Par e-mail : https://www.lemonde.fr/planete/article/2023/07/07/climat-le-secteur-maritime-renforce-ses-objectifs-de-decarbonation_6180972_3244.html

Climat : le secteur maritime, un important pollueur, renforce ses objectifs de décarbonation

Les pays membres de l'Organisation maritime internationale ont adopté un objectif d'émissions nettes nulles « d'ici ou aux alentours de 2050 », ce qui, selon les groupes de défense de l'environnement, est loin d'être suffisant.

Par Audrey Garric

Publié le 07 juillet 2023

Le bateau a évité de couler, mais toutes les brèches n'ont pas été colmatées. Vendredi 7 juillet, les 175 pays réunis à Londres pour des négociations cruciales de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont acté un important renforcement des objectifs de décarbonation du secteur maritime, en visant globalement la neutralité carbone au milieu du siècle. Mais ces nouvelles cibles, amoindries après une bataille entre Etats, restent encore insuffisantes pour éviter les pires effets de la crise climatique.

Le secteur maritime constitue un rouage essentiel de la mondialisation : il assure plus de 80 % du commerce mondial, grâce au ballet incessant de 100 000 navires, qui transportent 2,2 milliards de tonnes de marchandises par an. Des conteneurs, vraquiers et pétroliers, pour l'essentiel propulsés par du fioul lourd, peu cher, mais extrêmement polluant. Résultat : ce secteur est responsable d'un milliard de tonnes de CO2 équivalent par an, soit 3 % des émissions mondiales. Soit l'équivalent des rejets du Japon ou de l'ensemble de l'Afrique.

Pourtant, ce secteur, de même que l'aviation, dont les émissions sont comparables, constitue encore un angle mort dans la lutte contre la crise climatique. Non concerné par l'accord de Paris sur le climat de 2015, il a *« largement évité de faire sa part »* dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, selon un rapport publié lundi par l'association Seas at Risk, qui réunit une trentaine d'organisations non gouvernementales (ONG) européennes. Si rien n'est fait, le transport maritime pourrait peser 17 % des émissions mondiales en 2050, alors que la demande de fret ne cesse de progresser.

En 2018, les pays de l'OMI, une instance des Nations unies (ONU), s'étaient engagés à réduire leurs émissions de 50 % d'ici à 2050 comparé à 2008 et de parvenir à les stopper *« le plus vite possible »* au cours du siècle. Mais cet engagement est loin d'être aligné avec une limitation du réchauffement climatique à 1,5 °C, l'objectif le plus ambitieux de l'accord de Paris. Les Etats avaient alors promis de revoir à la hausse leur stratégie en juillet 2023, avec une ambition affichée : réduire à zéro les émissions du transport maritime d'ici au milieu du siècle.

« Accord de vœux et de prières »

Loin de la *« décision historique »* attendue par les observateurs, le texte se voit amoindri par l'introduction de nombreuses réserves. Dans un langage alambiqué, les pays ont finalement promis, de manière globale, d'atteindre des émissions nettes nulles *« d'ici ou autour de, c'est-à-dire près de 2050 »*, en prenant en compte *« les différentes circonstances nationales »*. La mention d'émissions nettes est ambiguë et pose la question de l'usage de la compensation carbone pour les rejets résiduels, des techniques décriées car considérées comme inefficaces voire contre-productives dans la lutte contre le réchauffement.

L'enjeu résidait également dans l'adoption d'objectifs de court terme pour rendre réaliste la cible au milieu du siècle. Les Etats ont acté de *« points de contrôle indicatifs »* visant à réduire les émissions d'au moins 20 %, *« en essayant d'atteindre 30 % »*, d'ici à 2030 comparé à 2008, et d'au moins 70 %, en essayant d'atteindre 80 %, d'ici à 2040. Les pays se sont aussi engagés à utiliser au moins 5 %, et si possible jusqu'à 10 %, de carburants plus propres d'ici à 2030.

Certains pays, comme les Etats-Unis, le Royaume-Uni, le Canada, la Nouvelle-Zélande et beaucoup de petites îles, avaient poussé pour des engagements bien plus ambitieux : réduire les émissions de 37 % d'ici à 2030, de 96 % d'ici à 2040, et à zéro en brut en 2050. L'Union européenne, elle, défendait le même objectif final, mais avec des points de passage moindres (− 29 % en 2030 et − 83 % en 2040) et *« a manqué de leadership »*, selon un expert qui souhaite rester anonyme. Mais de nombreux Etats, comme la Chine, l'Inde, l'Arabie saoudite ou le Brésil, s'y sont opposés, jugeant qu'une telle régulation porterait atteinte au commerce mondial et aux intérêts économiques des pays en développement.

« Il n'y a aucune excuse à cet accord de vœux et de prières », regrette John Maggs, le président de la Clean Shipping Coalition, qui regroupe des ONG internationales, dénonçant un vocabulaire *« vague et non contraignant »*. *« C'est un compromis bancal obtenu lors de discussions à huis clos qui ont gravement manqué de transparence »*, estime de son côté Faïg Abbasov, directeur du programme maritime de l'ONG Transport & Environment. Cet accord, estiment les ONG et les scientifiques, n'empêchera pas le secteur maritime d'épuiser son budget carbone, soit le plafond d'émissions pour ne pas dépasser 1,5 °C, dès 2033.

Nouvelles normes sur les carburants

Cette évaluation est trop sévère, rétorque Tristan Smith, chercheur spécialiste de la décarbonation du secteur maritime à l'University College London et l'un des délégués de la session. Même si l'accord n'est pas aligné avec 1,5 °C, il constitue un *« signal très clair pour les industriels du secteur maritime, qui vont devoir changer leurs pratiques en très peu de temps »*. *« Quiconque ne prend pas ces nouveaux objectifs au sérieux sera rapidement pénalisé d'un point de vue économique »*, ajoute-t-il. Les impacts seront, par exemple, *« majeurs »* pour l'armateur français CMA CGM, qui possède un des plus grands nombres de navires propulsés au GNL, un carburant qui offre une réduction d'émissions de gaz à effet de serre *« négligeable »*. *« Le groupe ne pourra pas respecter la nouvelle stratégie du secteur au-delà de 2030 sans changer de carburant ou de navires »*, insiste-t-il.

L’objectif de neutralité carbone en 2050 dans le secteur maritime est décrit comme réaliste par les experts. *« Il existe toute une série de technologies susceptibles d’accroître l’efficacité énergétique (lubrification à l’air, assistance éolienne, etc.), ainsi que des carburants dérivés de sources d’énergie biologiques et renouvelables, comme le biométhane ou l’ammoniac »*, explique Tristan Smith, rappelant que l’hydrogène vert n’est pas compétitif à ce stade.

« Ces domaines ont déjà fait l’objet d’investissements importants, qui doivent à présent s’accélérer rapidement », ajoute-t-il, précisant que la stratégie révisée de l’OMI coûtera environ 1 900 milliards de dollars (1 740 milliards d’euros) au secteur jusqu’à 2050. D’autres études évoquent la réduction de la vitesse des navires, une amélioration de la logistique et, surtout, l’imposition d’un prix du carbone.

Le projet d’une taxe carbone sur le secteur maritime a fait l’objet d’une intense bataille entre Etats. Cette idée était soutenue par plus de 70 pays, dont la France, et par des entreprises, comme le grand groupe spécialiste du fret maritime Maersk. Selon des calculs de la Banque mondiale, une telle taxe pourrait permettre de lever entre 40 milliards et 60 milliards de dollars par an et aider les pays en développement à limiter leurs émissions.

Mais un groupe d’une quinzaine de pays, mené par le Brésil et l’Argentine, s’y opposait, arguant que cette mesure pourrait faire grimper le prix des denrées alimentaires et porterait préjudice aux pays en développement. Finalement, les pays se sont engagés, au titre des *« mesures candidates »* pour réduire les émissions du fret, à *« développer un élément économique sur la base d’un mécanisme de prix sur les émissions maritimes »*. L’équivalent d’une taxe, dont le principe sera de nouveau discuté en 2024 et qui doit être adoptée en 2025. De nouvelles normes sur les carburants doivent aussi voir le jour.

Lire aussi la chronique : Article réservé à nos abonnés « Qui paiera la transition verte de la marine marchande ? »

Ajouter à vos sélections

Audrey Garric