R	C	C	C	C
Développer un plan holistique avec des calendriers définis pour toutes les parties prenantes	2026	R	R	R	R	R	R

*R : Responsable, C : Consultation

Tableau 2 Recommandations suggérées à appliquer pour les décideurs politiques et parties prenantes de l'industrie

Action	PC	Régulateurs	Propriétaires des cargaisons	Armateurs et exploitants de navires	Ports	Producteurs et distributeurs de combustibles
.1 Créer des appels d'offres compétitifs pour les couloirs maritimes verts en Méditerranée	R	R				
.2 Allouer des fonds pour les couloirs maritimes verts en Méditerranée	C	R				
.3 Développer un plan pour l'intégration régionale de la production de combustible et des infrastructures, avec la création de plateformes énergétiques	R	R	C	C	R/C	R/C
.4 Définir des exigences en matière d'émissions de GES pour les segments de navires en Méditerranée	R	R	C	C	C	C
.5 Continuer à mettre en œuvre et soutenir le renforcement du cadre réglementaire de l'UE et de l'OMI concernant les GES	R	R	R	R	R	R
.6 Développer une approche commune pour la mise en œuvre d'agréments de type alternatifs (conformément à la Convention SOLAS) entre les États côtiers méditerranéens	R	R				
.7 Développer une approche commune pour le soutage de combustibles et définir des pratiques communes pour une exploitation sûre et efficace avec des combustibles à émissions nulles	R	R	R/C	C	R/C	C
.8 Développer et soumettre à l'OMI des propositions spécifiques en matière de sécurité des combustibles et de formation des gens de mer pour participer à accélérer le processus de développement réglementaire international	R	R	R/C	R	R/C	C
.9 Établir une approche commune sur les moyens à appliquer pour garantir la qualité des combustibles verts et leur certification	R	R	C	C	C	R
.10 Créer des mécanismes de soutien méditerranéens qui permettront d'accélérer la démonstration, la commercialisation et le déploiement de nouvelles technologies	R	R	C	R	R	C

*R : Responsable, C : Consultation

Actions requises des participants à la réunion

15 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 14 et discuter d'une possible voie à suivre.
