

## **« Réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime: enjeux et conséquences de l'introduction d'un instrument économique »**

Pierre Franc,  
MEDDTL, DGITM, Bureau des études économiques générales  
et  
Romuald Lacoste,  
ERA-FRET, IFSTTAR-CETE de l'Ouest

UPF, Paris, 23 mars 2012

Synthèse de la présentation rédigée par David Guerrero, IFSTTAR, SPLOTT

### **Résumé**

Le transport maritime est à l'origine de 3% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>. Les Etats, à travers des organisations internationales comme l'UE et l'OMI<sup>1</sup>, réfléchissent à des outils réglementaires dans le but d'encourager les compagnies maritimes à réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Le caractère international du transport maritime rend difficile la mise en place de tels dispositifs.

## **1 L'application de la politique climatique au transport maritime: une tâche particulièrement complexe**

Dans le cadre du protocole de Kyoto, les Etats se sont engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), en s'engageant sur des objectifs chiffrés pour leurs émissions de CO<sub>2</sub><sup>2</sup>. Les transports maritime et aérien font l'objet de négociations en dehors du protocole de Kyoto, en raison de la difficulté à déterminer la part des émissions qui reviendrait à chaque Etat lors d'un trajet international.

Le Groupement International sur l'Evolution du Climat (GIEC) estime les émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime à 1 milliard de tonnes en 2007, et prévoit une augmentation de 70% à l'horizon 2030 (1,7 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub>). Forts de ce constat, les Etats s'efforcent de mettre en œuvre des dispositifs pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime. Faute d'accord à l'échelle internationale au

---

<sup>1</sup> Organisation maritime internationale

<sup>2</sup> Les Etats-Unis et la Chine, qui figurent parmi les premiers Etats émetteurs de CO<sub>2</sub> ne veulent pas s'engager dans le système de quotas du protocole de Kyoto.

sein de l'OMI, l'UE affiche sa volonté de mettre en place un dispositif au niveau européen qui pourrait être ensuite élargi au reste du monde. Deux grands instruments de marché ont été envisagés : la taxe et le permis, mais il est difficile de déterminer lequel des deux serait le plus efficace pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime.

Mettre une taxe sur le transport international n'est pas une tâche aisée, dans la mesure où la gestion de la fiscalité sur le CO<sub>2</sub> s'applique au niveau des Etats. Rien que dans l'Union européenne, il faudrait que les 27 Etats votent cette taxe à l'unanimité. A ces difficultés intra-européennes s'ajoutent les risques de fuite : quel que soit l'instrument de marché retenu (principe d'une taxe ou d'un marché de permis), si ce sont les émissions du navire qui sont visées, les compagnies maritimes seraient incitées à minimiser les trajets dans des zones géographiques concernées par le mécanisme contraignant de régulation du CO<sub>2</sub>. Des compagnies maritimes auraient par exemple intérêt à faire leurs escales dans des Etats qui se trouvent aux portes de l'Union européenne. Cela aurait aussi des effets sur l'économie du secteur maritime.

## **2. L'Union européenne: pionnière dans la construction d'un dispositif d'application de la politique climatique au transport maritime**

L'Union européenne<sup>3</sup> est en avance en matière d'outils de lutte contre la pollution atmosphérique.. C'est dès 1979 qu'a été mis en place la première convention européenne pour la réduction des émissions de gaz polluants<sup>4</sup>. En ce qui concerne le CO<sub>2</sub> et les transports internationaux, l'UE a légiféré en 2008, en intégrant le transport aérien dans le système d'échange des quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> mis en place en 2005. Les objectifs de réduction de CO<sub>2</sub> ont été définis pour le transport aérien à partir d'une période de référence pendant laquelle on étudie le marché. Cette démarche de diagnostic n'a pas encore été effectuée pour le transport maritime. Malgré la complexité du diagnostic (nombre et types de navires et d'armateurs) des moyens existants de suivi des navires peuvent être mobilisés à cette fin.

Une grande incertitude juridique pèse sur la directive sur le transport maritime, dans la mesure où son périmètre géographique d'application n'a pas été précisément arrêté. En outre, l'existence de nombreux accords sur le transport maritime international et sur le libre-échange rend difficile la mise en place d'un dispositif de quotas à l'initiative de l'Union européenne mais qui s'appliquerait bien au-delà de sa juridiction (limitée ici aux eaux territoriales des pays membres).

---

<sup>3</sup> En 2007, l'UE génère un tiers des 1050 Mt émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime.

<sup>4</sup> Convention sur le transport de la pollution atmosphérique à longue distance ( CEE-NU/LRTAP) entrée en vigueur en 1988, et concernant les émissions de soufre, d'azote, de composés organiques volatils et d'ammoniac, confortée depuis par plusieurs protocoles.

### **3 La mise en place d'un dispositif uniquement européen risque d'être inefficace et d'avoir un impact négatif sur les ports de l'UE**

L'Etat français s'interroge sur les conséquences de l'éventuelle mise en place d'un système de quotas sur l'organisation du transport maritime et plus particulièrement sur les ports français. Quatre scénarios ont été construits, en combinant deux critères majeurs: la dimension européenne ou mondiale du périmètre d'application du dispositif, et le degré d'interconnexion du marché des quotas du transport maritime avec les marchés d'émissions des autres activités.

La plus forte réduction des émissions de CO<sub>2</sub> se produirait dans les scénarios où l'ensemble des Etats participerait au système de quotas. Cette réduction se ferait notamment par la diminution de la vitesse des navires porte-conteneurs, qui pourraient éventuellement rattraper partiellement le temps perdu en réduisant le nombre d'escales. Cette réduction du nombre d'escales aurait des conséquences négatives pour des ports français comme le Havre ou Dunkerque qui bénéficieraient de moins de liaisons transocéaniques directes, par rapport à la situation actuelle. L'augmentation de la taille des navires serait en revanche un outil bien efficace pour réduire les émissions. Quant aux améliorations technologiques sur les navires, elles sont attendues en particulier dans le cas où l'instrument de marché carbone serait déployé à l'échelle mondiale.

Dans les scénarios où l'application de la politique climatique se ferait uniquement au niveau des seuls Etats de l'Union européenne, les ports européens perdraient de l'attractivité face aux ports européens et méditerranéens hors-UE, qui seraient moins exposés aux effets du mécanisme de marché.

### **4 Conclusion et débat: L'application de la politique climatique au transport maritime ne peut être efficace que si elle concerne l'ensemble des Etats**

Les organisations internationales (OMI et UE) devraient encourager le développement d'un marché de permis à l'échelle mondiale.

#### **Débat**

##### *Le rôle de l'OMI*

Différentes questions et interventions ont porté sur le rôle de l'OMI dans la mise en place d'un instrument de marché pour le transport maritime. Elle n'a pas un rôle de régulateur et ne peut donc pas imposer une réglementation qui ne serait pas ratifiée par les Etats. La question qui se pose est la capacité de l'OMI à agir en dehors des conventions internationales.

##### *L'utilisation des recettes de la taxe*

La question de l'utilisation des recettes de la taxe collectée se pose. Le problème de la taxe est qu'il s'agit d'un instrument de fiscalité qui relève des Etats, et que ces derniers peuvent utiliser le produit d'une taxe à leur guise, et donc pas forcément au service du secteur du transport maritime. En principe, dès lors que les quotas sont enregistrés sur des registres nationaux, il en va de même pour le produit des quotas d'émissions mis aux enchères. D'où l'idée de constituer un fond de compensation qui servirait à redistribuer les revenus perçus. Mais ce fond de compensation peut être alimenté par une contribution des compagnies maritimes sur la base d'un prix/tonne de CO<sub>2</sub> émise ou bien en fixant un plafond d'émissions et en leur demandant

## *Séminaire Maritime (EMAR) – 2012*

d'acheter des quotas aux enchères. Une consultation publique est effectuée en ce moment par la Commission européenne pour recueillir les attentes des différentes parties prenantes.

### *L'intégration de la géographie des flux et de l'élasticité de la demande dans la simulation des effets de la taxe/marché de permis*

La géographie des flux devrait être prise en compte dans le modèle: les grands territoires générateurs des flux maritimes pourraient changer à l'avenir. La mondialisation actuelle s'appuie beaucoup sur les différences de coût de main d'œuvre mais cela peut changer à l'avenir.

La question de l'élasticité de la demande n'a pas non plus été prise en compte dans le modèle. Il semblerait toutefois que les prix du transport maritime varient déjà beaucoup pour le cas des conteneurs, encore plus pour les vracs ou les différences intra-annuelles peuvent varier de 1 à 10. Il semblerait que même les marchandises peu onéreuses peuvent absorber une augmentation de quelques pourcents des prix du transport maritime.

### *Le CO2 et les autres pollutions*

Les émissions de CO2 contribuent au réchauffement de la planète, mais leur impact direct sur la santé des humains n'a pas été démontré. En revanche il a été démontré que les microparticules sont très nocives pour la santé. Cette dernière pollution attire moins l'attention des pouvoirs publics que celle des émissions de CO2.