
**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
01 avril 2025
Original : anglais

Sliema, Malte, 13-15 mai 2025

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

Feuille de route pour la transition vers des transports maritimes à faibles émissions de carbone en Méditerranée

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

Note du Secrétariat

Ce document préparé par le Secrétariat présente un projet de Feuille de route pour la transition vers des transports maritimes à faibles émissions de carbone en Méditerranée.

Contexte et objet

1 Selon la Quatrième étude de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les gaz à effet de serre (GES), les émissions totales - dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O) exprimés en CO₂ - des navires (international, national et pêche) sont passées de 977 millions de tonnes en 2012 à 1 076 millions de tonnes en 2018 (9,6 % d'augmentation). En 2012, les émissions de CO₂ représentaient 962 millions de tonnes, tandis qu'en 2018, ce chiffre avait augmenté de 9,3 % pour atteindre 1 056 millions de tonnes de CO₂. La part des émissions des navires dans les émissions anthropiques mondiales a augmenté de 2,76 % en 2012 à 2,89 % en 2018.

2 En avril 2018, l'OMI a adopté la Stratégie initiale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires (ci-après nommée 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.

3. En juillet 2023, l'OMI a adopté la Stratégie de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (ci-après nommée la Stratégie de 2023 de l'OMI concernant les GES), conformément au programme des actions de suivi, en lieu et place de 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).

4. En 2021, l'Union européenne (UE) a lancé son paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visant à réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 dans l'ensemble des secteurs industriels. Quatre nouveaux règlements ont alors été appliqués au secteur maritime :

- .1 La Directive du Système d'échange de quotas d'émission (SEQUE), qui est entrée en vigueur en 2023 ;
- .2 Le Règlement FuelEU, qui est entré en vigueur en 2025 ;
- .3 Le Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, qui vise à augmenter la disponibilité des carburants alternatifs dans les ports principaux des États membres de l'UE d'ici 2025 ; et
- .4 La Directive sur la taxation de l'énergie visant à supprimer l'exemption de taxe accordée aux carburants conventionnels entre les ports de l'UE et à créer une nouvelle taxe, qui est entrée en vigueur en 2023.

5 La mer Méditerranée est l'une des régions maritimes les plus fréquentées du monde, au carrefour du commerce mondial, du transport d'énergie et du tourisme. Elle a une importance stratégique en tant que carrefour commercial mondial, avec d'importants goulets d'étranglement au niveau du Détroit de Gibraltar et des Dardanelles, ainsi que des ports majeurs au Nord comme au Sud. La spécificité de la région influencera sans aucun doute les objectifs régionaux et internationaux de réduction des émissions de GES des navires.

6. Les objectifs seront affectés par les disparités économiques et politiques existantes entre les États côtiers méditerranéens, selon qu'ils sont membres de l'UE ou non, ce qui peut compliquer l'adoption d'une stratégie unifiée de décarbonation des transports maritimes dans la région méditerranéenne. Par ailleurs, l'instabilité géopolitique dans la région méditerranéenne ou les régions adjacentes peut faire obstacle aux efforts entrepris pour adopter une approche coordonnée dans le cadre de cette transition.

7. Pour surmonter ces difficultés, la collaboration et des efforts collectifs sont essentiels. Par ailleurs, pour dépasser les incertitudes concernant les politiques futures, un engagement proactif des gouvernements, parties prenantes de l'industrie et organisations internationales est crucial. Cet engagement aidera à établir des cadres réglementaires clairs et stables, qui favoriseront la confiance et permettront une planification et des investissements sur le long terme. Enfin, il est essentiel de cultiver la collaboration entre les parties prenantes. Cela inclut de créer des plateformes favorisant le dialogue et le partage des meilleures pratiques, et faisant la promotion de partenariats entre les gouvernements, les compagnies maritimes, les autorités portuaires et les organisations environnementales afin d'atteindre collectivement les objectifs fixés dans la Stratégie de l'OMI 2023 concernant les GES dans la région méditerranéenne. En agissant collectivement, les Parties contractantes peuvent intensifier leur contribution, réduire les coûts en partageant des ressources et doter la région d'un rôle de leader du transport maritime durable.

Initiatives entreprises à ce jour

8. Afin de relever le défi de la décarbonation de l'industrie maritime, lors de leur 22^e réunion (CdP 22, Antalya, Turquie, 2021), les Parties contractantes à la Convention de Barcelone se sont engagées par le biais de la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) (Décision 25/16) à *promouvoir et soutenir le développement et la mise en œuvre de solutions novatrices mondiales pour réduire et lutter contre le changement climatique.*

9. En outre, 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.

10. Afin d'aider les Parties contractantes à mobiliser et mettre en œuvre des solutions innovantes pour réduire les émissions de GES des navires dans certains ports de la région méditerranéenne, notamment par l'efficacité énergétique et la décarbonation, en 2024, le REMPEC a commandé plusieurs études pour favoriser une prise de décision basée sur les données. Avec des financements des gouvernements français et italiens, les études suivantes ont été menées par le REMPEC :

- .1 Étude sur la mise en œuvre effective de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES par les navires en Méditerranée, telle que présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.13 ;
- .2 Étude visant à évaluer les implications légales et techniques du Système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE) pour le transport maritime en Méditerranée, telle que présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.14 ;
- .3 Étude sur l'application de mesures de contrôle des émissions et de rendement énergétique pour les navires dans les zones portuaires de la région méditerranéenne, telle que présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.15 ;
- .4 Étude analysant l'impact de l'encrassement biologique sur le rendement énergétique des navires et le potentiel de réduction des émissions de GES des mesures de gestion de l'encrassement biologique dans la région méditerranéenne, telle que présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.16 ; et
- .5 Étude sur la mise en œuvre de couloirs et plateformes maritimes verts afin de réduire les émissions de GES des navires dans la région méditerranéenne, telle que présentée dans le document REMPEC/WG.61/INF.17.

¹ La 23^e réunion des Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone ») et ses Protocoles s'est tenue du 5 au 8 décembre 2023 à Portorož, Slovénie

11. En outre, après la Résolution 367 (79) du MEPC de l'OMI adoptée le 16 décembre 2022 pour encourager les États membres à développer et soumettre des plans d'action nationaux volontaires pour réduire les émissions de GES des navires, le REMPEC a aussi développé un projet de Document d'orientation pour la préparation de Plans d'action nationaux (PAN) afin de réduire les GES des navires dans la région méditerranéenne, comme indiqué dans le document REMPEC/WG.61/8/6.

12. Les données des études susmentionnées, menées par des organismes de recherche de renommée mondiale, se superposent, tandis que les propositions d'actions et de mesures potentielles sont dans certains cas de nature similaire. À la lumière de ce travail, les progrès réalisés jusqu'ici au sein de l'OMI après l'adoption de la Stratégie de l'OMI de 2023 et des initiatives de l'UE qui auront forcément un impact sur la région, le REMPEC s'est efforcé de préparer un projet de Feuille de route, et de résultats escomptés, pour la réduction des émissions de GES des navires en Méditerranée, présenté en Annexe au présent document, en vue de son examen par les Parties contractantes. Ce projet de Feuille de route offre un cadre complet aux Parties contractantes pour avancer sur la réduction des émissions de GES des navires et au niveau de l'interface navire-port via : 1) des dispositions réglementaires et politiques ; 2) un transport maritime à faibles émissions de carbone ; 3) le renforcement des capacités ; 4) les ports verts ; 5) les couloirs verts ; et 6) le financement vert.

13. Actions requises des participants à la réunion

Les participants à la réunion sont invités à :

- .1 **prendre note** des informations fournies dans ce document et l'Annexe ; et
- .2 **formuler des observations**, s'ils le jugent utile.

Annexe

**PROJET DE FEUILLE DE ROUTE POUR LA TRANSITION VERS DES TRANSPORTS
MARITIMES À FAIBLES ÉMISSIONS DE CARBONE EN MER MÉDITERRANÉE**

1 INTRODUCTION ET CONTEXTE

1.1 Le rapport 2013² du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) identifie la Méditerranée comme l'une des régions du monde les plus vulnérables face aux conséquences du réchauffement climatique. Le Rapport de 2019 sur l'état de l'Environnement et du Développement en Méditerranée (RED)³ conclut que le bassin méditerranéen est affecté par le changement climatique à un rythme bien plus rapide que la moyenne mondiale, en particulier par le réchauffement de l'atmosphère et de la surface de la mer, en toutes saisons. Selon l'indice de risque de submersion côtière⁴ (CRI-MED) appliqué à la Méditerranée (pour 21 pays méditerranéens), les points névralgiques côtiers se trouvent avant tout dans le sud-est de la région méditerranéenne. La Méditerranée est l'une des mers les plus fréquentées du monde, puisque 24 % de la flotte mondiale a fait escale ou a traversé la Méditerranée en 2019, notamment des porte-conteneurs, des gaziers, et des pétroliers et navires-citernes qui représentent respectivement 36,5 %, 32,6 % et 27 % de la flotte mondiale.

1.2 En outre, la Méditerranée est le deuxième plus grand marché mondial (après les Caraïbes) pour les croisières, puisqu'elle représentait 17,3 % des croisières mondiales en 2019. Le trafic portuaire des conteneurs affiche aussi une croissance rapide, ce qui accroît indéniablement la pression environnementale et renforce la nécessité d'avancer vers un secteur maritime durable. En outre, le trafic maritime augmente régulièrement, ce qui intensifie la pression environnementale, y compris en augmentant les émissions de CO₂.



Carte de la densité du trafic maritime en Méditerranée, 2017 (source : www.researchgate.net)

1.3 Le transport maritime participe à hauteur de 2,89 % aux émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales (OMI, 2020)⁵. En tant qu'organe de réglementation du transport maritime international, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est engagée à réduire les émissions atmosphériques produites par le secteur maritime. La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES marque un tournant important dans la transition du secteur vers des transports maritimes affichant zéro émission nette d'ici environ 2050. Pour atteindre cet objectif, une approche holistique, systématique et pluridisciplinaire doit être adoptée, qui intègre un mélange de stratégies et de collaboration active entre les parties prenantes.

1.4 L'adoption et l'application de réglementations appropriées sont essentielles pour décarboner l'industrie maritime. L'OMI travaille sur l'adoption de réglementations permettant de mettre en œuvre sa Stratégie de 2023 concernant les GES, y compris via la tarification des émissions de GES, pour encourager la transition vers des énergies à émissions de GES nulles et des technologies à zéro émission nette. Dans ce contexte, l'UE a déjà lancé l'ambitieux paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visant à réduire de 55 % les émissions de GES d'ici 2030 sur l'ensemble des secteurs industriels, notamment avec un système de quotas carbone étendu au transport maritime.

1.5 Les caractéristiques et spécificités de la région méditerranéenne influencent cette transition vers

² https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/WG1AR5_SPM_brochure_fr.pdf

³ <https://planbleu.org/wp-content/uploads/2021/04/RED-2020-Rapport-complet.pdf>

⁴ <https://coastalriskindex.com/>

⁵ OMI. (2020). Quatrième étude de l'OMI sur les GES. Disponible ici (en anglais) :

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

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

2 COUVERTURE GÉOGRAPHIQUE

2.1 La zone à laquelle s'applique la Feuille de route est la zone définie dans l'Article 2 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.

3 PROTECTION DES DROITS

3.1 Les dispositions de la Feuille de route ne devraient pas porter atteinte aux dispositions plus strictes régissant la gestion des émissions de GES par les navires d'autres programmes ou instruments nationaux, régionaux ou internationaux existants ou futurs, en tenant compte des bonnes pratiques existantes pour la réduction des GES par les navires en Méditerranée.

4 PRINCIPES DIRECTEURS

4.1 La Feuille de route sera fondée sur :

.1 le travail des Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans le cadre du Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable et les ODD (en particulier l'ODD 5 – Égalité entre les sexes, l'ODD 13 – Mesures relatives à la lutte contre le changement climatique, et l'ODD 14 – Vie aquatique) et le Bon état écologique (BEE) de la Méditerranée, en particulier les objectifs écologiques relatifs aux espèces non indigènes (OE2), aux contaminants (OE9) et aux déchets marins (OE10) ;

.2 les initiatives entreprises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour réaliser l'objectif 4 (Aborder les changements climatiques en tant que question prioritaire) dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne pour le développement durable (SMDD)⁶, dans sa version actualisée ;

.3 la collaboration avec toutes les parties prenantes de la région méditerranéenne, en particulier l'OMI et les instruments et instituts de réglementation de l'UE, afin d'encourager la cohésion, de maximiser les synergies et les bénéfices pour les Parties contractantes et leur efficacité, ainsi que pour renforcer l'impact sur le terrain ;

.4 les connaissances acquises lors des études menées et les lignes directrices développées par le REMPEC sur les émissions de GES des navires, ainsi que les réalisations et les leçons tirées de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031)⁷ ;

⁶ <https://www.unep.org/unepmap/fr/what-we-do/mediterranean-strategy-sustainable-development-mssd?%2Fwhat-we-do%2Fmediterranean-strategy-sustainable-development-mssd=>

⁷ [Décision IG.25/16.](#)

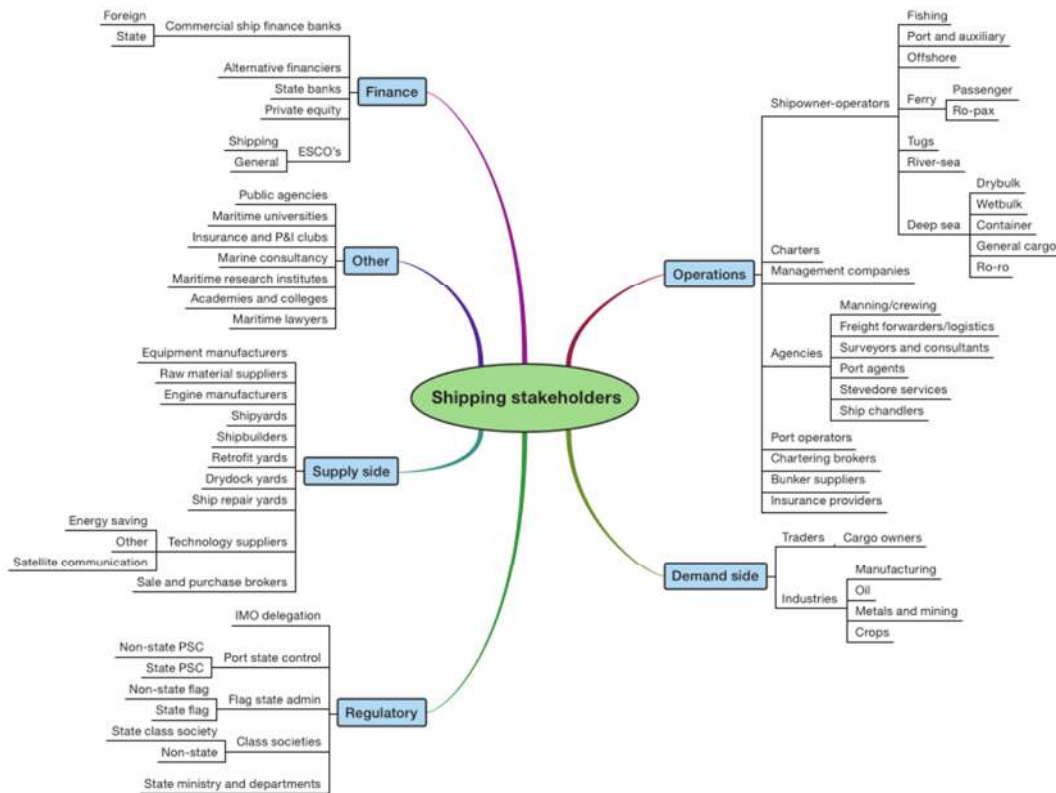
- .5 les principes de prévention et de précaution lors de la planification et la réalisation des activités, pour atteindre les objectifs de la Feuille de route ;
- .6 l'Approche écosystémique (EcAp) de la gestion des activités humaines dans l'environnement marin et côtier de la Méditerranée ;
- .7 les initiatives régionales et sous-régionales des pays pour lutter contre les émissions de GES des navires en Méditerranée ;
- .8 la coopération entre les organisations et les parties prenantes opérant en Méditerranée pour maximiser les synergies, dans toute la mesure possible, et les impacts sur le terrain, et encourager la cohésion et l'efficacité ;
- .9 le travail de promotion de l'égalité des genres et l'autonomisation des femmes dans le secteur maritime ; et
- .10 des solutions innovantes pour atteindre les objectifs de la Feuille de route dans le cadre de toute initiative de l'OMI et du PNUE/PAM.

5 APPLICATION

5.1 La présente Feuille de route traitera des émissions de GES provenant des navires et de l'interface navire/terre, selon les cas, en tenant compte des réglementations légales visant à contribuer à atteindre le net zéro et à contrôler les émissions de GES des navires, conformément au droit international, sous l'égide des agences spécialisées des Nations Unies, en particulier de l'OMI, y compris, mais sans s'y limiter les conventions internationales relatives à la sécurité maritime, notamment la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), et à la prévention de la pollution par les navires, notamment la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et son Annexe VI, ainsi que la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (« Convention AFS »).

6 PARTIES PRENANTES

6.1 Il est évident que la réduction, au niveau national, des émissions de GES par les navires dépend de différents ministères, agences gouvernementales ou institutions, et est affectée par les législations nationales.



Foreign State	État étranger
Commercial ship finance banks	Banques de financement des navires commerciaux
Alternative financiers	Financeurs alternatifs
State banks	Banques étatiques
Private equity	Fonds de capital d'investissement
Shipping	Transport maritime
General	Général
Finance	Financement
Public agencies	Organismes publics
Maritime universities	Universités marines
Insurance and P&I clubs	Assurance et P&I clubs
Marine consultancy	Services de conseil maritime
Maritime research institutes	Instituts de recherche maritime
Academies and colleges	Universités et grandes écoles
Maritime lawyers	Avocats spécialisés en droit maritime
Other	Autre
Equipment manufacturers	Équipementiers
Raw material suppliers	Fournisseurs de matières premières
Engine manufacturers	Motoristes
Shipyards	Chantiers navals
Shipbuilders	Constructeurs de navires
Retrofit yards	Terminaux portuaires de mise à niveau
Drydock yards	Terminaux portuaires de carénage
Energy Saving	Économies d'énergie
Satellite communication	Communication par satellite
Technology suppliers	Fournisseurs de technologies
Sale and purchase brokers	Courtiers d'achat et de vente
Supply side	Offre
IMO delegation	Délégation IMO
Non state PSC	PSC non étatique
State PSC	PSC étatique

Port state control	Contrôle de l'état du port
Non state flag	Pavillon non étatique
State flag	Pavillon étatique
Flag state admin	Administration de l'état du pavillon
State class society	Société de classification étatique
Non state	Non étatique
Class societies	Sociétés de classification
State ministry and departments	Ministères et départements d'état
Regulatory	Aspect réglementaire
Shipowner-operators	Propriétaires de navires-Opérateurs
Fishing	Pêche
Port and auxiliary	Port et auxiliaire
Offshore	Offshore
Ferry	Ferry
Passenger	Passagers
Ro-pax	Navire mixte
Tugs	Remorqueurs
River-sea	Fluvio-maritime
Drybulk	Vrac solide
Wetbulk	Vrac liquide
Container	Conteneurs
General cargo	Marchandises diverses
Ro-ro	Rouliers
Deep sea	Hauturiers
Charters	Affréteurs
Management companies	Sociétés de gestion
Operations	Opérations
Agencies	Agences
Manning/crewing	Main-d'œuvre/personnel
Freight forwarders/logistics	Transitaires/Logistique
Surveyors and consultants	Inspecteurs et consultants
Port agents	Agents portuaires
Stevedore services	Services de débarquement
Ship chandlers	Approvisionnement de navires
Port operators	Opérateurs portuaires
Chartering brokers	Courtiers d'affrètement maritime
Bunker suppliers	Sociétés de soutage
Insurance providers	Assureurs
Demand side	Demande
Traders	Négociateurs
Industries	Industries
Cargo owners	Propriétaires de marchandises
Manufacturing	Production
Oil	Pétrole
Metals and mining	Métaux et industrie minière
Crops	Céréales
Shipping stakeholders	Parties prenantes du transport maritime

6.2 À l'échelle nationale, il est important d'identifier quels secteurs et parties prenantes maritimes jouent un rôle dans la réduction des émissions de GES par les navires. Cela étant dit, la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES définit l'ambition suivante : « adopter des techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles qui représentent au moins 5 % de l'énergie utilisée par les transports maritimes internationaux d'ici à 2030, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 10 % ». Cet objectif et l'action climatique de l'Union européenne (UE), dont sont membres certaines Parties contractantes, vont avoir un impact croissant sur le transport maritime dans l'ensemble de la Méditerranée. Par conséquent, il est urgent pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone de réfléchir aux difficultés et aux opportunités que cela représente d'un point de vue régional.

6.3 La responsabilité des objectifs de la Feuille de route incombe principalement aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Par conséquent, les principales parties prenantes à sa mise en œuvre sont les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, individuellement et en tant que groupe.

6.4 Cependant, pour soutenir ces actions individuelles et collectives, des efforts collectifs de collaboration et de coordination de toutes les parties prenantes régionales sont nécessaires. Compte tenu de l'expertise technique requise pour la mise en œuvre de la Feuille de route dans le cadre du Protocole Prévention et situations critiques, le REMPEC, soutenu par le Secrétariat de la Convention de Barcelone, d'autres composantes du PAM et d'autres parties prenantes, aidera les Parties contractantes à s'accorder sur diverses questions, par le biais de la fourniture et de la coordination du soutien technique et de l'offre d'une plateforme pour la coopération régionale et sous-régionale.

7 OBJECTIF DE LA FEUILLE DE ROUTE MÉDITERRANÉENNE ET PLAN D'ACTION

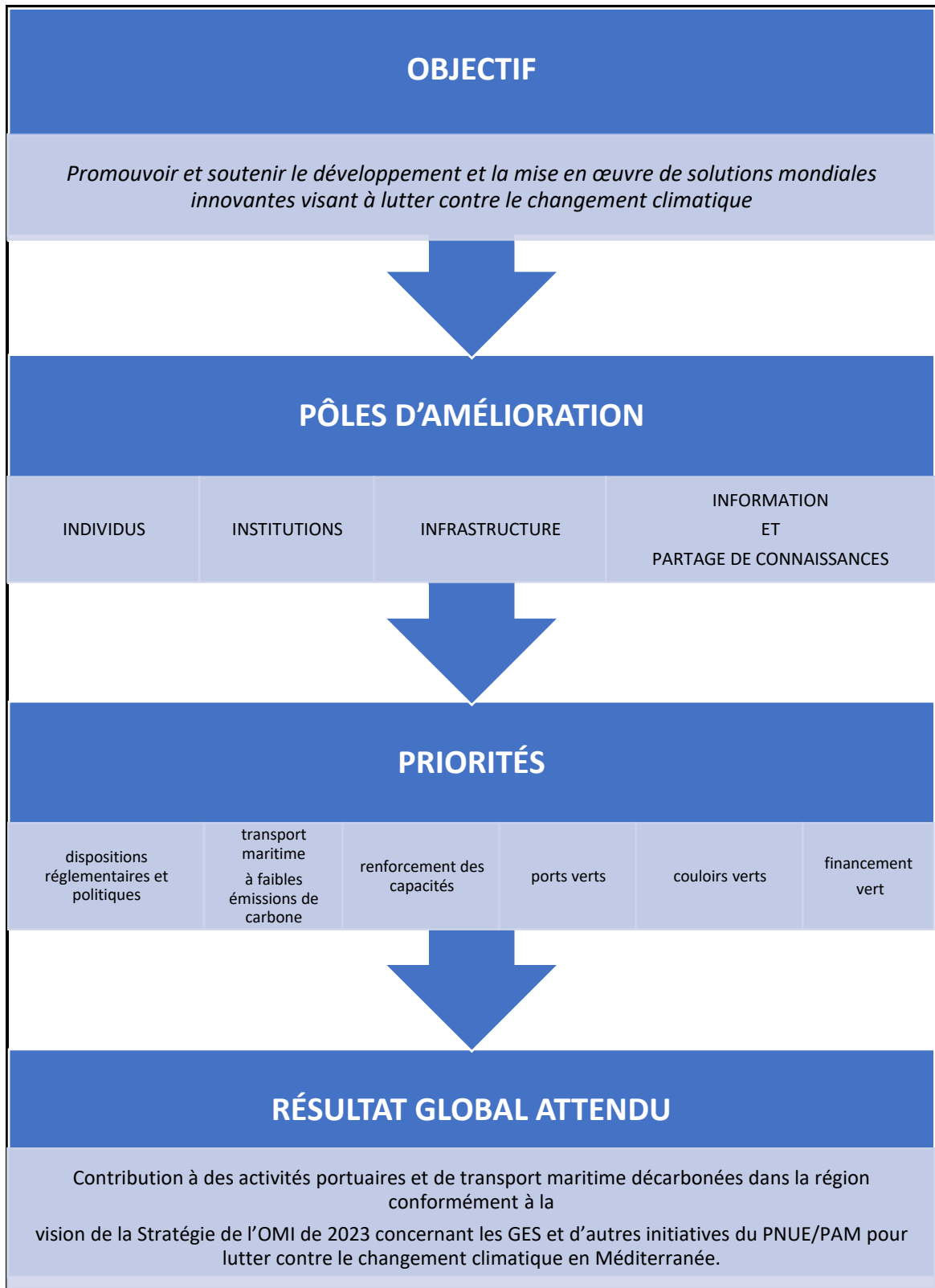
7.1 Lors de leur 22^e Réunion (CdP 22, Antalya, Turquie), les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses protocoles (2022-2031) ont adopté la Décision 25/16 sur la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031).

7.2 La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) identifie sept objectifs stratégiques communs (OSC) clés qui représentent des priorités pour guider les actions des 10 prochaines années. L'OSC 2 vise notamment à :

« Promouvoir et soutenir le développement et la mise en œuvre de solutions novatrices mondiales pour réduire et lutter contre le changement climatique »

7.3 L'objectif de cette Feuille de route est d'utiliser l'expérience des Parties contractantes dans la réduction des émissions de GES des navires au niveau régional et surtout de renforcer, de manière coordonnée, les efforts collaboratifs et collectifs existants des Parties contractantes, qui s'appuient sur ce qui a déjà été fait dans la région en la matière pour réduire les émissions de GES provenant des navires et de l'interface navire/terre, et enfin de contribuer à l'ambition de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

Figure 1 : Schéma de la Feuille de route



8 PRIORITÉS DE LA FEUILLE DE ROUTE

8.1 Les priorités de la Feuille de route sont les suivantes :

Priorité clé 1 : dispositions réglementaires et politiques

Contexte - L'Annexe VI de MARPOL, qui régule la pollution atmosphérique et les émissions de GES provenant des navires et dont les Parties représentent 97,3 % du tonnage mondial de la marine marchande, est un instrument essentiel pour réduire l'impact sur l'environnement marin. Pour les États côtiers méditerranéens, la désignation de la région parmi les zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (ECA SO_x) par l'OMI en 2022, avec une entrée en vigueur le 1^{er} mai 2025, a constitué un tournant. Au moment de cette désignation, 16 États côtiers sur 21 adhéraient à l'Annexe VI de MARPOL. En vertu de l'Annexe VI de MARPOL, l'ECA SO_x Med cible les SO_x, mais soutient aussi indirectement la réduction des GES.

Par ailleurs, l'encrassement biologique de la coque des navires participe grandement à augmenter leur consommation de combustible et les émissions de GES. Les études montrent qu'une approche efficace de la gestion de l'encrassement biologique, à travers la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (Convention AFS) par exemple, pourrait réduire les émissions de GES liées au transport maritime jusqu'à 19 %, ce qui équivaut à 198 millions de tonnes de CO₂. Une gestion efficace de l'encrassement biologique peut permettre des économies d'énergie et de consommation de combustible importantes, particulièrement bénéfiques dans les régions maritimes connaissant une forte affluence comme la mer Méditerranée.

Par conséquent, pour les États côtiers méditerranéens, la ratification et l'application effective de l'Annexe VI de MARPOL et de la Convention AFS deviennent essentielles pour répondre aux objectifs climatiques mondiaux et régionaux et pour rendre la Méditerranée plus propre.

Tandis que certains États côtiers méditerranéens ont ratifié l'Annexe VI de MARPOL et la Convention AFS, et intégré les dispositions dans leurs cadres juridiques nationaux, la procédure de ratification est en cours pour d'autres. Son adoption, puis son application par tous les États de la région sont cruciales pour assurer un cadre réglementaire harmonisé, gage d'égalité pour tous les pavillons ou états du port, et pour promouvoir la coopération régionale dans la réduction des émissions.

Outre les réglementations de l'OMI sur la réduction des GES, en 2021, l'Union européenne (UE) a lancé l'ambitieux paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visant à réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 dans l'ensemble des secteurs industriels, qui aura un impact direct sur la région méditerranéenne. Quatre nouvelles réglementations ont été appliquées au secteur du transport maritime : 1) la Directive de l'Union européenne établissant un système d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE), qui est entrée en vigueur en 2023, et a été étendue au transport maritime depuis 2024 ; 2) le Règlement FuelEU Maritime qui est entré en vigueur en 2025 ; 3) le Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, qui actualise une directive existante afin d'accélérer la disponibilité du GNL d'ici 2025, ainsi que l'alimentation électrique à quai dans les principaux ports européens d'ici 2030 ; et 4) la Directive sur la taxation de l'énergie qui supprime l'exemption de taxes accordée aux carburants conventionnels entre les ports européens en 2023.

Recommandations :

- 1 ratifier les instruments de l'OMI visant la réduction des émissions de GES par les navires, y compris la gestion de l'encrassement biologique, si cela n'a pas encore été fait ;
- 2 transposer dans la législation nationale les réglementations pertinentes des instruments de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES par les navires, y compris concernant la gestion de l'encrassement biologique ;

- 3 aligner les réglementations nationales sur les réglementations pertinentes de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES par les navires, y compris concernant la gestion de l'encrassement biologique ;
- 4 aligner les politiques régionales et nationales sur les mesures émergentes de l'UE visant à encourager les carburants plus propres et le transport maritime à faibles émissions de carbone ;
- 5 assurer le respect des réglementations de l'OMI pertinentes concernant la réduction des émissions de GES par les navires, y compris concernant la gestion de l'encrassement biologique à travers des mécanismes d'application adéquats.

Priorité clé 2 : transport maritime à faibles émissions de carbone

Contexte - Le secteur maritime a développé différentes solutions à émissions de GES nulles/réduites, qui en sont à différentes étapes de développement, selon le type de navire, sa taille et ses besoins opérationnels pour répondre aux objectifs de décarbonation de l'OMI. Les solutions incluent des systèmes électriques à batterie, des systèmes hybrides, l'utilisation de l'hydrogène, l'ammoniac, le GNL, le biodiesel et le biogaz pour remplacer les combustibles fossiles traditionnels associés à la propulsion éolienne. L'amélioration du rendement énergétique, par une conception optimisée des navires, la gestion (de la vitesse) opérationnelle, le nettoyage proactif de la coque, la capture du carbone à bord et une meilleure logistique, est également essentielle pour réduire les émissions. Par ailleurs, les outils numériques, l'automatisation et l'IA peuvent améliorer le routage météorologique et rationaliser les opérations portuaires, ce qui contribue à réduire les séjours des navires dans les ports et ainsi, les émissions dans les ports. Les solutions sont différentes pour les navires existants et pour les navires neufs.

Recommandations :

- 1 veiller à ce qu'il existe des capacités et une expertise suffisantes pour de nouvelles solutions de transport maritime vert, dont le développement d'une législation qui faciliterait un environnement propice à l'adoption de solutions à émissions faibles et nulles pour les navires nationaux ;
- 2 respecter les obligations techniques et opérationnelles de l'OMI en matière de rendement énergétique des navires (EDI, EEOI, EEXI, CII et SEEMP) ;
- 3 encourager des stratégies techniques et opérationnelles de réduction des émissions tout en assurant l'efficacité opérationnelle, notamment en élargissant l'ECA SO_x aux NO_x et en introduisant la navigation à vitesse réduite dans les aires spécialement protégées, dans le cadre du Protocole ASP/DB ;
- 4 proposer des avantages fiscaux et des subventions aux propriétaires de navires pour les inciter à adopter des carburants à zéro émission ;
- 5 soutenir la R&D de solutions efficaces et durables en regroupant les ressources de parties prenantes publiques et privées, soutenir la recherche sur l'efficacité énergétique du transport maritime et développer des outils basés sur les données pour une meilleure gestion. Encourager les institutions scientifiques et l'industrie afin d'identifier des domaines de recherche clés, de participer à des programmes de R&D et de partager les résultats avec les États côtiers ;
- 6 collaborer avec les constructeurs et les fournisseurs des États côtiers afin de faciliter l'importation, l'installation et l'entretien des technologies à faibles émissions pour les navires ;
- 7 promouvoir l'utilisation de revêtements lisses et de technologies alternatives pour réduire la friction sur la coque ;

8 mener des projets de numérisation pour l'optimisation des trajets, le suivi de la consommation de carburant et la maintenance prédictive.

Priorité clé 3 : renforcement des capacités

Contexte - La transition vers l'utilisation de carburant à faibles émissions de carbone et des transports maritimes à zéro émission nette pour atteindre les objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES exige un renforcement des capacités transdisciplinaires, complété par une sensibilisation à l'action collective. Des programmes efficaces de renforcement des capacités pour le personnel maritime, les autorités portuaires et les représentants gouvernementaux, en accord avec les instruments de l'OMI qui visent à réduire les émissions de GES par les navires, y compris les directives de l'OMI sur le transport maritime à zéro émission, sont essentiels. La formation doit être systématique et porter sur la conformité technique avec les technologies de réduction des émissions, les bonnes pratiques opérationnelles et les cadres juridiques et politiques régissant la décarbonation du secteur maritime. La sensibilisation, pour veiller à ce que toutes les parties prenantes comprennent les cadres réglementaires applicables dans la région, y compris les initiatives de décarbonation de l'UE et l'urgence de la transition vers des transports maritimes à zéro émissions nettes, renforcera indirectement les risques à long terme liés à l'inaction.

Recommandations :

- 1 donner la possibilité au personnel d'acquérir des connaissances sur les technologies (vertes) de transport maritime à faibles émissions de carbone et sur les instruments pertinents de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES par les navires ;
- 2 renforcer l'expertise concernant l'application des réglementations en matière d'émissions et des mesures de contrôle par l'État du port (PSC) ;
- 3 créer des centres régionaux d'excellence sur le transport maritime vert pour promouvoir des technologies et des opérations visant à améliorer le rendement énergétique et encourager l'innovation en soutenant les universités et les instituts de recherche à partir de l'expérience du MTCC de l'OMI ;
- 4 lancer des campagnes de sensibilisation régionale en impliquant des responsables industriels afin d'informer les professionnels du secteur maritime, les propriétaires de navires et d'autres parties prenantes sur l'impact environnemental des émissions provenant des navires ;
- 5 travailler avec des organisations comme l'OMI, l'UE, la BERD et d'autres mécanismes de financement pour trouver les fonds et l'expertise nécessaires aux programmes de renforcement des capacités et pour promouvoir la sensibilisation régionale.

Priorité clé 4 : ports verts

Contexte – Les ports jouent un rôle important dans la réduction des émissions globales de GES provenant des navires. Divers ports ont commencé à développer des stratégies pour réduire les émissions provenant de l'interface navire/port, telles que :

- .1 la réduction des émissions des remorqueurs ;
- .2 la disponibilité d'une alimentation à terre au quai ;
- .3 la réduction des émissions liées à la manutention des cargaisons par les ports ;
- .4 l'éclairage à LED, les systèmes d'arrivée juste-à-temps ;
- .5 le captage, le stockage et la valorisation du CO₂ (CCUS) ; et

.6 d'autres mesures visant à augmenter le rendement énergétique, comme le dégagement sous quille dynamique (Dynamic Under Keel Clearance), l'amarrage automatique, les combustibles verts pour les camions.

L'utilisation de carburants à faibles émissions de carbone, y compris l'utilisation de l'électricité pour alimenter les navires et les navires hybrides pour le transport maritime à courte distance à bord de ferries, ainsi que l'alimentation électrique à terre (OPS) ou « cold ironing », sont aujourd'hui les stratégies probablement les plus courantes pour réduire les émissions de GES provenant des navires. Une gestion efficace de l'encrassement biologique peut aussi permettre des économies d'énergie et des réductions des émissions importantes, particulièrement bénéfiques dans les voies maritimes très fréquentées de la mer Méditerranée. Ces stratégies s'accompagnent de difficultés spécifiques pour les ports, comme l'existence d'une gestion efficace de l'encrassement biologique et des infrastructures de soutage pour les carburants à faibles émissions de carbone, ainsi que la pression énergétique importante de l'OPS sur les infrastructures de fourniture d'énergie existantes d'un pays.

Recommandations :

- 1 promouvoir l'adoption officielle des Directives de l'OMI sur l'encrassement biologique par les Parties contractantes pour le transport maritime captif à courte distance en Méditerranée ;
- 2 promouvoir les installations de nettoyage dans l'eau (IWC) dans certains ports ;
- 3 envisager la mise à niveau des raccords au réseau électrique pour soutenir l'extension de l'électrification des activités portuaires ;
- 4 promouvoir l'alimentation électrique à terre (cold ironing) dans les principaux ports ;
- 5 proposer des incitations économiques aux ports méditerranéens afin de récompenser les opérations à faibles émissions de carbone des propriétaires de navires sous la forme de « remises vertes » ;
- 6 créer un programme de ports verts méditerranéens unifié accordant des tarifs avantageux ou un stationnement prioritaire aux navires utilisant des carburants alternatifs ou avec un bon classement environnemental ;
- 7 établir, et ensuite élargir les infrastructures pour carburants alternatifs afin de développer un réseau de plateformes de soutage de carburants alternatifs dans des ports méditerranéens clés, tout en assurant la compatibilité des installations de réapprovisionnement dans la région.

Priorité clé 5 : couloirs verts

Contexte – La mise à niveau de l'infrastructure portuaire pour réduire les émissions de GES au niveau de l'interface navire/port facilite la désignation d'itinéraires de transport maritime à faibles émissions de GES ou de couloirs verts réservés aux seuls navires à émissions de GES faibles ou nulles. Puisque les couloirs maritimes verts exigeront la fourniture d'énergie verte, au départ et/ou à l'arrivée ou dans les ports à proximité, cela peut encourager la coordination du développement des infrastructures pour garantir leur complémentarité et leur interopérabilité.

Cela pourrait aussi encourager la création de pôles combustibles dans les ports, avec une spécialisation (initiale) en faveur de certains carburants alternatifs et une connexion de ces pôles dans les couloirs maritimes. Depuis la déclaration de Clydebank en 2021⁸, plus de 60 initiatives de couloirs maritimes verts ont été annoncées, soit une hausse significative, de 21 en 2022 à plus de 60 en novembre 2024, dont près de 32 nouveaux couloirs annoncés en 2023. La plupart de ces initiatives en sont à l'étape de

⁸ <https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors>

l'étude de faisabilité ou des plans de mise en œuvre. Aucune d'elles n'est opérationnelle pour le moment en Méditerranée, bien que plusieurs couloirs verts en soient à un stade avancé de leur développement.

La mise en place de couloirs maritimes verts exige de :

- .1 établir les bases des trois piliers (navires, carburants utilisés par les navires et infrastructures) et d'identifier les opportunités pour les précurseurs ;
- .2 impliquer des parties prenantes clés, comme les propriétaires des marchandises et des navires, les opérateurs, les régulateurs, les autorités portuaires et les producteurs de combustibles ; et
- .3 développer un plan holistique avec un calendrier à destination de toutes les parties prenantes. La mise en œuvre nécessiterait ensuite de trouver des investissements pour créer les infrastructures requises au sein des couloirs.

Recommandations :

- 1 envisager la possibilité de créer des couloirs verts port-à-port ou sous-régionaux, par exemple un couloir reliant les principaux ports de la Méditerranée occidentale.

Priorité clé 6 : financement vert

Contexte - La Stratégie initiale de l'OMI de 2018 concernant les GES a introduit des « propositions de mesures envisageables à moyen et long terme » afin d'encourager la réduction des émissions de GES par les navires. Parmi elles, les mesures basées sur le marché (MBM) ont été identifiées comme des solutions possibles à moyen terme. Les MBM fixent un prix pour les émissions de GES afin d'inciter le secteur maritime à réduire sa consommation de carburant en investissant dans des navires plus économes en carburant, en adoptant des technologies avancées et en améliorant leur efficacité opérationnelle. La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES a réaffirmé la nécessité d'intégrer l'aspect économique, à travers un mécanisme de tarification des émissions de GES par les navires, qui serait inclus dans un ensemble plus large de mesures visant à atteindre les objectifs de réduction. L'argument économique pourrait avoir quatre effets :

- .1 soutenir la réduction des émissions de GES par les navires, conformément à la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES ;
- .2 encourager l'adoption de solutions à teneur faible ou nulle en carbone ;
- .3 contribuer potentiellement à un fonds international de R&D pour des technologies évolutives à émissions de GES faibles ou nulles ; et
- .4 soutenir les actions climatiques des pays en développement, y compris leurs efforts d'adaptation et de lutte contre le changement climatique.

Dans ce contexte, en 2005, l'Union européenne a créé la Directive établissant un système d'échange de quotas d'émissions dans l'Union européenne (SEQE-UE), qui couvre environ 45 % des émissions de GES de l'UE. Depuis le 1^{er} janvier 2024, la Directive SEQE-UE a été étendue aux émissions provenant du transport maritime. Cette Directive a un impact important sur le secteur du transport maritime pour les pays de la Méditerranée ayant des échanges commerciaux avec l'UE.

Tandis que les états méditerranéens membres de l'UE appliquent activement la Directive SEQE-UE, certains pays méditerranéens non membres s'efforcent de développer leurs propres mécanismes de tarification du carbone, afin de s'aligner avec la Directive SEQE-UE (par ex., la Turquie).

Les disparités économiques et politiques entre les États côtiers méditerranéens, selon qu'ils sont membres de l'UE ou non, peuvent compliquer l'adoption d'une stratégie unifiée à l'échelle régionale en faveur d'un mécanisme de tarification des GES du secteur maritime.

Recommandations :

1 participer activement aux réunions et négociations régionales et internationales pour encourager les partenariats régionaux dans toute la mesure possible afin de contribuer au développement d'un mécanisme de tarification des émissions de GES du secteur maritime ;

2 veiller à ce que les mesures économiques régionales ou nationales existantes complètent et respectent le mécanisme mondial de tarification des émissions de GES du secteur maritime pour éviter toute disparité pouvant entraîner un transfert d'émissions de carbone ou de revenus ;

3 évaluer la charge administrative liée à la gestion d'un mécanisme mondial de tarification des GES du secteur maritime et vérifier que les ressources seront suffisantes pour gérer ce mécanisme une fois qu'il sera en place ;

4 veiller à ce que les états avec les plus faibles revenus de la région aient accès aux revenus accumulés grâce au mécanisme mondial de tarification des GES du secteur maritime pour soutenir la modernisation des systèmes d'énergie et l'amélioration du rendement énergétique de leur secteur maritime, ainsi que leur action climatique.

9 RÉSULTATS ET CALENDRIER DE LA FEUILLE DE ROUTE

9.1 Les résultats attendus de la Feuille de route sont présentés dans l'Appendice. Ces résultats découlent de différentes recommandations proposées en lien avec les priorités de la Feuille de route. La mise en œuvre de la Feuille de route et les résultats attendus exigent des partenariats efficaces, un soutien financier et seront, pour la plupart, basés sur des projets.

9.2 Le calendrier des résultats attendus répertoriés dans l'Appendice est approximatif et pourra être adapté pour permettre des examens périodiques de l'efficacité et de la pertinence de la Feuille de route. Ces examens périodiques tiendront compte des exigences de mise en œuvre, des progrès technologiques et des évolutions réglementaires. L'objectif est d'assurer le respect des objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES et des initiatives du PNUE/PAM visant à lutter contre le changement climatique dans la région.

10 RAPPORT ET SUIVI

10.1 Un processus de suivi est établi afin d'assurer la mise en œuvre effective de la Feuille de route, tandis qu'un mécanisme de rapport est également crucial.

10.2 La Feuille de route sera révisée une fois tous les deux ans par la réunion des Correspondants du REMPEC. Des ajustements seront effectués selon les besoins, pour refléter les progrès réalisés et répondre aux difficultés émergentes liées aux émissions de GES des navires. Cette révision périodique doit permettre de veiller à ce que la Feuille de route réponde à l'évolution des besoins du secteur maritime dans la région et des objectifs plus larges de développement et de développement durable de la région.

10.3 À cet effet, tous les deux ans, le REMPEC préparera un rapport consolidé sur la mise en œuvre de la Feuille de route à partir des informations fournies par les Parties contractantes et d'autres sources d'information disponibles. Le rapport sera présenté à la Réunion des Correspondants. Il sera mis à disposition du grand public et présenté dans d'autres forums pertinents.

11 RÉDUCTION DES RISQUES

11.1 Certains risques pèsent sur la bonne mise en œuvre de la Feuille de route, y compris, sans s'y limiter la disponibilité de fonds suffisants et appropriés au sein des Parties contractantes et des institutions régionales. En outre, la complexité des caractéristiques socio-politiques de la région méditerranéenne présente de possibles instabilités politiques dans la région, qui pourraient nuire à sa mise en œuvre.

11.2 Afin de réduire les risques identifiés, l'utilisation des technologies numériques devrait être envisagée pour améliorer la création de réseaux, le renforcement des capacités et la visibilité. Afin de réduire les risques associés au financement, les Parties contractantes doivent veiller à ce que les fonds disponibles soient utilisés de manière efficace et pertinente en évitant la duplication des efforts dans la mise en œuvre de la Feuille de route. Les Parties contractantes devront également se coordonner avec toutes les parties prenantes (y compris le secteur privé, les ONG régionales et internationales) en quête d'opportunités de collaboration et d'efforts conjoints, dans toute la mesure possible.

11.3 Le REMPEC aidera les Parties contractantes, dans les limites de ses capacités, à développer des partenariats avec les organisations régionales et internationales, et à rechercher des opportunités de financement pour soutenir les activités nécessaires à la mise en œuvre de la Feuille de route. Pour réduire les risques associés aux potentielles instabilités politiques, les Parties contractantes continueront de s'efforcer, dans le cadre de la Convention de Barcelone, de relever individuellement et collectivement les défis communs, à travers un consensus régional, pour le bien de toute la région et de ses Parties contractantes.

Appendice
Résultats attendus de la Feuille de route

	Résultats attendus	Calendrier		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
i.	Création d'un groupe de travail sur la décarbonation en Méditerranée pour superviser la mise en œuvre de la Feuille de route.	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
ii.	Ratification des instruments internationaux pertinents de réduction des émissions de GES par les navires, y compris la gestion de l'encrassement biologique ; transposition de ces instruments dans la législation nationale ; et harmonisation des règlements nationaux avec ces instruments.	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
iii.	Conformité et efficacité opérationnelle, en commençant par la possible extension de l'ECA SO _x aux NO _x au titre de l'Annexe VI de MARPOL.	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
iv.	Programme de renforcement des capacités visant à former le personnel aux technologies vertes de transport maritime, aux instruments de réduction des émissions de GES de l'OMI et à la législation maritime européenne, tout en développant également l'expertise dans l'application des réglementations sur les émissions et des mesures des PSC.	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
v.	Une campagne de sensibilisation complète destinée à différentes parties prenantes, pour informer sur l'impact des émissions du transport maritime et mettre en avant les avantages de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
vi.	R&D sur des solutions efficaces et durables à travers la collaboration public-privé. Identification par les instituts de recherche et l'industrie de domaines clés d'innovation et partage des résultats des efforts pilotes parmi les états côtiers au sein d'une plateforme commune.	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
vii.	Navigation à vitesse réduite volontaire et autres mesures d'organisation du trafic maritime visant à réduire les émissions tout en maintenant l'efficacité opérationnelle dans les aires spécialement protégées, dans le cadre du Protocole ASP/DB.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
viii.	Outils conçus pour la collecte de données sur la consommation de carburant, l'optimisation des trajets et la maintenance prédictive.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
ix.	Fourniture d'une infrastructure adéquate afin de créer des installations de nettoyage dans l'eau (IWC) et de soutenir les navires à l'aide de carburants alternatifs ou de sources d'énergie à quai dans certains ports.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
x.	Programme incitatif de « remises vertes » destiné aux propriétaires de navires dans les ports méditerranéens afin de récompenser les opérations à faibles émissions de carbone, qui formera la base d'un programme pour les ports verts de la Méditerranée accordant des réductions de frais ou un stationnement prioritaire aux navires plus respectueux de l'environnement.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
xi.	Création de couloirs verts entre les ports de la Méditerranée, au sein de la région et au-delà.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
xii.	100 % de transport maritime à zéro émission nette en Méditerranée d'ici 2050.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>