

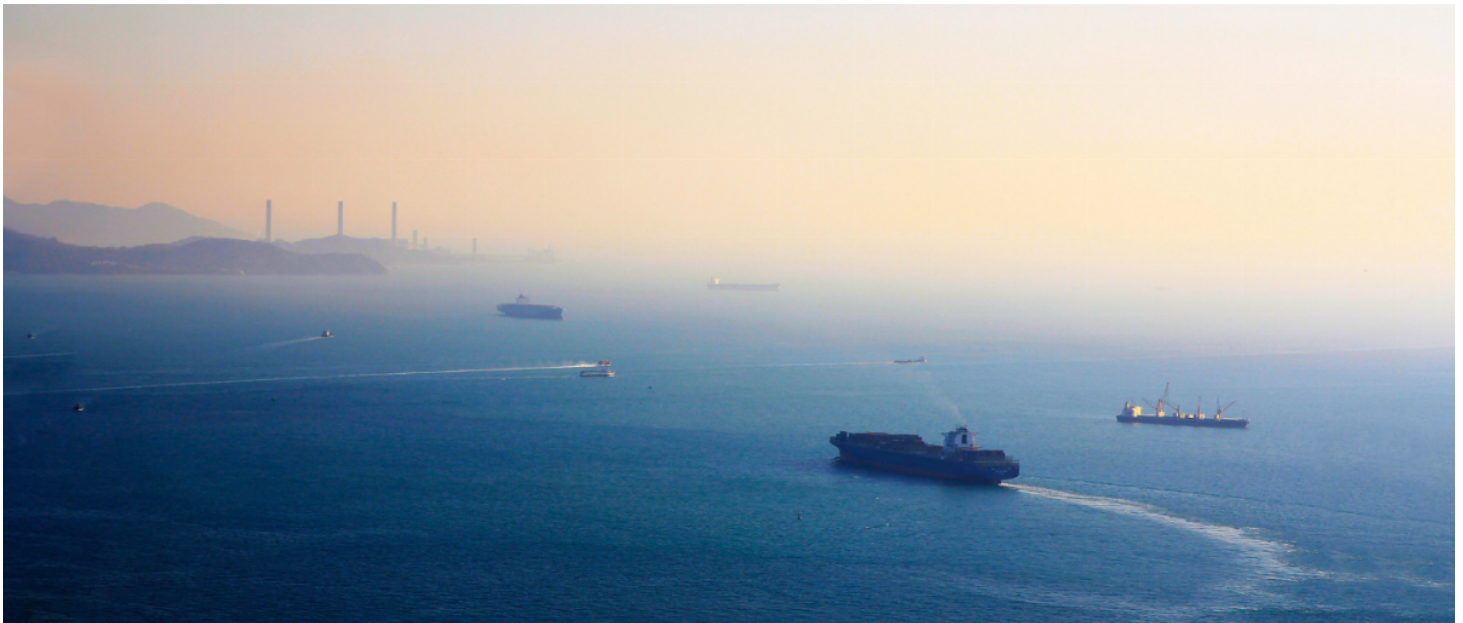
BILLET DE BLOG 17 octobre 2024

Le transport maritime en transition : bilan des négociations de l'OMI

Auteur

Marie Fricaudet

Post-doctorante, Décarbonation du transport maritime

 Temps de lecture: 8 min

Au terme de deux semaines de négociations (23 septembre-4 octobre 2024), l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé des progrès significatifs en vue de présenter un ensemble de mesures potentiellement ambitieuses visant à réduire les émissions du transport maritime international de 70 à 80 % d'ici 2040, y compris une tarification des émissions de gaz à effet de serre du secteur. La question de l'architecture des mesures, par exemple les échanges de crédits d'émissions dans le cadre d'une norme sur les carburants ou un prélèvement universel, et la question de la redistribution des revenus générés par ces mesures, ont été au cœur des discussions et résonnent avec des discussions plus larges sur le financement de la lutte contre le changement climatique.

Stratégies du transport maritime pour atténuer son impact environnemental

Traiter les questions de décarbonation et de changement climatique conduit souvent à se concentrer sur le rôle de la COP (Conférence des Parties) dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) pour faire avancer les choses. Toutefois, dans la plupart des cas, les processus opérationnels et l'autorité réglementaire ne relèvent pas du champ d'action de la COP et sont souvent gérés au niveau national ou par des organisations internationales spécifiques pour des secteurs particuliers, tels que l'aviation ou le transport maritime. Dans le cas du transport maritime international, l'industrie est réglementée par l'OMI, une agence spécialisée des Nations unies. L'impact environnemental du transport maritime est principalement régi par la [convention MARPOL](#) (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires), qui définit une série de politiques visant à réduire la pollution causée par les navires.

Le transport maritime international représente aujourd'hui [2 à 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre](#), et ces émissions ont augmenté pendant trois décennies à mesure que les volumes échangés dans le cadre du commerce international ont explosé. L'ambition de réduire sérieusement ces émissions a été minimale jusqu'en 2018, lorsque l'OMI a adopté sa première [« stratégie de réduction des gaz à effet de serre »](#), qui fixait comme objectif une réduction d'au moins 50 % des émissions d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2008. Trois ans plus tard, l'OMI a mis en œuvre des mesures d'efficacité énergétique axées sur des améliorations opérationnelles et techniques, connues sous le nom de « mesures à court terme ». En 2023, l'OMI a introduit une [stratégie plus ambitieuse](#) visant à atteindre zéro émission nette d'ici 2050 environ. Cette ambition accrue a été motivée par l'évolution des données du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec), notamment en ce qui concerne les risques associés à une augmentation de la température supérieure à 1,5 °C, qui sont devenus évidents après l'adoption de la stratégie initiale de l'OMI. En outre, les avancées technologiques dans le domaine des carburants dérivés de l'hydrogène offrent désormais une trajectoire plus claire vers zéro émission, qui était auparavant considérée comme une pierre d'achoppement majeure. La stratégie révisée comprend des points de contrôle indicatifs : une réduction de 30 % des émissions d'ici à 2030 (avec un minimum de 20 % par rapport à 2008) et une réduction de 80 % d'ici à 2040 (avec un minimum de 70 %).

Négociations sur les mesures à court et moyen terme

Après avoir défini une trajectoire collective à long terme, l'OMI doit maintenant adopter une nouvelle série de politiques juridiquement contraignantes et applicables à l'échelle mondiale (appelées « mesures à moyen terme ») afin d'atteindre les objectifs de réduction des GES pour 2030 et 2040. La conception de ces mesures à moyen terme, qui doivent être officiellement adoptées avant la fin de 2025, était en tête de l'ordre du jour de ces deux semaines de négociations. Cette conception est encadrée par la stratégie révisée de l'OMI de 2023 qui s'engage à :

- adopter une combinaison d'outils politiques, tels que la tarification des GES et une norme sur les carburants ;
- veiller à ce que ces outils politiques soient guidés par des principes tels que la contribution à une « transition juste et équitable ». Bien que l'OMI n'ait pas formellement défini ce concept, certains pays ont souligné l'importance de prendre en compte les défis auxquels sont confrontés les pays vulnérables au climat et les pays vulnérables à une augmentation des coûts de transport, en particulier les pays les moins avancés (PMA) et les Petits États insulaires en développement (PEID). [L'Iddri](#) s'est efforcé de définir ce que pourrait être une transition équitable dans le secteur du transport maritime, en se concentrant sur la manière dont les revenus de ces mesures pourraient être distribués ;
- la réalisation d'une étude d'impact globale (CIA, *Comprehensive Impact Assessment*), dont les rapports ont été publiés au cours de l'été [1](#) . Ces rapports évaluent l'impact des mesures proposées sur la flotte et sur les différents États.

La révision des mesures à court terme et du mandat de la cinquième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre figurait également à l'ordre du jour. L'[Iddri](#) et d'autres organismes ont plaidé en faveur d'une meilleure intégration des variations potentielles futures des flux commerciaux maritimes mondiaux et des modèles de production. L'examen des mesures à court terme devrait être achevé au plus tard le 1er janvier 2026.

Ces deux semaines de négociations étant les dernières prévues avant l'approbation des mesures à moyen terme en avril 2025, la pression était forte pour trouver un compromis tout en conservant les options auxquelles les pays sont très attachés – par exemple le principe de prélèvement – sur la table, alors que les pays travaillent à l'élaboration d'un projet d'amendement consolidé de la convention MARPOL. Les pays ont naturellement des points de vue différents sur ce que devraient être ces « mesures à moyen terme ». Les négociations ont suivi de près le contenu des soumissions des pays, qui peuvent être regroupées en [quatre propositions distinctes](#).

Normes sur les carburants et tarification des GES : un intérêt croissant, des divergences et des préoccupations persistantes

Tous les pays reconnaissent la nécessité d'une norme sur les carburants qui fixera des limites spécifiques à l'intensité en carbone des carburants maritimes, et une majorité appelle à une forme de « mécanisme de flexibilité », soit par des dispositions pour l'échange de crédits d'émissions entre les navires qui dépassent la norme, soit en permettant aux propriétaires de mettre en commun des navires pour se conformer (au lieu d'une approche au niveau du navire). Bien que la tarification des GES soit encore controversée, en particulier pour les grandes économies émergentes, une coalition désormais plus large de pays soutient la mise en place d'une taxe universelle sur toutes les émissions de GES. Cette question soulève de nombreuses interrogations sur lesquelles les pays largement favorables à une taxe divergent encore. La tonne de CO₂ doit-elle avoir un prix plutôt bas (proposition des Bahamas et d'autres à l'OMI) ou élevé (UE et Japon, et Belize et d'autres) ? Les revenus générés par une telle taxe devraient-ils être distribués uniquement pour soutenir la décarbonation du secteur (Angola et d'autres) ou devraient-ils également soutenir des objectifs plus larges de décarbonation et de résilience au-delà du transport maritime (Belize et d'autres) ? L'évolution de ces discussions illustrera la manière dont les accords politiques pour la décarbonation peuvent être conclus au niveau sectoriel.

Dans l'ensemble, au cours de ces deux semaines, le soutien en faveur d'une tarification ou d'une taxe sur les GES s'est [accru](#), une nette majorité de ceux qui ont pris la parole soulignant l'importance de l'adoption d'une telle politique par l'OMI. Plusieurs pays africains, y compris de nouveaux PMA, ont apporté un nouveau soutien et se sont montrés ouverts à des discussions plus approfondies, tandis que de nombreux Petits États insulaires en développement, certains PMA et des nations développées ont continué à apporter un soutien solide.

Les effets économiques sur les pays, tels que l'impact de ces mesures sur le PIB, ainsi que la garantie d'une transition juste et équitable demeurent des préoccupations majeures. De nombreux participants ont également fait part de leurs préoccupations concernant la vulnérabilité de certaines régions au changement climatique et l'importance de la protection de la sécurité alimentaire. Cette dernière question a pris de l'importance lors de cette réunion, de nombreux pays exprimant leur crainte que l'augmentation des prix à l'importation des produits alimentaires essentiels, résultant des mesures à moyen terme, n'exacerbe l'insécurité alimentaire existante. D'autres travaux seront menés sur cette question, et un rapport sera présenté lors de la réunion MEPC 83 (avril 2025).

Transport maritime et finance climat

Une minorité croissante d'États membres a souligné la nécessité d'utiliser les recettes au-delà du secteur maritime, en plus d'autres utilisations possibles. Nombreux sont ceux qui, dans ce groupe, ont fait valoir – de même que ce [document](#) co-écrit par des chercheurs de l'Iddri – qu'ils seraient confrontés à des impacts économiques négatifs significatifs du fait de la réglementation, mais qu'ils n'en tireraient aucun bénéfice si les fonds étaient limités à une utilisation dans l'industrie du transport maritime. Un exemple frappant est venu de l'intervention d'un pays enclavé parmi les PMA, qui, sans industrie maritime ni potentiel d'investissement dans les ports ou les infrastructures connexes, est confronté à de sérieux risques d'impacts négatifs en raison de sa forte dépendance à l'égard des importations agricoles.

Parallèlement, la [pression](#) monte également en dehors du secteur maritime, car les discussions sur le financement de la lutte contre le changement climatique mettent en évidence les besoins considérables des pays et l'espace fiscal limité (tant dans les pays développés que dans les pays en développement) pour répondre à ces besoins. De nouvelles initiatives, telles que la Global Solidarity Levies Taskforce ou la Bridgetown-Initiative-3-0, considèrent le secteur maritime comme une source crédible de nouvelles recettes, sur la base du principe du « pollueur-payeur ». Le temps presse pour que les pays parviennent à un accord d'ici avril 2025 et garantissent une transition « juste et équitable » pour le secteur maritime.

¹ Les documents peuvent être téléchargés sur le site des services de documentation de l'OMI : <https://docs.imo.org/>

[CLIMATE](#)[TRANSPORT](#)[FREIGHT](#)[CARBON NEUTRALITY](#)