
**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.61/8/6
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

Document d'orientation sur l'élaboration de Plans d'action nationaux (PAN) concernant les 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 le projet de Document d'orientation sur l'élaboration de Plans d'action nationaux (PAN) concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires dans la région méditerranéenne, tel que préparé par le Secrétariat.

Les participants à la réunion seront invités à étudier et approuver ce projet de Document d'orientation.

Contexte

1. En 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la Stratégie initiale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires (ci-après la Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES), qui définissait les objectifs, les outils, le rythme de travail et les principes fondamentaux, et établissait ainsi un cadre pour la décarbonation du transport maritime pour les États membres de l'OMI.

2. Le Projet de partenariat mondial pour le rendement énergétique des transports maritimes (GloMEEP) du Fonds pour l'environnement mondial (FEM)-Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD)-OMI a publié, en collaboration avec l'Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST), dans le cadre de sa Boîte à outils sur les émissions des navires, le *Guide n° 3 : élaboration d'une stratégie nationale de réduction des émissions provenant des navires*, qui vise à soutenir les pays dans l'élaboration d'une stratégie de réduction des émissions provenant des navires qui peut guider les éventuels choix en matière de politiques et d'investissements.

3. En 2020, l'OMI a adopté une résolution visant à encourager ses États membres à élaborer et soumettre, de manière volontaire, des Plans d'action nationaux (PAN) en vue de réduire les émissions de GES provenant des navires, qui a été révisée en 2022 pour inclure des références aux routes de navigation pour soutenir les efforts de décarbonation (résolution MEPC.367(79)). Cette dernière suggère que les PAN incluent, mais sans s'y limiter :

- .1 d'améliorer les arrangements institutionnels et législatifs nationaux en vue d'une mise en œuvre effective des instruments existants de l'OMI ;
- .2 de mettre au point des activités visant à renforcer encore le rendement énergétique des navires ;
- .3 de lancer des travaux de recherche sur les combustibles de substitution à teneur faible ou nulle en carbone et de promouvoir leur adoption ;
- .4 d'encourager la production et la distribution de ces combustibles destinés au secteur des transports maritimes ;
- .5 d'accroître les activités de réduction des émissions dans les ports, conformément à la résolution MEPC.366(79) ;
- .6 de favoriser le renforcement des capacités, la sensibilisation et la coopération régionale ;
- .7 de faciliter la mise au point d'une infrastructure pour des transports maritimes écologiques ;
- .8 de faciliter la coopération à titre volontaire d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur, y compris dans les ports, afin de créer des conditions favorables à la réduction des GES provenant des navires sur les routes de navigation et dans les pôles maritimes conformément au droit international, y compris le régime commercial multilatéral.

4. En 2022, le projet GreenVoyage2050 de l'OMI et la Norvège a publié le guide *National Action Plans to address GHG emissions from ships – From decision to implementation* (Plans d'action nationaux visant à réduire les émissions de GES provenant des navires – De la prise de décision à la mise en œuvre), qui fournit des informations sur les phases essentielles d'élaboration d'un PAN que sont la planification, le développement et la mise en œuvre. Avec son approche étape par étape, ce guide invite les décideurs politiques à étudier des questions clés pour développer des actions appropriées afin de réduire les émissions de GES du secteur maritime, avec des recommandations supplémentaires pour

les petits États insulaires en développement (PEID).

5. En juillet 2023, l'OMI a adopté la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des GES provenant des navires (ci-après la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES) conformément au programme d'actions de suivi convenu, qui remplace désormais la Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES. La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES établit un cadre pour les États membres de l'OMI et définit la vision future pour les transports maritimes internationaux, les niveaux d'ambition de réduction des émissions de GES et les principes directeurs. Elle inclut d'autres propositions de mesures envisageables à moyen et long terme avec les calendriers possibles et leurs incidences sur les États. Elle identifie également les obstacles et les mesures d'appui, y compris le développement des capacités, la coopération technique et la recherche et le développement (R&D).

6. La CdP 23¹ a convenu d'inclure l'activité suivante dans le Programme de travail et budget du PNUE/PAM pour 2024-2025 :

3.2.2. Mobiliser et mettre en œuvre des solutions innovantes pour réduire les émissions de GES des navires dans certains ports, notamment par l'efficacité énergétique et la décarbonation.

7. 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. Dans la lignée des engagements internationaux visant à réduire les émissions de GES, il est nécessaire d'élaborer des PAN exhaustifs, adaptés aux défis spécifiques de la région méditerranéenne.

8. À cet effet, le REMPEC et Green Marine Associates (Dr Edmund Hughes) ont développé le Document d'orientation présenté en Annexe et basé sur le guide du *Projet GreenVoyage2050 de l'OMI et la Norvège de 2022, National Action Plans – From decision to implementation (Plans d'action nationaux – De la prise de décision à la mise en œuvre)*. Le financement de cette activité a été assuré par la contribution volontaire du ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères.

9. Le Document d'orientation contient des lignes directrices sur les phases essentielles d'élaboration d'un PAN que sont la planification, le développement et la mise en œuvre, et présente un outil pratique, étape par étape, qui contient un catalogue des questions clés que les décideurs politiques doivent étudier au cours de l'élaboration des PAN.

Actions requises des participants à la réunion

10. **Les participants à la réunion sont invités à :**

- .1 **prendre note** des informations exposées dans le présent document ;
- .2 **examiner et approuver** le Document d'orientation présenté en Annexe ;
- .3 **inciter** les Parties contractantes à prendre en considération le Document d'orientation lors de l'élaboration de leurs Plans d'action nationaux (PAN) respectifs ; et
- .4 **demander au Secrétariat** de publier le Document d'orientation sur le site Web du REMPEC.

¹ Vingt-troisième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles (Portorož, Slovénie, 5-8 décembre 2023)

Annexe

Document d'orientation sur l'élaboration de Plans d'action nationaux (PAN) concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires dans la région méditerranéenne



Plan d'action pour
la Méditerranée
Convention de
Barcelone



Document d'orientation sur la préparation de Plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de GES provenant des navires dans la région Méditerranée

Publié en 2025 par le
Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
(REMPEC)
Sa Maison Hill,
Floriana FRN1613, Malte

Cette activité a été financée par la contribution volontaire du Ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères et mise en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), en coopération avec l'Organisation maritime internationale (OMI).

Les avis exprimés dans ce document sont ceux du Consultant et ne peuvent en aucun cas être attribués aux Nations Unies (ONU), au Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), à l'OMI ou au REMPEC.

Les désignations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ou quant au tracé de leurs frontières ou limites de la part du Secrétariat des Nations Unies, du PAM/PNUE, de l'OMI ou du REMPEC.

Le REMPEC est un centre d'activités régional créé dans le cadre du PAM/PNUE avec pour missions de coordonner les activités des États côtiers méditerranéens en lien avec l'application du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (le « Protocole Prévention et situations critiques » de 2002) de la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone »). Le Centre est basé à Malte, dans les locaux du gouvernement de Malte, et administré par l'OMI en coopération avec le PAM/PNUE.

Ce document a été préparé sur la base de l'étude intitulée National Action Plan – From decision to implementation (en anglais), publiée en 2022 par l'initiative GreenVoyage2050 associant l'OMI et la Norvège.

Avis de copyright : *Tous droits réservés. L'autorisation d'imprimer ou d'enregistrer ce document, en tout ou partie, n'est octroyée qu'à des fins privées, sans visée commerciale, sans droit de le revendre ou le rediffuser, ou de le compiler ou d'en créer des œuvres dérivées. Les droits d'auteur sur ce document restent la propriété de leur détenteur d'origine. Les demandes doivent être envoyées à l'adresse susmentionnée.*

Exclusions : *Les utilisateurs de ce document sont informés que les références aux instruments de l'OMI ou à d'autres instruments juridiques peuvent devenir obsolètes du fait de l'adoption d'instruments plus récents. Il leur est donc recommandé de consulter leur administration maritime nationale ou le site Web de l'OMI pour vérifier le statut des instruments cités.*

Les liens et références à des sites Web tiers n'impliquent en aucun cas une validation officielle ou responsabilité de la part de l'OMI concernant des opinions, idées, données ou produits présentés sur ces sites, ou garantie de la validité des informations fournies.

L'OMI ou le REMPEC ne seront en aucun cas responsables, envers une personne ou organisation quelconque, pour toute perte, tout dommage ou tous frais causés par la confiance accordée aux informations ou conseils contenus dans le présent document ou fournis de quelque manière que ce soit.

Veillez citer ce document comme suit : *Document d'orientation sur la préparation de Plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de GES provenant des navires dans la région Méditerranée, REMPEC, **Juillet 2025***

Sommaire

Liste des acronymes	5
1 Introduction	6
Transport maritime domestique	8
Union Européenne.....	9
<i>Système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE)</i>	9
<i>FuelEU Maritime</i>	10
2 Pourquoi préparer un Plan d'action national (PAN) ?	12
3 Identification de la nécessité d'un PAN	14
Rôle actuel du transport maritime dans la politique économique nationale	14
Contribution actuelle du transport maritime domestique aux émissions nationales	15
Rôle potentiel du transport maritime dans la transition énergétique nationale et contribution du pays à la décarbonation du transport maritime international.....	15
4 Rédaction et approbation du PAN.....	17
Identification et mobilisation des parties prenantes concernées	17
<i>Entités responsables de la préparation d'un PAN</i>	18
Définition de l'ambition et de la portée du PAN	20
<i>Caractère national du transport maritime</i>	20
<i>Différentes composantes des flottes à prendre en considération</i>	22
<i>Quel rôle les ports pourraient-ils jouer ?</i>	25
Définition d'actions nationales	27
<i>Identification des objectifs et des actions</i>	28
<i>Identifier et créer des liens avec d'autres stratégies nationales et internationales</i>	31
<i>Affectation des responsabilités</i>	32
<i>Définitions des échéances d'application</i>	33
Identification des besoins financiers	33
Examen du PAN.....	35
Approbation du PAN.....	36
5 Application et suivi du PAN	37
Gestion de l'application du PAN	37
Suivi et évaluation.....	37
Communication externe	38

6	Directives et recommandations supplémentaires pour la préparation de Plans d'action nationaux par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée	39
	Promouvoir des solutions de transport maritime domestique et interrégional durables, et déployer des systèmes d'échanges commerciaux résilients.....	40
	Développer les capacités nécessaires pour une relance « bleue » et à l'épreuve du changement climatique.....	41
	Caractéristiques spécifiques des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée, à intégrer dans le PAN	42
7	Résumé.....	44
	Références.....	46
	ANNEXE – Initiatives nationales ou régionales pour l'élaboration et l'application d'un PAN	47
	Introduction	47
	Corridors maritimes verts.....	47
	<i>Pourquoi inclure des corridors maritimes verts dans les PAN ?</i>	48
	<i>Considérations spécifiques au navire</i>	50
	<i>Considérations spécifiques au port</i>	51
	<i>Considérations en matière de collaboration</i>	51
	<i>Considérations techniques</i>	51
	Association des corridors verts et de l'hydrogène vert.....	52
	<i>Instruments politiques du côté de l'approvisionnement</i>	52
	<i>Instruments politiques du côté de la demande</i>	53
	Centre(s) de soutage d'énergie verte pour le transport maritime.....	54
	<i>Clean Energy Marine Hubs</i>	54
	Groupe de travail sur la transition juste dans le secteur maritime	55
	<i>Plan d'actions en 10 points pour une transition juste pour les gens de mer</i>	55

Liste des acronymes

AFID	Directive (de l'UE) sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CDN	Contributions déterminées au niveau national (en vertu de l'Accord de Paris)
CEM-Hubs	Clean Energy Marine Hubs
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COP	Conférence des Parties (de la CCNUCC)
EPI	Équipement de protection (sécurité) individuelle
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations Unies
MACC	Courbe des coûts marginaux d'abattement
MARPOL	Convention internationale (de l'OMI) pour la prévention de la pollution par les navires
MEPC	Comité de la protection du milieu marin (de l'OMI)
MTF	Maritime Technologies Forum
OMI	Organisation maritime internationale
OPS	Alimentation électrique à terre
PAM	Plan d'action pour la Méditerranée
PAN	Plan d'action national
PEID	Petits États insulaires en développement
PIB	Produit intérieur brut
PMA	Pays les moins avancés
PNTM	Politique nationale en matière de transports maritimes
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
RED	Directive (de l'UE) sur les énergies renouvelables
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (de l'UE)
SEQE-UE	Système d'échange de quotas d'émission de l'UE
SIMOPS	Opérations simultanées admises conjointement au soutage
SOLAS	Convention internationale (de l'OMI) pour la sauvegarde de la vie en mer
TFN	Task-force nationale (pour la rédaction des PAN)
UE	Union Européenne
UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

1 Introduction

1.1 Ce Document d'orientation a été rédigé dans le but d'aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone¹ dans la préparation de Plans d'action nationaux (PAN) en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires dans la région Méditerranée. Les PAN sont considérés comme une étape essentielle pour aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à identifier les actions climatiques appropriées, mais aussi à s'assurer que les risques sont gérés et les opportunités pleinement exploitées. Le *Document d'orientation sur la préparation de Plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de GES provenant des navires dans la région Méditerranée* (le présent « Document d'orientation ») a pour objet de fournir les éléments suivants :

- .1 une présentation des réglementations, directives et meilleures pratiques existantes, au niveau international et régional, relatives à la réduction des émissions de GES provenant des navires ;
- .2 la définition d'un cadre structuré pour les PAN de réduction des émissions de GES provenant des navires, articulé autour d'éléments clés comme la définition des objectifs, l'engagement des parties prenantes, les mesures politiques, le suivi, la communication et les vérifications ;
- .3 la mise à disposition d'outils pratiques, de modèles et d'exemples destinés à faciliter la préparation et l'application des PAN de réduction des émissions de GES provenant des navires ; et
- .4 l'identification et l'analyse des défis et des opportunités spécifiques liés à la réduction des émissions de GES provenant des navires dans la région Méditerranée.

1.2 Ce Document d'orientation s'appuie sur les recommandations formulées par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans la résolution MEPC.367(79)². Ces recommandations de l'OMI ont été publiées en 2022 (en anglais) sous l'intitulé : *National Action Plan to address GHG emissions from ships – From decision to implementation*³ (Plans d'action nationaux visant à réduire les émissions de GES provenant des navires, de la prise de décision à la mise en œuvre). Depuis la publication en 2022, un certain nombre d'actions marquantes sur le plan politique et de la mise en œuvre ont été entreprises, tant sur le plan global que régional, que ce Document d'orientation s'efforce de refléter.

1.3 Dans le secteur du transport maritime, et tout particulièrement du transport maritime international, le principe politique de base sous-jacent à toute action des gouvernements est que les réglementations et directives développées au niveau mondial, régional et national soient appliquées de manière cohérente et uniforme afin d'optimiser les opportunités et de limiter les risques. Le présent Document d'orientation n'a pas vocation à fournir des détails exhaustifs sur l'ensemble des réglementations qu'il convient de prendre en compte, mais à proposer un aperçu général des principales réglementations internationales et régionales existantes en lien avec la réduction des émissions de GES provenant des navires.

¹ Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée.

² MEPC.367(79) *Résolution visant à encourager les États membres à élaborer et soumettre, à titre facultatif, des Plans d'action nationaux en vue de réduire les émissions de GES provenant des navires*, adoptée en décembre 2022, annulant la résolution MEPC.327(75).

³ *Projet GreenVoyage2050 de partenariat entre l'OMI et la Norvège, 2022 : National Action Plan – From decision to implementation* https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2022/08/NAP-from-decision-to-implementation_compressed.pdf (page consultée le 28 mai 2024).

1.4 En juin 2023, l'OMI a adopté la résolution MEPC.377(80) relative à la *Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires* (la « Stratégie de 2023 de l'OMI concernant les GES »), qui identifie les niveaux d'ambition, y compris le plafonnement des émissions de GES provenant du transport maritime international dès que possible et l'objectif de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES avant ou vers 2050, c'est-à-dire autour de cette date, en tenant compte des différents contextes nationaux, tout en poursuivant les efforts visant leur abandon progressif tel que prévu par la Vision de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, en phase avec l'objectif de limitation de l'augmentation de la température à long terme exposé dans l'article 2 de l'Accord de Paris en vertu de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).⁴

1.5 La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES identifie un niveau d'ambition qui porte sur « *l'adoption des techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles qui représentent au moins 5 %, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 10 %, de l'énergie utilisée par les transports maritimes internationaux d'ici à 2030.* » Cette trajectoire, couplée à l'action climatique engagée par l'Union Européenne (UE) (cf. ci-dessous), promet d'impacter de plus en plus le transport maritime dans la région de la Méditerranée. Il est donc urgent que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone se penchent sur les défis et les opportunités connexes sur le plan national.

1.6 La Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES adoptée en 2018 avait identifié, comme mesure envisageable à court terme, la nécessité de « *promouvoir l'élaboration et l'actualisation de plans d'action nationaux qui définissent des politiques et stratégies visant à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux, conformément aux directives devant être élaborées par l'Organisation* ».

1.7 À cet égard, la résolution MEPC.367(79) de l'OMI adoptée en 2022 encourage les États membres de l'Organisation à élaborer et soumettre, à titre facultatif, des PAN en vue de réduire les émissions de GES provenant des navires. Ces PAN peuvent être développés par les États membres de l'OMI désireux d'initier des actions au niveau national en vue de favoriser la réduction des émissions de GES provenant des navires sans attendre l'entrée en vigueur de mesures dans le contexte de l'OMI. Cette résolution suggère que les PAN prévoient notamment, sans toutefois s'y limiter :

- .1 d'améliorer les arrangements institutionnels et législatifs nationaux en vue d'une mise en œuvre effective des instruments existants de l'OMI ;
- .2 de mettre au point des activités visant à renforcer encore le rendement énergétique des navires ;
- .3 de lancer des travaux de recherche sur les combustibles de substitution à teneur faible ou nulle en carbone et de promouvoir leur adoption ;
- .4 d'encourager la production et la distribution de ces combustibles destinés au secteur des transports maritimes ;
- .5 d'accroître les activités de réduction des émissions dans les ports, conformément à la résolution MEPC.366(79)⁵, invitant les États membres de l'OMI à promouvoir la prise en compte et l'adoption par les ports, dans leur juridiction, d'actions réglementaires,

⁴ La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES a porté révision de la *Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires* (la « Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES »), adoptée en 2018, les États membres de l'OMI ayant reconnu la nécessité de renforcer le niveau d'ambition.

⁵ MEPC.366(79) *Invitation des États membres à promouvoir la coopération volontaire entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de contribuer à réduire les émissions de GES provenant des navires*, adoptée en décembre 2022, annulant la résolution MEPC.323(74).

techniques, opérationnelles et économiques en vue de favoriser la réduction des émissions de GES provenant des navires.

Ces actions pourraient inclure, de manière non limitative, la mise à disposition :

- (a) d'une alimentation électrique à terre (OPS) (de préférence provenant de sources renouvelables)⁶ ;
 - (b) de possibilités de soutage sûr et efficace de combustibles de substitution à teneur faible ou nulle en carbone ;
 - (c) de mesures incitatives pour promouvoir des transports maritimes à teneur faible ou nulle en carbone ; et
 - (d) d'un soutien à l'optimisation des escales portuaires.
- .6 de favoriser le renforcement des capacités, la sensibilisation et la coopération régionale ;
 - .7 de faciliter la mise au point d'une infrastructure pour des transports maritimes écologiques ; et
 - .8 de faciliter la coopération à titre volontaire d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur, y compris dans les ports, afin de créer des conditions favorables à la réduction des GES provenant des navires sur les routes de navigation et dans les pôles maritimes conformément au droit international, y compris le régime commercial multilatéral.

1.8 Nous l'avons évoqué, la résolution MEPC.367(79) invite les États membres de l'OMI à tenir compte du guide de l'OMI *National Action Plans to address GHG emissions from ships, from decision to implementation* et à soumettre leurs PAN au Secrétariat de l'OMI et à communiquer ultérieurement des mises à jour, selon qu'il conviendra. Un référentiel des PAN soumis est disponible sur le site Web de l'OMI.⁷

Transport maritime domestique

1.9 Les mesures réglementaires prises au niveau international (OMI) et régional (UE) en vue de la réduction des émissions GES vont alimenter de nouveaux développements dans la production et la fourniture de combustibles de substitution et de technologies innovantes en matière de rendement énergétique susceptibles d'être tout aussi importants et applicables au transport maritime international que domestique. Le transport national de passagers a en effet déjà été à l'avant-garde du développement de technologies alternatives de propulsion marine (i.e. les systèmes diesel-électrique) car la durée du voyage et l'autonomie ne revêtent pas la même importance que pour les navires de haute mer.

1.10 Par ailleurs, la contribution du transport maritime domestique à une part significative des émissions totales du secteur du transport maritime a été reconnue dans la Quatrième étude de l'OMI sur les GES de 2020⁸. Celle-ci a en effet produit des estimations significativement revues à la hausse des émissions provenant des navires domestiques, établies à environ 30 % des émissions totales du secteur du transport maritime. Le trafic maritime national va donc être amené à jouer un rôle de plus en plus

⁶ Cf. le document MEPC.1/Circ.794 et d'autres directives concernant les conditions de sécurité de l'utilisation d'OPS en cours de rédaction par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC).

⁷ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/RELEVANT-NATIONAL-ACTION-PLANS-AND-STRATEGIES.aspx> (page consultée le 28 mai 2024).

⁸ OMI (2020) *Quatrième étude de l'OMI sur les GES*, 2020, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx> (page consultée le 28 mai 2024).

important pour permettre au secteur maritime dans son ensemble de contribuer pleinement aux efforts déployés globalement pour faire face au changement climatique.

1.11 Pour de nombreuses Parties contractantes à la Convention de Barcelone, le trafic maritime national représente d'ores et déjà un secteur économique important et pourrait servir de premier terrain d'approche pour les actions visant à soutenir la décarbonation, lesquelles pourraient ensuite être facilement exploitées pour soutenir des actions complémentaires au niveau du transport maritime international (par ex. avec les corridors maritimes verts).

Union Européenne

1.12 Les mesures réglementaires applicables aux transports maritimes prises à ce jour par l'UE sont pertinentes pour la région Méditerranée, d'une part parce que plusieurs Parties à la Convention de Barcelone sont des États membres de l'UE, et d'autre part en raison de la proximité géographique et des relations commerciales avec d'autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

1.13 Ce Document d'orientation n'a pas pour objet d'offrir un aperçu exhaustif des principaux instruments de l'UE ; il est toutefois important de noter quels sont ces instruments et que leurs implications soient évaluées par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans le cadre de la préparation de leur PAN.

1.14 Ces instruments de l'UE, et les possibles flux de financement au profit d'actions destinées à soutenir la décarbonation maritime⁹, offrent une opportunité non seulement pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États membres de l'UE, mais aussi pour les autres cherchant à développer des actions collaboratives comme les « corridors maritimes verts » (cf. la section ci-dessous) avec les premières.

Système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE)

1.15 Le Système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE)¹⁰ est actuellement le plus grand marché du carbone du monde. Il a été initialement instauré en 2005 par l'UE comme l'un des piliers d'action clés de la politique d'action climatique de la région via la réduction des émissions des GES dans le cadre d'un système de plafond et d'échange d'émissions.

1.16 Dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 », la Directive ETS de l'UE a été révisée pour tenir compte du nouvel objectif fixé dans la Loi européenne sur le climat consistant à réduire les émissions nettes de GES de 55 % à l'horizon 2030 (par rapport aux niveaux de 1990) et à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050.

⁹ Le 29 février 2024, la Commission européenne a lancé un appel à projets dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (« MIE ») pour soutenir le déploiement d'infrastructures d'approvisionnement en carburants alternatifs et contribuer à la décarbonation le long du premier réseau de transport en Europe (le réseau RTE-T). Ce programme est étroitement lié au nouveau cadre réglementaire du secteur du transport dans le Paquet « Ajustement à l'objectif 55 », qui établit des normes ambitieuses concernant l'utilisation de carburants alternatifs et le déploiement d'infrastructures adéquates (Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR), initiative FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation). Globalement, cet appel à projets dans le cadre du programme MIE constitue une opportunité de financement précieuse pour les opérateurs portuaires au sein du réseau RTE-T ainsi que pour les propriétaires de navires afin d'accompagner le processus de décarbonation et réduire le coût de la mise en conformité aux réglementations strictes de l'UE. <https://www.wfw.com/articles/enabling-energy-transition-in-the-transport-sector-new-funding-opportunities-for-port-operators-and-shipowners/> (page consultée le 28 mai 2024).

¹⁰ Texte consolidé : Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la Directive 96/61/CE du Conseil. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20240301> (page consulté le 28 mai 2024).

1.17 Un système de plafond et d'échange définit une limite, ou un plafond, applicable aux émissions de GES pour certains secteurs de l'économie de l'UE dans le cadre d'un objectif global pour la région dans son ensemble. Chaque année, un nombre limité de Quotas de l'UE (EUA) sont mis sur le marché et ce plafond est réduit d'une année sur l'autre pour permettre à l'UE de tenir ses objectifs de réduction, qui se font de plus en plus stricts au fil du temps. Chaque EUA donne à une entreprise à laquelle le SEQE-UE s'applique le droit d'émettre des émissions de GES équivalentes au potentiel de réchauffement global d'une tonne d'équivalent-CO₂.

1.18 Le 5 juin 2023, une nouvelle législation de l'UE est entrée en vigueur, qui étend la portée du SEQE-UE au transport maritime, secteur jusqu'alors exclu du mécanisme. Appliquées depuis le 1^{er} janvier 2024, ces nouvelles règles vont avoir un impact important sur le secteur maritime en Europe et pour les acteurs des échanges avec l'UE.

FuelEU Maritime

1.19 Le règlement FuelEU Maritime¹¹ 2023/1805 vient compléter le SEQE-UE et vise à faire en sorte que l'intensité des émissions de GES des carburants utilisés dans le secteur du transport maritime diminue progressivement au fil du temps. L'initiative FuelEU Maritime s'appliquera au 1^{er} janvier 2025 (exception faite des articles relatifs au Plan de surveillance, qui s'appliqueront à partir du 31 août 2024).

1.20 Les principaux objectifs de l'initiative FuelEU Maritime sont identifiés comme suit :

- .1 accroître la demande et l'utilisation cohérente de carburants renouvelables et bas carbone, et réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime ;
- .2 garantir la fluidité du trafic maritime ; et
- .3 éviter les distorsions sur le marché intérieur de l'UE.

1.21 Ainsi, l'initiative FuelEU Maritime contribue à l'objectif global de l'UE de réduire les émissions nettes d'au moins 55 % d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité climatique dans l'Union en 2050.

1.22 L'approche de l'initiative FuelEU Maritime est fondée sur des objectifs et respecte le principe de neutralité technologique, favorisant l'innovation et le développement de nouvelles technologies de carburants à même de répondre aux besoins futurs et d'offrir aux opérateurs la liberté de décider quelle alternative choisir en fonction des profils de navires et des types d'opérations.

1.23 Il existe d'autres actions climatiques de l'UE spécifiques au secteur maritime : comme les exigences de Surveillance, déclaration et vérification des émissions de GES¹² (étayant à la fois les exigences du SEQE-UE et de l'initiative FuelEU Maritime) et la Directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFID)¹³. Par exemple, l'utilisation d'OPS, ou « alimentation électrique à quai » (l'expression utilisée dans l'AFID) est une considération et une exigence de plus en plus présente pour les navires naviguant dans l'UE. L'AFID exige l'installation d'alimentations électriques à quai d'ici le 31 décembre 2025 dans les ports du réseau central du RTE-T, et dans d'autres ports, à moins qu'il n'y ait pas de demande et que les coûts soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement. L'initiative FuelEU Maritime introduit une obligation supplémentaire d'émissions nulles à quai à compter du 1^{er} janvier 2030, imposant l'utilisation

¹¹ Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj> (page consultée le 28 mai 2024).

¹² Texte consolidé : Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02015R0757-20240101> (page consultée le 28 mai 2024).

¹³ Texte consolidé : Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02014L0094-20211112> (page consultée le 28 mai 2024).

d'OPS ou de technologies à émissions nulles alternatives dans les ports pour les navires de passagers et porte-conteneurs lorsque les navires restent à quai deux heures ou plus.

2 Pourquoi préparer un Plan d'action national (PAN) ?

2.1 La rédaction d'un PAN peut mobiliser un large éventail de parties prenantes sur le plan national, qui seront impliquées dans les efforts de réduction des émissions provenant des navires, y compris dans des secteurs liés au transport maritime qui ne sont pas nécessairement couverts par les conventions de l'OMI, et ainsi convoquer de nouvelles idées, expériences, capacités et ressources.

2.2 Dans leurs PAN, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone peuvent aussi encourager et mobiliser des ressources pour la R&D et le déploiement de technologies et carburants à faibles émissions sur le plan national ou auprès de partenaires financiers internationaux. Via le partage des résultats des recherches, des meilleures pratiques et des enseignements tirés auprès de la communauté maritime dans son ensemble, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourraient promouvoir l'adoption globale de ces technologies et carburants. Ces efforts et d'autres activités pourraient faciliter le changement progressif nécessaire pour réduire de manière significative les émissions provenant des navires, atteindre les buts et engagements de l'OMI, et ainsi contribuer aux efforts globaux de réduction des GES et de la pollution atmosphérique.

2.3 Un PAN peut par ailleurs aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à bénéficier d'avantages qui ne sont pas directement liés à la réduction des émissions provenant des navires, par exemple :

- .1 la création d'emplois dans de nouveaux secteurs ;
- .2 la création de nouvelles opportunités commerciales et d'investissement ;
- .3 la diminution de la dépendance énergétique ; et
- .4 des frais de santé en baisse.

2.4 Le processus de rédaction et d'application d'un PAN peut également être l'occasion de renforcer les capacités techniques et institutionnelles nationales, ainsi que la transmission de connaissances à des organisations sectorielles. Il peut également permettre aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone de favoriser la coordination entre des secteurs et institutions qui travaillent actuellement de manière isolée les uns des autres et permettre aux décideurs d'identifier des synergies entre les plans sectoriels de réduction des émissions. De plus, envoyer un signal crédible concernant les plans à venir de réduction des émissions provenant des navires peut stimuler les investissements et les soutiens internationaux aux activités d'atténuation, promouvoir l'innovation technologique et impliquer le secteur privé.

2.5 En réponse à la résolution MEPC.367(79) qui demande à l'OMI de continuer à fournir des directives et toute autre action susceptible d'assister les États membres de l'OMI, y compris les pays en développement et en particulier les petits états insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA), dans la préparation de PAN, le REMPEC a préparé ce Document d'orientation dont l'objet est d'accompagner les décideurs politiques désireux de rédiger un PAN. Ce Document d'orientation s'appuie sur le guide de l'OMI intitulé *National Action Plans to address GHG emissions from ships, from decision to implementation* et inclut des informations supplémentaires et actions à utiliser pour soutenir les efforts entrepris dans la région de la Méditerranée. Le processus général est schématisé dans l'illustration 1 ci-dessous.

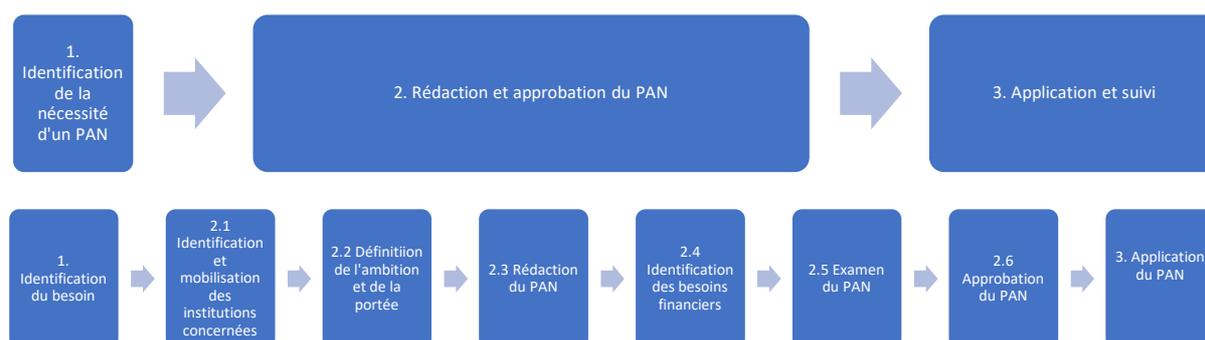


Figure 1 : Processus général de préparation d'un PAN

2.6 De par leur nature même, les États et communautés insulaires dépendent très largement du transport maritime pour l'accès à leur territoire, la mobilité de leur population et le commerce. Le transport maritime en particulier revêt une importance vitale pour ces États et communautés insulaires au vu de leur taille, leur géographie, leur structure économique et leur dépendance aux importations largement acheminées par voie maritime pour couvrir l'essentiel de leurs besoins de consommation.¹⁴ Si certaines Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont des états insulaires, il s'agit d'États membres de l'UE qui ne sont pas considérés comme des pays en développement. Leur sécurité économique est néanmoins fortement dépendante du transport maritime et, à cet égard, leurs besoins spécifiques doivent être identifiés et reconnus lors de la préparation d'un PAN. Ainsi, des orientations et recommandations supplémentaires spécifiques au développement d'un PAN pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des états insulaires sont proposées dans ce Document d'orientation et étendues aux communautés insulaires de la région méditerranéenne, puisqu'elles peuvent s'avérer également utiles pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui ont des îles accueillant des populations importantes, dépendantes du transport maritime. Ces orientations spécifiques sont présentées [ici](#).

¹⁴ CNUCED (2014) *Closing the Distance: Partnerships for sustainable and resilient transport systems in SIDS*. https://unctad.org/system/files/official-document/dtitlb2014d2_en.pdf (page consultée le 28 mai 2024).

3 Identification de la nécessité d'un PAN

3.1 Le recueil et l'analyse de données et d'informations constituent l'un des éléments clés de l'élaboration d'un PAN. Mais, en amont de cette phase, il est impératif que les décideurs politiques au sein des Parties contractantes à la Convention de Barcelone identifient les principaux leviers politiques à considérer dans la préparation d'un PAN visant la réduction des émissions de GES provenant des navires.

3.2 La préparation d'un PAN peut mobiliser de nombreuses capacités et ressources ; il convient donc de bien en évaluer la nécessité avant toutes choses. Il est plus particulièrement recommandé de commencer par étudier et réfléchir aux questions suivantes afin de déterminer si la préparation d'un PAN est nécessaire :

- .1 Quel est le rôle du transport maritime dans la politique économique du pays ? Dans quelle proportion l'économie du pays et son développement économique, y compris ses échanges commerciaux, dépendent-ils du transport maritime et des services connexes ?
- .2 La proportion dans laquelle le transport maritime domestique contribue aux émissions nationales est-elle établie ?
- .3 Quel est le rôle potentiel du transport maritime dans la transition énergétique nationale ? Le transport maritime peut-il s'inscrire dans une politique de transition énergétique nationale ? Le pays peut-il contribuer à la décarbonation du transport maritime international ?

3.3 Les sections suivantes présentent de manière plus détaillée chacune de ces questions. S'il ressort des réponses que le transport maritime joue un rôle significatif/important, la préparation d'un PAN doit être une priorité. Si, au contraire, les réponses indiquent un rôle limité/négligeable, il sera très probablement plus difficile de mobiliser la volonté politique nécessaire pour acter les changements de politiques identifiés par un PAN.

Rôle actuel du transport maritime dans la politique économique nationale

3.4 Pour presque toutes les nations, les échanges, sous forme d'importations, d'exportations ou les deux, font partie intégrante des objectifs de développement durable. En raison de son efficacité et de son coût, le transport maritime est par ailleurs considéré comme le mode de transport le plus approprié pour les biens et marchandises importés et exportés. Il est donc probable que le transport maritime ressorte comme un contributeur et/ou un pilier clé pour la plupart des économies nationales. Son rôle à cet égard peut toutefois varier et doit être reflété dans la stratégie du pays concernant les changements législatifs, politiques et institutionnels.

Questions clés

- Le pays a-t-il établi une politique nationale en matière de transport maritime (PNTM) ?
- Quels volumes de marchandises sont transportés par voie maritime, à l'importation et à l'exportation, ainsi que pour les échanges intérieurs ? À distinguer par type de marchandises.
- Quelles sont les contributions des secteurs du transport domestique maritime de passagers et du tourisme à l'économie du pays ?
- Quelle demande est anticipée à l'avenir pour chaque type de marchandises ?
- Quelle est la contribution directe du secteur maritime au produit intérieur brut (PIB) du pays via le commerce de biens et matières premières transportés par la mer ?

- Quelle est la contribution directe à l'emploi ? (i.e. l'emploi de ressortissants nationaux dans les activités liées au transport maritime, y compris les chantiers navals et la réparation de navires (y compris la déconstruction), et les équipages)
- Quelles sont les organisations industrielles/commerciales liées à la chaîne logistique ? (i.e. production sidérurgique (pour la construction navale, etc.), machines et support technologique, fournitures de combustible de soute et services connexes)
- Quelles sont les contributions fiscales directes du secteur maritime ? (i.e. impôts des sociétés, taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et taxes indirectes)
- Quelles sont les taxes et les redevances maritimes spécifiques ? (i.e. redevances portuaires, taxation au tonnage)
- Quelles sont les contributions induites que le secteur maritime national va stimuler ? (i.e. via d'autres types de dépenses, l'achat de biens et de services)

Contribution actuelle du transport maritime domestique aux émissions nationales

3.5 Estimer la contribution actuelle du transport maritime domestique par rapport aux émissions nationales de GES peut faciliter l'identification du rôle que joue le transport maritime dans le contexte de la politique nationale en matière de changement climatique. Toutefois, si cette information n'a pas encore été identifiée, son estimation peut être intégrée à l'étape de préparation du PAN plutôt qu'au processus d'identification de la nécessité dudit PAN.

3.6 Il convient de noter que, selon les directives du Groupement d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), les émissions résultant de la combustion de carburants utilisés pour les activités de transport international doivent, dans la mesure du possible, être exclues des totaux nationaux et être déclarées séparément en fonction du lieu de vente du carburant. L'incitation à préparer et soumettre un PAN ne doit pas être interprétée comme un écart par rapport aux directives actuelles du GIEC en matière d'inventaire des émissions.

Questions clés

- La quantité des émissions de GES produites par le secteur du transport maritime au niveau national est-elle connue ?
- Les émissions du secteur maritime sont-elles susceptibles de continuer à augmenter à l'avenir ? Quelles sont les causes sous-jacentes des hausses d'émissions et est-il possible de les gérer avec une politique nationale en matière de transport maritime ?

Rôle potentiel du transport maritime dans la transition énergétique nationale et contribution du pays à la décarbonation du transport maritime international

3.7 L'une des phases clés de la décarbonation est la transition énergétique d'un état de dépendance, au niveau national et global, aux hydrocarbures à l'utilisation de sources d'énergie et de combustibles de substitution. La transition énergétique doit par ailleurs tenir compte à la fois de la source de l'énergie et de sa fourniture, y compris aux consommateurs non-nationaux comme dans le cadre du trafic maritime international. Que ce soit pour la source ou l'approvisionnement, il convient de prêter attention au caractère durable, à la fiabilité et à l'aspect économique.

Questions clés

- Le pays a-t-il adopté des objectifs de réduction des émissions / politiques liées au changement climatique ?
- Quelle est la dernière Contribution déterminée au niveau national (CDN) en vertu de l'Accord de Paris ? Les émissions du transport maritime domestique ou portuaires sont-elles incluses ?
- Un cadre réglementaire a-t-il déjà été établi pour le transport maritime ? Couvre-t-il les émissions du transport maritime ?
- Une politique nationale de transition énergétique est-elle en place ?
- Quelle est la politique gouvernementale relative à l'approvisionnement en énergie du secteur maritime ?
- Dans le cadre de ses efforts de décarbonation, le pays prévoit-il et/ou développe-t-il des sources d'énergie alternatives à émissions de carbone faibles ou nulles pour l'industrie terrestre ?
- Quelles sources d'énergies alternatives sont envisagées ?
- Où seront générées ces sources d'énergie, et d'où seront-elles fournies ? Cela est-il susceptible de générer de nouveaux flux d'échanges maritimes internationaux ?
- Quelle infrastructure est en place ou nécessaire pour permettre la distribution ou la fourniture d'énergie ?
- La génération d'énergie est-elle susceptible d'être excédentaire ? (i.e. les carburants de synthèse générés à partir de sources d'énergies renouvelables)
- Des plans pour la mise à disposition de systèmes OPS pour les navires dans les ports existent-ils ?
- Des plans prévoyant la fourniture d'énergies alternatives au secteur maritime lorsqu'elles seront disponibles existent-ils ?
- Cette question a-t-elle été abordée avec les parties prenantes ?
- Existe-t-il des initiatives ou des plans du côté des parties prenantes maritimes au niveau national dans le domaine de la décarbonation du transport maritime ?

4 Rédaction et approbation du PAN

4.1 Une fois que la nécessité d'un PAN a été clairement établie, il convient d'entamer les étapes de préparation de ce plan, qui incluront généralement les points suivants :

- .1 identification et mobilisation des parties prenantes concernées ;
- .2 définition de l'ambition et de la portée du PAN ;
- .3 développement d'actions nationales ;
- .4 identification des besoins financiers ;
- .5 examen du PAN ; et
- .6 approbation du PAN.

Identification et mobilisation des parties prenantes concernées

4.2 Le développement d'un PAN exige un degré élevé de coordination intersectorielle et entre les différents ministères/organismes. La responsabilité des lois et politiques existantes dans le domaine du transport maritime est souvent diluée entre divers ministères, organes et organismes d'application (par ex. cabinets ministériels, ministère de l'Environnement, ministère du Transport, ministère de l'Énergie, ministère de la Recherche, ministère de l'Éducation, organismes de protection de l'environnement, autorités portuaires) et touche un large spectre de parties prenantes (par ex. compagnies maritimes, associations professionnelles, organisations non gouvernementales (ONG) et groupes d'intérêt).

4.3 Comme point de départ, il convient de désigner un organe public (par ex. ministère/service gouvernemental ou instance gouvernementale) qui dirigera le processus de préparation du PAN ; d'autres parties prenantes clés doivent également être identifiées et mobilisées. Tous les acteurs qui jouent un rôle crucial dans la préparation du PAN doivent de préférence être impliqués dès le début, au sein d'une task-force nationale (TFN) d'une taille gérable, constituée de parties prenantes multiples et formant un groupe interministériel. La TFN doit, dans la mesure du possible, intégrer tous les acteurs amenés à participer à la préparation du PAN et suivre une feuille de retour et un échéancier établis.

4.4 Que les responsabilités de la rédaction des politiques et de leur application soient partagées ou bien séparées entre différents organes, il est important que les différents organes impliqués collaborent et communiquent, et décident et conviennent en amont de celui d'entre eux qui se chargera de coordonner l'action afin de garantir sa légitimité.

4.5 Il est recommandé de donner un mandat fort et clair à l'organe désigné pour diriger le processus de préparation du PAN parmi les autorités nationales compétentes au plus haut niveau approprié.

Questions clés

- Quel(le) ministère/service gouvernemental/instance gouvernementale est responsable du transport maritime ?
- Quel(le) ministère/service gouvernemental/instance gouvernementale est responsable des politiques relatives aux émissions nationales de GES ?
- Ces organes collaborent-ils déjà entre eux concernant les politiques maritimes ?
- Qui sera responsable de la préparation du PAN visant à réduire les émissions de GES provenant des navires ? Qui doit mener ce processus ? Qui doit être impliqué/participer ?
- Qui sera responsable de l'application des mesures développées dans le cadre du PAN ?

4.6 Pour ces questions, il est également important de se pencher sur la promulgation des réglementations internationales du transport maritime dans le droit national. Souvent, les lois nationales encadrant le transport maritime domestique sont couvertes par des politiques et des lois conçues pour d'autres secteurs industriels. Les législations internationales sur la navigation maritime, comme l'Annexe VI à la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires – sont généralement promulguées lorsque le transport maritime international présente un intérêt important pour un pays, soit parce qu'il s'agit d'une grande administration du pavillon, soit parce qu'une part importante de trafic maritime international entre dans sa juridiction et que le pays souhaite contrôler et faire appliquer les règles convenues au plan international par les navires impliqués dans le commerce international. La promulgation de la législation internationale fournit aux navires de commerce international leur « ticket d'entrée ».

Pourquoi l'application de l'Annexe VI de MARPOL est-elle importante ?

<p>Pour les navires entrant dans les ports nationaux : la ratification et la promulgation dans la loi nationale des règles internationales permettent au pays de faire valoir les dispositions internationales sur les navires de commerce international. À défaut de promulgation des lois internationales, les États s'exposent à l'entrée dans leurs eaux et ports de navires internationaux non conformes sans avoir les pouvoirs nécessaires en vertu du droit international pour invoquer et faire respecter ces lois. Cela affaiblit également leur capacité à se manifester de manière formelle auprès de l'État dont dépendent ces navires et, d'un point de vue informel, les États peuvent être peu enclins à adopter une position proactive envers un pays qui n'aura pas promulgué les stipulations internationales.</p>
--

<p>Pour le registre maritime international : pour des questions légales et contractuelles, les propriétaires et opérateurs de navires cherchent de plus en plus à ce que leurs navires ne soient immatriculés qu'auprès d'États du pavillon qui promulguent et appliquent toutes les réglementations internationales. De même, les navires immatriculés auprès d'États du pavillon qui n'ont pas promulgué les dispositions internationales seront plus facilement perçus comme plus à risque par les États du port et donc passibles d'inspections et des mesures d'exécution connexes, y compris l'immobilisation.</p>

4.7 Les problématiques susmentionnées sont très importantes car s'assurer de la volonté politique au plus haut niveau est déterminant pour la préparation et, plus spécifiquement, l'application du PAN. Sans volonté politique suffisante et adhésion du gouvernement, de préférence dès le début, il est probable que la préparation et/ou l'application du PAN seront ralenties, voire stoppées lorsque des problèmes se présenteront ou que d'autres instances donneront la priorité à d'autres projets au détriment du PAN. **Il est donc crucial de mobiliser la volonté politique et l'adhésion du gouvernement dès que possible dans le processus et de les conserver tout au long des phases de préparation et d'application du PAN.**

Entités responsables de la préparation d'un PAN

4.8 La Constitution et la structure de gouvernance administrative du pays comptent également. Un système gouvernemental centralisé exige coordination et intégration, à la fois au sein et entre les ministères et instances.

4.9 La mise en place d'un mécanisme de coordination sain est essentielle à la préparation et l'application d'un PAN ; elle doit avoir lieu tôt dans le processus.

4.10 Afin de structurer le processus de préparation et d'application du PAN en consultation et en coopération avec les instances et les parties prenantes concernées, les actions suivantes sont recommandées :

- .1 identifier l'**Organe responsable** (cf. encadré 1)
- .2 constituer une **Task-force nationale (TFN)** (cf. encadré 2)
- .3 désigner un **Point focal national** (cf. encadré 3)

4.11 Le processus favorise l'appropriation et renforce donc l'application et la conformité. C'est également un levier pour exploiter les diverses compétences réparties entre un certain nombre d'institutions, de secteurs et d'acteurs de la société civile.

Entités responsables de la préparation d'un PAN

Encadré 1 : Organe responsable

C'est à l'Organe responsable qu'incombe la principale responsabilité de préparer le PAN ; il doit être en mesure de « défendre » le processus, c'est-à-dire qu'il doit avoir une connaissance claire des modalités techniques du processus et du sujet, et jouir d'une forte légitimité pour diriger le processus.

L'Organe responsable doit participer à la mobilisation de la volonté politique et de l'adhésion du gouvernement au plus haut niveau approprié dès les premières phases de la préparation du PAN et doit déléguer divers aspects ou composants de ce travail à d'autres parties prenantes justifiant de compétences particulières dans ce domaine (par ex. l'Autorité du port ou le ministère de l'Environnement).

Encadré 2 : Task-force nationale (TFN)

Il est recommandé de constituer une Task-force nationale (TFN) afin de promouvoir et soutenir le processus de préparation et d'application du PAN. Ce groupe de travail doit idéalement inclure à la fois des représentants gouvernementaux et les grandes parties prenantes nationales, en particulier les acteurs déterminants pour la réussite du processus de préparation et d'application du PAN. La TFN doit de préférence être constituée des membres suivants :

- représentant(s) de l'Organe responsable ;
- organes gouvernementaux pertinents (par ex. ministères et instances travaillant sur les émissions de GES et la pollution atmosphérique, administrations maritimes, représentants des autorités portuaires, etc.) ;
- parties prenantes du secteur maritime et de la communauté environnementale, selon qu'il convient (par ex. représentants des propriétaires de navires, constructeurs de navires, sociétés de classification, organismes de formation maritime, ONG et milieu universitaire) ; et
- parties prenantes d'autres secteurs, selon qu'il convient (par ex. producteurs d'énergies renouvelables, instituts de recherche).

La TFN doit être formée dès que possible dans le processus de préparation du PAN afin d'engager des consultations utiles et de garantir l'appropriation par les participants et toutes les parties prenantes concernées.

Encadré 3 : Point focal national

Il est recommandé de désigner un membre spécifique de l'Organe responsable comme Point focal national qui sera responsable de la coordination et de la gestion globales de la préparation du PAN au niveau national et d'organiser et présider les réunions correspondantes.

Définition de l'ambition et de la portée du PAN

4.12 L'ambition du PAN doit définir comment le pays veut se positionner, ce que sont ses objectifs et pourquoi. La portée du PAN doit préciser les questions que le plan va traiter, par exemple les émissions provenant des navires, les émissions portuaires, l'efficacité énergétique, les émissions de CO₂ ou GES, les polluants atmosphériques et indiquer s'il s'agit d'un plan indépendant sur les émissions imputables au trafic maritime ou s'il s'inscrit dans une stratégie maritime nationale plus large.

4.13 Il convient de noter que la résolution MEPC.367(79) mentionne spécifiquement le rôle des États membres de l'OMI pour étendre les efforts de réduction des émissions à tous les secteurs liés aux transports maritimes qui ne sont pas nécessairement couverts par les conventions de l'OMI.

4.14 Définir l'ambition du PAN exige de bien comprendre où se situe actuellement le pays sur le plan de son industrie maritime et des émissions provenant des navires, et leur possible évolution à l'avenir. Sur la base de ces informations, le pays doit identifier la situation qu'il vise, en établissant son propre énoncé de vision pour l'avenir. La définition de l'ambition du PAN est étroitement liée à la délimitation de sa portée, et à l'établissement des aspects qu'il traitera et, tout aussi important, ceux qu'il ne traitera pas. Les sous-sections suivantes présentent plus en détail l'évaluation de la portée potentielle du PAN.

Caractère national du transport maritime

4.15 Plusieurs dimensions doivent être prises en compte lors de l'identification du caractère national du secteur du transport maritime pour le pays. Ces dimensions sont, dans un ordre arbitraire, les suivantes :

- .1 composition de la flotte de navires ;
- .2 consommation de carburant, émissions de la flotte, et scénarios d'émissions possibles ;
- .3 législation et politiques existantes relatives aux émissions et au changement climatique ;
et
- .4 secteurs et parties prenantes maritimes clés.

Les sections suivantes ont pour objet de faciliter l'évaluation plus précise de ces composantes.

Composition de la flotte de navires

4.16 Il est important d'identifier les navires particulièrement pertinents pour le pays et ceux que le PAN entend cibler. Différentes composantes relatives aux flottes peuvent être prises en compte ; elles sont détaillées en page suivante.

4.17 La Quatrième étude de l'OMI sur les GES de 2020 a identifié que, selon une nouvelle répartition des émissions fondée sur les voyages, 30 % des émissions de GES provenant des navires sont à imputer au transport maritime domestique (i.e. les navires partant de et arrivant dans le même pays). Ainsi, dans le cadre des actions visant à traiter du changement climatique, y compris des efforts entrepris en vertu de l'Accord de Paris, il est de plus en plus important que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone réfléchissent à la manière de réduire les émissions provenant du transport maritime domestique exclusivement sous leur juridiction.

Questions clés

Les politiques actuelles, y compris le cadre législatif, ciblent-elles essentiellement le transport maritime domestique ou bien le transport maritime international ?

Quelle flotte est particulièrement importante pour le pays ? Quelle flotte le PAN va-t-il cibler ? Sur quelle flotte le PAN pourrait-il avoir le plus d'influence ?

- Flotte immatriculée : les navires immatriculés dans le pays, qu'ils soient activement impliqués dans des échanges commerciaux dans le pays ou non.
- Flotte domestique : navires répondant à la demande de transport domestique du pays en assurant le déplacement de marchandises et de personnes entre deux de ses ports.
- Flotte répondant à la demande de transport internationale : navires assurant le déplacement de marchandises et de personnes entre l'un de ses ports et un port d'un autre pays.
- Flotte empruntant les eaux territoriales du pays : navires opérant dans ses eaux territoriales mais sans faire escale dans l'un de ses ports.
- Flotte détenue par des propriétaires nationaux : navires détenus par des compagnies enregistrées dans le pays.
- Flotte de pêche nationale.

Pour la flotte présentant le plus d'importance pour le pays (c'est-à-dire la flotte couverte par le PAN) :

- Combien de navires compte-t-elle ? Quels types et quelles tailles de navires ? Quel est l'âge moyen de la flotte ? En quelles catégories se répartit la flotte ? Certains secteurs pourraient-ils jouer un rôle plus important, et donc contribuer plus à l'économie du pays à l'avenir ?
 - Pour chaque navire, quelle est la puissance motrice installée, quels sont les types de combustibles consommés et quelle est l'énergie auxiliaire ?
 - Quels sont les types et les volumes de fret transportés ?
- Quels sont les principaux mouvements de navires et les routes principales, en particulier dans les eaux territoriales, y compris à proximité des ports ?

Différentes composantes des flottes à prendre en considération

<p>1 Flotte immatriculée</p> <p>Il s'agit de la flotte battant le pavillon du pays, c'est-à-dire les navires qui sont immatriculés dans le pays, qu'ils soient activement impliqués dans des échanges commerciaux dans ses eaux ou non. Cette flotte peut inclure des navires dont les propriétaires ne sont pas des citoyens ou nationaux du pays.</p> <p>La flotte immatriculée sera très importante pour les pays à la tête d'un registre de navires important, et donc d'une responsabilité correspondante en tant qu'État du pavillon, mais aussi pour les pays dans lesquels l'immatriculation de navires constitue une source de revenus importante.</p>
<p>2 Flotte domestique</p> <p>La flotte domestique est constituée de navires répondant à la demande de transport domestique du pays en assurant le déplacement de marchandises et de personnes entre deux de ses ports, tant le long de ses côtes que sur ses voies navigables intérieures. La distinction entre transport maritime domestique et international est dictée par le port de départ et le port d'arrivée, et non par le pavillon ou la nationalité du navire. Selon cette définition, le même navire peut effectuer à la fois des voyages internationaux et domestiques. Du fait des chevauchements entre transports maritimes domestiques et internationaux, il peut être difficile pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone de séparer les politiques pour le transport domestique de celles applicables au transport international. De nombreuses Parties contractantes à la Convention de Barcelone étendent ainsi les dispositions de conventions internationales comme la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS) ou la Convention MARPOL à leur flotte domestique ; elles vont même parfois au-delà ou anticipent les futures exigences de l'OMI, ce qui peut encourager les précurseurs.</p> <p>Le transport maritime domestique relève de la juridiction nationale du pays et de son inventaire national d'émissions (GIEC, 2006). Il pourrait également, par exemple, être inclus dans la CDN du pays (CCNUCC, n.d.) en vertu de l'Accord de Paris.</p> <p>La flotte domestique revêtira probablement une grande importance pour les pays ayant un littoral étendu ou de nombreuses voies navigables intérieures, ainsi que pour les États et communautés insulaires.</p>
<p>3 Flotte répondant à la demande de transport international des Parties contractantes à la Convention de Barcelone</p> <p>La flotte répondant à la demande de transport international du pays est constituée des navires qui assurent le déplacement de marchandises et de personnes entre l'un de ses ports et un port dans un autre pays.</p> <p>Cette flotte peut revêtir une importance particulière pour les pays enregistrant des volumes élevés d'importations et/ou d'exportations transportées par voie maritime et ayant de nombreux ports ou ports de grande taille. Si l'influence d'un PAN sur cette flotte peut être limitée, les pays peuvent souhaiter explorer le potentiel de mesures incitatives dans les ports ou la fourniture de carburants à teneur faible et nulle en carbone pour le transport maritime international.</p>
<p>4 Flotte empruntant les eaux territoriales des Parties contractantes à la Convention de Barcelone</p> <p>La flotte empruntant les eaux territoriales du pays inclut les navires qui jouissent d'un droit de passage inoffensif dans la mer territoriale (Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982 (UNCLOS), article 17), c'est-à-dire les navires qui opèrent dans les eaux territoriales du pays mais qui ne font pas escale dans l'un de ses ports.</p> <p>Cette flotte pourrait revêtir une importance particulière pour les pays qui ont un littoral étendu et ceux qui sont situés à proximité de ou adjacents à de grandes routes commerciales internationales, ce qui est particulièrement le cas dans la région de la Méditerranée. Sur ces axes, les navires sont contraints de passer par certains points pour réduire la distance parcourue et les frais. Ces points de passage peuvent être vus comme des goulets d'étranglement et incluent par exemple, le détroit des Dardanelles, le canal</p>

de Suez et le détroit de Gibraltar. Ces zones de forte fréquentation sont associées à des risques de navigation non négligeables et peuvent aussi entraîner une mauvaise qualité de l'air affectant les populations côtières.

Il convient de noter qu'il est possible qu'un PAN n'ait qu'une influence limitée sur cette flotte, d'autant que, en vertu de la convention UNCLOS, les États côtiers peuvent adopter des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires par l'intermédiaire de « l'organisation internationale compétente » (par ex. l'OMI).

5 Flotte détenue par des propriétaires nationaux

Il s'agit de la flotte de navires détenus par des compagnies immatriculées dans le pays. Dans ce contexte, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) établit une distinction entre la notion de « nationalité du propriétaire ultime » et celle de « pays du propriétaire effectif » (CNUCED, 2014). Le concept de « pays du propriétaire effectif » est le pays du siège de la société qui est le principal exploitant du navire. La « nationalité du propriétaire ultime » est la nationalité du propriétaire du navire, qui est indépendante de celle du propriétaire effectif. Aujourd'hui, de la même manière que la plupart des navires battent le pavillon d'un pays dont leur propriétaire n'est pas ressortissant, les propriétaires installent de plus en plus souvent leur société dans un pays tiers, soit un troisième constituant potentiel de la « nationalité » d'un navire. (CNUCED, 2014).

6 Flotte de pêche nationale

Il s'agit de la flotte nationale de bateaux de pêche opérant au départ de/à destination d'un port du pays. Même s'ils ne sont pas impliqués dans le transport maritime au sens strict, les bateaux de pêche partagent bon nombre des défis techniques auxquels sont confrontés les autres navires dans leurs efforts de décarbonation.

Au niveau national, les actions possibles concernant les navires de pêche peuvent aller des inventaires d'émissions aux activités de recherche, développement et démonstration (RD&D) dans le domaine des sources d'énergie et des carburants à faibles émissions de carbone ou émissions nulle en carbone, la formation de l'équipage, etc.

Un certain nombre de politiques publiques existantes pour des pêcheries durables, y compris des subventions publiques ciblées, peuvent être utilisées pour soutenir la décarbonation des navires de pêche, et leur intégration dans les PAN peut, à cet égard, être envisagée.

Consommation de carburant, émissions de la flotte, et scénarios d'émissions possibles

Questions clés

Pour la ou les flotte(s) identifiée(s) dans la section précédente visée(s) par le PAN, quelle est la consommation de carburant estimée/calculée des navires ? Quelles sont les émissions estimées imputables à cette flotte ?

Les données disponibles sont-elles d'une qualité suffisante ?

Est-il nécessaire de réunir plus de données pour améliorer la précision des émissions estimées ?

Pour les scénarios futurs :

- Quels sont les niveaux projetés de développement économique dans le pays ?
- Quelles sont les estimations de la demande à venir pour le commerce maritime ?
- Quelles sont les tendances globales actuelles et les perspectives de développement de la flotte de votre pays ?
- Quel est le développement attendu de la flotte et de ses émissions, ainsi que les exigences en termes d'infrastructures d'ici 2050 ?
- Quel est l'éventail de feuilles de route ou scénarios existants concernant les technologies maritimes visant à réduire les émissions du secteur maritime ?

Législation et politiques existantes relatives aux émissions et au changement climatique

4.18 La baisse des émissions (polluants atmosphériques et GES) provenant des navires est une ambition complexe qui couvre différentes dimensions politiques (à savoir, le transport maritime, le milieu marin, le changement climatique, la pollution atmosphérique, l'énergie, le transport, le commerce, les infrastructures et la santé humaine) ; cet effort est donc susceptible d'être visé par différentes législations et politiques qui relèvent de la responsabilité de différentes institutions.

4.19 Une application efficace des politiques au niveau national exige de bien comprendre les diverses interconnexions entre les différents ministères et institutions. L'examen des exigences réglementaires existantes doit se pencher sur les obligations internationales et régionales du pays, ses politiques et sa législation nationales, ainsi que sur les réglementations locales applicables. Cet examen pourrait également identifier les lacunes ou déficiences réglementaires existantes dans les accords et les conventions internationales clés relatives à la pollution atmosphérique et aux émissions de GES, qui peuvent présenter un intérêt direct ou indirect par rapport aux objectifs de réduction des émissions provenant des navires, comme la convention UNCLOS, l'Annexe VI de MARPOL et l'Accord de Paris.

4.20 Outre ces accords internationaux, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone peuvent être impliquées dans des efforts de coopération régionale ou supranationale pour lutter contre la pollution atmosphérique et le changement climatique. Si peu d'accords régionaux portent exclusivement sur le changement climatique et la pollution atmosphérique pour le secteur du transport maritime, les instruments de l'UE étant une exception notable, des dispositions relatives au climat peuvent être trouvées dans d'autres accords régionaux ou supranationaux, qui ont été initiés avec d'autres objectifs mais qui ont des implications potentielles sur le changement climatique et la pollution atmosphérique pour le transport maritime, comme le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002) de la Convention de Barcelone.

Questions clés

- La Partie contractante à la Convention de Barcelone a-t-elle ratifié l'Annexe VI de MARPOL ?
- Une législation nationale a-t-elle été adoptée pour donner effet à l'Annexe VI de MARPOL ? Si ce n'est pas le cas, où en est le processus ?
- Quelles sont les principales obligations internationales, les principaux accords et les principales initiatives au niveau régional, et les politiques et lois au niveau national susceptibles d'affecter directement ou indirectement les émissions maritimes ? Ces textes peuvent couvrir un large éventail de thématiques, par exemple le transport maritime, le milieu marin, le changement climatique, la pollution atmosphérique, l'énergie, le transport, le commerce, les infrastructures et la santé humaine.
- Comment ces politiques et loi pourraient-elles affecter les émissions maritimes et l'efficacité énergétique des navires ?
- Existe-t-il des obligations, directives ou recommandations qu'il faut ou qu'il conviendrait de prendre en considération ? Si tel est le cas, lesquelles ?

Secteurs maritimes et parties prenantes clés

4.21 Du fait des liens qui existent entre le changement climatique, la pollution atmosphérique et diverses autres thématiques, plusieurs ministères, instances gouvernementales et autres institutions peuvent être responsables de, ou impactés par, la législation nationale visant à réduire la pollution atmosphérique et les émissions de GES provenant des navires. Il est donc important d'identifier quels

secteurs maritimes et quelles parties prenantes devraient jouer un rôle dans la réduction des émissions de GES provenant des navires.

Questions clés

- Quelles sont les prévisions d'évolution du secteur maritime dans le pays et quel impact auront ces développements sur le pays ? Quelles opportunités ces développements apportent-ils ?
- Quels secteurs maritimes, le cas échéant, pourraient jouer un rôle dans la réduction des émissions de GES ? Comment pourrait-on promouvoir ces secteurs ?
- Quelles institutions nationales, infranationales ou locales clés devraient jouer un rôle dans le contrôle des émissions maritimes ? (Le modèle de représentation visuelle des parties prenantes de la Figure 2 ci-dessous peut être utilisé pour illustrer une cartographie des parties prenantes impliquées dans le processus de préparation et d'application du PAN).
- Quelles autres parties prenantes maritimes joueront un rôle important ? Les chantiers navals ? Les fournisseurs de technologies ? Les instituts de formation ? Les organisations régionales ? Les ports domestiques et internationaux ?
- Pourquoi sont-elles importantes et quel rôle sont-elles susceptibles de jouer ? Des parties prenantes ou groupes de parties prenantes spécifiques ont-ils pris des engagements qui mériteraient d'être évoqués dans le PAN ?

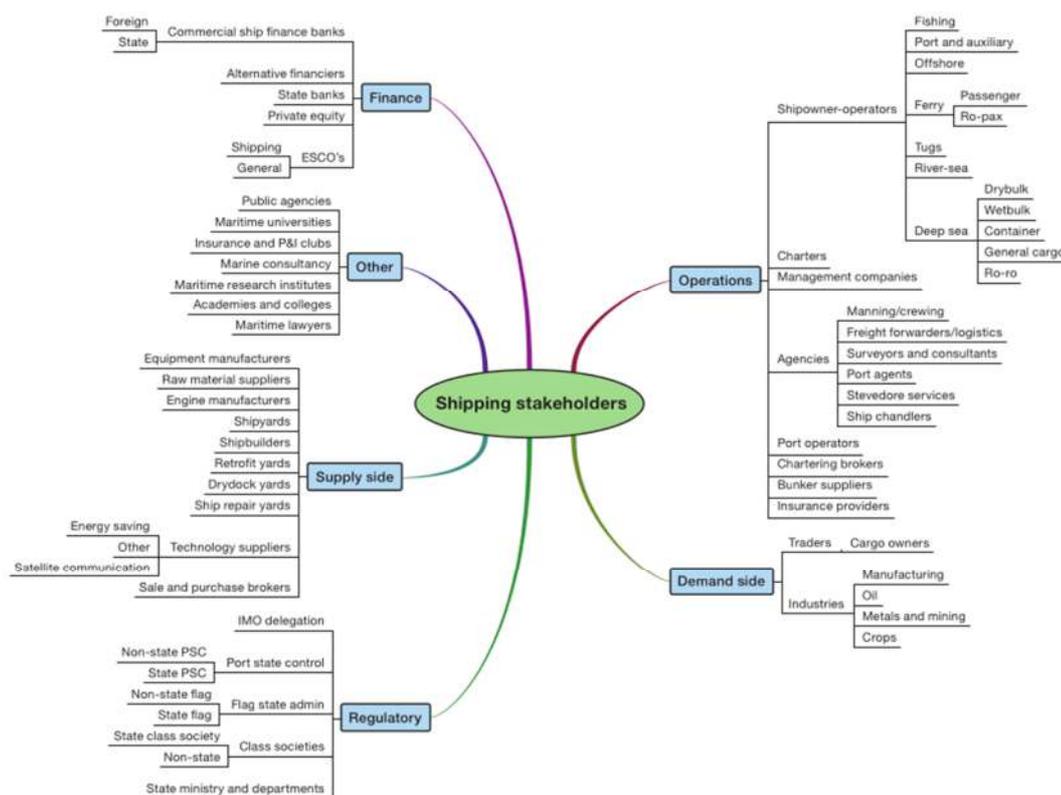


Figure 2 : Parties prenantes dans le secteur maritime

Quel rôle les ports pourraient-ils jouer ?

4.22 Le rôle des ports dans les efforts de décarbonation du transport maritime occupe une place de plus en plus importante et doit être pris en compte dans le cadre d'un PAN visant la réduction des émissions de GES des navires. Ce point a été reconnu par l'OMI dans sa résolution MEPC.366(79) qui invite les États membres de l'OMI à promouvoir la coopération entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires.

4.23 Plusieurs questions devront être prises en compte lors de l'identification du rôle que les ports pourraient jouer sur le plan des possibilités de réduction des émissions de GES provenant des navires. Ces points sont, sans ordre de priorité :

- .1 Les ports existants et prévus ; et
- .2 Les installations de soutage existantes et les plans d'expansion (cf. aussi la section en annexe « Centre(s) de soutage d'énergie verte pour le transport maritime »).

Ports existants et prévus

4.24 Il est important de cerner les ports de la Partie contractante à la Convention de Barcelone en termes de capacités ou temps de passage par type de fret (par ex. pour les conteneurs et les marchandises en vrac), de type, taille et nombre de navires accueillis et de plans d'expansion future.

4.25 Des projets complémentaires devraient capturer les initiatives d'extension liées à la promotion du transport maritime écologique, à la prévention de la pollution, à la gestion de l'énergie et à la résilience climatique des infrastructures et des opérations portuaires.

Questions clés

- Quelle importance revêtent les ports dans l'économie nationale dans son ensemble ?
- Combien de ports compte le pays ? De nouveaux ports sont-ils prévus ?
- Quel est le volume annuel de biens échangés, importations et exportations confondues, transitant par les principaux ports ?
- Quels types de navires font escale dans les principaux ports et à quelle fréquence ?
- Les ports du pays suivent-ils une stratégie de décarbonation ?
- Certains ports proposent-ils des mesures incitatives aux navires affichant la meilleure efficacité énergétique ?
- Certains ports appliquent-ils des politiques d'optimisation portuaire pour réduire les émissions provenant des navires ?
- La mise à disposition de système OPS pour les navires est-elle prévue ?

Installations de soutage existantes et plans d'expansion

Questions clés

- Quels sont les principaux sites de fourniture de combustible de soute existants dans le pays ?
- Quel est l'état actuel des infrastructures existantes de stockage et fourniture de combustible de soute ?
- Des infrastructures existent-elles ou sont-elles prévues pour la production et/ou la fourniture de combustibles de substitution à faibles émissions ou émissions nulles de carbone ?
- Des capacités existantes pourraient-elles être utilisées pour le stockage de carburants de substitution ?
- Des capacités existantes pourraient-elles être utilisées pour le soutage de carburants de substitution ?

Informations supplémentaires

4.26 Comprendre le rôle et l'importance des ports dans un pays peut être utile pour définir la portée du PAN et les mesures qui pourraient être prises pour réduire les émissions. Tous les ports étant différents, il peut être judicieux pour eux d'évaluer leurs propres émissions et d'élaborer des stratégies de réduction en conséquence, sur la base des cibles et objectifs exposés dans le PAN. L'OMI a publié

une Boîte à outils sur les émissions portuaires pour offrir aux ports des conseils en matière d'élaboration d'inventaires d'émissions et de stratégie de réduction des émissions¹⁵.

4.27 Arup, bureau d'études et de conseil en ingénierie, a défini un cadre pour les ports aidant à établir une feuille de route organisationnelle Net Zéro.¹⁶ La Figure 3 ci-dessous identifie les étapes de développement d'une telle feuille de route. Cette méthode aiderait, selon ce cabinet, à réaliser les avantages qu'une prise en considération au niveau systémique des tendances de décarbonation peut offrir, tout en facilitant la réduction des émissions sous le contrôle direct des ports et dans leur zone d'influence. Arup et UMAS¹⁷ ont pris comme étude de cas la fourniture d'ammoniac comme combustible à deux groupes portuaires du Royaume-Uni pour étudier les défis entourant la fourniture et la demande de carburants précurseurs à émissions de GES nulles à l'échelle mondiale.

4.28 Les ports et les régions qu'ils desservent sont également des nœuds critiques pour les services qui gravitent autour du transport maritime, y compris la fourniture de combustibles de soute, les chantiers navals et de réparation, les compagnies maritimes, et les organismes de formation aux métiers de la mer. Il convient de considérer leur inclusion en tant que parties prenantes concernées qui ont un rôle à jouer dans la réduction des émissions du secteur maritime.

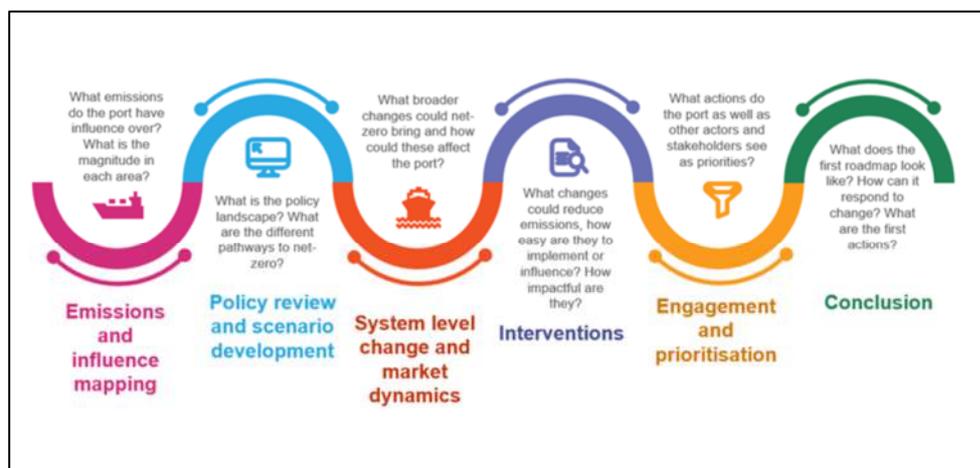


Figure 3 : Étapes de préparation d'une feuille de route Net-zéro pour les ports (Arup, 2021)

Définition d'actions nationales

Une fois l'ambition du PAN établie dans la lignée des autres politiques nationales pertinentes, il convient de procéder à l'identification d'un ensemble d'objectifs et d'actions qui vont la soutenir.

4.29 Il n'existe pas de méthode unique et préétablie pour définir les actions nationales à inclure dans un PAN ; plusieurs approches sont envisageables. En 2023, neuf États membres de l'OMI avaient soumis des PAN à l'Organisation, mais aucune Partie contractante à la Convention de Barcelone. Ces plans ne suivent pas une méthodologie commune et diffèrent donc grandement en termes de portée, de structure et d'ambition. Un pays peut par exemple choisir de répartir les actions nationales par type de flotte, de définir des actions nationales pour des types de navires spécifiques, comme les navires de

¹⁵ Projet Global Maritime Energy Efficiency Partnerships (GloMEEP) FEM-PNUD-OMI <https://greenvoyage2050.imo.org/publication-type/port-emission-toolkit/> (page consultée le 28 mai 2024).

¹⁶ Arup (2021) *Ports: Net-zero, systems thinking and big opportunities*. Juin 2021 <https://www.arup.com/perspectives/ports-net-zero-systems-thinking-and-big-opportunities> (page consultée le 28 mai 2024).

¹⁷ Arup et UMAS. (2024) *Opportunities for the UK to kick-start shipping's transition to zero greenhouse gas emission fuel*. <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/opportunities-for-the-uk-to-kick-start-shippings-transition-to-zero-greenhouse-gas-emission-fuel> (page consultée le 2 juin 2024)

passagers pour le transport domestique, et d'autres actions nationales pour les navires de charge. Il est également possible de mettre l'accent sur les ports et le développement de filières de carburants de substitution. La Figure 4 présente trois approches issues d'un référentiel de PAN existants soumis à l'OMI.¹⁸



Figure 4 : Exemples d'approches pour la préparation d'un PAN

Identification des objectifs et des actions

4.30 La définition des objectifs offre un niveau de détail plus fin et précise les résultats spécifiques nécessaires pour atteindre l'ambition initiale, en répondant à la question « Quelles sont les réalisations nécessaires pour évoluer de là où nous en sommes aujourd'hui vers là où nous voulons tendre ? ». Ces objectifs doivent répondre aux critères SMART :

- .1 Spécifiques ;
- .2 Mesurables;
- .3 Attribuables ;
- .4 Réalistes ; et
- .5 Temporellement définis.

4.31 **Une fois les objectifs définis, il convient d'identifier les actions.** La réalisation de ces actions permettra de concrétiser les objectifs plus larges. Dans certains cas, une action pourra viser un seul objectif, et dans d'autres, elles permettront d'en atteindre plusieurs.

¹⁸ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/RELEVANT-NATIONAL-ACTION-PLANS-AND-STRATEGIES.aspx> (page consultée le 28 mai 2024).

Questions clés

- Quels objectifs faudra-t-il atteindre pour remplir l'ambition globale du PAN ?
- Quelles actions sont requises pour atteindre les objectifs définis ?
- Quels objectifs et quelles actions, le cas échéant, doivent être prioritaires sur les autres ?
- Quels objectifs et quelles actions présentent le plus grand potentiel de réduction des émissions ?
- Quels objectifs et quelles actions sont les plus faciles à mettre en application ?

Le tableau ci-dessous liste quelques exemples d'objectifs et d'actions qui pourraient figurer dans le PAN.

Tableau 1 : Objectifs et actions possibles pour le PAN

Statut du pays	Objectifs possibles	Exemples d'actions
Le pays n'a pas ratifié et/ou transposé l'Annexe VI de MARPOL dans la législation nationale	Ratification et/ou transposition de l'Annexe VI de MARPOL dans la législation nationale	<ul style="list-style-type: none"> • Les actions qui peuvent être entreprises sont à retrouver dans la Boîte à outils de l'OMI sur les émissions des navires, <i>Guide n°2, Transposition de l'Annexe VI de MARPOL dans la législation nationale</i>
De nombreux citoyens du pays travaillent à bord des navires	Proposer aux gens de mer une formation sur les règles de l'Annexe VI de MARPOL et sur la manière de les appliquer à bord	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser les modules/ressources de formation sur l'Annexe VI de MARPOL préparés dans le cadre des projets GloMEEP/GreenVoyage 2050 de l'OMI • Former [X] gens de mer d'ici [date]
Un grand nombre de navires sont immatriculés dans ce pays	Encourager les navires immatriculés à améliorer leur rendement énergétique et à réduire leurs émissions	<ul style="list-style-type: none"> • Préparer un projet de système de bonus écologique (sous forme d'une réduction des frais d'immatriculation pour les navires qui démontrent qu'ils ont amélioré leur rendement énergétique ou qui utilisent des technologies de réduction des émissions ou des combustibles à faible teneur ou à teneur nulle en carbone) • Procéder à un examen de ce projet de système par les parties prenantes
Le pays a de nombreux ports ou des ports très fréquentés	Réduire les émissions provenant des navires dans les ports	<ul style="list-style-type: none"> • Étudier s'il est possible de : <ul style="list-style-type: none"> • fournir des combustibles de substitution ; • introduire des droits portuaires différenciés ; • fournir une alimentation électrique à terre (OPS) ; • exiger le passage à un combustible à faible teneur en soufre à quai ; • limiter la vitesse dans les ports • Améliorer les échanges de renseignements entre les ports et les navires pour que les navires puissent naviguer à une vitesse optimale (arrivée virtuelle) • Accorder un traitement préférentiel aux engins équipés de moteurs qui satisfont à des normes d'émissions strictes • Renforcer le régime d'inspection dans le cadre du contrôle par l'État du port pour les navires de passage en ce qui concerne le respect des dispositions de l'Annexe VI de MARPOL
Le trafic maritime dans les eaux côtières du pays est important	Réduire les émissions dans les eaux côtières du pays	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la possibilité d'introduire/encourager l'optimisation de la vitesse dans les eaux côtières du pays pour bénéficier également aux populations côtières/à l'environnement
Le pays compte de nombreux ou importants constructeurs de	Développer la construction et/ou l'entretien des navires à faible niveau d'émissions ; augmenter la capacité d'installation de technologies visant à	<ul style="list-style-type: none"> • Conduire une évaluation technico-économique des possibilités en matière de réduction des émissions provenant des transports maritimes

navires et/ou chantiers de réparation	réduire les émissions de GES provenant des navires	<ul style="list-style-type: none"> • Introduire des mesures incitatives économiques/fiscales pour la construction ou la modernisation de navires à faible niveau d'émissions
Le pays compte un nombre important de membres d'équipage formés	Développer la sensibilisation aux enjeux de décarbonation du transport maritime du point de vue de l'équipage	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser des sessions de formation sur l'Annexe VI de MARPOL, les exigences de l'UE et au-delà
Manque de données	Mettre en place ou élargir un système de collecte et d'analyse des données des navires, en particulier en ce qui concerne le trafic et la consommation de carburant	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des activités de surveillance ou de mesure des données afin d'établir une base de référence qui permettra de supporter la prise de décisions politiques • Analyser les nouvelles données et les comparer avec d'autres juridictions comparables

Critères de sélection des objectifs et des actions

Le choix des objectifs et des actions doit être fondé sur des priorités et des critères nationaux. Les critères possibles incluent :

Potentiel de réduction des émissions

- Favoriser les effets transformationnels (c'est-à-dire les changements importants et durables) qui permettent une transition vers une économie à émissions faibles/nulles sur le long terme.
- Parvenir à une réduction importante des émissions par rapport à un scénario de référence.
- Cibler les secteurs maritimes dont le niveau d'émissions est élevé ou la croissance rapide.
- Éliminer les obstacles majeurs à la réduction des émissions.

Faisabilité

- Être en phase avec les priorités et les objectifs économiques et de développement nationaux.
- Être faciles à mettre en œuvre et à appliquer dans le contexte politique, légal et réglementaire actuel et à venir.
- Bénéficier de l'appui des parties prenantes.

Bénéfices et coûts

- Produire des bénéfices multiples, notamment la réduction des émissions et divers avantages économiques, sociaux et environnementaux (comme une baisse des coûts du combustible, une qualité de l'air améliorée, l'amélioration de la santé publique et la baisse des dépenses de santé, la création d'emplois dans de nouveaux secteurs, une participation accrue des parties prenantes dans les processus décisionnels, la création de nouvelles opportunités d'activités commerciales ou d'investissements, une dépendance énergétique moindre, etc.).
- Offrir un retour économique positif (du fait par exemple des économies liées à la réduction des coûts de combustible, de la création d'emplois grâce à l'essor de nouveaux secteurs d'activité, des gains de productivité qui augmentent le PIB et créent de l'emploi, de la diminution des dépenses de santé liée à la réduction de la pollution atmosphérique).
- Permettre de réduire les émissions provenant des navires et d'atteindre d'autres bénéfices moyennant un nombre donné de ressources (par ex. tel que déterminé par les courbes des coûts marginaux de réduction (MACC)).
- Mobiliser les investissements du secteur privé au profit du développement de technologies à faibles émissions.

Autres

- Avoir démontré leur efficacité dans d'autres juridictions.
- Être mesurables pour pouvoir faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation de leur performance au fil du temps.
- Être susceptibles de conduire à une juste répartition des coûts et des avantages à l'échelle de la société, par exemple entre différentes régions géographiques, différentes catégories de revenus ou différents secteurs d'activité.
- Être susceptibles d'élargir et de pérenniser l'appui des groupes concernés à l'échelle nationale et l'adoption de comportements et de technologies générant un faible niveau d'émissions.

Identifier et créer des liens avec d'autres stratégies nationales et internationales

4.32 Il est peu probable que le PAN soit une stratégie indépendante, ou qu'il puisse l'être. Dans la plupart des cas, il sera intrinsèquement lié à d'autres politiques et stratégies nationales, notamment en matière d'énergie, de santé, de protection de l'environnement, de commerce, d'industrie et de travail. Il convient donc de réfléchir à l'impact potentiel du PAN et des objectifs et actions qu'il prévoit, positifs ou négatifs, sur les politiques et stratégies nationales existantes. L'analyse de scénarios peut être utile à cet égard.

4.33 **Les politiques et stratégies nationales auront normalement été identifiées lors de la phase de détermination de la nécessité du PAN.** Intégrer et aligner les objectifs ou actions du PAN sur les objectifs d'autres politiques et stratégies permettra d'éviter les doubles emplois, mais aussi de déterminer les domaines dans lesquels le PAN peut être appliqué en élargissant la portée des programmes existants. Ce processus, qui permettra d'utiliser plus efficacement les ressources existantes, d'améliorer l'efficacité de l'exploitation et d'assurer par conséquent une meilleure réussite globale, renforcera encore davantage l'efficacité du PAN.

4.34 S'il existe de nombreux domaines dans lesquels les travaux se chevauchent, il peut être judicieux d'envisager d'inscrire le PAN dans une stratégie plus large non ciblée sur le secteur maritime (par exemple une stratégie nationale sur le changement climatique ou la qualité de l'air), plutôt que de le développer de manière indépendante.

Questions clés

- Une politique et une stratégie maritimes nationales existent-elles ? Est-il prévu d'intégrer le PAN à des politiques et stratégies existantes ou sera-t-il développé de manière indépendante ?
- Quelles entités nationales (au niveau gouvernemental et privé) ont mis en place des politiques ou stratégies susceptibles d'interagir avec le PAN ?
- Quelles politiques et stratégies nationales pourraient être complémentaires de l'ambition et la portée du PAN, ou au contraire en conflit avec ces dernières ?
- Le PAN identifie-t-il des objectifs et des actions complémentaires et connexes ?
- Est-il envisageable d'harmoniser des ambitions stratégiques, objectifs et actions sur une base interfonctionnelle ? (c'est-à-dire entre différents organes gouvernementaux)
- Est-il envisageable de relier le PAN à des stratégies et programmes de la CCNUCC au niveau national, notamment les CDN, les programmes de transfert de technologies, etc. ? Établir ce type de lien permettrait-il de décupler les moyens à disposition pour appliquer le PAN en ligne avec d'autres programmes nationaux sur le changement climatique ?
- Existe-t-il des points communs entre le PAN et des politiques et stratégies régionales et internationales ? Existe-t-il des opportunités de les aligner entre eux pour mutualiser les ressources de mise en œuvre ?

Affectation des responsabilités

4.35 **Une fois que les actions ont été identifiées, la responsabilité pour chacune d'entre elles doit être affectée au service ou à l'organisation le/la mieux placé(e) pour assurer sa mise en application.**

Questions clés

- À quelles entités incombera la responsabilité de concrétiser les objectifs et les actions identifiés dans le PAN ?
- Ces entités disposent-elles d'une expertise et d'une expérience adaptées ?
- De quelles entités est-il nécessaire d'avoir l'appui ? Quel niveau d'appui est requis ?
- Quels membres de ces entités seront responsables de veiller à la concrétisation des actions ?

Définitions des échéances d'application

4.36 **Des échéances doivent être définies au niveau national pour la réalisation de chaque objectif et de chaque action.** Si, à ce stade, il ne peut s'agir que d'estimations qui pourront être ajustées, ces délais doivent être définis avec le plus grand soin, en concertation avec l'organisation responsable, afin que les objectifs et actions s'inscrivent dans le calendrier général fixé pour la réalisation de l'ambition du PAN, et pour faciliter l'estimation des ressources qu'il faudra mobiliser pour concrétiser ces objectifs et actions.

Questions clés

- Quel est le calendrier général et quelles sont les dates de livraison de chaque objectif et chaque action du PAN ?
- Ces délais sont-ils cohérents et réalistes par rapport aux ressources allouées à la réalisation des objectifs ?
- Quelle est la marge de manœuvre en termes de retards possibles et de perturbations dans l'application ?

Identification des besoins financiers

4.37 L'obstacle majeur à l'action climatique est de plus en plus souvent d'ordre financier. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent identifier les sources de financement/capital qui leur permettront de prendre les mesures nécessaires pour à la fois s'adapter au changement climatique et l'atténuer, et donc de soutenir leurs efforts pour atteindre leur CDN en vertu de l'Accord de Paris.

4.38 Si des flux de financement multinationaux pour l'action climatique sont d'ores et déjà disponibles, et voués à se multiplier, y accéder exige de développer des connaissances et informations, et les délais nécessaires pour identifier et obtenir ces fonds peuvent être longs. Les niveaux de financement requis seront vraisemblablement proportionnels à l'ambition du PAN.

4.39 Le pays doit par ailleurs identifier le « business case » (la justification économique) de la prise de décisions politiques et démontrer que l'investissement sera source de bénéfices pour le pays, et notamment identifier les opportunités de développement et de croissance économiques. **Il convient de noter que la règle générale en matière d'investissement public veut que les investissements infrastructurels débouchent sur une croissance économique, contrairement aux investissements dans la consommation.**

4.40 Le secteur privé peut également être une source de financements. Dans cette configuration, le retour sur investissement est essentiel et, par conséquent, il convient de mettre l'accent sur la politique nationale définissant et identifiant la manière dont les risques liés à l'investissement peuvent être atténués.

4.41 Il est recommandé d'engager, le plus tôt possible dans le processus de préparation du PAN, des concertations avec les principaux partenaires financiers au sujet des fonds nécessaires et des sources potentielles de financement, et d'impliquer dans ces échanges les services ministériels concernés, comme le ministère des Finances ou le Trésor public.

Questions clés

- Quelles ressources sont nécessaires pour la mise en œuvre du PAN (ressources humaines, installations, équipements, services et matériels) ?
- Quelle est l'ampleur des ressources financières requises ? Est-ce cohérent avec le niveau d'ambition du PAN ?
- Quelle est la notation de crédit du pays ? Cela aura-t-il un impact sur l'accès à des investissements privés ?
- Quelles sont les sources possibles de financement pour la mise en œuvre du PAN ?
- Le financement sera-t-il d'origine publique ? Privée ? Mixte ?
- Existe-t-il des mesures économiques incitatives qui encouragent les investissements de l'extérieur dans les technologies maritimes à faible niveau d'émissions ?

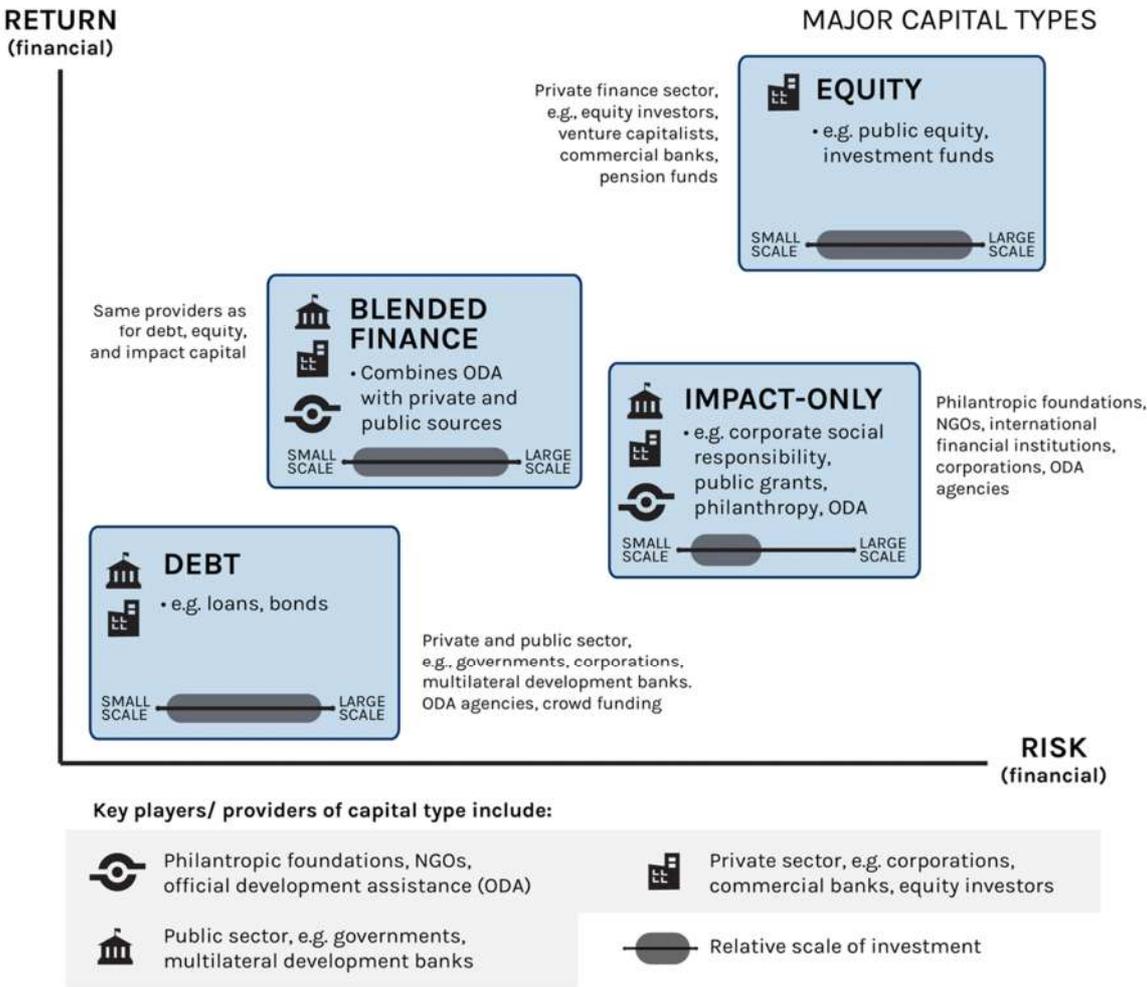


Figure 5 : Synthèse des principaux types de capitaux (Sumaila et al., 2021)

Informations supplémentaires

4.42 Un résumé des principaux types de capitaux, avec le niveau de risque comparé au retour pour chacun et les principaux acteurs sont présentés en Figure 5. Cette synthèse est extraite d'un article¹⁹ consacré au financement d'une économie durable des océans. Il est toutefois suggéré que les types de capitaux et les risques revêtent une importance équivalente pour le financement de l'action nationale face au changement climatique. Ils pourraient donc être utilisés pour guider le choix de politique de financement des actions pour le secteur du transport maritime.

4.43 On pourrait considérer que le transport maritime offre un potentiel de développement économique, par exemple sur le plan de la recherche et du développement, de la fabrication, de l'emploi dans les services maritimes et portuaires. Mais un tel développement économique ne serait possible au niveau national que si le PAN est explicitement lié à d'autres objectifs/initiatives politiques (par ex. le développement d'énergies propres/vertes/renouvelables).

4.44 Par ailleurs, dans un souci de promouvoir la transparence dans l'application du PAN, de renforcer l'adhésion des parties prenantes et de communiquer les risques, l'utilisation d'objectifs quantifiables et de données de mesure est jugée indispensable. Ces objectifs peuvent être associés à des représentations graphiques, comme des inventaires des risques/schémas avec code visuel sous forme de feu tricolore pour illustrer les progrès. Ce point est particulièrement important lorsqu'il s'agit de relier les budgets financiers aux résultats attendus.

Examen du PAN

4.45 **Une fois que le projet de PAN a atteint un stade raisonnablement avancé, il convient d'examiner s'il est « adapté à l'ambition visée »,** en d'autres termes s'il établit clairement l'ambition à atteindre et la manière d'y parvenir. Pour cela, le PAN doit soutenir la direction et la vision de la politique globale du gouvernement, et il doit être facile à comprendre et accessible pour les personnes qui devront travailler avec et l'appliquer.

Questions clés

Le projet de PAN est-il « adapté à l'ambition visée » ?

- Le PAN énonce-t-il clairement quelle ambition il entend atteindre et de quelle manière il soutient l'orientation politique générale du pays ?
- Le PAN tient-il compte de l'agenda global de la politique du pays en matière de transport maritime et d'environnement, en particulier en ce qui concerne le changement climatique et la pollution atmosphérique ?
- Le PAN prend-il en compte l'évolution de l'environnement réglementaire international (en particulier l'Annexe VI de MARPOL) ?
- Le PAN établit-il des liens clairs avec d'autres stratégies et politiques applicables de sorte à être en phase avec l'orientation générale du gouvernement et à éviter de délivrer des messages contradictoires ?
- Les objectifs et les actions sont-ils clairement énoncés ? S'ils se concrétisent, permettront-ils d'atteindre l'ambition générale du PAN ?
- Les étapes nécessaires pour appliquer le PAN sont-elles faciles à comprendre ?
- Le PAN fait-il clairement référence aux obligations législatives appropriées et s'inscrit-il dedans ?
- Le PAN est-il clair et concis ? Est-il rédigé dans un style simple et direct, qui évite les formulations exagérément longues et difficiles à suivre ?
- Les entités responsables de l'application du PAN sont-elles clairement identifiées ?

¹⁹ [Sumaila, U.R., et al. Financing a sustainable ocean economy. Nature Communications 12, 3259 \(2021\) \(page consultée le 28 mai 2024\).](#)

- Le PAN a-t-il été mis au point en s'appuyant sur la participation et la consultation de diverses parties prenantes ?
- Le PAN s'appuie-t-il sur un corpus de données factuelles pour justifier ses affirmations ?

Approbation du PAN

4.46 Une fois que le PAN aura été examiné par toutes les parties concernées et jugé « adapté à l'ambition visée », il devra être formellement approuvé et entériné/adopté au plus haut niveau politique et administratif, conformément aux procédures établies par le gouvernement de l'État à cet égard.

Obstacles possibles à la préparation et à l'application d'un PAN

Les obstacles possibles peuvent être :

- Faiblesse de l'autorité chargée de la réglementation ;
- Absence d'appui des autres ministères et parties prenantes, et absence d'accord sur les buts et objectifs ;
- Multiplicité des ministères concernés, entravant la coordination ;
- Absence de mesures incitant les parties prenantes à se mobiliser, voire un manque d'intérêt sur le sujet ;
- Manque de clarté concernant les responsabilités et les engagements pendant l'application ;
- Manque d'informations ;
- Priorités stratégiques concurrentes ;
- Budget insuffisant ;
- Non-disponibilité ou coût élevé de technologies appropriées ;
- Manque de personnel qualifié dans les ministères et les organismes concernés ;
- Incapacité à convenir d'objectifs appropriés et d'une stratégie de suivi et d'évaluation ; et
- Contraintes qui freinent l'adoption des mesures spécifiques recommandées dans le PAN par les parties prenantes ; par exemple, le climat économique dissuade tout particulièrement les petits propriétaires et les propriétaires de navires de taille moyenne d'investir dans de nouveaux équipements.

5 Application et suivi du PAN

5.1 Une fois que le PAN a été approuvé au plus haut niveau approprié, il convient de réfléchir à la manière dont l'application des actions sera gérée, surveillée et évaluée, ainsi qu'aux modalités de communication du PAN aux diverses audiences.

Gestion de l'application du PAN

Questions clés

- Comment sera gérée l'application générale du PAN ?
- L'ambition, les objectifs et les actions ont-ils été identifiés ?
- Les responsabilités pour chaque action ont-elles été affectées ?
- Des échéances ont-elles été définies pour chaque action ?
- Des sources de financement ont-elles été identifiées ?

Informations supplémentaires

5.2 Une fois l'ambition, les objectifs et les actions identifiés, les responsabilités attribuées, les échéances définies, et les besoins en ressources et les sources potentielles de financement identifiées, les divers éléments du PAN peuvent être réunis dans un plan d'application. Le tableau 2 ci-dessous propose un exemple de structure.

Tableau 2 : Plan d'application

	Responsible agency/actor	Timeframe	Total resource cost	Funding source(s)
Objective 1				
Action 1.1				
Action 1.2				
Action 1.3				
...				

5.3 Le PAN couvrira certainement un éventail important d'activités exigeant une gestion rigoureuse et cohérente. **Il est recommandé de réfléchir assez tôt à la gestion de l'application du PAN.**

Suivi et évaluation

5.4 La phase de préparation et d'application du PAN constitue plus un processus itératif qu'une activité ponctuelle ; ce processus doit être suivi, évalué et révisé sur une base régulière pour garantir la pertinence du PAN au regard de l'évolution du contexte national et international. Il est également important de suivre si les résultats attendus sont atteints ou si le plan est en bonne voie d'atteindre son ambition.

Questions clés

Suivi

- Comment sera suivi l'avancement de l'application du PAN ?
- À quels intervalles aura lieu ce suivi ?
- Quels critères/indicateurs de performance seront utilisés pour évaluer l'application du PAN ?
- Qui sera responsable de suivre l'avancement et d'évaluer l'efficacité ?

Évaluation

- Quelles actions ont été appliquées avec succès ?
- Quelles actions ne l'ont pas été ? Dans ce cas, comment les améliorer ?

- D'autres difficultés ont-elles été identifiées ? (par exemple, manque d'informations, manque d'engagement)
- Comment dépasser ces difficultés ?

Communication externe

5.5 Une stratégie de communication visant à sensibiliser la communauté maritime et le grand public sur les efforts entrepris au plan national pour réduire les émissions de GES peut être utile pour obtenir un soutien plus large autour du PAN. Elle doit être considérée comme un aspect essentiel du plan d'application.

5.6 Une fois validé, conformément à la résolution MEPC.367(79), les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont invitées à soumettre, à titre volontaire, à l'OMI leur PAN, et à communiquer ultérieurement des mises à jour, selon qu'il conviendra, pour publication sur le site de l'Organisation.

Questions clés

- Comment le PAN doit-il être communiqué ?

Objectifs :

- Quel est l'objectif de la stratégie de communication du PAN et comment est-elle alignée avec le PAN ? L'objectif est-il de renforcer la sensibilisation générale et/ou d'obtenir l'adhésion pour une application effective ?

Public :

- Qui est le public cible ? Quels sont leurs centres d'intérêt ? Comment les cibler de manière efficace ?

Messages :

- Quels sont les messages clés à transmettre ?

Outils et activités:

- Quels outils et activités seront utilisés pour communiquer les messages clés ?

Ressources et échéanciers :

- Quelles ressources sont disponibles pour la communication ? Peuvent-elles être utilisées dans les délais requis ?

Feedback :

- Comment la communication peut-elle être améliorée/renforcée ?

6 Directives et recommandations supplémentaires pour la préparation de Plans d'action nationaux par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée

6.1 De par leur nature même, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États et communautés insulaires au sein de la région Méditerranée dépendent très largement du transport maritime pour l'accès à leur territoire, la mobilité de leur population et le commerce. Le transport maritime, en particulier, revêt une importance vitale pour ces États et communautés insulaires au vu de leur taille, leur géographie, leur structure économique et leur dépendance aux importations largement acheminées par voie maritime pour couvrir une grande part de leurs besoins de consommation.

6.2 Les caractéristiques spécifiques qui déterminent une vulnérabilité économique, sociale et environnementale unique et l'organisation de leurs besoins en transport et échanges commerciaux se classent en quatre catégories.

- .1 **la taille réduite** : les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée ne sont pas en mesure de bénéficier d'économies d'échelle, disposent de superficies continentales, d'économies et de marchés restreints, et de volumes d'échanges commerciaux moindres, et elles pâtissent d'une base économique insuffisante pour les processus de fabrication. Même si cette problématique se pose également pour d'autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone, l'isolement maritime peut poser d'autres obstacles (par exemple l'absence de connexion avec les infrastructures régionales, comme les réseaux électriques), mais aussi offrir des opportunités (comme le potentiel de génération d'énergies renouvelables).
- .2 **l'insularité** : accentue la dépendance au transport maritime et aérien pour l'accès, les échanges commerciaux et la mobilité.
- .3 **la vulnérabilité** : les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région de la Méditerranée sont par ailleurs particulièrement vulnérables à divers facteurs extérieurs et menaces environnementales, notamment les catastrophes naturelles, les conséquences du changement climatique et les crises économiques internationales, même si celles qui font partie de l'UE sont plus ou moins préservées de tels chocs économiques.
- .4 **les ressources financières** : contraintes liées à l'accès à des ressources financières même si, là encore, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée et qui font partie de l'UE bénéficient d'un soutien régional supplémentaire.

6.3 Toutefois, les difficultés découlant de ces caractéristiques sont encore amplifiées par un certain nombre de nouvelles tendances, notamment :

- .1 des navires toujours plus gros, en particulier les porte-conteneurs, qui posent des problèmes d'échelle ;
- .2 des exigences plus strictes en termes de solutions logistiques plus rapides, plus sûres, plus fiables et plus rentables ;

- .3 la volatilité des coûts des carburants et des prix de l'énergie ;
- .4 une dépendance accrue aux énergies fossiles ; et
- .5 le changement climatique.

6.4 Alors que les défis sont multiples et multifformes, les stratégies de développement au plan national pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée doivent se focaliser sur un portefeuille de mesures qui ciblent les problématiques liées au transport tout en capitalisant sur les synergies et complémentarités existantes impliquant d'autres secteurs comme le commerce, le tourisme et les pêcheries (CNUCED, 2014). Des mesures adaptées doivent chercher à réduire les coûts du transport, à améliorer les infrastructures et services de transport, à développer les capacités de préparation et de résilience face aux phénomènes climatiques, ainsi qu'à promouvoir des systèmes de transports maritimes abordables et à faibles émissions de carbone qui soient plus efficaces sur le plan énergétique et moins dépendants des combustibles fossiles. Relever ces défis exige de mobiliser des niveaux de financement adéquats et de promouvoir des sources de financement plus diversifiées, avec des solutions de financement innovantes (CNUCED, 2014).

6.5 La CNUCED a identifié que les petits États insulaires étaient susceptibles de subir des impacts plus durables et plus critiques suite à des chocs économiques, comme l'a été la pandémie de COVID-19.²⁰ De ce point de vue, bâtir un secteur maritime plus fort, capable d'absorber les prochains chocs et de permettre aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée, ainsi qu'à leurs économies, de se redresser, de prospérer et de se développer exige de renforcer le dialogue, la coopération et le support au niveau international et inter-organisationnel, et de solutionner les carences sur le plan financier, technologique et des capacités. La préparation du PAN doit ainsi intégrer les éléments clés ci-après :

- .1 promouvoir des solutions de transport maritime domestique et interrégional durables, et déployer des systèmes d'échanges commerciaux résilients ;
- .2 développer les capacités nécessaires pour une reprise « bleue » et à l'épreuve du changement climatique ; et
- .3 les caractéristiques spécifiques des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée, à intégrer dans le PAN.

Promouvoir des solutions de transport maritime domestique et interrégional durables, et déployer des systèmes d'échanges commerciaux résilients

6.6 En cas de perturbations, il est important de faire en sorte que les liaisons maritimes par lignes régulières des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée ne soient pas encore plus ébranlées. Les décideurs politiques peuvent faciliter les choses en :

- .1 favorisant des solutions de transport maritime domestique et interrégional durables capitalisant sur les opportunités d'échanges commerciaux régionaux interinsulaires à

²⁰ CNUCED (2021) *Small Island Developing States: Maritime transport in the era of a disruptive pandemic – empower States to fend against disruptions to maritime transportation systems, their lifeline to the World*. Policy Brief No. 86, Mai 2021. https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2021d3_en.pdf (page consultée le 28 mai 2024).

petite échelle. Il est crucial de préserver des liens entre les réseaux domestiques, régionaux et internationaux ;

- .2 organisant le marché des services de transport via le partage d'équipements et d'informations, le regroupement de fret et la coopération transnationale entre les prestataires de services de transport ;
- .3 rationalisant, simplifiant et numérisant les échanges commerciaux et processus connexes afin de faire baisser le coût du transport et des échanges régionaux et internationaux, et permettre la continuité des échanges commerciaux dans un cadre plus sûr ; et
- .4 adoptant et en investissant dans des technologies facilitantes dans les ports, systèmes de transit et administrations douanières.

Développer les capacités nécessaires pour une relance « bleue » et à l'épreuve du changement climatique

6.7 Améliorer les capacités de préparation et d'évaluation des risques, d'atténuation et d'adaptation par rapport aux pandémies et aux impacts du changement climatique et d'autres chocs est essentiel pour accompagner la résilience et la reprise.

6.8 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée sont également souvent les dépositaires de vastes zones océaniques. Le développement dans ces États ou communautés est donc indissociable d'une utilisation et d'une gestion durables des ressources marines. La promotion de modes de transport maritime durables permet la diversification au profit d'activités économiques qui auront un impact moindre sur les écosystèmes et réduiront la forte dépendance aux combustibles fossiles, tout en préservant les moyens d'existence et en stimulant la création d'emplois.²¹

6.9 Cela englobe des politiques visant à :

- .1 renforcer un support adéquat pour les infrastructures de transport durables et résistantes aux conséquences du changement climatique, et la décarbonation du transport maritime ;
- .2 développer des capacités permettant de promouvoir des services et des stratégies de transport maritime efficaces et durables ;
- .3 améliorer les capacités de collecte de données, notamment en lien avec les déclarations relatives à la consommation de fuel-oil des navires immatriculés sous le pavillon de Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États insulaires, et en tirant parti des systèmes d'identification automatique ; et
- .4 accélérer l'adoption de technologies propres et atténuer les risques inhérents à la transition technologique.

6.10 La transition vers un transport maritime résilient et durable dans les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée exige des investissements substantiels. Dépasser les obstacles qui entravent l'accès aux

²¹ CNUCED (2020) Why a sustainable blue recovery is needed. 21 juillet 2020. <https://unctad.org/news/why-sustainable-blue-recovery-needed> (page consultée le 28 mai 2024).

financements utiles par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée exige de :

- .1 renforcer les partenariats afin de mobiliser les ressources utiles et instaurer une collaboration plus large entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et le secteur privé, y compris les partenariats public-privé ; et
- .2 promouvoir des mécanismes de financement innovants, comme des financements mixtes, des financements verts et des obligations climat.

Caractéristiques spécifiques des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée, à intégrer dans le PAN

6.11 À ce jour, la plupart des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée dépendent fortement des combustibles fossiles pour la production électrique et l’approvisionnement en énergie primaire, mais aussi pour le transport. Ainsi, tout plan de transition devrait inclure les investissements dans les types de navires susceptibles d’accéder aux ports nationaux avec des combustibles de substitution et les conditions de stockage de ces combustibles. Il est également possible d’envisager la génération/production d’énergie à partir de sources locales, renouvelables et durables comme les énergies éoliennes, solaires et marémotrices. Un autre aspect à prendre en compte est la chaîne d’approvisionnement en énergie pour soutenir la transition énergétique du secteur du transport maritime lui-même.

6.12 Si les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont une certaine influence sur les politiques internationales en matière de transport maritime, les politiques de transport maritime des Parties qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée sont susceptibles d’être plus focalisées sur des secteurs spécifiques comme la pêche, le transport domestique de passagers et, pour les échanges commerciaux internationaux, les navires de croisière pour le tourisme. Pour les échanges commerciaux domestiques, il est possible que l’accent soit plus mis sur les opérations de petite envergure.

6.13 L’âge de la flotte domestique des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée peut être un facteur non négligeable. En effet, des flottes vieillissantes sont synonymes de coûts d’exploitation et de maintenance plus élevés. Du point de vue des investissements infrastructurels, le manque de connectivité avec les flottes domestiques vieillissantes a des répercussions importantes pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée. La demande en combustibles/technologies de substitution sera limitée en raison d’une fréquentation moins importante des navires de la flotte principale, à moins que de nouveaux navires soient lancés sur ces routes. La flotte domestique vieillissante peut offrir une opportunité sous la forme de nouveaux investissements et de la faisabilité d’options technologiques adaptées à des activités maritimes de taille modeste. Toutefois, l’impossibilité d’emprunter à des taux abordables pour investir dans de nouveaux navires et de les assurer à des tarifs raisonnables bloque ces États dans un scénario de remplacement des vieux navires par de vieux navires. Le potentiel de ports régionaux (par ex. de centres de transbordement depuis lesquels des navires plus petits desservent d’autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée) pourrait, en raison de leurs faibles volumes de fret, être examiné. Cette implantation devrait être éclairée par la connaissance régionale et localisée là où il y a, ou là où il pourrait y avoir, des infrastructures pour accueillir des navires de haute mer.

6.14 L’efficacité du service public dans le cadre de la « micro-gouvernance » des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée est importante. Il est essentiel pour le développement des capacités de répondre

aux besoins immédiats des citoyens et à d'autres enjeux plus larges comme le changement climatique et la croissance économique. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont des États ou des communautés insulaires au sein de la région Méditerranée peuvent être confrontées à un manque généralisé de capacités de gouvernance en raison de ressources financières et en capital humain limitées. Les capacités techniques sont nécessairement plus faibles, car des effectifs moins importants impliquent un spectre de talents plus limité et parce que les talents présents, loin de pouvoir se spécialiser, sont amenés à remplir divers rôles et à endosser un large éventail de fonctions. Il en résulte qu'une incertitude systémique et une dépendance excessive à des schémas de routine empêchent la mise en place de systèmes de gestion légaux rationnels. Alors que les ressources peuvent être limitées, en raison de la nature intersectorielle de la prévention des émissions de GES provenant des navires, l'adhésion de tous les groupes concernés est extrêmement importante. À cet égard, la préparation du PAN pourrait prévoir l'engagement et le déploiement de spécialistes d'autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone, avec des financements pour le développement de capacités ou dans le cadre d'une collaboration avec d'autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

7 Résumé

7.1 La préparation et la rédaction de PAN interviennent à un moment critique par rapport aux efforts internationaux, régionaux et nationaux de réduction des émissions de GES en provenance des navires. Plusieurs États membres de l'OMI ont d'ores et déjà produit leur propre PAN, tandis que d'autres en sont aux étapes préliminaires de préparation. L'importance de politiques de transport maritime vert et de leur application effective a été accentuée par le paquet de l'UE « Ajustement à l'objectif 55 » réunissant des mesures législatives susceptibles d'avoir un impact certain sur les services de transport maritime, y compris les ports de la région Méditerranée.

7.2 Pour mobiliser la volonté politique et emporter l'adhésion des gouvernements et, surtout motiver l'application, un PAN doit exposer de manière explicite l'ensemble des bénéfices qui découleront de la contribution aux efforts de réduction des émissions de GES provenant des navires sous le contrôle et/ou la juridiction de la Partie contractante. Ces bénéfices, susceptibles de motiver le développement d'un PAN, peuvent inclure ce qui suit :

- .1 l'élaboration d'un PAN présente une excellente opportunité pour informer et améliorer la qualité de la formulation des politiques par la Partie contractante, y compris le développement de son cadre légal pour l'application des règles de prévention de la pollution par les propriétaires/opérateurs des navires ;
- .2 l'application des règles incite les navires à chercher à mieux se prémunir des risques de mesures/actions légales à leur encontre en améliorant le niveau de leurs normes, ce qui constitue une protection supplémentaire pour le milieu marin importante pour le tourisme et la pêche, etc. ;
- .3 la Partie contractante est plus à même de faire valoir une position d'autorité auprès de l'OMI et d'autres forums internationaux et régionaux traitant du transport maritime et de la protection du milieu marin ;
- .4 cette initiative favorise le recrutement et la fidélisation de personnels plus jeunes qui voient dans ce secteur de belles opportunités de faire carrière et de contribuer de manière proactive à la protection du milieu marin, ce qui aide au développement des capacités ;
- .5 cette initiative encourage les ports et services de transport maritime à offrir d'autres services générateurs de revenus aux navires (par ex. les navires de croisières/passagers) pour leur permettre de se mettre en conformité avec les exigences internationales de protection du milieu marin ;
- .6 l'adoption de politiques de transport maritime vert et l'application des législations afférentes pourraient permettre aux Parties contractantes de promouvoir et d'attirer des propriétaires et opérateurs de navires de qualité, soucieux de s'associer à des États du pavillon qui soutiennent des navires « verts » et de savoir que leurs navires qui se conformeront aux exigences ne seront pas pénalisés par rapport à des navires non tenus de s'y conformer parce que l'État du pavillon n'aura pas promulgué ces règles pour ses navires (c'est-à-dire en préservant une situation équitable pour tous afin d'éviter la distorsion du marché) ; et
- .7 les affréteurs de navires/assureurs pourraient considérer que l'exploitation des navires vers, depuis et au sein des eaux contrôlées par la Partie contractante est potentiellement moins risquée (et appliquer de ce fait des frais d'affrètement/primes moins élevé(e)s), la promulgation et l'application des instruments internationaux relatifs au transport maritime indiquant que la juridiction de l'État côtier/du port a mis en place une bonne

gouvernance de son espace maritime réduisant les risques d'incidents et d'accidents/retards.

7.3 Pour réaliser ces bénéfices, voici à titre d'exemple quelques actions qu'une Partie contractante peut souhaiter appliquer au plan national :

- .1 établir des normes de rendement énergétique pour sa flotte nationale ;
- .2 à court terme, encourager par des mesures incitatives l'utilisation de carburants de substitution garantissant des émissions de CO₂ réduites ;
- .3 promouvoir les systèmes d'alimentation à terre et des infrastructures de soutage pour les nouveaux carburants dans les ports du pays ;
- .4 soutenir le déploiement de navires à émissions nulles pour le transport maritime à courte distance (par ex. les ferries de passagers ou navires circulant sur les voies navigables intérieures) ; et
- .5 introduire des mesures fiscales incitatives pour le développement et le déploiement de navires à émissions nulles et la modernisation des navires.

7.4 Pour ce qui est des actions au plan international/régional, la mise en place de corridors maritimes verts et/ou de plateformes de soutage de combustibles verts pourrait permettre de promouvoir des politiques énergétiques nationales et cibler les ressources sur le transport maritime international et domestique au sein de la région de la Méditerranée. Dans le cadre de son PAN, une Partie contractante à la Convention de Barcelone pourrait déployer des projets pilotes préliminaires pour étudier la mise en place de telles initiatives.

7.5 Bien conçue et mise en œuvre, une approche s'appuyant sur des projets pilotes permettrait une évaluation complète du caractère approprié et de la viabilité des technologies/carburants/mesures opérationnelles retenue(s). Cela permettrait de limiter le risque d'obstacles à une bonne mise en œuvre, et notamment de veiller à ce que les politiques, les financements et les capacités techniques et humaines soient en place.

7.6 À titre d'exemple, il est impératif pour la préparation d'un PAN pour le transport maritime de bien cerner la stratégie énergétique actuelle de la Partie contractante à la Convention de Barcelone dans le cadre de ses objectifs climatiques plus vastes afin de déterminer la probabilité, le calendrier et la portée de la transition visant à augmenter la production d'énergies durables/des énergies renouvelables qui pourraient alimenter directement le transport maritime (c'est-à-dire via les systèmes OPS) et/ou soutenir la production de carburants de synthèses (e-fuels).

7.7 Le cadre politique pour le transport maritime au niveau international et régional est de plus en plus complexe et présente à la fois des risques et des opportunités pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Cette complexité croissante justifie donc, et renforce, la nécessité pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone de préparer des PAN qui évaluent et jaugent ces risques et opportunités dans leur contexte national. Si elles n'engagent pas ce type d'actions, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'exposent à des risques plus importants et à la perte potentielle d'opportunités, deux corollaires qui peuvent avoir des conséquences économiques, sociales et environnementales significatives.

Références

OMI (2023). Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, Résolution de l'OMI MEPC.377(80) (en anglais).

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/annex/MEPC%2080/Annex%2015.pdf>

OMI (2022). Invitation des États membres à promouvoir la coopération volontaire entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, Résolution de l'OMI MEPC.366(79).

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.366\(79\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.366(79).pdf)

OMI (2022). Résolution visant à encourager les États membres à élaborer et soumettre, à titre facultatif, des plans d'action nationaux en vue de réduire les émissions de GES provenant des navires, adoptée en décembre 2022, Résolution de l'OMI MEPC.367(79).

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.367\(79\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.367(79).pdf)

OMI (2022). Analyse des règles de l'Annexe VI de MARPOL. Projet GreenVoyage2050 de l'OMI-la Norvège. (en anglais) https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2022/09/Clause-by-clause-analysis-of-2021-Revised-MARPOL-Annex-VI-EN_Final-min.pdf

OMI (2021). Ship-Port Interface Guide – Practical Measures to Reduce GHG Emissions (Guide sur l'interface Navire-Port – Mesures pratiques pour la réduction des émissions de GES) (en anglais). Projet GreenVoyage2050 de l'OMI-la Norvège et membres du GIA.

<https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2021/03/Ship-Port-Interface-Guide-compressed.pdf>

OMI (2020). Quatrième étude de l'OMI sur les GES. https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2021/07/Fourth-IMO-GHG-Study-2020-Full-report-and-annexes_compressed.pdf

OMI (2018). Projet GloMEEP FEM-PNUD-OMI et IMarEST : Boîte à outils sur les émissions des navires, Guide No. 3, Élaboration d'une stratégie nationale de réduction des émissions provenant des navires. <https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2021/01/SHIP-EMISSIONS-TOOLKIT-GUIDE-NO.3-DEVELOPMENT-OF-A-NATIONAL-SHIP-EMISSIONS-REDUCTION-STRATEGY.pdf>

ANNEXE – Initiatives nationales ou régionales pour l’élaboration et l’application d’un PAN

Introduction

1 Cette section s’intéresse aux initiatives politiques distinctes de celles entreprises dans le cadre de l’OMI ou de l’UE, mais qui visent à soutenir la décarbonation de la filière maritime. Plus spécifiquement, elle présente les initiatives qui pourraient toutes être envisagées par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone afin de soutenir et de réaliser les objectifs de leur PAN. Il convient toutefois de noter que, comme pour toutes les initiatives incluses dans le plan, les conditions et un contexte national adéquats devront être réunis, qu’elles devront être alignées sur les priorités nationales et qu’elles demanderont une implication des organes politiques afin de transformer ces plans en actions. Parmi ces initiatives figurent :

- .1 les corridors maritimes verts ;
- .2 l’association des corridors maritimes verts et de l’hydrogène vert ;
- .3 les centres de soutage d’énergie verte pour le transport maritime ; et
- .4 le Groupe de travail sur la transition juste dans le secteur maritime¹, qui comprend l’OMI, l’Organisation internationale du travail (OIT), la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et le Pacte mondial des Nations Unies, et qui met l’accent sur la formation des gens de mer en vue de les préparer à la transition énergétique.

Corridors maritimes verts

2 Les corridors de transport maritime vert sont des partenariats internationaux volontaires qui couvrent l’ensemble de la chaîne de valeur du transport maritime et qui impliquent les ports, les compagnies maritimes, les propriétaires de cargaisons et les services gouvernementaux à différents niveaux. Ils permettent de catalyser la faisabilité technique, commerciale et réglementaire du transport maritime à zéro émission.²

3 Les ports et le transport maritime écologiques contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et sonore, en particulier dans les quartiers situés à proximité du port, tandis que le soutien d’une ville au transport maritime écologique contribue à développer l’offre et la demande de carburants évolutifs à zéro émission et à améliorer la qualité et les conditions d’emploi des travailleurs.³

¹ <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about> (page consultée le 28 mai 2024).

² *Naviguer en collaboration : Une bonne gouvernance pour des corridors maritimes verts*, C40 Cities Climate Leadership Group et Arup, avril 2024, https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Navigating-collaboration-Good-governance-for-green-shipping-corridors?language=en_US (page consultée le 28 mai 2024).

³ *Pourquoi les villes portuaires doivent-elles inclure les ports et le transport maritime dans leurs plans d’action pour le climat ?*, C40 Cities Climate Leadership Group et C40 Knowledge Hub, avril 2023, https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-port-cities-should-include-ports-and-shipping-in-climate-action-plans?language=en_US (page consultée le 28 mai 2024).

Déclaration de Clydebank

4 L'industrie maritime est essentiellement un secteur de transport international et, en tant que tel, elle requiert une réglementation et une collaboration internationales entre les partenaires commerciaux. Reconnaissant que les accords autour de telles initiatives et leur application peuvent prendre du temps, et afin d'inciter et soutenir les précurseurs souhaitant décarboner leurs navires, ports et/ou chaînes logistiques, la Déclaration de Clydebank a été lancée à l'occasion de la conférence des Nations Unies sur les changements climatiques de 2021 (COP 26 de la CCNUCC) organisée en novembre 2021.

5 Les premiers signataires comprenaient l'Allemagne, l'Australie, la Belgique, le Canada, le Chili, le Costa Rica, le Danemark, les Fidji, la Finlande, la France, les Îles Marshall, l'Irlande, le Japon, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, le Royaume-Uni, la Suède et les États-Unis. Trois Parties contractantes à la Convention de Barcelone, à savoir le Maroc, l'Italie et l'Espagne, ont depuis signé cette Déclaration, qui comptabilise désormais un total de 22 signataires, qui devraient être rejoints par d'autres très prochainement.

6 Les signataires se sont engagés à établir six corridors maritimes verts d'ici 2025, définis comme des routes maritimes entièrement décarbonées (y compris pour les infrastructures à terre et les navires) entre deux ports ou plus, afin d'accélérer le développement des combustibles aux émissions nulles, des infrastructures bas carbone et de législations et réglementations effectives. L'ambition est de développer par la suite plus largement ces six corridors pilotes en créant de nouvelles routes, des routes plus longues et/ou en augmentant le nombre de navires empruntant ces mêmes routes.

7 La participation à la Déclaration de Clydebank se fait sur la base du volontariat, ce qui signifie que ces corridors découleront de partenariats uniquement entre les ports et les opérateurs ayant la volonté de décarboner des routes maritimes spécifiques et partagées⁴. Les signataires s'engagent à collaborer afin :

- .1 de nouer des partenariats avec toutes les parties prenantes, y compris les ports et les opérateurs sur l'ensemble de la chaîne de valeur afin d'accélérer la transition du secteur vers un avenir Net Zéro ;
- .2 de traiter les problèmes techniques et opérationnels posés par les corridors verts, notamment en ce qui concerne les cadres réglementaires, les mesures incitatives, la collaboration au sein du réseau et les infrastructures ;
- .3 d'inclure des dispositions sur les corridors verts dans l'élaboration ou la révision des PAN ; et
- .4 de garantir que le développement durable figure en première ligne dans les plans lors de la mise en application des corridors verts⁵.

Pourquoi inclure des corridors maritimes verts dans les PAN ?

8 Les corridors maritimes verts ont donc été définis comme des routes d'échange spécifiques pour lesquelles l'objectif d'émissions nulles ou quasi nulles est réalisable à travers une action publique et privée, et qui constituent un levier pour accélérer la transition du transport maritime vers des combustibles aux émissions nulles ou quasi nulles. La création de corridors maritimes verts implique

⁴ *The Clydebank Declaration: Green corridors kickstarting the adoption of long-term solutions*. Watson, Farley & Williams, 28 mars 2022.

<https://www.wfw.com/articles/the-clydebank-declaration-green-corridors-kickstarting-the-adoption-of-long-term-solutions/> (page consultée le 28 mai 2024).

⁵ <https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors> (page consultée le 28 mai 2024).

que tous les participants sur l'intégralité de la chaîne de valeur maritime qui sont actifs sur cette route commerciale, comme les producteurs de carburants, les propriétaires et exploitants de navires, les propriétaires de marchandises, les ports et les autorités réglementaires, soutiennent les investissements nécessaires dans les navires, la production de carburant et les infrastructures de soutage aux émissions nulles ou quasi nulles et leur déploiement.⁶

- 9 Les corridors maritimes verts pourraient être intégrés dans les PAN pour les motifs suivants :
- .1 contribuer aux objectifs nationaux de baisse des émissions et à la réduction des émissions à l'échelle mondiale ;
 - .2 envoyer un signal fort aux partenaires du commerce mondial avec lesquels le pays développe des routes afin de décarboner les chaînes de valeur clés ;
 - .3 placer le pays à l'avant-poste du transport maritime aux émissions nulles ou quasi nulles et renforcer son profil en tant que nation maritime ;
 - .4 offrir une opportunité pour le secteur et le gouvernement de s'unir et de développer des stratégies d'engagement régionales/internationales – dans le cas présent, les corridors maritimes verts – afin d'assurer une collaboration efficace au sein du noyau énergie-transport maritime ;
 - .5 positionner la dépendance d'un pays par rapport au transport maritime (pour un avenir aux émissions de GES nulles) et s'appuyer sur les développements nationaux en matière de décarbonation du transport maritime ;
 - .6 offrir une occasion de développer plus avant et de renforcer les partenariats existants pour des énergies propres en établissant des corridors maritimes verts via une coopération régionale ; et
 - .7 soutenir l'application de la Déclaration de Clydebank.
- 10 DNV a identifié plus de 50 initiatives de corridors maritimes verts.⁷



⁶ Global Maritime Forum/Getting-to-Zero Coalition (2024) *Supporting the establishment of the Australia-East Asia iron ore green corridor*. Mars 2024. https://cms.globalmaritimeforum.org/wp-content/uploads/2024/03/Position-paper_Supporting-the-establishment-of-the-Australia-East-Asia-iron-ore-green-corridor.pdf (page consultée le 28 mai 2024).

⁷ DNV (2024) *Key considerations for establishing a green shipping corridor*. <https://www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/key-considerations-for-establishing-a-green-shipping-corridor/> (page consultée le 28 mai 2024).

11 Le Maritime Technologies Forum (MTF) a conclu que les corridors verts permettent un lancement et un test plus efficaces pour un transport maritime aux émissions nulles.⁸ Les corridors verts limitant le champ d'opération à un nombre défini de ports, cela permet aux propriétaires de navires de débiter les activités de collaboration recommandées, qui mobilisent beaucoup de ressources, comme les exercices théoriques.

12 Le MTF a identifié que plusieurs rapports portant sur les corridors verts ont été publiés et mettent l'accent sur la faisabilité de la réalisation, les obstacles, les coûts et l'approvisionnement en carburant. La sécurité n'a toutefois pas encore été étudiée de manière détaillée dans le contexte des corridors verts. Par conséquent, le MTF a mené une étude qui explore le cadre réglementaire et fournit des informations et des recommandations à l'intention des propriétaires de navires et des autorités portuaires qui prévoient de créer et d'exploiter des corridors verts.

13 Principales recommandations extraites de l'étude du MTF :

- .1 prévoir suffisamment à l'avance les évaluations de sécurité ;
- .2 réaliser une évaluation des risques pour les opérations portuaires et de soutage ;
- .3 utiliser les normes disponibles pour faciliter l'acceptation future par les ports ;
- .4 comprendre les risques pour les tiers intervenant dans le port ;
- .5 partager les informations et les plans d'urgence avec les États intermédiaires ; et
- .6 développer et mettre en application un système de gestion de la sécurité (SMS) pour les carburants de substitution.

14 Le MTF a préparé une « liste de contrôle pour la sécurité des corridors verts » destinée à être utilisée par les propriétaires de navires et les autorités portuaires comme référence pour la planification et l'évaluation des corridors verts, afin de s'assurer que les points importants sont identifiés et analysés. Comme relevé dans l'étude du MTF, les problématiques suivantes doivent être prises en considération :

Considérations spécifiques au navire

- Le navire doit être conçu conformément aux normes de sécurité reconnues exposées dans les directives pertinentes de l'OMI, les règles/directives applicables selon la classe et les exigences des autorités locales, selon le cas.
- Le navire doit être approuvé par l'État du pavillon conformément à la circulaire MSC.1/Circ. 1455 et l'approbation envoyée au GISIS de l'OMI.
- Des plans d'urgence sont développés pour les situations d'urgence survenant lorsque le navire fait route (cf. rés. A.949(23) de l'OMI).
- Le propriétaire du navire a mis à jour le SMS et le certificat associé du navire afin de refléter le risque supplémentaire lié à l'utilisation d'un carburant de substitution.
- L'analyse de dispersion des gaz a été effectuée et les courbes de dispersion spécifiques au navire sont disponibles.
- Le risque pour les tiers est quantifié en fonction du carburant choisi, de la méthode de stockage et des solutions de conception adoptées.
- Le plan de soutage du navire et son manuel opérationnel doivent être spécifiques pour le carburant utilisé.

⁸ Maritime Technologies Forum (2024) *Safety considerations for establishing green corridors*. <https://www.maritimetechnologiesforum.com/documents/2024-mtf-safety-considerations-for-establishing-green-shipping-corridors-report.pdf> (page consultée le 28 mai 2024).

- L'équipage du navire est formé pour lutter contre les éventuels déversements et les limiter.

Considérations spécifiques au port

- Les règlements du port et les réglementations locales sont mis à jour pour tenir compte des navires utilisant des carburants de substitution.
- Les restrictions et limitations sur le soutage (pression, débit, diamètre de flexible), la météo ou le trafic local sont identifiées.
- Le personnel d'intervention d'urgence à terre est formé et est familiarisé avec les carburants applicables.
- Les équipes de soutage du port sont formées pour lutter contre d'éventuels déversements et les limiter.
- Les équipes de soutage disposent des équipements de protection individuelle (EPI) appropriés pour gérer, lutter contre et échapper à tout déversement de carburant.
- Un plan de sortie désigné a été développé et des zones refuges ont été établies si nécessaire.

Considérations en matière de collaboration

- Un exercice théorique a été mené entre le propriétaire du navire et le port afin d'identifier et de comprendre les éventuels dangers.
- L'équipage du navire et le personnel en charge du soutage sont invités à cet exercice théorique afin de se familiariser avec le carburant et les systèmes de soutage, ainsi qu'avec les risques inhérents.
- Des zones de sécurité et des mesures de contrôle pour le soutage sont analysées et spécifiées.
- Des plans d'urgence spécifiques sont élaborés et convenus pour quand le navire est au port.
- Une étude des opérations simultanées admises conjointement au soutage (SIMOPS) a été réalisée afin d'analyser les activités portuaires menées simultanément acceptables.
- L'analyse des tâches critiques en matière de sécurité (SCTA) et l'évaluation des risques sanitaires de l'environnement de travail (WEHRA) ont été effectuées.

Considérations techniques

- Capteurs de détection des fuites installés dans le port (par ex. détection de gaz, caméra thermique ou moniteurs à ultrasons).
- Les flexibles, la tuyauterie fixe, les vannes et les nourrices de soutage sont certifiés pour le carburant applicable.
- Le système de soutage est équipé d'un raccord à déconnexion à sec pour la coupure de sécurité.
- La liaison navire-station côtière (SSL) et la communication d'arrêt d'urgence (ESD) sont compatibles entre le port et le navire.

Association des corridors verts et de l'hydrogène vert

15 L'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA) a identifié⁹ que l'« hydrogène vert » et ses dérivés offrent aux pays les plus industrialisés des opportunités de transformation de leurs industries afin d'atteindre des émissions nettes nulles, tout en ouvrant aussi des perspectives de développement industriel dans les pays en développement disposant de nombreuses ressources d'énergies renouvelables. Pour atteindre ces objectifs, des signaux de demande forts, des politiques publiques efficaces et une implication proactive du secteur privé sont nécessaires. Le déploiement de l'hydrogène vert va également déboucher sur la création de nouvelles chaînes de valeur, dont certaines s'étendront à l'échelle mondiale, et qui impliqueront de nombreuses parties prenantes. Une collaboration internationale est requise afin de partager les meilleures pratiques et les enseignements tirés au cours de ces développements.

16 En se basant sur une étude de cas sur des corridors verts établis entre l'Australie et l'est de l'Asie, la Getting to Zero Coalition du Global Maritime Forum a identifié qu'il était nécessaire de se pencher sur les instruments politiques à la fois du côté de l'approvisionnement et de celui de la demande afin de soutenir la création des corridors verts, mais aussi de stimuler la production d'hydrogène vert (Global Maritime Forum/Getting-to-Zero Coalition, 2024).

Instruments politiques du côté de l'approvisionnement

17 Mesures incitatives pour l'augmentation de la production d'hydrogène :

- .1 La production d'hydrogène à partir de sources d'énergie renouvelables va devenir une filière clé pour la production et la fourniture de combustibles aux émissions de GES nulles ou quasi nulles (porteurs d'hydrogène). Dans le cadre de son PAN, la Partie contractante à la Convention de Barcelone doit prendre en compte les instruments politiques permettant d'offrir des mesures incitatives en faveur du développement de projets d'hydrogène vert.
- .2 Les gouvernements peuvent également cibler les projets avec un plus large éventail d'utilisateurs finaux afin d'optimiser leur impact sur la création de marchés et les investissements. Ils peuvent également envisager de mettre en place des avantages fiscaux pour les projets d'hydrogène vert en adoptant un système similaire à celui introduit par la loi Inflation Reduction Act (IRA) en vigueur aux États-Unis.

18 Allocation de subventions pour la production de carburants aux émissions nulles pour le transport maritime :

- .1 Indépendamment du lieu de soutage, des subventions pour la production de carburant pourraient être attribuées pour les carburants aux émissions de GES nulles ou quasi nulles destinés au transport maritime afin de s'assurer que la filière maritime n'est pas éclipsée par d'autres secteurs (y compris ceux présentant un potentiel commercial à long terme plus faible) pour l'approvisionnement.
- .2 Si le soutage se fait dans un pays partenaire du corridor vert, cela peut aider ce pays à lancer sa production et son exportation d'hydrogène propre, auquel cas le corridor vert et les autres projets précurseurs réalisant le soutage au sein du partenaire du corridor vert deviennent les premiers acheteurs pour la production d'hydrogène.

⁹ IRENA (2024), *International co-operation to accelerate green hydrogen deployment*, Agence internationale pour les énergies renouvelables, Abu Dhabi. https://mc-cd8320d4-36a1-40ac-83cc-3389-cdn-endpoint.azureedge.net/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2024/Apr/IRENA_CF_Green_hydrogen_deployment_2024.pdf?rev=ade363a1f5af497ba8cf88803b2f141b (page consultée le 2 juin 2024)

- .3 Concernant le soutage dans le pays, de telles allocations peuvent générer de la confiance dans une future demande et encourager les investissements nécessaires pour établir un nouveau centre de soutage.

Instruments politiques du côté de la demande

19 Afin de soutenir l'adoption de carburants aux émissions de GES nulles ou quasi nulles dans les secteurs d'utilisation finale tels que le transport maritime, des mesures incitatives doivent être mises en place du côté de la demande afin de compléter le soutien apporté du côté de l'approvisionnement. Les corridors maritimes verts pourraient servir à débloquer les investissements nécessaires et les opportunités d'achat. Les instruments politiques du côté de la demande qui vont soutenir la réduction de l'écart de coût des carburants sont présentés ici :

- .1 Un programme de « Contracts for Difference » (CfD) pour l'ammoniac à teneur nulle ou proche de zéro en carbone pourrait permettre la mise en œuvre d'un soutien côté demande et s'avérer rentable pour le gouvernement sans sacrifier la stimulation efficace de la demande. Un tel programme pourrait éventuellement être spécifique à la filière maritime ou multisectoriel.
- .2 Si le combustible peut être souté en dehors d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone, un mécanisme garantissant l'origine du combustible doit être mis en place afin d'assurer l'éligibilité pour les subventions du côté de la demande (par exemple la création d'un programme de Garantie d'origine (GO) constituerait un instrument de vérification important).
- .3 Une autre option à explorer est la possibilité pour les gouvernements de mettre en place un système d'enchères pour les producteurs nationaux et les utilisateurs de combustibles aux émissions de GES nulles ou quasi nulles afin d'aider à regrouper la demande.
- .4 La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre devrait stimuler l'adoption des combustibles aux émissions nulles ou quasi nulles, notamment autour des années 2030. Le soutien aux premiers adoptants de la part des gouvernements nationaux ou régionaux sera particulièrement important pour le lancement des corridors. Le soutien du côté de la demande pourrait impliquer un mécanisme d'extinction progressive, mettant fin au soutien lorsque les réglementations de l'OMI prendront le relais.

20 Exemples de programmes annoncés côté demande (Global Maritime Forum/Getting-to-Zero Coalition, 2024) :

- Stratégie de transitions équitables en Nouvelle-Zélande : remise sur la consommation pour la transition régionale vers l'hydrogène¹⁰.
- Stratégie et feuille de route pour des centres d'hydrogène propre des États-Unis (qui alloue un budget d'un milliard d'USD pour le soutien du côté de la demande)¹¹.
- L'agence norvégienne Enova a annoncé des subventions du côté de la demande pour l'utilisation d'hydrogène et d'ammoniac dans le secteur du transport maritime, précisant que les navires doivent passer une certaine proportion de leur temps dans les eaux

¹⁰ *Interim Hydrogen Roadmap*, août 2023, Gouvernement néo-zélandais (2023)

<https://www.ena.org.nz/assets/9927-Interim-Hydrogen-Roadmap-AUG23.pdf> (page consultée le 2 juin 2024)

¹¹ *U.S. National Clean Hydrogen Strategy and Roadmap*, juin 2023, Département de l'Énergie des États-Unis <https://www.hydrogen.energy.gov/library/roadmaps-vision/clean-hydrogen-strategy-roadmap> (page Web) https://www.hydrogen.energy.gov/docs/hydrogenprogramlibraries/pdfs/us-national-clean-hydrogen-strategy-roadmap.pdf?sfvrsn=c425b44f_5 (rapport) (page consultée le 2 juin 2024)

norvégiennes pour être éligibles à ce soutien, ce qui constitue un autre point de référence pour un tel programme.¹²

Centre(s) de soutage d'énergie verte pour le transport maritime

21 La création de centres de soutage pour soutenir le transport maritime écologique (Global Maritime Forum/Getting-to-Zero Coalition, 2024) présente un certain nombre d'avantages majeurs, notamment :

- .1 Créer une valeur économique, en stimulant la création d'emplois au niveau régional et en diversifiant l'économie (locale/régionale/nationale) ;
- .2 Offrir des débouchés de vente au plan local pour les projets d'hydrogène locaux/régionaux tout en soutenant le développement d'une infrastructure d'exportation de l'hydrogène propre conformément à la politique nationale et aux ambitions climatiques, par exemple se hisser parmi les producteurs, exportateurs et utilisateurs leaders pour l'hydrogène renouvelable ; et
- .3 Pérenniser les ports et le secteur du transport maritime.

22 Lorsqu'un gouvernement national envisage de créer un centre de soutage pour le transport maritime écologique, il est recommandé de prendre en considération les points suivants :

- .1 Identifier et optimiser les infrastructures portuaires existantes et investir dans les développements nécessaires pour aider à la création d'un centre de soutage dans le port identifié.
- .2 Assurer la coordination d'un programme de centre de soutage en investissant dans le développement de la sécurité, des compétences, de la réglementation et de la technologie en travaillant en lien avec l'industrie (y compris en développant des normes de soutage spécifiques au port/à la communauté locale).
- .3 Investir dans la formation et la montée en compétences des intervenants sur la gestion des carburants aux émissions nulles ou quasi nulles, y compris en travaillant en partenariat avec les établissements d'enseignement et de formation afin de développer des cursus/cours adéquats.
- .4 Accélérer les processus de délivrance de permis et d'autorisations pour les infrastructures portuaires et une utilisation sûre de carburants aux émissions nulles ou quasi nulles.

Clean Energy Marine Hubs

23 L'initiative Clean Energy Marine Hubs (ou CEM Hubs) est une plateforme privée-publique multisectorielle qui vise à réduire les risques liés aux investissements nécessaires pour produire les carburants aux émissions nulles ou quasi nulles devant être transportés par la filière maritime. L'objectif de cette initiative est de se positionner comme la plateforme globale en mesure de catalyser et de soutenir

¹² *Enova to Transform Norway's Maritime Sector with Hydrogen and Ammonia*, décembre 2023.

<https://energynews.biz/enova-to-transform-norways-maritime-sector-with-hydrogen-and-ammonia/> (page consultée le 2 juin 2024)

l'alignement des efforts sur l'ensemble de la chaîne de valeur des secteurs de l'énergie et du transport maritime.¹³

24 L'initiative CEM Hubs est le tout premier partenariat de ce genre entre le secteur privé et les gouvernements couvrant la chaîne de valeur des secteurs de l'énergie et du transport maritime avec l'implication de l'ICS, de l'Association internationale des ports (IAPH) et de Clean Energy Ministerial (CEM), et menée par les gouvernements du Brésil, du Canada, de la Norvège, du Panama, de l'Uruguay et des Émirats Arabes Unis (EAU). L'IRENA et le Global Centre for Maritime Decarbonisation (GCMD) soutiennent cette initiative. En avril 2024, la Grèce est devenue la septième nation à rejoindre l'initiative CEM Hubs.

Groupe de travail sur la transition juste dans le secteur maritime

25 Le Groupe de travail sur la transition juste dans le secteur maritime a été établi lors de la COP 26 de l'UNFCCC en novembre 2021 par l'ICS, l'ITF, le Pacte mondial des Nations Unies, l'OIT et l'OMI¹⁴. Ce Groupe de travail a pour objectif de soutenir une décarbonation juste et centrée sur l'humain du secteur du transport maritime. Il est principalement financé par la Fondation Lloyd's Register et son partenaire du programme, la Singapore Maritime Foundation.

26 Les incertitudes quant aux futures options pour le carburant dans la filière maritime ont des conséquences sur la formation des gens de mer. Le manque de clarté sur la viabilité et l'adoption des options de carburant de substitution, ainsi que les incertitudes qui entourent les développements réglementaires et le financement, rendent difficiles une planification efficace de la transition de la main-d'œuvre dans le secteur maritime et l'attirent des investisseurs vers de nouveaux programmes de compétences, compatibles avec les besoins futurs du secteur et un avenir décarboné.

27 Malgré ces incertitudes, il est possible d'agir dès aujourd'hui pour débiter la formation des gens de mer afin de soutenir la transition. Il s'agit notamment d'investir dans les établissements de formation maritime et de les améliorer, avec notamment des installations et équipements appropriés, ainsi que de promouvoir des formateurs compétents dans le milieu maritime. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone peuvent aussi procéder rapidement à une révision ou à l'élaboration de normes et exigences pour la formation aux types de carburants de substitution via des avenants à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'OMI.

Plan d'actions en 10 points pour une transition juste pour les gens de mer

28 Un plan d'actions en 10 points pour une Transition juste pour les gens de mer a été élaboré et, bien que sa portée soit mondiale, bon nombre de ces points doivent être mis en œuvre au niveau national. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui élaborent leur PAN doivent prendre en compte les opportunités qui découlent de ce développement selon leur contexte national et chercher à s'assurer qu'elles soient reflétées comme il se doit afin de ne pas manquer de telles opportunités. Les 10 points sont présentés comme suit :

1 Atteindre un consensus pour débloquer la formation

Afin de débloquer les investissements nécessaires pour permettre à la main-d'œuvre maritime de disposer des compétences essentielles nécessaires à une industrie du transport maritime décarbonée, il convient d'atteindre urgemment un consensus mondial sur un objectif de décarbonation ambitieux pour

¹³ <https://www.cleanenergyministerial.org/initiatives-campaigns/hubs/> (page consultée le 28 mai 2024).

¹⁴ *Mapping a Maritime Just Transition for Seafarers – a position paper*, Pacte mondial des Nations Unies/OMI/ICS/ITF, novembre 2022. <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2022/11/Position-Paper-Mapping-a-Maritime-Just-Transition-for-Seafarers-%E2%80%93-Maritime-Just-Transition-Task-Force-2022-OFFICIAL.pdf> (page consultée le 28 mai 2024).

le secteur du transport maritime, qui soit plus explicitement aligné sur l'objectif de limitation de l'augmentation de la température de 1,5 °C de l'Accord de Paris. Un tel consensus permettrait d'établir les certitudes nécessaires pour stimuler l'adoption de carburants de substitution et de technologies d'énergies propres dans la filière maritime.

Principes fondamentaux pour une transition juste

2 Normes de travail mondiales

S'assurer que la planification d'une Transition juste, qui s'inscrit dans le cadre de plans de décarbonation plus larges dans le secteur maritime, est alignée sur les normes de travail établies au niveau mondial en vertu de la Convention du travail maritime, telle que modifiée (MLC de 2006), qu'elle est étayée par un dialogue social et l'engagement des parties prenantes.

3 Genre et diversité

Promouvoir la « diversité, l'équité et l'inclusion » à bord des navires comme levier d'amélioration de la gestion des performances et des risques au cours de la transition et par la suite.

4 Santé et sécurité

Appliquer une approche donnant la priorité à la santé et à la sécurité afin de réduire les risques liés à une transition écologique de l'industrie maritime avec des formations adaptées et une phase de familiarisation à bord des navires.

Recrutement et attrition

5 Soutenir les évolutions de carrière des gens de mer

Soutenir les plans de carrière des gens de mer, aussi bien en mer qu'à terre, en créant des cadres de mobilité afin de permettre aux gens de mer de développer des compétences transférables lors de leur temps à bord, en les préparant à une carrière à terre, au-delà de la navigation.

6 Gérer les problèmes d'attrition et de recrutement

Prendre activement des mesures pour régler le défi de l'attrition parmi les gens de mer, qui pose un problème de taille pour attirer et retenir les gens de mer (y compris des femmes) afin de réaliser la transition écologique du secteur du transport maritime.

Compétences et formation

7 Investir dans les compétences

S'assurer que les plans de décarbonation, y compris les dépenses et investissements, sont alignés sur les directives mondiales de l'IOT concernant une transition juste et tiennent compte du besoin de plus en plus fort de compétences permettant à la filière du transport maritime de soutenir sa transition écologique.

8 Renforcer les normes de formation mondiales

Renforcer les normes de formation mondiales pour les gens de mer, via un examen complet et continu de la Convention STCW de l'OMI et de son Code, en identifiant les domaines qui nécessitent une révision. Cela inclut le remplacement ou la mise à jour des savoirs, des connaissances, de la

compréhension et des aptitudes obsolètes (KUP), conformément à l'évolution de la sphère numérique et à la trajectoire de décarbonation du transport maritime.

9 Assurer une formation équitable

Proposer des modèles de formation équitables pour tous les gens de mer afin de suivre le rythme des avancées technologiques nécessaires pour soutenir la décarbonation du secteur ainsi que pour éviter de creuser l'écart entre les compétences et la formation, qui désavantage les gens de mer, en particulier dans les pays en développement, les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés.

10 Assurer une veille sur les compétences

Développer des conseils nationaux sur les compétences maritimes, comme organes consultatifs, afin de compléter le cadre de formation de la Convention STCW, y compris en portant une attention particulière aux compétences supplémentaires dont la main-d'œuvre du secteur maritime aura besoin pour gérer les carburants de substitution.
