

Source : <http://www.lefigaro.fr/sciences/2018/04/13/01008-20180413ARTFIG00353-climat-accord-historique-pour-le-transport-maritime.php>

Téléchargement 16 04 2018

Climat : accord historique pour le transport maritime

- Par  [Cyrille Vanlerberghe](#)
- 13 04 2018

INFOGRAPHIE - Malgré l'opposition des Etats-Unis, les 170 pays membres de l'Organisation maritime internationale se sont engagés à réduire de moitié leurs émissions de CO₂.

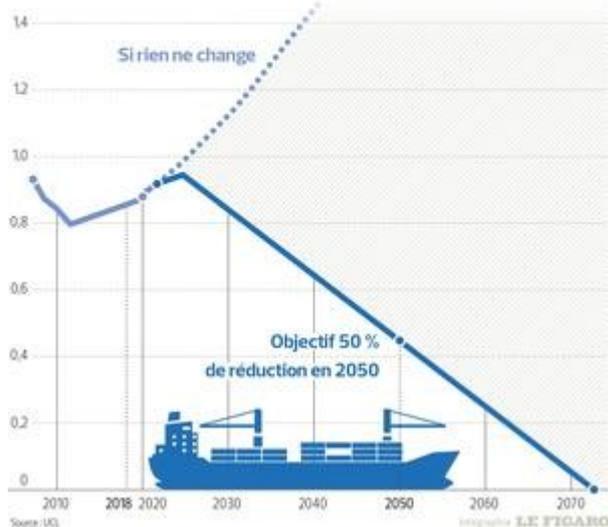
Le transport maritime ne sera plus la dernière exception aux accords internationaux sur le climat. Les 170 pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) réunis cette semaine à Londres se sont finalement mis d'accord vendredi et ont pris l'engagement de réduire «d'au moins 50 %» les émissions de gaz à effet de serre du secteur d'ici à 2050. Cet accord «est un progrès majeur, estime Tristan Smith, spécialiste de l'énergie et du transport maritime à l'University College de Londres. Le secteur maritime a pris pour la première fois un engagement pour lutter contre le réchauffement, le rapprochant des objectifs de l'accord de Paris».

» **LIRE AUSSI - [Climat: le transport maritime dans le viseur](#)**

L'objectif de réduire les émissions de 50 % est moins contraignant que la diminution de 70 % que souhaitait l'Union européenne, mais cela inscrit tout de même le transport maritime dans le cadre des objectifs de l'accord de Paris de 2015, qui vise à limiter le réchauffement à moins de deux degrés au-dessus des niveaux préindustriels.

L'Organisation maritime internationale vise une réduction de 50% de ses émissions de gaz carbonique d'ici à 2050

EMISSIONS DE CO₂ PAR LE TRANSPORT MARITIME, en milliards de tonnes



Aujourd'hui, les navires de transport, avec en tête les porte-conteneurs et les pétroliers géants, représentent environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde. Une contribution

modeste au réchauffement climatique en cours, mais la croissance continue du trafic maritime mondial, qui compte déjà plus de 50.000 navires, annonçait une hausse très forte des émissions dans les années à venir si rien n'était fait. De plus, les navires brûlent du fioul lourd, riche en soufre et donc particulièrement polluant.

Les «réserves» des États-Unis et de l'Arabie saoudite

En 2016, le secteur de l'aviation civile, qui, lui non plus, n'était pas contraint par les accords internationaux sur le climat, avait décidé de réduire les émissions des avions de transport. Même si la réduction des émissions de CO2 était bien l'objectif affiché de la réunion de l'OMI à Londres cette semaine, personne n'aurait parié sur l'obtention d'un accord. De nombreuses ONG critiquaient en effet le mode de fonctionnement de l'organisation internationale dépendant de l'ONU, où une poignée de nations, celles qui représentent les principaux pavillons de complaisance dans le monde (Bahamas, îles Marshall, Liberia, Malte et Panama) avaient un poids disproportionné dans les débats.

Mais l'espoir est venu avec le changement de position des îles Marshall, un poids lourd dans le transport maritime international, mais un minuscule archipel au milieu du Pacifique dont la survie est menacée par la montée des océans entraînée par le réchauffement. Sous la direction de son ministre des Affaires étrangères, Tony deBrum, le pays avait pris la tête en 2015 des nations voulant appliquer enfin des règles plus contraignantes pour le secteur maritime, avec l'objectif d'une baisse de 70 % pour 2050. Une initiative soutenue par l'Union européenne, avec un argument de poids: l'Europe menaçait d'agir unilatéralement si aucun accord n'était obtenu à Londres. Le Japon était d'accord pour une baisse de seulement 50 %, avec une échéance reportée à 2060.

Changements technologiques majeurs

À la fin, c'est un compromis qui a été trouvé à Londres. D'après un observateur, le Brésil, Panama et l'Argentine ont fini par se ranger à la position majoritaire, et les seuls pays qui ont vraiment essayé de bloquer l'accord ont été l'Arabie saoudite et les États-Unis. Mais le royaume saoudien, qui héberge les plus grandes réserves de pétrole au monde, et les représentants de l'Administration Trump, opposée aux accords de Paris sur le climat, n'ont pas osé demander un vote, qu'ils auraient perdu, lors de l'assemblée plénière. Ils ont seulement exprimé des «réserves» à l'ensemble du texte qui a été adopté sans vote.

Avec l'objectif de diviser les émissions de CO2 par deux en 2050, le transport maritime va devoir faire des changements technologiques majeurs. Cette trajectoire est en effet inatteignable en conservant des navires au fioul, et il faudra donc utiliser rapidement des carburants propres. En phase de transition, les navires devraient utiliser d'abord du gaz naturel liquéfié, qui permet de réduire les émissions. Mais à partir de l'horizon 2030, les nouveaux navires devront utiliser des carburants n'émettant plus du tout de gaz carbonique, comme l'hydrogène, de l'ammoniaque ou des biocarburants. L'électricité, avec des batteries, n'est une alternative que pour de courtes distances, pas des transports d'un continent à l'autre.

La rédaction vous conseille

- [Climat: le transport maritime dans le viseur](#)