



## Workshop

**Decarbonisation of maritime transport in the Mediterranean Area**  
**Monday 18 July (14.30h -17.30 h)**

## Contact person

Carmen Sandoval- [carmenmaria.sandoval@carm.es](mailto:carmenmaria.sandoval@carm.es)

Nicolas Debaisieux- [nicolas.debaisieux@ufmsecretariat.org](mailto:nicolas.debaisieux@ufmsecretariat.org)

## Constat

La Méditerranée est l'une des principales routes maritimes mondiales. Elle est même la première route maritime mondiale en terme de densité de trafic. Elle présente par ailleurs des caractéristiques qui rend plus aisé la mise en place d'une action régionale. Le trafic est essentiellement composé de lignes régulières, ce qui permet une prévisibilité accrue des investissements. Elle bénéficie également de structures d'accompagnement régional, même si les professionnels du secteur demeurent relativement dispersés à l'échelle de la zone Méditerranéenne.

A cet égard, une action ciblée à quelques lignes maritimes majeures ou sur quelques acteurs clés, comme les chargeurs (shippers), apparaît comme plus efficace. Il a été rappelé qu'une action sur le transport maritime en Méditerranée peut avoir un impact sur l'ensemble du trafic maritime mondial. Il ne faut toutefois pas perdre de vue l'importance d'observer une approche intégrée, multi-niveaux et multisectorielle pour de futures actions et dialogues. Cela implique la mobilisation d'acteurs autant techniques que décideurs politiques, mais aussi de la sphère scientifique, la société civile et bien entendu le secteur privé (entre autres).

Ila également été indiqué que le temps de l'action à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est trop lent par rapport à l'urgence climatique. Les négociations mondiales à l'OMI ne sont d'ailleurs pas exclusives d'une action régionale portée par les acteurs du transport maritime.

Il a enfin été relevé que le transport maritime est en interaction avec de multiples acteurs et de multiples enjeux. Ainsi, l'ensemble des externalités négatives (particules fines, bruit, congestion, accident...) du transport maritime doivent être prises en

compte et pas uniquement le CO<sub>2</sub> / GES car l'impact des externalités annexes ont un coût sociétale important dû au fuel lourd, fuel léger, normes TIER... etc. Pour rappel, le CO<sub>2</sub> ne représente que 5% du coût sociétale.

A ce titre, il a été mentionné que l'action climatique concernant le transport maritime se focalisait souvent sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>/tkm, alors que la question clé n'est pas tant le CO<sub>2</sub> que la réduction des tkm. Or, la réduction des tkm implique de renforcer les échanges commerciaux locaux (et par conséquent l'intégration régionale).

En conclusion, l'atelier a dressé le constat suivant :

- Une initiative pour réduire les émissions du transport maritime à l'échelle de la Méditerranée est pertinente,
- Il n'existe pas à ce jour d'initiative régionale dans le domaine,
- Cette initiative pourrait être mise en œuvre rapidement indépendamment des négociations internationales à l'OMI.
- La nature de l'action doit toutefois être définie avec les acteurs du transport maritime (bottom-up approach) et ne saurait être imposé par un cadre politique régional (top-down approach)

## Solutions

Fort de ce constat, il a été proposé :

1. **De renforcer la connaissance de l'impact du transport maritime en Méditerranée** sur le changement climatique et plus généralement de renforcer la connaissance de l'impact sociétal du transport maritime en Méditerranée. La production et l'harmonisation des données est indispensable concernant l'impact du transport maritime en Méditerranée afin d'obtenir un aperçu concret et représentatif de la situation dans le bassin, notamment là où l'on observe des carences. Il faut par ailleurs effectuer des mesures sur la base de flux réels de transport maritime et non-estimés car ces flux ne reflètent pas la réalité des flux d'émissions in fine.
2. **D'identifier 2-3 lignes maritimes majeures en Méditerranée et d'étudier avec les acteurs impliqués comment réduire les émissions sur ces lignes.** A ce titre, les régions Méditerranéennes peuvent jouer un rôle clé car elles ont souvent une connaissance fine des principaux chargeurs de leur territoire. Une action exemplaire sur ces lignes clés permettrait de faire émerger des « champions » du transport maritime et ainsi permettre une possible répliquabilité des mesures entreprises.
3. **D'encourager la prise en compte des questions de climat, et plus généralement de développement durable dans les formations dédiés au transport maritime.** Il est notamment important que les étudiants, mais également les professionnels, tels que les opérateurs, soient formés aux enjeux du développement durable et soient en mesure d'apprendre des solutions innovantes.
4. D'intégrer la question de l'adaptation du transport maritime dans d'autres politiques transversales comme Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Il a

par ailleurs été recommandé d'étendre la Planification Spatiale Maritime (PSM) au-delà de l'espace européen.

Il a également été évoqué l'idée d'un forum méditerranée sur la décarbonisation du transport maritime. Toutefois, les participants à l'atelier ont souligné l'importance d'avoir des actions concrètes avant la tenue d'un tel forum.

Enfin, la question de la mise en œuvre d'un marché du carbone a été mentionnée, mais il a été rappelé que la question fait l'objet de discussions délicates au sein de l'OMI et que sa mise en œuvre à l'échelle régionale pouvait être complexe.