



# Prévisions concernant le transport maritime

Évaluation des propositions de mesures basées sur le marché (MBM) dans le cadre des stratégies de décarbonation du transport maritime à l'Organisation maritime internationale

RÉSUMÉ Septembre 2024







## **Une nouvelle stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le transport maritime international**

Le transport maritime international est responsable [d'environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre \(GES\), et ce chiffre pourrait augmenter de 50 % d'ici 2050 si aucune mesure n'est prise](#). L'Organisation maritime internationale (OMI) a mis à jour [sa stratégie en matière de GES en 2023](#), visant des émissions nettes de GES nulles d'ici 2050 ou autour de cette date. Cette stratégie comprend des objectifs tels qu'une réduction des émissions de 20 à 30 % d'ici à 2030 et de 70 à 80 % d'ici à 2040, par rapport aux niveaux de 2008. Elle prévoit également l'utilisation de 5 à 10 % de carburants non polluants d'ici à 2030. Bien que représentant un pas en avant, les actions sont [insuffisantes](#) pour aligner le secteur maritime sur l'objectif de l'Accord de Paris de limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5°C.

Pour progresser, des mesures économiques ou fondées sur le marché ont été proposées par divers pays et organisations internationales afin d'aider le secteur maritime à atteindre ses objectifs de décarbonation.

Dans le contexte des réunions du Comité de protection du milieu marin (CPMM/MEPC) de l'OMI en 2024 et 2025, ces propositions de tarification des GES seront cruciales pour façonner l'avenir des stratégies de réduction des émissions du transport maritime.

Carbon Market Watch (CMW) a évalué ces propositions en fonction de [principes](#) clés en matière de climat et d'équité, sur la base d'une [méthodologie](#) développée par le cabinet de conseil en environnement CE Delft. Les propositions ont été évaluées sur la base de critères tels que l'alignement sur l'objectif de 1,5°C de l'Accord de Paris (30 points), les réductions d'émissions immédiates (30 points), le soutien aux nations et aux travailleurs vulnérables (20 points), l'utilisation des revenus pour la R&D et les infrastructures (10 points), un suivi et une application efficaces (4 points), la portée des émissions de GES (3 points), et la complémentarité avec les efforts régionaux et nationaux (3 points).

# Aperçu des propositions: principales conclusions

Proposed by

	Signal de prix carbone	Points forts	Points faibles	À améliorer
 <p><b>Autriche et al. (UE/Japon)</b></p>	Positif, mais perfectible (taxe de 100 \$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système de suivi solide</li> <li>• Bon soutien aux pays les moins avancés (PMA) et aux petits États insulaires en développement (PEID)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque de détails sur les objectifs à long terme</li> <li>• Insuffisance des fonds alloués à la recherche et à l'innovation (R&amp;D&amp;I)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la taxe à au moins 150 \$/tCO<sub>2</sub>e</li> <li>• Renforcer le soutien à la R&amp;D&amp;I</li> <li>• S'assurer que la proposition est compatible avec les politiques climatiques régionales</li> </ul>
 <p><b>Bahamas et al.</b></p>	Faible (proposition de taxe de 18,75 \$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financement pour soutenir les travailleurs et les pays en développement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prix bas</li> <li>• Calendrier vague</li> <li>• Manque de détails dans l'affectation des recettes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fixer une taxe plus ambitieuse</li> <li>• Adopter une approche «Well-to-Wake» couvrant toutes les émissions de GES</li> <li>• Fournir des allocations de financement plus claires pour les pays en développement</li> </ul>
 <p><b>Belize et al. (pays du Pacifique)</b></p>	élevé (taxe de 150\$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte concentration sur les réductions d'émissions immédiates</li> <li>• Soutien aux pays vulnérables</li> <li>• Mécanismes solides de collecte de recettes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de dispositions claires concernant la transition des travailleurs et de mécanismes d'application supplémentaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer les plans de transition des travailleurs</li> </ul>
 <p><b>Canada</b></p>	Relativement élevé (taxe de 130 \$/tCO <sub>2</sub> e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagement à introduire une taxe substantielle avant 2030</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence d'amendements concrets à l'annexe VI de la convention MARPOL</li> <li>• Pas d'utilisation spécifiée des recettes pour la R&amp;D</li> <li>• Manque d'attention aux questions d'équité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter les objectifs de contribution à long terme</li> <li>• Fournir des plans de financement détaillés pour la RDI</li> <li>• Renforcer le rôle des États du port et du pavillon dans le suivi</li> </ul>

## Le cas de la proposition de l'Angola et al

Cette proposition combine une norme d'émissions de GES sur les carburants ('GHG fuel standard' ou GFS) avec un mécanisme de conformité flexible ('flexibility compliance mechanism' ou FCM), permettant aux navires d'acheter des « unités correctives » ('remedial units') s'ils dépassent les limites autorisées d'intensité d'émissions de GES. Toutefois, elle ne fonctionne pas comme une mesure économique solide, car elle décourage la décarbonation en ne couvrant que les émissions de GES des navires dépassant l'intensité GES requise. Les recettes potentielles générées par ce système seraient insuffisantes pour soutenir une transition équitable et la décarbonation, et il n'est donc pas considéré comme une mesure économique viable.

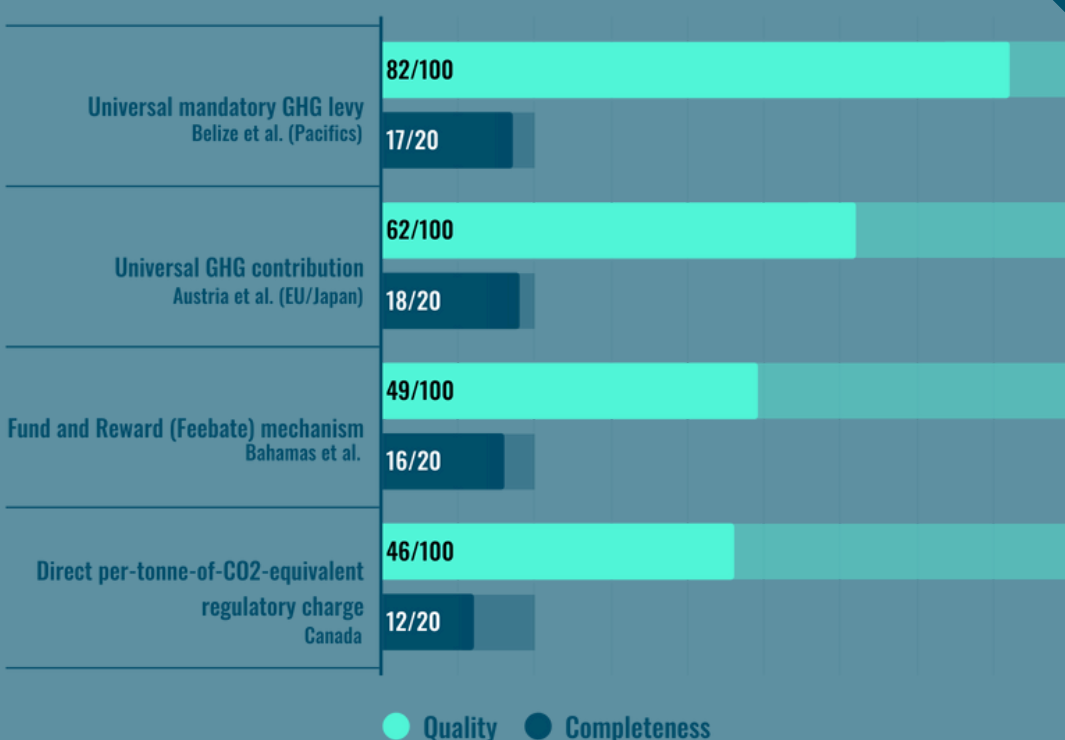
Cette [analyse](#) publiée par Transport & Environment démontre que seule une petite partie des émissions de GES du transport maritime serait tarifée si l'on appliquait le système de tarification sur un GFS avec un mécanisme de conformité flexible, ce qui va à l'encontre du principe du pollueur-payeur et ne permet pas de collecter les fonds nécessaires. Cela renforce les arguments en faveur d'une mesure économique réelle, telle qu'une taxe, comme système de tarification des émissions de GES, qui accompagnerait un GFS avec mécanisme de flexibilité, plutôt que de se limiter à ce dernier seulement.

# Conclusion et recommandations

Pour atteindre les objectifs de décarbonation de l'OMI, les mesures économiques (MBM) doivent être ambitieuses et prévoir une redevance importante pour encourager le passage à des technologies à zéro émission et générer des fonds suffisants. Les propositions devraient garantir des réductions d'émissions immédiates, soutenir les nations vulnérables et générer des revenus importants pour la recherche et les infrastructures de décarbonation.

L'alignement sur l'objectif de 1,5 °C de l'Accord de Paris nécessite des valeurs de prélèvement plus élevées et des mécanismes d'application plus solides. Les propositions qui intègrent une transition équitable pour les pays et les travailleurs vulnérables et qui garantissent que les politiques régionales et nationales ne sont pas sapées auront les meilleures chances de conduire à un changement significatif dans l'industrie du transport maritime.

L'évaluation complète du CMW est disponible [ici](#).





Cette version francophone du rapport original résulte d'une traduction automatisée et vérifiée par un humain. Cette version est rendue disponible pour faciliter la consultation du rapport à un public non-anglophone. Cependant, nous encourageons les lecteurs à consulter la version originale en anglais plutôt que cette traduction, car le document traduit pourrait contenir certaines inexactitudes dues à la traduction automatisée.

## CONTACT

### **Bastien Bonnet-Cantalloube**

Expert en décarbonation de l'aviation et du transport maritime

[bastien.bonnet@carbonmarketwatch.org](mailto:bastien.bonnet@carbonmarketwatch.org)



*Cette publication est financée par la Commission européenne à travers le programme LIFE. Les informations et opinions présentées dans ce rapport sont celles du ou des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion officielle de la Commission européenne.*