COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.2.2025
COM(2025) 39 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

Rapport 2024 de la Commission européenne sur les émissions de CO_2 du transport maritime

{SWD(2025) 38 final}

Rapport 2024 de la Commission européenne sur les émissions de CO_2 du transport maritime

1. Introduction

Le transport maritime est essentiel à l'économie de l'UE et constitue l'un des modes de transport les plus économes en énergie. Toutefois, il demeure une source importante d'émissions de gaz à effet de serre. L'UE a accompli des progrès notables dans la réalisation de ses objectifs climatiques, en parvenant à des réductions significatives des émissions en 2023 par rapport à 2022. Le présent rapport souligne qu'il est important de continuer à surveiller l'incidence du secteur maritime sur les émissions de gaz à effet de serre.

Ce sixième rapport annuel sur les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) des navires entrant dans les ports de l'Espace économique européen (EEE) ou quittant ceux-ci présente les données recueillies dans le cadre du règlement de l'Union européenne concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime adopté en 2015[1] (ci-après le «règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime»). Le rapport se fonde sur les données recueillies entre 2018 et 2023. Il fournit une comparaison exhaustive des données et une analyse de l'évolution des émissions et de l'efficacité énergétique au fil des ans.

En examinant les caractéristiques et l'efficacité énergétique des navires faisant escale dans les ports de l'EEE, le présent rapport met également en lumière les facteurs qui influencent les émissions de CO_2 du transport maritime.

2. Conception des politiques

Dans le cadre du train de propositions visant à concrétiser le pacte vert pour l'Europe, le Parlement européen et le Conseil ont adopté une série de mesures en 2023 visant à ce que le secteur du transport maritime contribue aux ambitions de l'Union en matière de climat. Il s'agit notamment de la révision du **système d'échange de quotas d'émission de l'UE** (SEQE)[2], qui, depuis le 1er janvier 2024, couvre également les émissions de CO_2 des grands navires entrant dans les ports de l'UE, quel que soit leur pavillon, et du **règlement FuelEU Maritime**[3] qui, à partir de 2025, permettra de réduire progressivement l'intensité des gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires, au fil du temps.

Le respect des nouvelles obligations découlant de l'extension du SEQE de l'UE au transport maritime est assuré par le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le **règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime**, qui a été révisé en mai 2023[4]. Les règles actualisées en matière de surveillance et de déclaration, qui permettent la mise en œuvre du SEQE

[1] Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55, http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).
[2] Par la directive (UE) 2023/959 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 134, http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).
[3] Règlement (UE) 2023/1805 (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).
[4] Règlement (UE) 2023/957 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 105, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

pour le transport maritime et intègrent les émissions de méthane et d'oxyde nitreux dans le champ d'application du MRV, sont entrées en vigueur le 1er janvier 2024.

Outre les mesures législatives, l'UE promeut la décarbonation du transport maritime en **soutenant la recherche et l'innovation**. Par l'intermédiaire du Fonds pour l'innovation, qui est financé par le SEQE de l'UE, l'appel de 2023 a permis de financer six projets maritimes et un projet relatif aux combustibles marins pour un budget total de plus de 200 millions d'EUR.

En outre, la première enchère à l'échelle de l'UE pour l'hydrogène en vue de la production de carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) à base d'hydrogène a permis de financer six projets, dont un projet en matière d'hydrogène vert et d'ammoniac renouvelable d'envergure mondiale destiné à produire des carburants maritimes. Une deuxième enchère pour l'hydrogène a été lancée le 3 décembre 2024[5] et comprend un budget spécifique de 200 millions d'EUR pour des projets fournissant leur production aux acheteurs dans le secteur maritime.

Alors que le Fonds pour l'innovation est axé sur des niveaux de maturité technologique (NMT) et un déploiement plus élevés, l'UE a également investi dans des projets à faible NMT dans le secteur maritime dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier le partenariat pour un transport par voie d'eau à émission nulle. Dans le cadre de ce partenariat, l'UE investira jusqu'à 530 millions d'EUR jusqu'en 2027, dans cinq domaines: l'utilisation de combustibles de substitution durables, l'électrification, l'efficacité énergétique, la conception et la modernisation, et les ports verts et numériques.

La Commission est également résolue à soutenir l'action menée au niveau international pour encourager la décarbonation du secteur, notamment au sein de l'**Organisation maritime internationale (OMI)**. En juillet 2023, une stratégie révisée de l'OMI a été adoptée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des navires; cette révision a fixé l'objectif de réduire à zéro les émissions nettes provenant des navires avant ou vers 2050, c'est-à-dire aux alentours de cette date. À la suite de la révision de la stratégie, la Commission a continué tout au long de l'année 2024 à soutenir l'élaboration d'un panier de mesures de réduction des GES à moyen terme visant à atteindre les objectifs fixés et comprenant à la fois un élément technique, sous la forme d'une norme sur les GES des carburants à usage marin, et un élément économique, sous la forme d'un mécanisme de tarification des GES.

3. En 2023, les émissions maritimes ont diminué pour atteindre des niveaux proches de ceux de 2021, les incertitudes économiques et géopolitiques ayant entraîné une baisse de l'activité de transport maritime en Europe.

Les voyages ayant fait l'objet d'une surveillance pour l'année de déclaration 2023 ont entraîné l'émission de **126,7 millions de tonnes de CO_2** dans l'atmosphère. Ces émissions étaient **inférieures de 7,9 %** à celles déclarées en 2022 et presque identiques (- 0,1 million de tonnes) à celles déclarées pour 2021, année marquée par les effets persistants de la pandémie. Par rapport

[5] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund/competitive-bidding_fr.

aux années de déclaration antérieures à la pandémie de COVID-19 (à savoir 2018 et 2019), qui incluaient les émissions liées au Royaume-Uni, les émissions déclarées pour 2023 étaient inférieures d'environ 13 %[6].

Les émissions déclarées pour 2023 ont été générées par une flotte de près de 12 300 navires, soit le deuxième plus grand nombre enregistré à ce jour (5,4 % de moins qu'en 2022, mais 2,9 % de plus qu'en 2021).

En 2023, la grande majorité des types de navires (12 sur 15) ont déclaré des émissions inférieures à celles de 2022, ce qui reflète la baisse des **niveaux d'activité observée dans la plupart des sous-secteurs de l'industrie maritime**. Cette baisse s'explique en grande partie par une diminution du volume de marchandises traitées dans les ports de l'UE (- 3,9 % par rapport à 2022), principalement en raison des restrictions imposées au transport de marchandises avec la Russie:

- la baisse absolue la plus significative des émissions de CO_2 a été signalée pour les **vraquiers** (- 23 % par rapport à 2022). Cette situation résulte de plusieurs facteurs, notamment d'une diminution considérable du nombre de vraquiers ayant fait escale dans les ports de l'EEE en 2023 (- 12 %), d'une réduction de la distance moyenne parcourue par navire (- 8 %) et d'un ralentissement de la vitesse (- 4 %);
- la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine a continué d'affecter les **importations d'énergie**. Si les émissions de CO_2 des transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) ont enregistré une baisse (- 11 %) par rapport à 2022, elles sont restées beaucoup plus élevées que les années précédentes (+ 42 % par rapport à 2021). Les émissions de CO_2 des pétroliers ont légèrement diminué (- 2 %) par rapport à 2022;
- les émissions de CO_2 des **navires à passagers** ont augmenté de 6 % par rapport à 2022, atteignant le niveau le plus élevé depuis 2018, ce qui confirme la reprise totale du secteur après les années de COVID-19;
- les **porte-conteneurs** ont enregistré une baisse de 6 % des émissions pour la deuxième année consécutive, ce qui témoigne d'une diminution générale de la manutention des conteneurs dans les principaux ports de l'UE (- 3,8 % en 2023 par rapport à 2022), d'une diminution de la distance moyenne déclarée par les porte-conteneurs (- 3 %) et d'une diminution de la vitesse moyenne des porte-conteneurs en activité (- 5 %).

Les porte-conteneurs, les pétroliers et les vraquiers sont demeurés les plus gros émetteurs en 2023. Ils ont été responsables de la production d'environ 52 % de toutes les émissions déclarées en 2023. Les porte-conteneurs représentaient à eux seuls 28 % des émissions de CO_2. Dans l'ensemble, la ventilation de la plupart des types de navires en fonction des émissions déclarées est restée stable entre 2018 et 2023, mais les navires à passagers, les navires rouliers à passagers et les transporteurs de GNL ont continué à voir leur part respective d'émissions augmenter. Cette

[6] La granularité des données déclarées au titre du règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime ne permet pas de recalibrer les données MRV afin d'exclure les émissions résultant de l'application du règlement au Royaume-Uni pour les années de déclaration 2018, 2019 et 2020.

tendance, alimentée par la dynamique du marché de l'énergie et la reprise du trafic de voyageurs après la COVID-19, est évidente depuis 2020.

En 2023, la ventilation des émissions totales de CO_2 de la flotte par type de voyage et à quai est restée pour l'essentiel inchangée par rapport à 2021, à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'UE. Les voyages débutant ou se terminant en dehors de l'EEE ont continué à représenter la majeure partie des émissions de CO_2 (environ deux tiers). Cette évolution est conforme au volume des flux commerciaux entrants et sortants enregistré par Eurostat, bien que la part des voyages ait légèrement diminué en 2023 en raison de la baisse des niveaux d'activité des sous-secteurs de la flotte les plus actifs sur les routes commerciales hors EEE (vraquiers et transporteurs de GNL).

En ce qui concerne la **consommation de carburant**, elle a été de 41 millions de tonnes en 2023 pour les navires ayant fait l'objet d'une surveillance. Entre 2018 et 2023, la consommation de carburant est restée dominée par les carburants maritimes conventionnels d'origine fossile (fioul lourd, fioul léger, gas-oil, gazole), qui représentaient 91 % de la masse totale des combustibles déclarée en 2023. Les données relatives aux combustibles communiquées en 2023 ont confirmé les tendances observées en matière de consommation de carburant depuis 2021, à savoir une diminution de la part du fioul léger (représentant 15,6 % du carburant déclaré en 2023) et une augmentation correspondante de l'utilisation de fioul lourd (atteignant 55,3 % en 2023).

En 2023, la flotte a enregistré le niveau de consommation de GNL le plus élevé (environ 11 % de plus qu'en 2022, soit plus de 8 % du carburant déclaré en 2023). En effet, le GNL est de plus en plus utilisé par des navires autres que les transporteurs de GNL, les porte-conteneurs, les navires rouliers à passagers et les navires à passagers se taillant la part du lion. La consommation de combustibles de soute non fossiles est restée négligeable, comme pour les années précédentes.

4. Flotte faisant l'objet d'une surveillance: voies maritimes, vitesse, efficacité technique et opérationnelle

Selon les données d'Eurostat, le **volume total des flux commerciaux entrants** en 2023 a diminué de 3,7 %. Par rapport à 2022, les flux entrants en provenance des États-Unis (côte est), de Norvège, du Brésil, d'Égypte, du Nigeria, de la Libye et de l'Algérie ont augmenté en 2023, tandis que les flux entrants en provenance du Royaume-Uni, de Russie, de Turquie et de Chine ont diminué. En 2023, le volume total des **flux commerciaux sortants** a diminué de 1,7 %. Les flux sortants vers les quatre principaux partenaires (le Royaume-Uni, les États-Unis, la Turquie et la Chine) sont restés pour l'essentiel comparables aux niveaux de 2022 et, comme les années précédentes, la principale voie de sortie reste à destination du Royaume-Uni.

Les données MRV pour la période 2018-2023 ne donnent aucune indication d'une **réduction** structurelle **de la vitesse** pour la flotte MRV au cours de cette période. Dix des 15 types de navires ont enregistré des vitesses moyennes plus élevées en 2023 qu'en 2018, certains enregistrant des augmentations significatives, comme les transporteurs mixtes (+ 32 %), les transporteurs de gaz

(+ 20 %), les autres navires (+ 19 %), les pétroliers et les navires-citernes pour produits chimiques (+ 14 %) et les navires à passagers (+ 13 %). Les vraquiers et les porte-conteneurs, qui ont enregistré la plus forte réduction des émissions en 2023, figuraient parmi les rares types de navires qui ont continué à diminuer leur vitesse par rapport à 2022, avec des réductions respectivement de 4 % et 5 %.

Une analyse graphique des indicateurs clés d'**efficacité technique et opérationnelle** montre qu'aucun changement significatif ne s'est produit durant la période 2018-2023. Les porte-conteneurs, les navires rouliers à passagers et les pétroliers ont enregistré les plus fortes augmentations en ce qui concerne la taille moyenne des navires en activité au cours de cette période.

Au cours de la période de référence, l'exhaustivité et l'exactitude des données déclarées se sont améliorées. Ce constat est confirmé par l'augmentation des valeurs de corrélation des données entre les indicateurs clés d'efficacité technique et opérationnelle[7] et la taille des navires déclarant au titre du règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime.

5. Mise en œuvre du règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime en 2023

En ce qui concerne la mise en œuvre du règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime, les résultats indiquent une amélioration continue de la qualité et de l'exhaustivité des données soumises. Toutefois, davantage de données ont été transmises tardivement en 2023 qu'en 2022, ce qui pourrait s'expliquer par la charge de travail supplémentaire à laquelle ont été confrontés les compagnies maritimes et les vérificateurs en raison de l'extension du SEQE de l'UE au transport maritime et de l'application des nouvelles règles en matière de surveillance et de déclaration.

6. Incidence globale du transport maritime sur le climat mondial et l'environnement

Selon la quatrième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre[8], les émissions de GES (y compris le dioxyde de carbone, le méthane et l'oxyde nitreux) provenant du transport maritime ont augmenté de 9,6 % entre 2012 et 2018 (passant de 977 millions de tonnes à 1 076 millions de tonnes). Cette étude prévoit également que, selon toute une série de scénarios économiques et énergétiques plausibles à long terme, les émissions de CO_2 devraient augmenter, pour passer d'environ 90 % des niveaux de 2008 en 2018 à 90-130 % de ces mêmes niveaux d'ici à 2050. Des études récentes sur l'évolution du transport maritime international pour la période 2018-2022 ont révélé qu'en 2022, les émissions n'ont pas diminué, mais sont restées proches des niveaux de 2008. Les données déclarées dans le cadre du système de collecte de données de l'OMI pour 2023 ne

[7] L'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) et la valeur de l'indice estimé (EIV) sont utilisés pour évaluer l'efficacité technique des navires. L'indicateur opérationnel du rendement énergétique (EEOI) et le coefficient de rendement annuel (AER) sont utilisés pour évaluer leur efficacité opérationnelle.
[8] https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx.

montrent qu'une réduction mineure (- 1 %) de la consommation de carburant de la flotte déclarante mondiale par rapport à 2022.

La quatrième étude sur les gaz à effet de serre a également mis en lumière l'importance des émissions de carbone noir, qui représentent environ 7 % des émissions de GES du transport maritime international.