

# SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



## Transport maritime à l'échelle européenne, quelles mutations mettre en place ?

### Description :

La réduction des émissions de gaz à effets de serre du transport maritime est un des douze axes d'action principaux du "Fit for 55" de la Commission européenne. Il y a effectivement urgence à agir : représentant 77% du commerce extérieur européen et 35% de l'ensemble des échanges en valeur entre membres de l'UE, il est un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement internationale. La réduction des émissions du secteur se heurte à de nombreux défis, le premier étant le caractère mondial de ce trafic, régulé dans le cadre de l'OMI. Celle-ci a pris récemment des engagements de réduction de ses émissions, mais il convient maintenant de les mettre en oeuvre, entre réduction directe et mécanismes de compensation. Il s'agit ensuite d'agir sur toute la filière, de la logistique portuaire à la construction navale, une mobilisation qui nécessite d'importants investissements. Quelle stratégie pour le monde maritime, quelles priorités pour atteindre l'objectif du "Fit for 55" ?

**Président :** **Christophe Clergeau**, Secrétaire du Conseil régional des Pays de la Loire, membre du Comité des régions

**Modération :** **Antoine Gillod**, Coordinateur de l'Observatoire de l'action climat non-étatique, Climate Chance

### Interventions :

- **Stéphanie Lesage**, General Counsel & Corporate Secretary d'Airseas
- **Tommaso Spanevello**, Head of European Affairs, HAROPA Port
- **Lise Detrimont**, General Delegate, Wind Ship Association France
- **Alberto Cappato**, Secrétaire de l'Association Internationale des Villes Portuaires (AIVP)
- **Ludmila Osipova**, Chercheuse au International Council for Clean Transportation

### Résumé des échanges :

- Une fois présentées les grandes évolutions des émissions de gaz à effet de serre, des dynamiques économiques et du cadre normatif international du transport maritime, la discussion fut axée autour de trois propositions formulées en amont par le travail des intervenants.
- La première proposition, visant à faire basculer la proposition de règlement FuelEU Maritime d'une logique centrée sur les carburants à une logique ouverte à toutes les énergies alternatives, fut l'occasion pour Ludmila Osipova de rappeler qu'il n'existe pas suffisamment d'énergies bas carbone disponible pour entamer l'électrification à grande échelle du secteur maritime. Lise Detrimont, rappelant que les émissions de GES du secteur maritime devraient croître encore jusqu'en 2050, plaide pour le développement de la

# SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



propulsion éolienne en substitution ou en hybridation aux carburants alternatifs. Stéphanie Lesage a pu présenter AirSeas, une jeune entreprise qui conçoit et fabrique des systèmes de propulsion des navires par un système de kites.

- La seconde proposition vise à réduire les émissions à quai en transformant les pratiques des bateaux sur le dernier kilomètre. Ludimila Osipova a notamment souligné le problème posé par les scrubbers, des équipements de lavage des échappements de soufre dans les navires, pour la pollution des eaux territoriales. Alberto Cappato a présenté l'expérience du port de Gênes, qui a installé des panneaux solaires permettant de réduire les émissions, mais s'est aussi heurté à des blocages liés au patrimoine architectural de la ville. Tommaso Spanevello a souligné les multiples bénéfices de l'électrification des navires à quais pour réduire les différentes sources de pollution des ports, mais aussi les freins financiers, techniques et opérationnels à ces installations.
- Enfin la troisième proposition vise à encourager l'intermodalité portuaire avec interconnexion des enjeux terrestres de décarbonation. Alberto Cappato a insisté sur la substitution du fret ferroviaire au fret routier pour transporter les marchandises depuis les ports, avec la nécessité de s'adapter au contexte urbain qui ne permet pas toujours le recours au rail et requiert d'autres solutions intermédiaires pour couvrir les kilomètres intermédiaires. Tommaso Spanevello a insisté sur le besoin de renforcer la place des ports dans la directive 92/106/EEC sur le transport combiné de marchandises. Ludimila Osipova a conclu en citant l'exemple de The Northwest Seaport Alliance, une alliance entre 3 ports majeurs en Amérique du Nord (Seattle, Vancouver et Tacoma) qui coordonnent leurs efforts pour réduire leurs émissions (électrification des ports, interdiction des scrubbers, camions propres...).

## PROPOSITIONS THÉMATIQUES POUR LA MISE EN PLACE DU PACTE VERT POUR L'EUROPE

N°	Thème	Politique européenne	Proposition
1	Passer d'une approche centrée sur les carburants à une approche soutenant les énergies alternatives	Proposition de règlement "FuelEU Maritime" relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE	Les conclusions de l'atelier "Transport maritime" recommandent de faire évoluer les principes du texte afin de : <ul style="list-style-type: none"><li>• Passer d'une logique centrée sur les "carburants" (<i>fuels</i>) à une logique ouverte à toutes les technologies qui reposent sur les "énergies" alternatives, notamment la propulsion éolienne en solution hybride avec des carburants alternatifs.</li><li>• Faire prévaloir la séquence <i>éviter-réduire-compenser (ERC)</i> et promouvoir en premier lieu la réduction de la consommation de carburant quels qu'ils soient</li><li>• Adopter une approche globale, multicritères, et sur l'ensemble du cycle de vie : choix du carburant, mais aussi des systèmes propulsifs, de la construction ou pas de nouveaux navires, la réalisation de nouvelles infrastructures (exemple GNL).</li></ul> En particulier : <ul style="list-style-type: none"><li>• Intégrer une formule de prise en compte de contribution du vent (sans</li></ul>

# SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



			<p>limitation a priori) dans la formule de calcul global de l'intensité carbone</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formuler un objectif de réduction de l'intensité carbone sur le jalon intermédiaire 2035 supérieur aux 13 % prévus par rapport à l'année de référence (2020) afin d'accélérer l'adoption de technologies alternatives à court terme.</li> <li>• Élargir le champ d'application du règlement aux navires d'une jauge brute inférieure à 5000.</li> </ul>
2	Décarboner et réduire la pollution navires à quai dans les ports	<p>Proposition de règlement "FuelEU Maritime" relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE</p> <p>Proposition de règlement "AFIR" sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil</p>	<p>Les conclusions de l'atelier "Transport maritime" recommandent d'encourager l'électrification du trafic maritime dans les ports et les liaisons proches en vue de réduire les émissions de GES et la pollution de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'électrification des stations à quai à travers un référentiel de compatibilité pour les escales et un signal prix sur les énergies utilisées lors de ces stations à quai.</li> <li>• Obliger les navires entrant dans les ports à utiliser leurs équipements les plus performants et les moins polluants</li> <li>• Formuler un plan de soutien financier au renouvellement / décarbonation des flottes de navires à passager (ferries), des navires de servitude, de la flottille de pêche.</li> </ul> <p>En particulier, doter les ports d'une stratégie énergétique au service de leur stratégie zéro émission grâce à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un plan de sourcing localisé de l'énergie verte nécessaire pour couvrir les besoins liés à l'électrification des usages portuaires</li> <li>• Un volet de production d'hydrogène (H2) vert dans les ports, en favorisant la connexion avec des parcs éoliens en mer</li> <li>• L'électrification de l'ensemble des mobilités dans le périmètre portuaire.</li> </ul>
3	Intermodalité	Révision de la Directive Directive 92/106/EEC sur le transport combiné de marchandises entre États membres	<p>Renforcer la décarbonation des interfaces intermodales des ports :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer davantage les ports dans les corridors et réseaux de transports européens</li> <li>• Investir massivement dans les plateformes d'interconnexion avec le réseau ferroviaire, qui doit lui-même être remis à niveau</li> <li>• Convertir à l'hydrogène les flottes de poids lourds desservant les ports et assurer la couverture des ports par des corridors H2</li> <li>• Discriminer les flux qui doivent être regroupés sur de grandes plateformes portuaires et ceux qui doivent au contraire être éclatés en favorisant par exemple le fret par cabotage et les autoroutes de la mer.</li> </ul>